

SIDOSPÅR 3/13

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägmuseum





Robert Sjöö Museichefen har ordet

En lång och värmande sommar

Den vackra sommaren 2013 med tempera- turer över 20 grader sträckte sig fantastiskt nog ända till och med våra två museidagar, 14-15 september, med tema och rubrik udda fordon. Möjligen tolkades ämnet som för smalt då de stora besöksströmmarna trots förnämlig sommarvärme uteblev.

Knappt 2 900 nyfikna kom för att ta del av ett anmärkningsvärt galleri fordonspärlor. Fem ångdrivna dressiner eller vagnar i gång från 1800-talet måste ha varit en helt unik händelse och utbudet av annorlunda fortskaffningsmedel från segelvagn till gräddkoledriven raket var onekligen spektakulärt. Kanske blev bredden för stor och järnvägsdelen för smal för de riktiga tåg-konnässörerna. Inte oväsentligt var lokala medias ointresse för arrangemanget, något som egentligen var ologiskt då de aldrig skrivit så mycket om våra olika aktiviteter som just detta år.

Det fina sommarvädret utgjorde ett hot mot alla former av museibesök men vi klarade oss riktigt hyggligt inte minst tack vare motorsöndagar med olika teman och en vägtrafikutställning. På väg, som öppnades lagom till säsongen. Alla museivänner har inte uppskattat att järnvägmuseet fått ge plats för delar av det vägburna arvet men faktum är att berättelserna om järnvägens betydelse för samhällsutvecklingen har förstärkts med bilismens påverkan på transporter, trafikutveckling och människors förhållande till resande, boende och miljömedvetande. Daglig rälsbusstrafik till det för andra året öppna fordonsmagasinet gav valuta för entrépriset som denna sommar dubblerades utan höjda ögonbryn från våra besökare. Det räddade också intäktsbudgeten.

Utställningen På väg är också en kompensation för vägutställningen i Borlänge som stängdes vid årsskiftet. Den kommer att stå kvar fram till dess att hela basutställningen byggs om, vilket är planerat till efter jubileumsåret 2015 då både vårt museum och elektrifieringen av Malmбанan fyller ett sekel. Vår vana trogen kommer vi att satsa på arrangemang för att fira. Notera

Även i sommar har det varit regelbunden rälsbusstrafik mellan Museet och fordonsmagasinet. Foto: Tony Nordin.

redan nu lördagen den 23 maj då museets hundraårsdag inträffar.

Vi har anledning att känna tillförsikt inför framtiden då flera stora frågor antligen har landat. Förhoppningsvis är utredandet om huvudmannaskapet över för en längre tid. Det är nu klart att museiverksamheten blir kvar i Trafikverket och även fortsättningsvis som resultatenheter med internstyrelse direkt under generaldirektören parallellt med färjetrafiken, förarprov och järnvägsskolan. Själv tycker jag detta är en optimal lösning oavsett vad som har stått i tidigare utredningar. Vi har därigenom också löst frågan om underhåll och upprustning av våra bangårdar.

Trafiksäkerheten blir allt viktigare, vilket vi blev varse under fyra septemberdagar då tågtrafiken sattes under lupp av både Transportstyrelsen och Trafikverkets internrevision. Som väntat fick vi både ros och ris och en del åtgärdskrav i synnerhet beträffande dokumentation och uppdatering av föreskrifter. Samtidigt fick vi bekräftelse på att verksamheten är välskött och förtroendeingivande. Det är ett omfattande arbete som Henrik Reuter Dahl och Martin Öhlin lägger ned på föreskrifter, tillämpning och uppföljning. Alla inser nog inte hur mycket och hur viktig efterlevnaden är för att vi ska kunna fortsätta med museitågstrafik.

En flaskhals som blir uppenbar under våra stora arrangemang är förplägnaden av våra fantastiska frivilliga som ställer upp för oss. Varuinköp och matlagning tynger ofta samma axlar på vilka även planering av trafik och säkerhet vilar. Vi kan säkert planera bättre men tänk om det funnes en museivän någonstans därute som inte självklart måste delta i trafik eller verkstad men som kunde se mathållning för vårt frivilliggång som ett givande uppdrag. I sådant fall är du varmt välkommen att höra av dig. Du kommer att bli uppskattad!



Järnvägmuseet

Start av ungdomsverksamhet inom Jvmv

Under hösten kommer vi att försöka dra igång en mer organiserad ungdomsverksamhet.

Vi har idag fått ett par intresserade ungdomar men vi har ingen organiserad verksamhet för dessa ungdomar. I dag fungerar det så att de får komma ned och vara med oss på vår stora modelljärnvägsanläggning och titta på.

Det vi i höst siktar på är att vi skall ha träffar där bara ungdomar kan vara med och vi gamla "gubbar" skall vara med och lära ut lite om modelljärnväg.

Vi skall hjälpa till så att ungdomarna får bygga en liten "anläggning" för att kunna testa att köra tåg på, det kommer även att finnas möjlighet att tillverka moduler eller att bygga på och renovera befintliga moduler.

Vi skall även försöka att lära ut grunderna kring digitalstyrning av tåg.

De kommer sedan att få vara med och arbeta på vår stora anläggning där det behöver renoveras lite efter 27 års användning.

Vilka dagar detta skall ske och lokal kommer vi att återkomma till under hösten, förhoppningsvis blir det några fler än de som är med idag.

Frågor?

Kontakta Ove Häger,
ove.hager@jvmv.se

Boksamling till JvmV

Järnvägmusei Vänner har i gåva fått överta Böcker och litteratur efter bortgångne medlemmen Gunnar Ekblom.

Stort tack till hans dotter Marie!

Järnvägshistoriskt forskarmöte

Nästa forskarmöte blir i Gävle 19-20 oktober.

Är du intresserad av att delta? Hör i så fall av dig snarast via epost info@jvmv.se

Hjulmarknaden 2013

Går av stapeln i Stockholm 30 november.

Öppet kl 1100-1600

Plats Magasin 9, Frihamnshallen.

www.hjulmarknaden.info

"GDG-expressen" 17-18 maj 2014

Järnvägmusei Vänner, JvmV, arrangerar en tvådagarsresa Gävle – Göteborg 17-18 maj 2014.

17 maj: Gävle C – Falun – Borlänge – Ludvika – Daglösen – Filipstad – Daglösen – Kil – Karlstad.

18 maj: Karlstad – Kil – Torsby – Kil – Åmål (studiebesök på Järnvägsverkstaden) – Göteborg.

Tåget består av elloket O 214 och årgångstagsvagnarna, 1 och 2 klass samt restaurangvagn och cafévagn. Under en del av resan kommer vagnarna att dras av dubbla dieselelektriska lok T41 200, 204.

Två typer av biljetter finns, första respektive andra klass. Antalet biljetter till första klass är begränsat till 96 st.

Kostnader

1 klass biljett kostar 2400 kr och då ingår plats i första klass, 2 luncher och 2 middagar i restaurangvagnen.

2 klass biljett kostar 1300 kr och då ingår plats i andra klass. Café med enklare förtäring medföljer tåget. Du kan även förhandsboka lunchpaket, kostar 75 kr/dag och hämtas i Caféet.

Hotell i Karlstad

Du kan samtidigt som du bokar resan boka hotellrum i Karlstad. Rummen kostar **375 kr** per person i dubbelrum. Enkelrum kostar **850 kr**. Hotellen som vi använder ligger på bekvämt avstånd från stationen.

Fotokörningar kommer att arrangeras under båda dagarna.

Observera! Resan är fortfarande på planeringsstadiet, korrigeringar kan komma att göras. Till er som bokar kommer vi fortlöpande skicka ut information via epost. Uppdaterad information kommer att finnas på www.jvmv.se

Tiderna för tåget är i grova drag

Lördag 17 maj: Från Gävle ca 1000 med möjlighet att även ansluta till tåget i Borlänge. Resan går vidare till Daglösen där vi byter dragkraft till dieselelektriska lok, dubbla T41, 200, 204, och gör en avstickare fram och tillbaka till Filipstad. Sedan vidare via Kil till Karlstad, med beräknad ankomst 1930.

Söndag 18 maj: Från Karlstad ca 0800 till Kil där vi byter dragkraft till dieselelektriska lok, dubbla T41, 200, 204, för vidare färd på Fryksdalsbanan fram och tillbaka till Torsby. På återvägen gör vi ett besök på "Ångriket". Åter i Kil blir O-loket dragkraft till Åmål där vi gör ett stopp, ca 1500-1600, för studiebesök på Järnvägsverkstaden. Efter detta rullar vi vidare till Göteborg med ankomst innan sista anslutning mot Stockholm.

Förhandsbokning är obligatorisk och vi vill ha din bokning senast **25 mars**. Du bokar genom att betala in en handpenning på **800 kr/person** till Järnvägmusei Vänner Bankgiro 5777-5561. Glöm inte att ange dina önskemål, namn, adress och epost. Skicka även dina kontaktuppgifter till: gdegxpressen@jvmv.se eller via post: JvmV Box 408 80105 Gävle.

Slutbetalning ska vara gjord till Bankgiro 5777-5561 **senast 1 maj**. Därefter skickas biljetterna ut!

Aktuell information om resan finns på vår hemsida www.jvmv.se

Modeltåg-13

Lördag-söndag 12-13 oktober
Tåg • Båtar • Bilar • Marknad



Årgångståget

JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

- en stödförening till Sveriges Järnvägsmuseum
BOX 407 SE- 801 05 Gävle
E-POST: info@jvmv.se Internet: www.jvmv.se



Du kan hjälpa Sveriges Järnvägsmuseum i arbetet med att vårda, bevara och utveckla de unika järnvägshistoriska samlingarna som finns på museet genom att bli medlem i Järnvägmusei Vänner som är en ideell förening vars medlemmar bl. a. hjälper museet med renovering av gamla och nya järnvägsobjekt, guidningar och fuktionsnärsskap vid olika arrangemang.

Som medlem i Järnvägmusei Vänner får du bland annat föreningens årsbok "SPÅR", medlemstidningen "SIDOSPÅR", rabatt i Sveriges Järnvägsmuseums butik samt fri entré till de nordiska Järnvägsmuseerna. (Den fria entrén kan vara indragen vid speciella arrangemang)

För år 2013 är årsavgiften **300 kr** och för familjemedlemmar **50 kr**. Avgiften kan betalas till föreningens Bankgiro 5777-5561 (Årsbok och medlemstidning ingår inte i familjemedlemskapet)

Adressändring mm. Kontakta medlem@jvmv.se eller via post JvmV box 407 801 05 GÄVLE

SIDOSPÅR

Nummer 3- 2013, årgång 10

Nyhetsblad/medlemstidning för Järnvägmusei Vänner, utkommer med 4 nummer per år.

Adress: SIDOSPÅR, Box 407, SE-801 05 GÄVLE. E-post till redaktionen: sidospaer@jvmv.se

© JvmV 2013 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. sidospaer@jvmv.se
I redaktionen även:

Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se
Ulf Diehl ulf.diehl@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 4 2013 utkommer Nov
Presstopp 10 oktober

SIDOSPÅR 3/13

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum

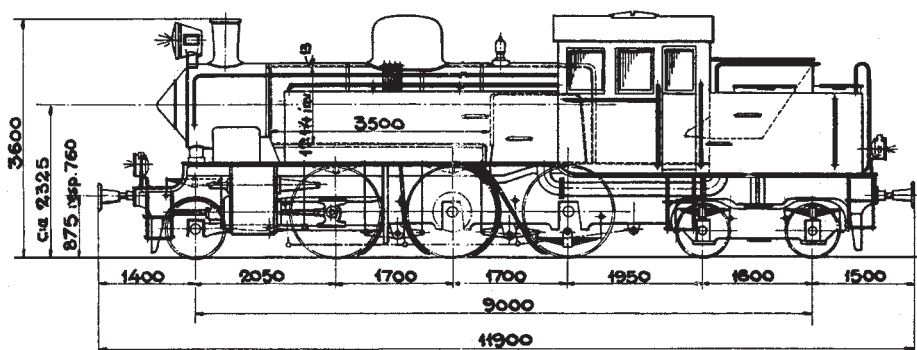


Omslagsbilden: Årets museidagar 14-15 september. På bilden Stockholm - Västerås - Bergslagens Järnvägs, SWB, ångdresin och släp från 1888-1892. Mer bilder finns på sidan 14-15. Foto: Lars Olov Karlsson.

SJ ånglok: Planerad beställning av littera S1p och S1t

Förslag till 2-cyl. smalspårslok

littera S1p resp. S1t.



Nödvändig förnyelse

Under 1940-talet gällde stor återhållsamhet vad beträffar nyanskaffning av smalspårsånglok. 1942 beställdes 3 littera Gp för godstågen på Växjöbanorna vars lokpark var otillräcklig för krigsårens ökade godstrafik. För 1067-nätet beställdes 5 littera Gt 5 år senare sedan det visat sig vara förenat med stora svårigheter att upprätthålla trafiken med befintlig lokpark.

I övrigt prioriterades rälsbussar vid nyanskaffning till smalspårsbanorna.

I sitt underlag till 1950/1951 års budget begärde Järnvägsstyrelsens Drifttjänstbyrå i juni 1949 anslag till nya smalspårsånglok. På 891-nätet var ånglokens medelålder 40 år. På 1067-nätet var situationen föga bättre med en medelålder på 38 år. En upprustning av lokparken på smalspårarna bedömdes därför som oundgängligen nödvändig. Förnyelsebehovet per år för de kommande 5 åren beräknades till 10 lok för 891 mm spårvidd och 1-2 lok för 1067-nätet. Loken borde vara av typ Gp respektive Gt. Gt-loken skulle vara så konstruerade att de kunde ändras till 891 mm spårvidd efter breddningen av 1067-nätets huvudlinjer.

Våren 1950 beviljade Riksdagen medel till anskaffning av 10 ånglok för 891 mm spårvidd och 2 ånglok för 1067 mm spårvidd. Samtidigt beviljades medel till 10 normalspåriga ånglok. Vid upphandling av normalspårsloken visade det sig att dessa skulle bli betydligt dyrare än vad SJ räknat med. Efter förhandlingar med tillverkaren erhöles ett lägre pris per lok under förutsättning att 20 lok beställdes vid ett och samma tillfälle.

Drifttjänstbyrå hade i sin framställan för budgetåret 1951/1952 begärt anslag till ytterligare 10 normalspåriga ånglok.

Järnvägsstyrelsen bestämde därför att tidigare lägga den beställningen och att hela ångloksanslaget för 1950/1951 skulle användas till normalspårslok. Förutom det lägre priset per lok motiverades beslutet med att det av beredskapsskäl var mera angeläget att anskaffa normalspårslok. Beställningen av smalspårsånglok senarelades och förväntades ske budgetåret 1951/1952.

Ny smalspårig loktyp

Under Maskintekniska byråns förberedelsearbete inför den beställning av smalspårsånglok som planerades budgetåret 1950/1951 framkom att tenderlok littera Gp och Gt inte motsvarade behovet. Ett förslag till en helt ny loktyp framtogs därför våren 1950. Det avsåg ett stort tanklok med axelföljd 1'C2' konstruerat för en största hastighet av 70 km/t och användning främst i tunga persontåg. Pannan motsvarade den som låg i Gp-loken 3132–3135 men både rundpanna och fyrbox var något kortare. Cyllindrar och främre boggi var helt lika Gp-lokens. Dragkraften beräknades till 6,3 ton. Närmare data framgår av sammanställningen över de 1952 erhållna anbuden.

Loktypen skulle utföras för både 891 mm-spårvidd med littera S1p och 1067 mm spårvidd med littera S1t. Konstruktionen var sådan att S1tloken utan svårighet skulle kunna ändras från 1067 till 891 mm spårvidd på samma sätt som de då nyligen levererade Gt-loken.

Banteknisk prövning

I maj 1950 fick Bantekniska byrå i uppdrag att utreda förutsättningarna för användning av den nya loktypen. Den avsågs i första hand komma till användning på linjerna Göteborg–Skara, Skara–Skövde, Kristanstad–Karlskrona, Ronneby–Växjö,

Mbrskiss L-429 från maj 1950 med förslag till smalspårslok littera S1p och S1t.

Karlshamn–Vislanda, Kalmar–Berga och Kalmar–Torsås. De nya loken behövdes dessutom på Skara–Lidköping och Skara–Gårdsjö. Uppgift begärdes därför om när förstärkning av dessa linjer kunde tänkas vara genomförd.

Bbr svarade i juni 1950 att littera S1p och S1t skulle kunna framföras med en största tillåtna hastighet av 60 km/t på de aktuella linjerna. På ett, fåtal broar skulle dock hastighetsnedsättning bli aktuell. Upprustningen av Skara–Lidköping och Skara–Gårdsjö beräknades vara slutförd inom 2–3 år varefter loktypen skulle kunna komma till användning även på dessa linjer.

Yttranden från distrikten

Sedan Bbr yttrat sig som loktypens användbarhet ur banteknisk synvinkel ombads Drifttjänstbyrå att yttra sig om lokens användbarhet ur driftteknisk synvinkel. Samtidigt begärdes uppgift om vilket antal lok som borde beställas för respektive spårvidd. Dbr begärde in yttranden från de berörda distriktscheferna i Göteborg respektive Borås. Dessa inhämtade i sin tur synpunkter från maskinsektionsföreståndarna i Skara respektive Växjö.

Boråsdistriktet och 27 maskinsektionen var mycket positiva till littera S1t för 1067-nätet. De 5 nyligen erhållna Gt-loken var mindre lämpliga för snabbgående persontåg. Med tanklok av den föreslagna typen skulle restiden på den 130 km långa sträckan Karlskrona–Kristianstad kunna sänkas från 4 timmar till 3 timmar och 35 minuter. En förbättring som ansågs vara mycket angelägen. Vattentagning skulle bli nödvändig i Karlshamn men den beräknades kunna hinnas med under det trafiktekniska uppehållet. För tjänstgöring i fasta turer behövdes 3 lok. Totalt 4 littera S1t borde därför anskaffas för erhållande av reserv. Frigjorda lok littera St och L2t skulle kunna insättas Växjö–Ronneby varigenom ett antal äldre och undermåliga ånglok skulle kunna slopas. Beträffande 891-nätet uppgavs att någon anskaffning av littera S1p ej var behövlig. Befintliga lok littera S2p och L8p var tillräckliga för trafiken på Kalmar–Berga och Kalmar–Torsås ytterligare några år. Nyanskaffning för 891-nätet borde

därför anstå till dess att motorlok kunde erhållas.

Göteborgsdistriktet och 36 maskinsektionen fann littera S1p synnerligen lämpligt för såväl huvud- som sidolinjer på västra smalspårnätet.

En inventering av befintlig lokpark visade på ett akut anskaffningsbehov av 6 lok littera S1p. Behov längre fram i tiden borde ej beaktas på grund av möjligheten att lämpliga motorlok då skulle kunna erhållas. En övergång till motorlok beräknades medföra stora besparingar. Det påpekades att rälsbyte Skara–Mariestad angeläget borde vara genomfört innan S1p-loken började levereras.

Förnyelsebehovet aktualiseras igen i sin framställan för budgetåret 1951/1952 begärde Järnvägsstyrelsen anslag till 20 ånglok littera S1p för 891 mm spårvidd och 4 ånglok littera S1t för 1067 mm spårvidd. Härigenom skulle föregående års uteblivna beställning återhämtas. Riksdagen beslutade dock våren 1951 om lägre anslag till lok och lokomotorer än vad SJ begärt. Några smalspårslok beställdes därför inte heller budgetåret 1951/1952.

I juni 1951 upprepade Drifttjänstbyrån behovet av förnyelse av lokparken på smalspårsbanorna. Medel borde därför begäras för 25 lok avsedda för 891-nätet och 6 lok avsedda för 1067-nätet. Om möjligt skulle motorlok anskaffas istället för ånglok. I Järnvägsstyrelsens anslagsframställan för budgetåret 1952/1953 fanns de begärda smalspårsloken medtagna.

Det påpekades särskilt att förnyelsen av den smalspåriga lokparken på grund av tilltagande ålder inte längre kunde uppskjutas. Samtidigt konstaterades att det fanns vissa utsikter att få fram acceptabla smalspåriga motorlok för linjetjänst. Skulle detta inte visa sig vara möjligt måste dock ånglok beställas. De lok som var avsedda för 1067-nätet skulle kunna ändras för fortsatt tjänst på 891-nätet efter breddningen av Blekingebanorna. Riksdagen beslutade våren 1952 i enlighet med Järnvägsstyrelsens begäran.

Anbudsförfrågan

I april 1952 hade planeringen för anskaffning av nya smalspårslok hunnit så långt att Maskintekniska byrån kunde begära in anbud. I första hand var man intresserade av motorlok och den anbudsförfrågan avsåg 20 alternativt 30 motorlok för 891 mm

spårvidd. Samtidigt gjordes en separat anbudsförfrågan avseende 20 alternativt 30 ånglok varav 4 för 1067 mm spårvidd och resterande för 891 mm spårvidd. Ångloken var av den 1950 projekterade typen med littera S1p respektive S1t. Beställning av ånglok skulle endast bli aktuellt om acceptabelt anbud på motorlok inte erhöles.

Anbudsförfrågan avseende de smalspåriga ångloken sändes till de svenska tillverkarna Nydqvist & Holm i Trollhättan, Motala Verkstad och ASJ Falun samt via svenska representanter till de tyska loktillverkarna Henschel & Sohn (M. Täcklind Eftr.), Maschinenfabrik Esslingen (Elof Hansson), Fried. Krupp Lokomotivfabrik (Swedish Artid) och Krauss- Maffei (AB Maskinteknik). Anbudstiden gick ut i början av juni men förlängdes till mitten av månaden. Specifikationsdelen av anbudsförfrågan återges på följande sida. Erhållna anbud Samtliga tillfrågade firmor utom Nydqvist & Holm lämnade anbud. Detaljinnehållet i dessa framgår av särskild sammanställning.

En jämförelse ger vid handen att de tyska firmornas anbud var avsevärt förmånligare både vad gäller pris och leveranstid.

Det bör dock noteras att flera av dessa

Utdrag ur: Anbudsförfrågan av den 19 april 1952.

20 alt. 30 st tanklok litt S1p för 891 mm spårvidd, därav 4 st tanklok litt S1t för 1067 mm spårvidd och med axelanordning 1-C-2 och i huvudsak enligt bifogade förslagsritning Mbr skiss L-429, ...

Loken skola konstrueras för en max. hastighet av 70 km/tim. och kunna framföras med låg hastighet i kurva med radie = 90 meter.

Axeltrycken å de kopplade axlarna får ej överstiga 8,8 ton. Axeltrycken å den bakre boggin må kunna ökas upp till 10,0 ton om så anses erforderligt.

Angpannan dimensioneras i direkt anslutning till den för tenderloken litt Gp n:o 3132-3135 använda pannan (varå ritn. bifogas) på så vis, att såväl kopparfyrboxens som yttre fyrboxens gavelplåtar bliva oförändrade.

Fyrboxen förkortas i längdriktningen så att rostyten blir 1,22 m² d.v.s. längden av fyrboxen inv. vid bottenringen blir 1360 mm. Rundpannans diameter och turbindelning bibehålles men avståndet mellan tubplåtarna minskas från 3900 mm till 3400 mm. Rökskåp, ånglåda och skorsten m.m. bibehålles lika med Gp-pannans.

Överhettningselementen kortas likaså 500 mm.

Kopparfyrboxen göres helsvetsad.

Yttre fyrboxen utföres helsvetsad och likaså svetsas rundpannans längd och tvärskarv. Rundpannan anslutes till yttre fyrboxen och främre tubgaveln medelst tvåradig nitväxel.

På grund av fyrboxens bredd måste pannan i likhet med Gp-loken förläggas med bottenringens underkant minst 100 mm ovanför de bakre kopplade hjulen, vilket ger en panncentrumhöjd av minst 2325 mm. Eventuellt torde de å skissen angivna avstånden mellan de kopplade axlarna behöva ändras med hänsyn härtill. Om den fastställda axelbelastningen medgiver en rostytta lika med originalpannans bör fyrboxen utföras exakt lika denna och med tublängd ca 3500 mm.

All övrig utrustning å pannan utföres lika som å Gp-loken nr 3132-3135.

Ramverk.

Ramverket utföres för spårvidden 891 mm med hornblocken placerade å ramarnas insida. För de 4 loken med 1067 mm spårvidd placeras hornblocken å ramarnas yttersida, allt i enlighet med det vid Gp och Gt loken tillämpade förfarandet.

Ångcylindrar med kolvar och slider utföras exakt lika de till Gp resp. Gt loken. Överströmningsventilernas kanalsektioner ökas för att medgiva bättre tryckutjämning. Luftinsläppningsventiler anordnas.

Eventuellt anordnas slider enligt system "Müller".

Motveven för slidrörelsen utföres för fastsättning å fyrkanttapp på vevtappen.

Vevstakar och koppelstänger utföras med bussningslager av fosforbrons med igjuten vitmetall.

Axlarna till de 4 loken för 1067 mm spårvidden skola utföras så att hjulstommarna direkt kunna inpressas å axlarna till det för spårvidden 891 mm gällande måttet i samband med dessa loks framtida överförande till den mindre spårvidden.

Axellagerboxarna skola vara utförda av fosforbrons med igjuten vitmetall av kvalitet "Stones Auto C". Lagerboxarna till drivhjulssaxelen utföras vertikalt delade i 2 halvor med under axelcentrum anliggande lageryta. Övriga lager till koppelaxlarna göras som vanliga bygellager. Undersmörjning anordnas å alla lager i likhet med utförandet å Gp och Gt loken.

Alternativt offereras rullager av SKF tillverkning.

Främre boggin utföres exakt lika den till Gp och Gt loken. Alternativt med rullager.

Bakre boggin utföres 2-axlig med utv. eller inv. ramar och med sidoförskjutbart centrum försett med återställningsanordning medelst pendlar eller fjädrar. Alternativt med rullager å axellagren.

Asklådan göres helsvetsad med utvändigt fastsvetsade förststyvningar samt förses med främre och bakre väl tätade damprar. Lådan utföres självlänsande med en eller två bottenluckor av ståljudgods.

Fallrost anordnas och ormroster av SJ standardtyper inläggas.

Samtliga lok förses med hållbara pyrometrar av svensk eller utländsk tillverkning för uppmätning av den överhettade ångans temperatur.

Smörjpress typ Åssa med 10 rör uppsättes för smörjning av cylindrar, slider samt främre å bakre cylinderpackboxar.

Oljespridare med "Olva" ventil typ III enl. Friedmanns utförande inkopplas i smörjledningen till cylindrar och slider samt "Åssas" kontrollapparat för matningen, som placeras i hytten å höger sida vid framskärmen.

Sidovattentankar, bakre vattentank och kolbox utföres svetsade med erforderliga inv. förststyvningar. Runda hörn utföras i största möjliga utsträckning. Tvenne mindre matskåp anordnas i bakre vattentankens sidor.

Verktygsskåp anordnas under kolboxen med luckor å kolboxens bakre gavel enligt samma utförande som å tenderlok.

Förarehytten göres helt inbyggd med tvenne sidofönster å varje sida, därav det bakre utför som skjutfönster. Dörrarna utföras med insvängbar överhalva. Isolering med masonit anbringas å sidoskärmar och dörrar.

Hyllor och skåp anordnas å hyttens bakgavel.

Tryckluftdrivna fönstertorkare av lämplig storlek monteras å fram- och bakgavelfönstren, 2 fram och 2 bak samt anordnas luftblåsning vid dessa fönster för borttagande av imma.

Sidosiktglas uppsätts för fram- och backkörning.

Broms. Samtliga lok utrustas med skruvbroms och ångbroms verkande å de 3 kopplade hjulparen samt förses med Knorr-apparater för tryckluftbromsning av tåg. Luftsandning med 4 rör å vardera loksida anordnas.

Draganordningen i lokets fram- och bakända utföres med hopskrubbar enkammarbuffert å de 4 loken för 1067 mm spårvidden samt med hopskrubbar tvåkammarbuffert å de övriga loken för 891 mm spårvidden. SJ standardritn. skola härvid gälla. Säkerhetskoppel anordnas jämväl i båda ändar enl. för smalspår gällande utförande.

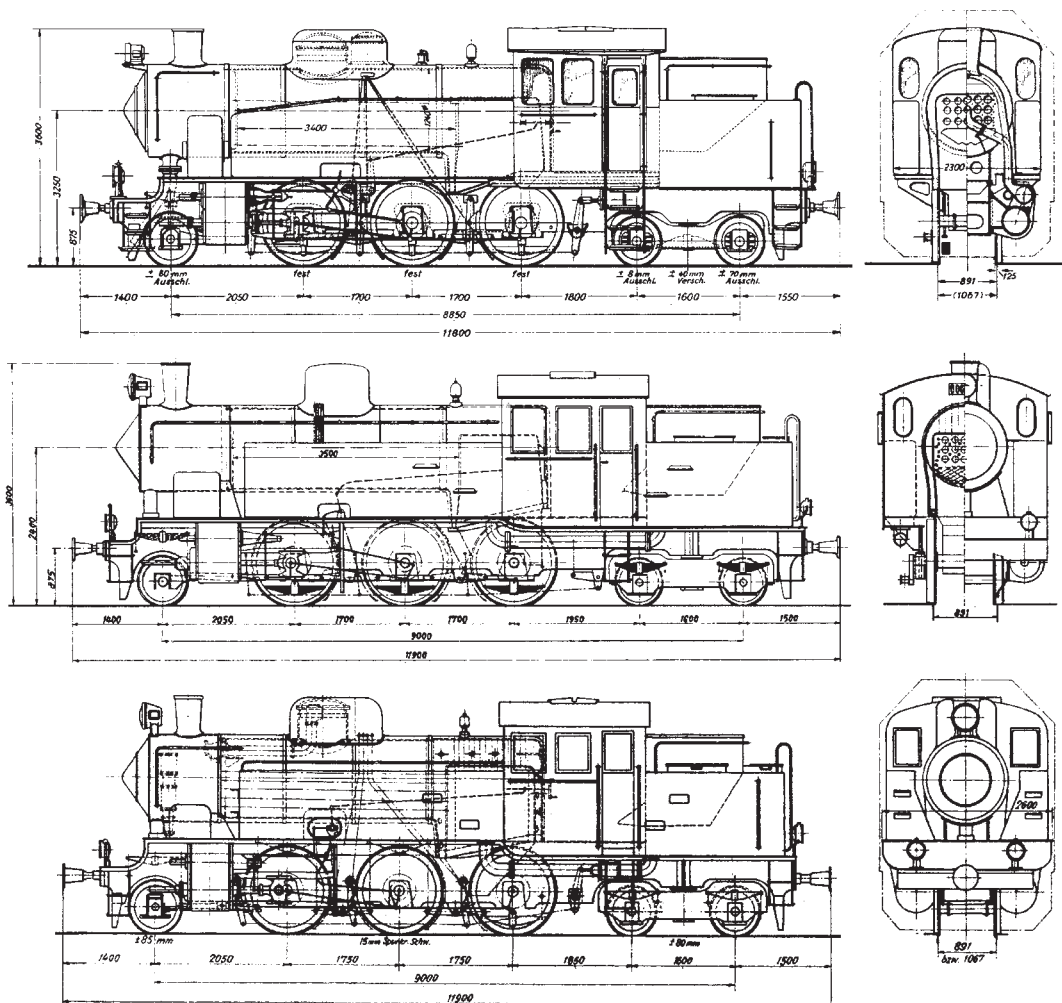
Tryckluft- och värmeledningsanslutningar anordnas i båda ändar.

Belysning. Elektrisk lobbelysning anordnas enl. system Aga Pyle med turbogenerator och förses loken med 1 st frontstrålkastare, 4 st buffertlyktor, 4 st maskinerilampor, 5 st hyttlampor m.m. enl. särskilt utarbetat kopplings-schema.

avsåg kompletta byggsatser till lok och att kostnad för montering inte ingick. Likaledes tillkom kostnader för tull och frakt vid beställning hos utländska verkstäder.

Vid utvärdering av de erhållna anbuden konstaterades att acceptabelt sådant avseende smalspåriga motorlok för linjetjänst hade erhållits. Några smalspåriga ånglok skulle därför inte beställas vilket meddelades anbudsgivarna.

Ombyggnad av Gp till Gt
Några nya lok för 1067-nätet beställdes aldrig samtidigt med de 25 motorloken littera Tp för 891-nätet. Istället fanns det på förslag att bygga om 4 ånglok littera Gp från 891 till 1067 mm spårvidd med nytt littera Gt. Ett antal Gp-lok beräknades bli övertaliga sedan Tp-loken levererats. Något genomförande av dessa tankar blev dock inte aktuellt.



Måttskisser som bifogades till anbud från Henschel & Sohn, Krauss-Maffei respektive Fried. Krupp.

Sammanställning över erhållna anbud

	SJ förslag	Motala	ASJ Falun	Esslingen	Henschel	Krauss	Krupp
Huvudmått							
Längd över buffertar mm	11900	11900	11900	11900	11750	11900	11900
Hjulbas mm	9000	9000	9000	9000	8850	9000	9000
Höjd mm	3600	3600	3600	3470	3600	3600	3600
Ångpanna							
Rostyta m ²	1,22	1,22	1,22	1,20	1,22	1,22	1,22
Eldyta m ²	62,85	62,85	62,85	57,00	62,85	62,85	62,85
Överhettningssyta m ²	20,00	20,00	20,00	17,00	20,00	20,00	20,00
Ångtryck kg/cm ²	13	13	13	13	13	13	13
Maskineri							
Cylinderdiameter mm	410	410	410	410	410	410	410
Slaglängd mm	500	500	500	500	500	500	500
Dragkraft ton	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3	6,3
Drivhjulsdiameter mm	1300	1300	1300	1300	1300	1300	1300
Löphjulsdiameter mm	790	790	790	790	790	790	790
Bogghjulsdiameter mm	730	730	730	730	730	730	730
Högsta tillåtna hastighet . . . km/t	70	70	70	70	70	70	70
Vikt							
Tjänstevikt ton	51,9	55,0		51,9	52,5/53,1	53,4	51,85/52,25
Axeltryck axel I ton	7,5			7,5	7,5/7,71	7,5	7,45/7,65
Axeltryck axel II ton	8,8			8,8	8,8/9,0	8,8	8,8
Axeltryck axel III ton	8,8			8,8	8,8/8,87	8,8	8,8
Axeltryck axel IV ton	8,8			8,8	8,8/8,87	8,8	8,8
Axeltryck axel V ton	9,0			9,0	9,3/9,32	9,75	9,0/9,1
Axeltryck axel VI ton	9,0			9,0	9,3/9,32	9,75	9,0/9,1
Adhensionsvikt ton	26,4			26,4	26,4/26,74	26,4	26,4
Förråd							
Kolförråd ton	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8
Vattenförråd m ³	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2	9,2
Pris per lok							
S1p vid 20 st. kr		444.000	467.000	271.600	266.000	274.000	272.600
S1t vid 20 st. kr		444.000	467.000	275.600	269.700	278.000	278.000
S1p vid 30 st. kr		441.300	460.000	270.300	261.300	270.700	269.700
S1t vid 30 st. kr		441.300	460.000	275.600	265.000	274.700	273.300
rullager kr		4.500	4.500	3.600	3.400	2.200	3.300

Leveranstider

Motala
Första loket efter 24 månader. 1,3 lok per månad.

ASJ Falun
Första loket efter 24 månader. 1 lok per månad.

Esslingen
Första loket efter 15 månader. 3 lok per månad.

Henschel
Första loket efter 14 månader. 6 lok per månad.

Krauss
Första loket efter 15 månader. 4 lok per månad.

Krupp
Första loket efter 16 månader. 5 lok per månad.

Avvikelser

Motala
Belysning, tryckluftsbroms, tryckluftssandning och smörjpress tillhandahålls av SJ.

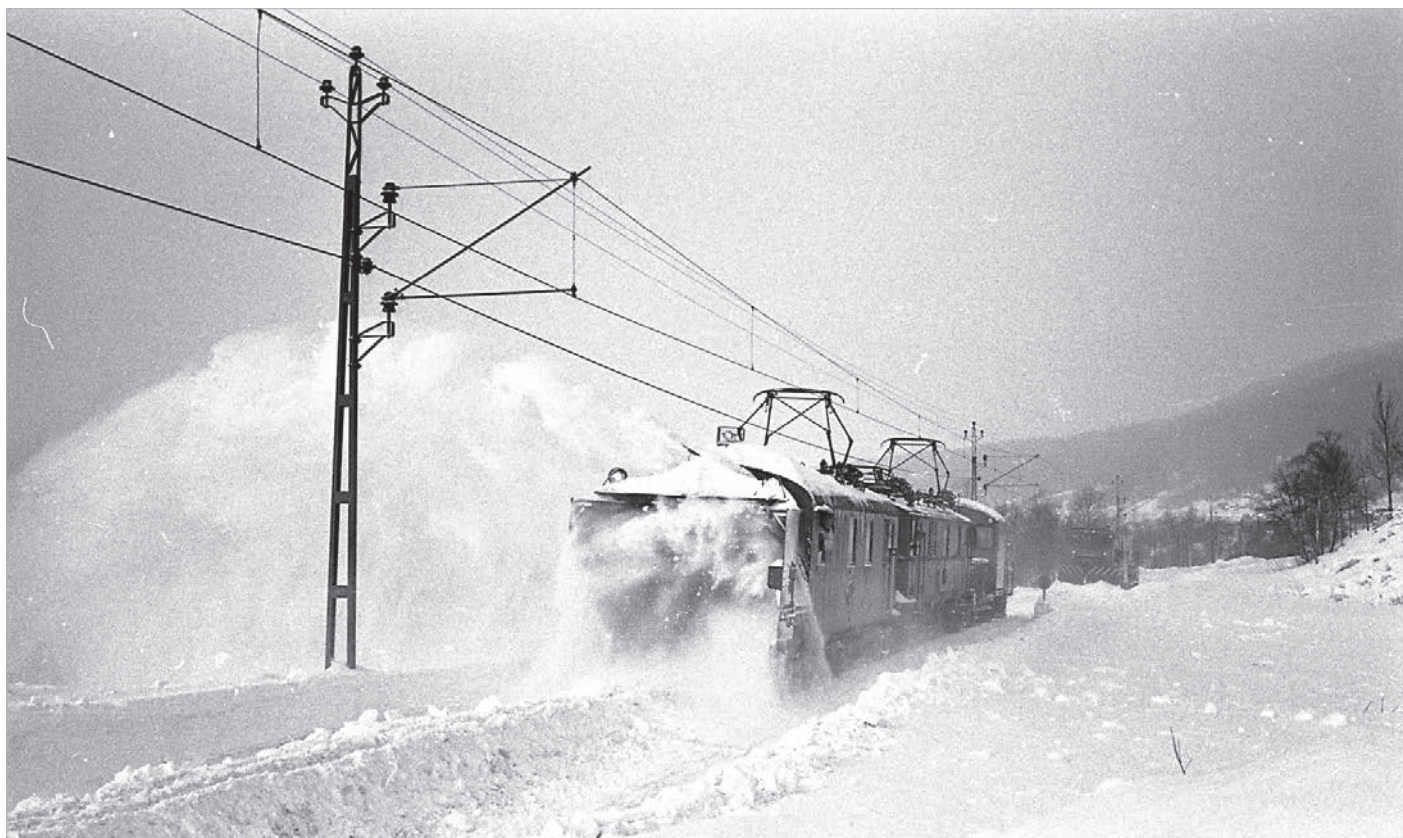
ASJ Falun
Tryckluftsbroms tillhandahålls av SJ.

Esslingen
Leverans av delar. Montering ingick ej. Tull ingick ej.

Henschel
Ritningar ingick ej. Leverans av delar. Montering ingick ej. Tull ingick ej.

Krauss
Ritningar ingick ej. Tull ingick ej.

Krupp
Tull ingick ej.



Text och foto Lars Olov Karlsson

Snöminnen

1976 jobbade jag som journalist på SJ-Nytt. Det var en rolig tid. Uppdragen varierade från att skildra föga upphetsande personalmöten till riktiga diggarupplevelse. Vem som väckte idén den här gången kommer jag inte ihåg, men det var nog jag själv. Redaktören höll med om att det var en god idé. Vi skulle göra ett reportage om snöröjning med snöslunga. Jag skickades iväg tillsammans med SJ-Nytts legendariske fotograf Seved Walther. Vi kom till Åre morgonen den 9 mars, och där stod den eldrivna snöslungan A4 (tillverkad av ASEA 1924), påskjuten av D-loket 546.

På bangården fanns också en imakare som drogs av Du 2 541 och 558. På ett annat spår stod ett Tb-lok, 292, men det kom mest till användning för finröjning inne på stationen.

Först fick jag en tur med imakartåget, som makade snö i spåret för att sen snöslungan skulle kasta det längre bort från linjen. Sen fick jag åka med D-loket efter snöslungan. Det brakade och smällde. Föraren körde efter besked från slungeoperatören. Framför loket hade vi bara bakgaveln av snöslungan och på den satt det tre lampor,

en för "kör", en för "kör sakta" och en för "stopp". Variationerna däremellan fick föraren avgöra på känn. Slutligen fick Seved och jag stiga ur vid en vägövergång, och vi skulle nu se slungan passera under fullt arbete. Det var inte så att jag konkurrerade med Seved när det gällde fotokonst, men jag hade alltid kameran med. Så där stod vi nu, två fotografer och stampade i snön. Det var kallt. Men, när snöslungan väl kom var det värt varenda uppoffring, eller vad sägs om ovanstående bild?



Årsboken SPÅR 2013 och en fråga?

Arne Larsson har skickat följande fråga till redaktionen.

I Erik Sundströms artikel "Vad hände

...1863?" nämns i första stycket Södertälje Västra. Det är första gången jag ser Södertälje Öfre/Saltskog benämnas så.

Eftersom jag under många år har samlat material kring Södertäljes stationer och sedan nio år tillbaka bygger modelltågsmodulen Saltskog blir jag naturligtvis nyfiken på varifrån denna benämning har hämtats, när och i vilket sammanhang den kan ha använts och hur länge?

Jag hoppas Erik eller någon annan kan upplysa mig om detta.

Fortsättning på sidan 19

Statens Järnvägar, Saltskogs station omkring 1910. Stationen var föreningsstation med Norra Södermanlands Järnväg, Nr SJJ. De vänstra spåren hör till Nr SJJ. Foto: Sveriges Järnvägmuseum.





Stig-Åke Petersson

Vem ritade stationshusen?

Oftast – men långt ifrån alltid – har ritningarna till stationshusen signerats av arkitekten bakom ritningen. Ritningarna skulle under privatbanetiden godkännas av den dåvarande ”tillsynsmyndigheten” som var Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (föregångaren till Statens Vägverk).

När det gäller Växjö-Hultsfred har de bevarade ritningarna endast signerats av



järnvägsbolagets verkställande direktör – lantbruksingenjören Adolf Roos (*se vidstående bild*) – och inte av ritningens upphovsman. Det har därför inte varit

känt vem arkitekten bakom stationshusen har varit. Ett studium av styrelseprotokoll och andra handlingar ger oss dock följande informationer.

Växjö-Klavreström

I det entreprenadkontrakt som upprättades den 23 maj 1894 mellan ingenjören W. Lindgren i Växjö och järnvägsbolaget sägs bl.a. att Lindgren åtog sig att uppföra stationshus, avträden (utedass) och vedbod (men alltså inga godsmagasin) i Klavreström, Evedal, Rottne, Braås, Norrgårda och Sandreda. Stationshusen skulle uppföras av timmer under tak av asfaltspapp. Stationshuset i Klavreström skulle vara av den större typen och de övriga av den mindre typen. När det gällde banvaktsstugorna, åtta till antalet, skulle de uppföras ”efter samma byggnadssätt och storlek, som vid Hvetlanda-Säfsjö järnväg”.

Av kontraktet framgick vidare att ritningarna, som bifogades entreprenadkontraktet,

skulle godkännas av vederbörande myndigheters godkännande. I en särskild § 5 stadgas att entreprenören var ansvarig för att göra upp alla ritningar och i så god tid att styrelsen hann granska och godkänna ritningarna.

Det dröjde dock innan järnvägsstyrelsen fick se några ritningar varför man vid sitt sammanträde den 7 mars 1895 uppmanade entreprenören att snarast inkomma med ritningarna. Vid samma sammanträde utsågs också byggmästaren J. Sahlström till kontrollant för husbyggnaderna. Dessa ritningar inkom också den 9 april 1895.

Vid styrelsens sammanträde den 10 april 1895 framkom att ritningarna hade överlämnats till kontrollanten J. Sahlström för att ”af honom genomses, varefter Sahlström hade uppgjort nya ritningar i huvudsaklig överensstämmelse med de av entreprenören upprättade ritningarna2.

När entreprenören fick information om de förändrade ritningarna blev han tydligen upprörd för i en skrivelse den 17 april 1895 krävde han att de ursprungliga ritningarna skulle användas. Han hade då redan hade påbörjat uppförandet av husbyggnaderna enligt de av honom utarbetade ritningarna. Lindgren menade att styrelsen redan godkänt dessa eftersom de fanns bilagda entreprenadkontraktet.

Lindgren lämnar också en intressant uppgift i sin skrivelse. Efter det att entreprenadkontraktet hade tecknats hade han låtit arkitekten vid SJ – Folke Zettervall – utarbeta mer detaljerade ritningar ”och torde icke kunna förnekas, att de därigenom vunnit i prydlighet och ändamålsenlighet”. Zettervall arbetade då som ritare vid SJ:s arkitektkontor och blev från 1895 dess chefsarkitekt.

Styrelsen å sin sida menade att entreprenören vid kontraktets underskrivande endast företett ”med blyerts utförda skisser” varför de hade rätt att ändra ritningarna. Dessutom menade man att ändringarna var relativt små och att entreprenören därför kunde använda sig av det material han redan hade inköpt.

Entreprenören godtog inte styrelsens beslut utan lät påbörja uppförandet av stationshusen efter de ursprungliga ritningarna. Styrelsen beslutade därför den 7 maj 1895 att hänskjuta den sålunda uppkomna tvistefrågan till en kompromissnämnd (idag skulle vi kalla den för skiljenämnd). Till järnvägsbolagets ledamot utsåg man samtidigt assessorn L. H. Montelius.

Tyvärr har det inte varit möjligt att hitta kompromissnämndens avgörande. I ett besiktningsprotokoll från den 25 och 26 maj 1895 sägs dock följande:

”Arbetet å stationshusen har under flera

Till vänster: Personalen i Åseda, uppställda för fotografering framför stationshuset. Året är 1916.

Till höger: Personalen i Urs-hult uppställda för fotografering framför stationshuset. Året är 1916.

Stationshuset i Åseda uppfördes ”i hufvudsaklig öfverensstämmelse med ritningar öfver stationsbyggnaden i Urshult vid Norraryd – Qvarnamåla jernväg”.

Foton: Sveriges Järnvägs-museum.



veckor stått stilla, i avseende till en mellan bolagsstyrelsen och entreprenören uppkommen tvist, som emellertid sista besigningsdagen afgjordes genom kompromiss, till den senares nackdel.

De ursprungliga ritningarna till stationshusen finns inte heller bevarade varför det är svårt att bedöma skillnaderna mellan Folke Zettervalls ritningar och byggmästare Sahlströms ändringar. I styrelsens berättelse för verksamheten år 1895 sägs dock att de anlagda husgrunderna ”ej komme att fylla äfven små anspråk på utrymme”. Detta tyder på att järnvägsbolaget önskade större stationshus än vad Lindgren hade tänkt sig.

Sammanfattningsvis kan konstateras att upphovsmannen till stationshusen är ursprungligen Folke Zettervall vars ritningar sedan överarbetades av byggmästare J. Sahlström.

Klavreström-Åseda

När järnvägen från Klavreström drogs ut till Åseda år 1902 tillkom två nya mellanstationer, nämligen Norrhult och Flybo samt slutstationen i Åseda. Den här gången använde sig järnvägsbolaget av andra järnvägars stationshusritningar.

Vid styrelsens sammanträde den 1 juni 1900 beslutades att stationshusen i Norrhult och Flybo skulle byggas ”efter den vid Växjö-Tingsryds järnväg, VTJ, använda typen för större stationshus”.

Men vem hade då gjort ritningarna till VTJ:s stationshus? Av styrelseprotokol-

let från VTJ den 22 januari 1896 framgår att verkställande direktören, Adolf Roos, uppvisade av honom och byggmästare J. Sahlström upprättade ritningar till stationshus och banvaktshus. VTJ:s styrelse godkände därvid de uppvisade ritningarna. Husbyggnaderna uppfördes sedan av byggmästare J. Ljungqvist från Växjö.

Det kan noteras att Adolf Roos var verkställande direktör i såväl Växjö-Tingsryds järnväg som Växjö-Klavreström-Åsedas järnväg.

När det gäller stationshuset i Åseda använde man en annan förebild. Järnvägsbolagets styrelse beslutade nämligen den 15 januari 1901, på förslag av verkställande direktören, att låta uppföra stationshuset ”i hufvudsaklig öfverensstämmelse med ritningar öfver stationsbyggnaden i Urshult vid Norraryd – Qvarnamåla jernväg”. Samtidigt fick byggmästare J. Sahlström i uppdrag att upprätta arbets- och materialbeskrivning för stationshusbyggnaden.

Till entreprenör för stationshusbygget antogs senare byggmästare F. G. Andersson i Vetlanda. Hans anbud löd på 15 500 kr medan de två andra anbudena slutade på 17 000 kr resp. 19 000 kr.

Åseda - Virserum

För denna sträcka vet vi fortfarande inte vem som är ritningarnas upphovsman. Vid styrelsens sammanträde den 17 maj 1910 företeddes ritningar till de nya stationshusen som i huvudsak godkändes av styrelsen. Verkställande direktören, Adolf Roos, fick dock i uppdrag att ”vid stationshusens

uppförande göra de ändringar, som kunde finnas ändamålsenliga”.

Ett inte alltför djärvt antagande är att Adolf Roos var upphovsmannen också till de ursprungliga ritningarna.

Virserum - Hultsfred

Vid styrelsens sammanträde den 18 december 1919 framlade verkställande direktören förslagsritningar till stationshusbyggnader. Efter granskning av ritningarna och efter en kortare överläggning bordlades ärendet till ett kommande sammanträde.

Vid styrelsens sammanträde den 13 augusti 1920 beslutades att uppdra åt arkitekten Adolf Wiman, Växjö, att göra upp förslagsritningar till stationshusen i Hultarp, Flaten och Ödhult., varvid stationshuset i Flaten skulle vara större än de två övriga. Förslagsritningarna förelåg den 4 september 1920 och vid styrelsens sammanträde den 14 oktober 1920 beslutades att alla tre stationshusen skulle uppföras efter samma typ och arkitektens ritning godkändes därefter av styrelsen.

Vidare beslutade styrelsen den 1 mars 1921 att godkänna de av arkitekten Adolf Wiman upprättade ritningarna till linjens banvaktstugor.

Wiman hade en egen arkitektbyrå i Växjö sedan 1914. Han har ritat ett stort antal byggnader (vårdhem, tingshus, skolor, mejerier, industribyggnader m.m.) framför allt i Kronobergs län.



Järnvägarna, järnbruken och stora bruksdöden vid 1870-talets slut

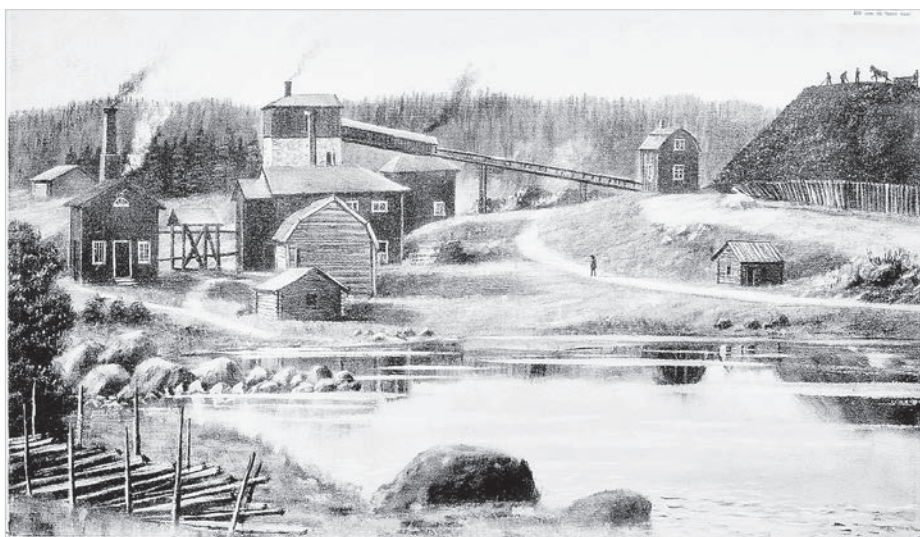
Naturligtvis finns det ett samband mellan järnvägarnas och järnbrukens expansion vid 1800-talets mitt. Järnvägarna behövde stål till räls, ångpannor, hjul och ramverk. Järnbruken behövde transportmöjligheter för malm, kol och färdigt järn. För att närmare förklara just när och var expansionen skedde och hur den påverkade landets samhällsstruktur, får vi se närmare på de uppfinnare och entreprenörer som fanns. Omkring 1850 hade vi i stort sett samma industri som 300 år tidigare. Järnmalm bröts i många gruvor i Bergslagen och Uppland. Den smältes tillsammans med lokalt producerad träkol i små masugnar, och tackjärnet blev sedan utsnitt vid stångjärnshammare. Masugnar och hammare drevs av vattenhjul vid alla små vattenfall, fler än 250 i Bergslagen. Ångmaskiner var dyra och långsamma, och elmotorer fanns inte. På 1830-talet hade man börjat förbättra metoderna för att minska förbrukningen av träkol. Man förvärmde luften i masugnar och hårdar. Man försökte omvandla tackjärnet till stål med puddling, där man för att minska kolhalten från tackjärnets 1,5 % blåste het luft över smält tackjärn under omröring, säkert det tyngsta jobbet man kan tänka sig. Man visste att Gellivare hade mycket malm, men transport med häst eller ren till kusten skulle bli så dyr att bruken i Norrbotten hellre hämtade malm från Uppland med båt. Kung Karl IVX Johan hade redan 1817 försökt väcka intresse för kanaler eller järnvägar där, men utan



framgång. Så framträder Henry Bessemer (bilden till vänster) i England, en mångsidig och idérik uppfinnare, som beviljades ett hundratal patent. Han drev egent-

ligen en fabrik för färgpigment, speciellt guldfärg. Han föreslog att puddlingsmetoden skulle förenklas genom att blåsa luften genom järnet från botten så att luftbubblorna gjorde omröringen. Han gjorde prov i ganska liten skala, fick 1855 - 1856 patent i England och andra länder och skickade ut provbitar. Han ansåg att eftersom det fanns många men ganska små järnbruk skulle det vara bäst att sälja flera licenser men med begränsad årlig produktion.

En licens för Sverige köptes av Pontus Kleman som bodde i London men ägde Sten



Edskens Masugn, Oljemålning av Carl Fredrik August Cantzler. Foto: Jernkontoret.

och Graversfors bruk i Kolmården. Han såg affärsmöjligheten framför allt i att tillverka lämplig maskinutrustning, och köpte 1856 istället Garpenbergs bruk som hade en bra verkstad i Dormsjö. Han startade försök att använda metoden, men misslyckades. Samma hände med andra licensköpare, och Bessemer som snabbt hade blivit miljonär fick lämna tillbaka licensavgifterna. Problemen hade två orsaker. Försöken hade gjorts i liten skala, och i full skala måste man hitta lämpligaste form på luftpålen. Dessutom hade Bessemer inte sett inverkan av olika kiselhalt i tackjärnet.



Kleman hade i England sålt järn från flera svenska bruk, bland annat Högbo. Dess unge delägare Göran Fredrik Göransson (bilden till vänster)

besökte honom 1857 för att bli diskutera planer på att ändra Högbo till sågverk och

modernisera Edskens masugn. Han fick billigt överta Klemans licens och fortsatte försöken med hjälp av Klemans medarbetare och vid årets slut fick han bra resultat, men Bessemers problem hade vållat panik i branschen, och både Kleman och Högbos ägare gick i konkurs. Arbetet fortsatte vid Edsken med stöd av Jernkontoret och 1858 kunde man leverera stål för prov med filar, bergborrar och järnväghjul. Den stora fördelen var att man kunde styra stålets kolhalt för att få hårdbart stål.

Bessemer kunde 1859 återigen sälja licenser och blev miljonär.

Sedan han blivit sjösjuk när han skulle besöka tyska licensstagare satsade han alla sina pengar på en ny uppfinning: ett fartyg där passagerarutrymmet var upphängt som en pendel. Det blev en total förlust. Han blev adlad, men då järnindustrin ännu var tveksam sades det att det var för att han uppfunnit ett pressverktyg för dokumentsigill.

Bessemersmetoden fungerade bra med svenskt tackjärn, och vid flera masugnar

Jädrans station, strax öster om Sandviken, på 1860-talet. Foto av teckning i Claes Adelskölds skissbok, Sveriges Järnvägmuseum.





Norra Dagbrottet i Grängesberg 1897 efter oljemålning av Axel Jungstedt. Foto: Jernkontoret.

skaffade man bessemerkonvertrar, t ex Karlsdal, Långshyttan och Siljansfors. Göransson ansåg att de mängder c:a 400 ton/år som varje licensavtal föreskrev var för små, och byggde 1861 ett Bessemerverk vid Jädrans station på Gävle-Dala-banan, som skulle betjäna Högbo, Horndal och Garpenberg. Det kallades Storsjöbolaget och finansierades av skeppsredaren Johan Holm som också hade varv och mekanisk lokverkstad i Nyköping. Efter konkurs 1866 övertogs det av Göransson, som kompletterade det med valsverk och kallade det Sandvikens järnverk. Även Jädrans station bytte namn till Sandviken.

I början av 1870-talet hade Bessemers patent gått ut och alla järnbruk kunde införa

metoden. Dessutom hade Martinmetoden utvecklats, där man smälte en blandning av malm, tackjärn och järnskrot. Svenskt stål var mycket efterfrågat och hade ett gott rykte genom låg halt av svavel och fosfor som annars hade gjort det skört i hetta eller kyla. Man fick bättre betalt än kontinentens järnbruk som hade problem med fosfor från stenkol.

Stora expansionsplaner fanns hos de järnbruk som hade tillgång till fosforfattig malm som i Värmland från Persbergs och Långbans gruvor, i Västmanland och södra Dalarna från Norberg och i Uppland från Dannemora. Alla järnbruken behövde billiga och kraftiga transport till exporthamnar, och man byggde Uppsala-Gävle järnväg, Bergslagsbanan, Östra Värmlands

järnväg, Nora - Karlskoga järnväg, Krylbo - Norbergs järnväg och den smalspåriga Uddeholmsbanan.

Även utländska finansintressen intresserade sig för den svenska järnindustrin. Preussen hade 1871 fått ett stort krigsskadestånd från Frankrike, och då gruvorna i Schlesien redan var fullt utnyttjade satsade man på att bygga Sveriges största järnverk i Morgongåva. Det hette Kung Oscarshyttan och var det första i Sverige som skulle vara enbart drivet av ångmaskiner.

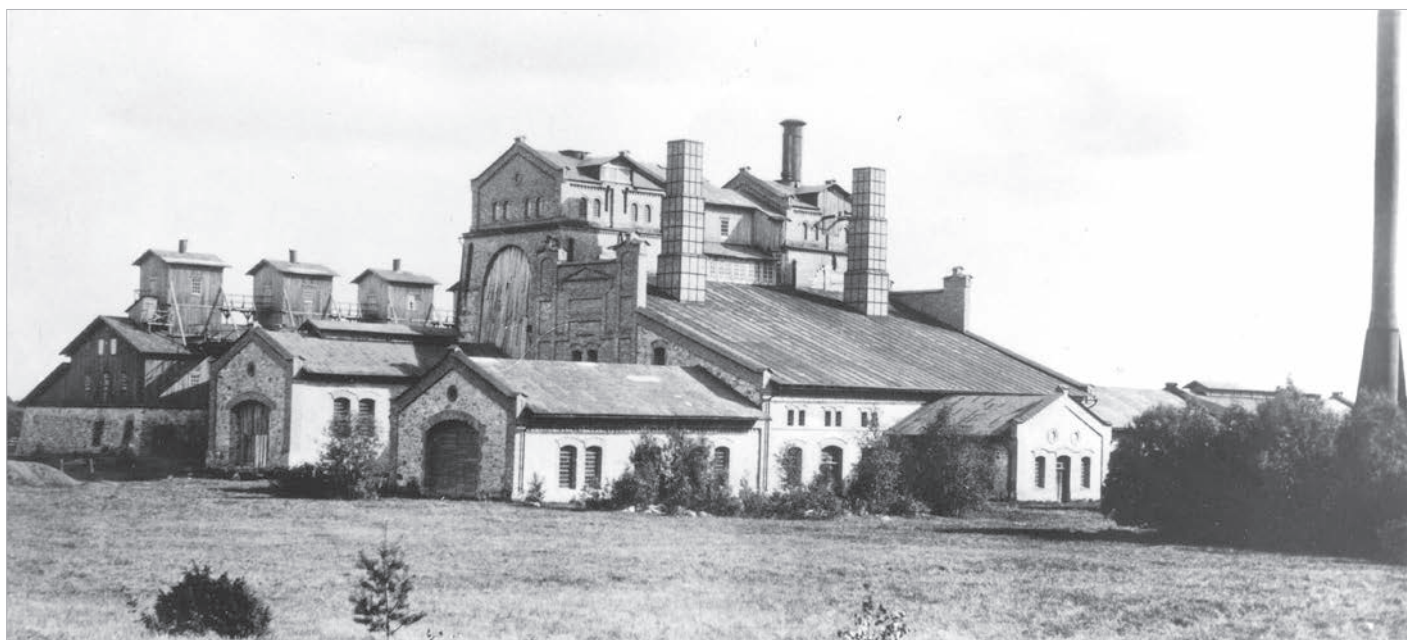
Man köpte 30 gruvor i Heby-trakten av en lokal geolog och fick bruket klart för invigning samtidigt med att SJ fick sin bandel Krylbo - Storvik klar 1875.

Man köpte också Starbo och Skisshyttans bruk norr om Ludvika för att få tillgång till deras gruvor som hade hög halt av mangan som gjorde stålet extra segt. Koncession begärdes för en bana Norberg - Skisshyttan.

Så inträffade två katastrofer. Man upptäckte att de 30 gruvor man köpt bara var små fynd i gruset och att geologen var en konstnär med geologi som hobby. Kort därefter exploderade hela panncentralen vid moderbolaget i Kattowitz, och man vågade aldrig starta bruket i Morgongåva utan lät det säljas som skrot.

Engelska intressenter tillsammans med brukspatron Harald Eriksson i Ramsberg

Morgongåva, tänkt att bli Sveriges största järnverk. Det hette Kung Oscarshyttan och var det första i Sverige som skulle vara enbart drivet av ångmaskiner. Foto: Sveriges Järnvägmuseum.



byggde Frövi - Ludvika järnväg, som från början hette Svenska Centralbanan och skulle betjäna bruk och gruvor i trakten av Lindesberg och Grängesberg dit man nådde 1873. Andra stora planer fanns också när man tillsammans med brukspatron Carl Lindberg 1876 projekterade "Swedish Midland Railway" från Korfors till Vansbro som skulle beröra flera bruk i Grythyttan, Lesjöfors och Rämmen, och gruvorna i Långban, men också många sågverk.

Så inträffade det som kom att ändra hela samhällsstrukturen i Bergslagen. Två engelska kusiner Gilchrist Thomas uppfann 1876-1877 en förbättring av Bessemers metod. Genom att man murade konverterns insida med dolomitsten i stället för tegel togs all fosfor upp av dolomiten, så att man fick bra stål även om man haft billigt fosforhaltigt stenkol. Dessutom kunde slaggen säljas som gödningsmedel för jordbruket, thomasfosfat. En som förstod följderna var den engelske finansmannen Ernest Cassel, vars släktingar i Sverige hade järnbruk bl a i Skyllberg och Svanå, och som just planerade att bygga ett stort bessemerverk i Ramnäs. Han for över till Sverige, stop-

pade släktens planer och köpte istället de stora delar av Grängesbergs gruvor som hade malm med så hög fosforhalt att man redan på 1500talet varnat för dess användning. Han köpte också bruken i Kloten, Malingsbo och Bångbro, men insåg snart att den stora förtjänsten låg i att exportera den billiga malmen över Oxelösund, dit man 1875 öppnat järnvägen Oxelösund-Flen-Västmanland.

Plötsligt sjönk marknadspriset för svenskt järn till hälften, och ingen ville ha det traditionella stångjärnet. Alla små järnbruk som inte hunnit få järnvägsförbindelse lades ned. Även större företag drabbades 1878-1879, först Haddebo som hade flera bruk mellan Askersund och Finspång. Degerfors stängde och sände sina arbetare till Ryssland där de byggde ett nytt järnbruk i Uralbergen. Storfors bruk lovade alla anställda en gratis enkel biljett till USA om de ville emigrera. Gammelstilla lades ned trots att man höll på med ny masugn och herrgård. Stora Kopparberg som ägde ett dussin små bruk och hade haft planer på bessemerverk i Lindesnäs och Svartnäs övergav planerna, lade ned bruken och byggde ett stort nytt verk i Domnarvet med thomasmetoden baserat på billig

Grängesbergsmalm. Till och med den största koncernen Hofors - Garpenberg gick i konkurs, men räddades av Stockholms Enskilda Bank, som ändå fick vänta 20 år på någon förtjänst.

Inte bara "Swedish Midland Railway" utan också planerade banor vid Nyhammar, Lindesnäs och Garpenberg stoppades. På två år gick antalet bruk i Bergslagen ned från 250 till ett tjugotal, och det kallades "den stora bruksdöden". Selma Lagerlöfs släkt hade några bruk i trakten kring Sunne, och hon beskriver i sin bok "Ett barns memoarer" hur deprimerad hennes morfar blev. Från att ha varit traktens kontakt med järnets världsmarknad genom sina besök på mässorna i Kristinehamn och Örebro var han nu bara en lantbrukare med opraktiskt stora byggnader.

Först mot slutet av 1880-talet kom man igång med fler järnvägsbyggen i Bergslagen, som Svartälvsbanan, Mora-Vänern och Falun-Mora.



En del av hamnen i Oxelösund 1899. Fartyget Hekla ligger vid kaj och lastar malm. Foto: Sveriges Järnvägmuseum.





Erik Sundström

Ett unikt godståg

På 1960-talet ville Sverige göra en stor insats för kärnkraften. Efter några års beräkningar beslöt man att bygga ett verk vid Marviken nära Vikbolandets östra udde. Man hade tankar om att kunna utnyttja oanrikat uran och tungt vatten. Man började bygga generatordelen, det var ju känd teknik. Reaktorn och dess inredning tog längre tid.

Slutligen beställde man kapslingsrör från Bofors och reaktortanken från Uddeholmsbolagets järnverk i Degerfors och sommaren 1967 skulle tanken levereras. Den var tung, c:a 150 ton, men problemet var den stora diametern c:a 6 m. Med tanke på broars hållfasthet och fria höjd var vägtransport omöjlig. SJ kunde inte klara transporten med hänsyn till kontaktledning och broars sidobalkar. Det fanns bara ett alternativ – Nora Bergslags järnväg till Otterbäckens hamn och därifrån Göta Kanal.

En tidig morgon hämtades den av ett tåg med två av NBJ små diesellok. Tanken bars upp av två mycket låga boggier med många axlar och mycket små hjul. Både tanken och vagnarna var dekorerade med tanke på media. Resan gick inte så snabbt och man passerade först Högberg. Efter två mil passerade man Konsteruds ångsåg och nådde slutligen hamnen i Gullspång. Där hade man på kajen byggt två lyftkranar som kunde lyfta över tanken till en pråm för vidare transport genom kanalen till Norrköping och vidare till Marviken. Efter några dagar kom sedan det skrämmande resultatet att reaktortanken på pråmen var så hög att den inte kunde passera en bro vid Motala. Den fick gå tillbaka till Otterbäckens. NBJ och Kanalverket arbetade på att finna en lösning och valde



Översta bilden: Draget av 2 "Stutar", Nora Bergslags Järnvägs diesellok, passerar transporten en vägövergång vid Degerfors.

Bilden ovan: Här är transporten i närheten av Högberg.

Bilden nedan: Reaktortanken i Otterbäckens. Samtliga foton: Erik Sundström.

till sist att bygga ett kajspår ända ner under vattnet. Tanken lyftes tillbaka upp på sina boggier och växlades in på det spåret. Den fick sedan åka ner i Vänerns vatten, med NBJ största ånglok nr 16 som broms. Med hjälp av stora flöten kunde den sedan bogseras genom kanalen utan problem med broarna.

Det räckte inte för att fullborda det på-

började kärnkraftverket. Man blev allt mer tveksam om säkerheten, både teknikerna och lokalbefolkningen, speciellt operasångerskan Zarah Leander som bodde några kilometer från Marviken.

Man valde slutligen 1970 att bygga ett ångturbinkraftverk i stället, och det var klart 1974.



14-15 september
Samma program båda dagarna!

Udda fordon

Årets museidag blir en helg med udda väg- och järnvägsfordon!

Tågpendel varje halvtimme från Gävle central med udda lok i båda ändar. Peter Pluntky värderar dina udda teknikprylar och mycket mer!




Museidagarna 2013 - ett bildsvep!

Text: Rolf Sten, foto: Rolf Sten & Lennart Lundgren



Översikt söderut från Hennans tredje våning. Närmast i bild syns det dieselelektriska loken T 42 205.

Längs staketet mot gång- och cykelvägen har museet i en första etapp anlagt ett ca 200 meter långt treskensspår. Spårvidderna är 891 och 600 mm.

Premiärgäster på spåret var fyra småfordon och en ångvagn, Majorn, från Jädraås - Tallås Järnväg, JTJ. DONJ ångdressin, "Huppen" från 1898, DONJ bildressin Austin Ten från 1938, DONJ motordressin samt Byvalla - Långshyttans Järnvägs inspektionsdressin från 1921.

Vändskivan framför OKB-stallet är nu renoverad och åter användbar.

Från höger syns WAJ ångvagn, Nässjö Järnvägsförenings Da 941, den nyligen driftsatta SJ Za 267 (se artikel på sidan 16) samt TGOJ Ma 966.

På höger sida om ångvagnen syns dagens "högtalarröst", Gert Ekström, intervjuande ångvagnens förare.





Småfordonsparad. Bildressin 100, MDR 2907, Banmästardressin, Motortralla, MTR 3108 "Hulda", MTR 133 3091, Inlandsbanans, IBAB, motordressin "Lotta".

Från vänster Wäxjö - Alvesta Järnvägs, WAJ ångvagn från 1884, Uddevalla - Vänersborg - Herrljunga, UWHJ, ångdressin från 1891, Stockholm - Västerås - Bergslagens Järnvägs, SWB, ångdressin och släp från 1888-1892 samt lokomotor Z 9. De vita seglen i bakgrunden hör till "Wind Wagon" en svensktillverkad segelbåt på hjul som seglat i Black Rock Desert Nevada.

Översikt norrut från Hennans tredje våning. Pendeln från Gävle C är på väg in till Hennan. Tåget drogs under lördagen av Za 267 i ena änden och O-loket i den andra.

Under söndagen drogs pendeln av T42 205 och V3 18. Den senare syns på bilden nedan.



Bånghammar - Klotens Järnväg, BKJ

Följande artikel är baserad på ett antal olika källor. Huvuddelen kommer från Jenbanebladet nummer 9, september 1877, där G M Dalström, ansvarig för järnvägens byggande, beskriver hela tillkomsten av järnvägen. Dalströms text är delvis redigerad för att bli mer lättläst. Artikeln har kompletterats med bilder och ritningar från Sveriges Järnvägmuseums bildarkiv.

Bakgrund

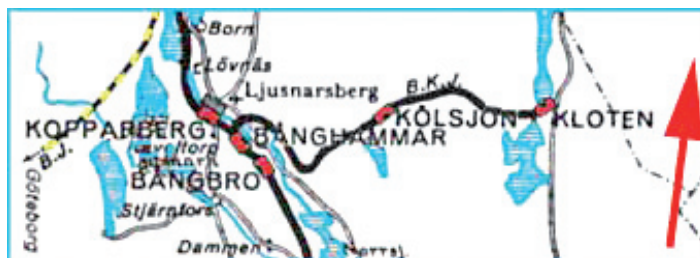
Då de s. k. Klotverken, belägna i nordvästra delen av Västmanland samt till en del inom Dalarna, men till största delen hörande till Örebro län, 1872 övertogs av ett engelskt konsortium, var den första och viktigaste åtgärden som måste vidtagas att söka skaffa en väl behövlig bättre förbindelse med närmaste järnväg än den hittills befintliga landsvägen, som i oerhörda backar upp och ned gick förbi Ramsberg till Storå station på Frövi- Ludvika-banan, nära 4 mils längd. Att blott fortsätta den järntillverkning, som vid de skilda brukens hyttor och smedjor hittills bedrivits, var nästan otänkbart, ännu mera att utvidga denna produktion eller att tillgodogöra sig de rikedomar, som verkens stora skogar innehåller. Därför var det första villkoret en bättre kommunikation med landets stora pulsåder, en direkt järnvägsförbindelse. Problemet var dock inte lätt att lösa. Kortaste utfarten var från Klotens bruk, vilket kunde betraktas som possessionens medelpunkt, till någon punkt i närheten af Bångbro station på Frövi—Ludvika järnväg, och denna kortaste sträckning ansågs också lämpligast, då malm som skulle transporteras upp till bruken, kom norrifrån, men järn och trä skulle gå söderut. Denna sträcka var om-

kring 2 mil lång. Men detta ringa avstånd erbjöd likväl betydande svårigheter.

Klotens bruk ligger mer än 400 fot högre än Bångbro station och nära 400 fot högre än den 0,4 mil norr om Bångbro belägna Nya Kopparbergs station, men emellan Kloten och den tillämnade sammanbindningspunkten på Frövi—Ludvika järnväg finns både höga berg och djupa dalar. Två särskilda vattendelare måste passeras, och en absolut höjning, från Bångbro räknat, på omkring 500 fot övervinnas.

I en sådan terräng var naturligtvis nödvändigt att använda såväl starka stigningar som skarpa kurvor, om järnvägens anläggningskostnad icke skulle bli alltför stor, en omständighet, som skulle nödgat att kasta överbord all tanke därpå, då bruket ensamt måste både bygga och underhålla järnvägen, ty någon mera trafikant var inte att räkna med.

Undersökningar påbörjades också redan förutnämnda år, under ledning af engelske ingenjören W. Stanley, och fortsattes under följande år 1873, verkställda av flera svenska och engelska ingenjörer. Svårigheterna tycktes likväl växa; och slutligen bestämdes att bygga banan efter en plan, vars förnämsta bestämmelser var: starkaste lutningar 1:30; minsta krökningsradie 300 fot; bankbredd 10 fot; ballastdjup 1 fot; sliperslängd 7 fot; djupare dalar, som det inte var någon brist på, skulle passeras på träviadukter—och för den planen bestämdes spårvidden till 4,83, med en skenvigt på nära 12,5 skålpund. per svensk fot. På ett ställe förekom i följd en enda lutning 1:30 på 10,000 fots längd med flera kurvor och kontrakurvor, vilka kommit till endast för att förlänga vägen och därigenom göra det möjligt, att, utan alltför stora arbeten och kostnader, gå fram med lutning 1:30. Skennor inköptes, kontrakt om behövlig mark



Bånghammar station under byggnad år 1875. Det blivande spåret till Kloten skimtar till höger om stationshuset. Jämför med ritningen på höger sida. Foto: Sveriges Järnvägmuseum.





Grusgropen vid Sandån 1876-10-24. Arbetsloket som vid leveransen inte hade någon hytt har här försetts med en enkel hytt av trä. Foto: Sveriges Järnvägmuseum.

uppgjordes under senare delen av 1873, och syllar högs påföljande vinter, för att arbetena skulle kunna påbörjas med kraft det kommande året 1874. Att en sålunda byggd bana skulle kunna trafikeras, lider inget tvivel, men med vilken fördel och vilka kostnader lämnar jag därhän.

Markägare hinder för bygget

I Maj 1874 fick jag uppdrag att utföra järnvägens byggande efter nyss nämnda plan och den utstakning, som redan fanns gjord samt skulle vara definitiv och den bästa, som kunde göras. Någon tid för vidare undersökningar lämnades inte, utan arbetet skulle starta omedelbart. Mina första bemödanden var att söka få den bestämda planen ändrad, och lyckades med detta endast så tillvida, att minsta kurvradien bestämdes till 600 fot i stället för 300. Lutningsförhållandena kunde inte ändras utan oerhörda kostnader. För att ha fria händer såväl vid banans konstruktion som sedan vid dess trafikerande, skulle byggnaden verkställas utan att begära koncession. Kontrakt om behövlig mark var också uppgjorda, utom med en jordägare, och då det vid förhandling

med denne visade det sig vara omöjligt att komma överens i godo, blev det nödvändigt att ytterligare uppskjuta arbetena och för en mil på den västligaste delen av banan uppsöka en annan sträckning, varigenom nämnda jordägarers mark skulle kunna undvikas. Detta visade sig snart vara omöjligt.

Jag kom emellertid att uppsöka en annan, av mig redan förut som den enda rätta dragningen för denna del av banan, varpå de svåraste lutningarna fanns, däribland den förut nämnda 10,000 fot långa lutningen 1: 30. Den riktning, jag ämnade gå, hade visserligen dessförinnan blivit undersökt, men övergivits som omöjlig. Snart fann jag likväl, att man på den vägen skulle kunna komma fram till och med fördelaktigare än efter den redan uppstakade och bestämda linjen. Efter något arbetande hade jag även lyckats staka ut en linje, några hundra fot kortare än den förra, varpå med jämförelsevis liten fördyring i anläggningskostnaden, maximilutningen kunde förändras till 1: 40 i stället för 1:30. Med små omläggningar på den förutvarande östliga delen af linjen, kunde dessa lindrigare lutningar även där med lätthet tillämpas — förändringar, som

ändå den dåvarande ledaren inte ville gå med på.

Begäran om koncession

Frågan om järnvägens byggande stod emellertid på samma punkt som förut; ty samma hinder däremot fanns fortfarande. Enda sättet att övervinna detta var att begära koncession vilket också begärdes. Den 11 december 1874 blev den beviljad.

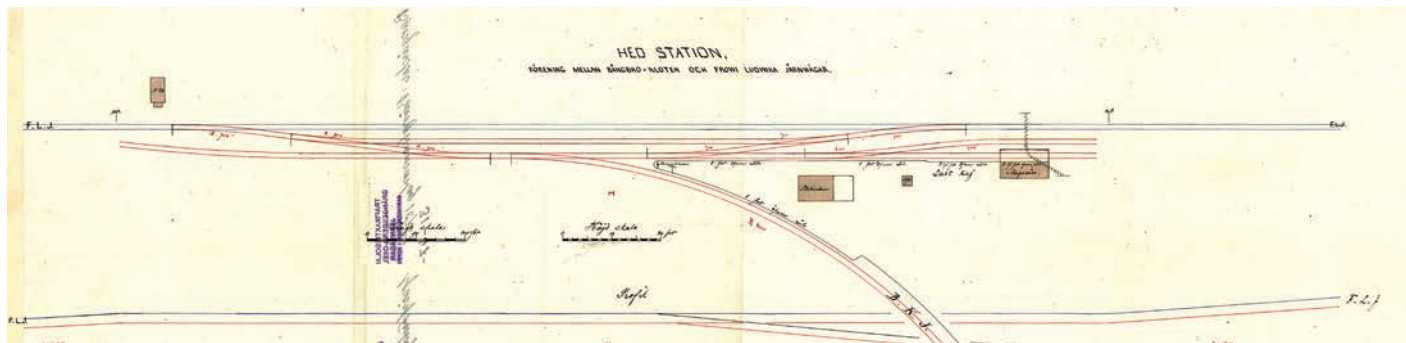
En av koncessionens bestämmelser var att banan skulle handhas antingen av en av mer än halva antalet svenskar sammansatt styrelse eller av en svensk ordförande. Det blev det senare sättet av vederbörande järnvägsbyggare valt.

I början av 1875 blev jag utsedd till bolagets ordförande. Jag vidtog då strax några ändringar i planen, som jag här nedan skall nämna. De skarpaste krökningarna skulle jag även velat förbättra genom att förlänga minimiradien. Men som järnvägs-linjen på längre sträckor låg i sluttningen av stora, ytterst tvärbranta höjder, med skarpt utskjutande uddar, och där linjens flyttning åt sidan 20 fot skulle förorsakat en höjning eller sänkning ofta ända till 10 a 15 fot, så var ej tänkbart komma fram med svaga krökningar, utan att öka arbetskvantiteterna alltför mycket. Att tänka på någon ändring av kurvradien var således fåfängt. Önskningarna i detta hänseende utelämnade, blev bestämmelserna i den av mig uppgjorda planen följande:

Starkaste lutning: 1:40; minsta krökningsradie: 600 fot; banvallens krönbredd: 14 fot; ballastens d:o 9 fot; ballastens djup: 1 fot (sedan ändrad till 1,2 fot); slipers längd: 8 fot; spårvidd: 4,83 fot; skenvigt: nära 12,5 skålpund. pr fot (som förut).

Här var spaltutrymmet slut för denna gång. Fortsättning kommer i nästa nummer av Sidospår!

Ritning över Bånghammars station 1875. Stationen var ursprungligen tänkt att få namnet Hed men detta ändrades till Bånghammar. Ritning Sveriges Järnvägmuseum/SJK.





SJ Za 267

Efter samråd med Järnvägmuseets for-
donsgrupp påbörjades, en fredagskväll den
14 juni 2013, ett mindre projekt som jag
personligen vill benämna ”delrenovering
nummer ett”,

Tanken med projektet var att lokomotorn
skulle vara i leveransskick från taket och
uppåt samt i ett mycket bra tekniskt skick
i övrigt. Totalt tog detta 166 stycken ar-

betstimmar och lokomotorn blev färdigt
redan den 7 augusti samma år.

På taket var det en strömvtagare av modell
MK2 monterad, vilket inte överensstämde
med lokomotorn i dess leveransutförande.
En bättre begagnad strömvtagare av typ
LLXJ 135 hämtades från Nynäs. Denna
nålhackades tills den blev helt plåtren
och sprutmålades därefter. Luft och el-

*Provkörning av SJ Za 267. Foto: Magnus
Lindman*

anslutningar blev modifierade för att kunna
anslutas. Litsar och kolslitskenan byttes,
lager fick översyn och smörjpunkterna
blev fyllda med fett. Några mindre hål
på tak svetsades igen, taket riktades från
de största bucklorna och nålhackades
tills även det blev helt plåtrönt, för att
slutligen målas.

Kontaktorkäftarna filades vilket gör att
det nionde körläget åter kan användas.
Batterierna är utbytta tillsammans med
en enklare ombyggnad av batteristället.
2008 fick lokomotorn de stora gamla
strålkastarna monterade men ej inkopp-
lade. Nu är de stora gamla strålkastarna
är inkopplade och de mindre nyare strål-
kastarna är demonterade. Hålen efter de
mindre strålkastarna svetsades igen och
färg målades provisoriskt över för att
skydda plåten. Sist men inte minst fick
lokomotorn en mindre översyn samt en
provkörning som bekräftade våra tidigare
misstankar. Elektrolokomotor 267 är i
utmärkt skick och dessutom en fantastiskt
trevlig skapelse att köra.

Säta A

LABACKEN

På sträckan Sala-Tillberga låg hållplat-
sen Labacken som sedan 1969-06-01 är
nedlagd.

Som barn reste jag flera gånger mellan
Nora och Labacken tillsammans med min
mamma eftersom det bodde släktingar i
närheten av stationen. Priset var detsamma
varje gång. Personalen på stationen i Nora

hade alltid roligt åt namnet då vi skulle
pollettera resgodset.

Sedan järnvägen förbi Labacken så
småningom elektrifierades kom vissa
tåg söderifrån ända från Eskilstuna eller
Norrköping. Dessa tåg bytte i Västerås
TGOJ Bt-lok mot SJ Da lok. Senare blev
det motorvagnar bl.a. TGOJs X20 (tidi-

gare Yoal04) som på bilden. Bilden tagen
i början på 1970-talet. Senast jag var på
platsen var det en motorvagn litt. X12
som passerade. Även Reginatåg går enligt
uppgift nu denna väg vissa tider,

Anders Hendel





SJ Ka 692. Foto: Tobias Bengtsson.



september 2013

En liten, men naggande god, del av Sveriges Järnvägs-museums fordonsverksamhet utförs bakom en stallport i Ängelholm. Här pågår upprustnings- och underhållsarbete på museets trafikfordon där de båda anställda arbetar i symbios med en grupp frivilliga under Järnvägs-musei Vänners flagg. Det senaste året har arbetena samordnats kring ångloket Ka 692, som efter stora arbeten i Grängesberg med bl.a. nybyggnation av såväl tryckluftssystem som smörjsystem och större svetsarbeten i eldstaden befann sig en bit bak i kön till verkstaden i Gävle för de avslutande exteriöra insatserna. Efter diskussioner mellan museivännerna och de ansvariga inom fordonsverksamheten dök Ka-loket upp som en lämplig ersät-

tare till husloket E 902 och i samband med ett trafikevenemang i december 2012 drogs loket till Ängelholm och i januari påbörjades arbetena med en omfattande yttre upprustning, konstruktion av gasbelysnings-systemet och driftsättning.

Museets ordinarie personal i form av Martin Öhlin och Anders Lindberg står för kontinuiteten i projektet och museivännernas torsdagsgrupp stöttar med frivilliga händer. Kombinationen är intressant och ger ett mycket gott resultat då det löpande sker framsteg även mellan arbetskvällarna. I skrivande stund är merparten av mål-ningsarbetena klara, det återstår arbeten kring drivhjul och det sista lagret täckfärg på ångpanna och hyttväggar. Gasbelysningen är provad med mycket gott resultat och arbetena i förarhytten är i det närmaste klara. Upprustningen har skett med traditionella

material, ett skånskt färgmakeri har stått för leveranserna av linoljefärg och efter lite inledande meto-danpassningar har alla inblandade vant sig vid de båda kulörerna järnoxidröd och järnoxidsvart.

Arbetena beräknas kunna avslutas under hösten varpå driftsättningsdelen med provkörning och efterjusteringar kan ta vid och vi har även så smått börjat diskutera nästa objekt i verkstaden. Det lutar för stunden åt antingen ett litet tanklok från första halvan av 1910-talet och/eller en mindre täckt godsvagn av äldre snitt som hade passat bra bakom Ka-loket. Det kommer även att utföras underhållsarbete på ett Da-lok och svetsarbeten på stålvagnen CFo4 4463 under hösten så arbetsuppgifter saknas inte.

Verkstaden i Ängelholm är modern, ljus och varm och det finns plats för fler frivilliga händer bakom stallporten. Arbetskvällar hålls regelbundet på torsdagar i udda veckor, förutom ett medlemskap i Järnvägs-musei Vänner ska man utrusta sig med oömma kläder och skor med tåskydd. Vi välkomnar dig gärna i gänget, hör av dig till tobias.bengtsson@jvmv.se eller martin.ohlin@jvmv.se om du vill veta mer.

Rykande färsk information kan man även hitta på stallportsbloggen, www.stallporten.jvmv.se, som med glimten i ögat redogör för både ut- och invecklingar i livet bakom stallporten.

Tobias Bengtsson

SJ Ka 692. Foto: Martin Öhlin.



Saltskogs station. Fortsättning från sidan 7

Frågan bollades vidare till Erik Sundström och hans svar blev följande:

Tack för påpekandet! Det var många namnändringar på den tiden, men du har rätt. Efter att ha kollat i SJ årsrapporter har jag kommit fram till följande. Stationen närmast bron hette till 1862 Södertelje och då pågick arbete med att bygga sidospår till Södertelje stad. När det öppnades 1863 fick den gamla stationen namnet Södertelje Öfre, och stationen på sidobanan Södertelje Nedre. Bägge låg på västra sidan av kanalen. Större delen av godstrafiken flyttades då till Södertelje Nedre, men inte förrän 1875 gick snälltågen dit. Södertelje Öfre bytte 1888 namn till Saltskog, medan Södertelje Nedre blev Södertelje. Jag tycker det vore intressant om du kunde skriva en artikel i Spår om alla linjeomläggningar i Södertelje, med kartor.





TIPS! Följ med detektiv
Tura Sventon på spökjakt!

Modellhelg 12-13 oktober

Modelltåg i olika skalor, radiostyrda bilar och båtar, modelljärnvägsmarknad m.m. Arrangörer: Järnvägmusei Vänner, Sveriges Järnvägsmuseum.

Åk med Årgångståget

Lördag 12 oktober kör vi vårt fina Årgångståg från Stockholm och Uppsala, ända in på museiområdet. Årgångståget ser ut som tågen gjorde före 1956. Boka din plats via vår hemsida eller på telefon 026-10 64 48 (tisdag - fredag 08.30-10.30).

Fler datum att hålla koll på

Gävle Fotomaraton 24 oktober. Utställning.

Arkivens dag 9 november. Tema Flora & fauna.

Wind Wagon 11 december. Utställning.

LEGO-utställning 11 december. Specialkväll!

Fars dag 10 nov. Visning av modelljärnvägen, värdering samt reparation av trasiga modelltåg.

Jul i museet Hela december. OBS! Museet är stängt vissa dagar, se hemsidan för öppettider.

Spöklov 26 oktober - 3 nov.

Läskiga höstlovsaktiviteter! Åk spöktåg till museet, spökteater, pyssel och sagoläsning, spökjakt med detektiv Tura Sventon, gå på spökvandring och mycket mer! Café Ångvisslan serverar maskspagetti med fladdermuslortar, spökfingrar med fladdermusblod och spöktårta med snorgrädde!

Alla tider, priser och bokningsinfo:

www.trafikverket.se/museer/spoklov



Ny bilutställning i museet

Få uppfinningar har revolutionerat människans liv som bilen. Sveriges Järnvägsmuseum öppnar dörrarna till ett unikt vägghistoriskt kulturarv - följ med på en historisk resa om vägens och bilens utveckling i Sverige från begynnelsen och fram till 1950-talet.

I utställningen visas rariteter såsom Sveriges äldsta bil med förbränningsmotor från 1901 och den allra sista Volvo Cariocan från 1938.

"På väg" hittar du i hall 5.