

# SIDOSPÅR 1/14

Tidning från Järnvägsmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum





## Robert Sjöö Museichefen har ordet

### De där ute verkar gilla oss

Vi är stolta över att förvalta och visa en av världens bästa järnvägshistoriska samlingar. Jag är fortfarande övertygad om att våra unika fordon och berättelser från järnvägens pionjärtid under 1800-talet är en viktig del för vår relativa framgång. Intresset för dem står sig just nu slätt mot ett fenomen som engagerar över generationsgränserna – lego! Vi öppnade en utställning bestående av ett femton meter långt trafiklandskap byggt av lego och har sedan dess närmast invaderats av barnfamiljer. Det var fullt hus under jullovet och sportlovsveckorna och helgerna har varit intensiva för personalen. Besökssiffrorna rusade i höjden på bara några veckor i december och vi ligger nu ”all time high” efter två månader i februari.

Vi har också gjort en intressant iakttagelse av vad våra gäster tycker om oss. I de enkätundersökningar vi gjorde i Trafikverkets modell under 2013 kunde vi konstatera att den så kallade kundnöjdheten minskade, dock från en mycket hög nivå, 8,23 på en tiogradig skala (7,00 anses vara ett högt värde) till 7,95. Vi fick också en del negativa kommentarer om bilutställningen och våra arrangemang med vägburna fordon. Med början detta år har vi bytt metod för enkäterna. Tidigare förlitade vi oss på dem som hittade enkätställena och spontant ville fylla i ett frågeformulär på plats eller på museets hemsida, vilket innebar att det var de som var mest motiverade eller upplevde att man hade gott om tid som tog tillfället. Till exempel så hade vi minst svar under sommarperioden när det var flest besökare. Nu låter vi i stället sluppen styra mer och museets personal är med jämna mellanrum aktiv med enkäterna så att vi får största möjliga spridning och tillförlitlighet i statistiken. Nu får vi mer beröm för utställningen ”På väg”, windwagon och legoutställningen men också – och det är viktigt – på utställningen, samlingarna och de intressanta historierna. Kundnöjdheten har gått upp från 7,95 till nästan sanslösa 9,57.

När det gäller hur våra besökare ser på oss så har jag länge velat dela med mig av de kommentarer som skrivs i vår Gästbok. Det är en härlig blandning av förväntningar och upplevelser. Håll till godo med ett urval från de senaste månaderna:

*Ledig dag från jobb och dagis. Lycka är då att få åka hit.*

*Vad roligt med spöktema! Ni är så duktiga och påhittiga! 123 år tillsammans, Stockholm.*

*Tage, Alvar och pappa Daniel var här. Förmodligen har vi två blivande lokförare!*

*Tog mig en tur från Prästmon (Kramfors). Har längtat efter den här dagen sedan 60-talet.*

*Sidney älskar att vara och leka här. Nu introducerar vi Nova också! Toet toet!*

*Tack för fin miljö och underbart fika. Mamma med tre småtingar!!! Vi ses snart.*

*Äntligen här för att äta god mat i restaurangvagnen. Toppengott. Trött i benen.*

*Bästa museet hittills.*

*Har inte varit här sedan jag var barn. Blev lika rädd nu när jag gick in i fångvagnen.*

*Vilket ställe!! Jättefint med en fantastisk utställning. Hela familjen nöjd. Tack! ... Månkarbo.*

*Moster/faster var här med morfar/farfar & alla kusiner för att titta på de fina tågen & allt roligt Lego! Tack för besöket, det var skoj att se!*

*Det var jättekull att vara här det var läsgickt men fina tåg.*

*Cykelparkering på Familjedagen 15 maj 2013. Foto: Rolf Sten.*



*Gillar ”På väg” utställningen och legoutställningen var häftig! Kul när ni byter utställningar emellanåt.*

*Var hit och tittade tåg. Intressant, mycket historik. Mormor, morfar från Haparanda.*


*Tågutflykt från Södertälje. Sovit på hotell. Är på museet i dag. Utflykt önskad av Tindra 6 år som är här med mamma och moster.*

*Kul och vara här igen o kolla på loken och den coola legoutställningen. Roligt att bilar och nån mc tillkommit i museets utställning.*

*Utflykt från Tierp med 12 dagbarn o 3 dagmammor. Alltid lika mysigt att komma hit.*

*Tack för en fin dag på museet. Har varit här igen med min dotter och mormor o morfar. Det är underbart att få komma hit år efter år. Malin, Upplands Väsby.*

*Djupt imponerade. Hit kommer vi gärna fler ggr. N.N. Stockholm.*

Det är viktigt att vara ödmjuk när det går bra. Vi måste akta oss för att drabbas av högmod eller att vi glömmet vårt huvuduppdrag, att förvalta och förmedla ett avgränsat kulturarv. Det blir hur som helst ännu mer motiverande efter att ha bläddrat i Gästboken! 

# Järnvägsmusei Vänner



## Tågsläpp 27 april

Även i år kommer Järnvägsmusei Vänner att delta i Tågsläpp.

Vi kommer i två omgångar att visa vår verksamhet.

Varje omgång börjar på museet med besök på modelljärnvägen och UGJ-stallet. Därefter med rälsbuss till Nynäs där vi visar vår verksamhet i Digitalprojektet och Samlingsportalen. Vi bjuder även på fika.

Efter detta är det återfärd med rälsbussen till Museet.

Detaljerad information finns på vår hemsida [www.jvmv.se](http://www.jvmv.se)

## Årsmöte

Järnvägsmusei Vänner's årsmöte 2014 kommer att äga rum i Stugsund (Söderhamn) den 26 april. Läs mer i den årsmöteskallelse och verksamhetsberättelse som bifogas med detta nummer av Sidospår.



## Skatteplanering ?

Många gånger när man försöker sammanställa historiken för de enskilda järnvägsbolagen stöter man på data som verkar helt orimliga, men som kanske måste ses som någon slags skatteplanering. I Sidospår 2/13 berättade Roland Hansson att Bergslagsbanan visserligen hyrde sina sommarvagnar de första åren, men inte av något vagnuthyrningsbolag, utan av sin egen pensionskassa som var i behov av att placera sina pengar.

Andra underligheter var t ex när Västeråsbanan SWB på egen verkstad i Tillberga byggde sina vagnar av SJ standardtyp litt O, men bokförde det som ombyggda gamla kalkvagnar trots att möjligen någon presenningsring kan ha behållits.

När Halmstad-Nässjö järnvägar HNJ hade börjat förhandlingar om förstatligande passade man på att köpa ett tiotal gamla Os-vagnar från ett uthyrningsbolag och lät Hässleholms verkstad ge vagnarna en viss service, men krävde att de då fick gjutna tillverkarskyltar med året 1943 så att man vid förstatligandet kunde påstå att vagnparken i genomsnitt var ganska nyanskaffad. TGOJ hade välutrustade verkstäder som gjorde många ombyggnader där inte mycket återstod av den gamla vagnen, men bokförde det som reparation eller revision.

Erik Sundström

## Apropå förra numrets omslagsbild!



Omslagsbilden i förra numret väckte vissa minnen.

Den gången loket skulle på plats på Tekniska Museet 1982 var jag inte direkt inblandad, men blev det väldigt snabbt.

När loket mer eller mindre hängde i kranarna kom någon klok man på Tekniska Museet på att ett lok bör stå på ett spår, och ett sådant hade man inte byggt i den nya utställningslokalen. Nu ringde man mig i panik. Jag jobbade då på SJs informationsavdelning och hade året innan hållit i större delen av SJs 125-årsjubileum i Värstan. Jag hade fått några goda kontakter på banavdelningen i Tomtebodan, och efter ett kort samtal dit, ordnades räler och sliprar fram, och efter en snabbtryckning till Djurgården fanns det ett spår, och loket kunde lyftas in i byggnaden som det var tänkt. Det hela var avklarat på mindre än en dag. Men så behövdes det inga långa utredningar och tillstånd för spårbygge på den tiden. I alla fall inte inomhus på Tekniska Museet.

LOK



## Medlemskort

2014 års medlemskort ser ut som på ovanstående bild. Medlemskortet bifogas tillsammans med detta nummer av Sidospår till alla er som före den 28 mars hade betalat årets avgift.

Till er som ännu inte har betalat medlemsavgiften skickar jag härmed en påminnelse om att göra det snart!!

## JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

- en stödförening till Sveriges Järnvägsmuseum  
BOX 407 SE- 801 05 Gävle

E-POST: [info@jvmv.se](mailto:info@jvmv.se) Internet: [www.jvmv.se](http://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 Järnvägsmusei vänner som är en ideell förening vars medlemmar bl. a. hjälper museet med renovering av gamla och nya järnvägsobjekt, guidningar och funktionsnärsskap vid olika arrangemang.

Som medlem i Järnvägsmusei 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 2014 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](mailto:medlem@jvmv.se) eller via post JvmV box 407 801 05 GÄVLE

## SIDOSPÅR

### Nummer 1 - 2014, årgång 11

Nyhetsblad/medlemstidning för Järnvägsmusei Vänner, utkommer med 4 nummer per år.  
Adress: SIDOSPÅR, Box 407, SE-801 05 GÄVLE. E-post till redaktionen: [sidospar@jvmv.se](mailto:sidospar@jvmv.se)

© JvmV 2014 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. [sidospar@jvmv.se](mailto:sidospar@jvmv.se)

I redaktionen även:

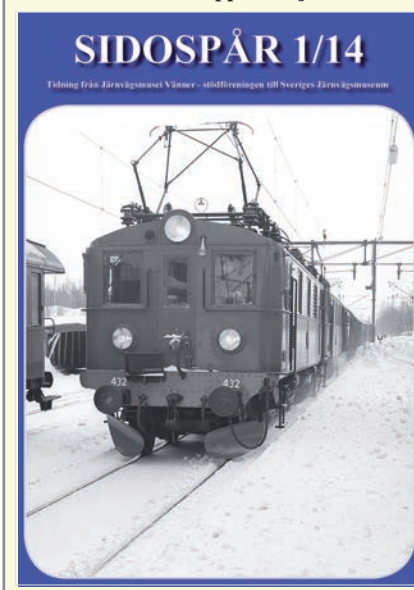
Göran Engström [goran.engstrom@jvmv.se](mailto:goran.engstrom@jvmv.se)

Ulf Diehl [ulf.diehl@jvmv.se](mailto:ulf.diehl@jvmv.se)

ISSN 1653-4557

Nummer 2 2014 utkommer i juni

Presstopp 10 maj



Omslagsbilden: D 432, här som Du 432, med godståg på linjen mellan Åre och Ånn 1976-03-08. D 432 finns sedan 2012 på Sveriges Järnvägsmuseum. Mer om bakgrundshistoriken på sidan 10. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum, samlingsportalen.se Fotograf: Seved Walter.

## **Striden om Vetlandajärnvägens fortsättning**

Redan när bandelen Sävsjö-Vetlanda anlades 1885 fanns planer på att fortsätta järnvägen från Vetlanda till någon annan lämplig ort vid Nässjö-Oskarshamns Järnväg. Det skulle dock dröja innan dessa planer kunde förverkligas och det fanns många olika intressen som kämpade om järnvägslinjens fortsättning från Vetlanda.

Inledningsvis var det framför allt Vetlanda-Sävsjö Järnväg (HvSJ) som engagerade sig i järnvägsutbyggnaden. Det dröjde dock till bolagsstämman den 6 juni 1900 innan en fortsättning på järnvägen från Vetlanda diskuterades. Då framfördes en rad olika förslag, varom protokollet berättar följande:

\* Överstelöjtnant Liljenstolpe vände sig mot tanken att förlänga linjen västerut från Sävsjö utan förordade en anknötning till en station på Kalmar-Berga banan.

\* Kapten Stålhammer talade för en utsträckning österut över Alseda och Nye mot Kalmar läns gräns. Detta förslag fick stöd av herrar Bäckman och Isaksson.

\* Apotekare Wallén däremot ville utvidga järnvägen från Sävsjö till Värnamo och menade att skånska och halländska intressen skulle stå för kostnaderna.

\* C. A. Danielsson i Farstorp pläderade för järnvägslinjens utsträckning till Virserum.

Bolagsstämman beslutade att uppdra åt styrelsen att ”skyndsamt låta undersöka järnväg från Hvetlanda utmed de större vattendragen genom Alsheda och Nye socknar

till någon inom häradet belägen lämplig punkt, hvarifrån fortsatt järnväg framdeles lämpligen kan utdragas antingen till Kalmar-Berga eller Nässjö-Oskarshamns järnvägar”.

Vid bolagsstyrelsens sammanträde den 20 juni 1900 diskuterades den fortsatta handläggningen, varvid man ”efter ett lifligt meningsutbyte” beslutade att uppdra åt kapten Qvistgaard att göra en undersökning av banans utsträckning från Vetlanda över Nye till trakten av Farstorp mot Virserum.

Samtidigt beslutade styrelsen att tillskriva kommunalordföranden i Virserum och fråga om kommunen var villig att bekosta en undersökning av en linje från Virserum till Östra häradsgränsen. Intresset var stort i Virserum och vid en extra kommunalstämma, som sammankallats redan den 24 juni 1900, beslutades att bekosta undersökningen från häradsgränsen (tillika länsgräns) till Virserums kyrkoby. Kostnaden uppgick till 60 kr per kilometer. Efter kommunens beslut uppdrog bolagsstyrelsen till kapten Qvistgaard att också undersöka banans fortsättning till Virserum.

Kapten Qvistgaard redovisade sitt uppdrag i september 1900. Han konstaterade, efter genomförd stakning av den tilltänkta linjen, att den direkta sträckningen till Nye över Gettinge-Holmesberg var mindre lämplig på grund av kilometerlånga stigningar och

skarpa kurvor i mängd. Han föreslog istället en sträckning över Sjunnen, Holsby, Alseda kyrka och Carlsjö. Den blev visserligen obetydligt längre men betydligt bättre.

I en separat utredning redovisades också fortsättningen också fortsättningen till Virserum. Denna utredning har inte tidigare uppmärksammats i litteraturen varför det kan finnas skäl att något beröra förslaget. Linjen skulle få följande sträckning: Från Vetlanda skulle järnvägens dras över hållplatserna Holmesberg (vid Lindåssjön), Salvaryd, Farstorp, Salshult, Boda och Hjortöström med slutstation i Virserum. Sträckan skulle bli 39,6 km (varav delen i Östra härad blev 19,7 km). Den totala kostnaden, inkl. rullande material, uppgick till drygt 1,2 miljoner kr. Kostnaden avskräckte styrelsen som ändock vid en extra bolagsstämma i december 1900 redovisade båda alternativen.

Föga förvånande blev diskussionerna livliga vid bolagsstämman. Utöver redan kända förslag föreslog riksdagsmannen Danielsson att banan skulle utsträckas till Hultsfred. Apotekare Wallén föreslog att bolagsstämman inte skulle ta ställning vid detta möte utan istället utlysa ett allmänt järnvägsmöte för att få klarhet i hur de olika kommunerna ställde sig till aktieteckning för de olika förslagen. Detta förslag segrade med 459 röster mot 307 för förslaget att omgående avgöra frågan vid dagens möte.

*"Sista Skenparets inspikning å Hvetlanda - Målilla Järnväg vid Ennaryd, 20 km från Hvetlanda d 16/10 1905". Loket är det från Motala Verkstad inköpta nummer 5 "W.v.Schwerin". Namnet efter bolagets förste ordförande, Greven och häradshövdingen W von Schwerin. Foto från trafikchefen E Natanel Lindbom. Samling Rolf Sten.*



Det beslutade allmänna järnvägsrådet ägde rum den 26 januari 1901 i tingshuset i Vetlanda och också detta möte förde en livlig diskussion med många olika synpunkter och förslag. Det kan därvid vara värt att notera att kantor C. A. Nilsson från Järeda ansåg att Virserumslinjens var omöjlig och förordade att linjen skulle dras till Målilla. C. A. Nilsson var en betrodd kommunalman i Järeda kommun (även kallad Järedakungen) och hade stort inflytande på många frågor i regionen.

Resultatet av järnvägsrådet diskussioner blev att styrelsen borde undersöka förlängningen till *dels* genom Emådalen i riktning mot Hultsfred eller annan lämplig plats *och dels* över Alseda till Nye. Styrelsen tillskrev därför berörda kommuner med förfrågan om deras intresse för att bidra till undersökningskostnaderna för de båda alternativen. Kommunerna var i allmänhet intresserade även om man hade olika synpunkter på linjens sträckning. Det var bara Skirö kommun som helt avstod från att lämna något bidrag till undersökningskostnaderna eftersom järnvägen "ej vore af något väsentligt gagn för kommunen".

Bolagsstyrelsen arbetade vidare med frågan om linjens förlängning och uppdrog bl.a. åt Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens distriktschef i Östra distriktet att utreda ytterligare alternativ och dessa behandlades vid ett nytt allmänt järnvägsråd i Vetlanda den 6 september 1901. Följande alternativ var då aktuella:

- \* Linjen Vetlanda-Alseda (13,93 km)
- \* Linjen Alseda-Farstorp (10,75 km)
- \* Linjen Alseda-Järeda-Målilla (36,8 km)
- \* Linjen Alseda-Järeda-Hultsfred.

Också denna gång gick debattens vågor

höga. Mötet ansåg dock att man skulle arbeta för sträckningen Vetlanda-Målilla (med förbigående av Hultsfred) och att Farstorp linjen tillsvidare inte skulle sammanblandas med Målilla. Genom järnvägsrådet inställning var frågan om Vetlandabanans fortsättning i praktiken avgjord, även om det vid senare bolagsstämmor gjordes försök att få till stånd förändringar.

Virserums kommun hade en tveågsinställning till järnvägsprojektet. Vid en kommunalstämma den 29 oktober 1900 behandlades en skrivelse från järnvägsbolaget om aktieteckning. Vid stämman framkom tre förslag om aktieteckning på 20 000 kr, 30 000 kr respektive 50 000 kr. Vid omröstningen återtog W. Karlsson i Kråketorp sitt yrkande om aktieteckning med 30 000 kr, varefter stämman med 2105 röster mot 1347 beslutade om en aktieteckning på 25 000 kr. Men sedan hände det märkliga att "förslagsställarna, som vore för aktieteckningen, begärde att få återtaga sina yrkanden emedan de ansågo att någon järnvägsbyggnad till Virserum därför sannolikt aldrig ifrågakomme". Frågan om aktieteckning föll alltså.

Kommunalstämman i Virserum behandlade året därpå, den 30 oktober 1901, ett förslag om järnväg från Vetlanda österut till någon station å Nässjö-Oskarshamn järnväg. Stämman ansåg då att det fanns behov av en sådan järnväg och om den drogs över Virserum (med en station där) och vidare till Berga kunde man tänka sig att teckna aktier för 100 000 kr. man kunde också tänka sig en slutpunkt någonstans mellan Berga och Målilla, men stämman föredrog Berga.

Virserums beslut om aktieteckning upphäv-

des dock vid en kommunalstämma den 20 januari 1902 eftersom de flesta talarna vid ett järnvägsråd i Vetlanda den 9 januari 1902 hade uttalat sig för linjen Vetlanda över Järeda till Målilla. Av kommunalstämmas protokoll framgick att "då Virserums kommun icke hafva det ringaste gagn af den järnvägen så beslutades efter en stunds öfverläggning hvarvid redogjordes för de möjligheter som f.n. finnes å 3ne särskilda håll att få järnväg från Virserum näml. Virserum-Fogelfors, Lillsjödalen-Virserum, Fogelfors-Berga". Istället beslutade stämman att flytta över aktieteckningen till en järnväg från Virserum över Fågelfors till Lillsjödalen.

För att förverkliga den beslutade och koncessionerade linjen bildades ett särskilt aktiebolag (Hvetlanda-Målilla järnvägsbolag). Det fanns dock ett motstånd hos Hvetlanda-Säfsjö Järnvägsaktiebolag (HvSJ) att teckna aktier i det nya bolaget. Bolagsstyrelsen i HvSJ hade föreslagit en aktieteckning på 180 000 kr i Målillabanen men vid en extra bolagsstämma i juli 1903 avslogs detta förslag med röstsiffrorna 657-371. Ett flertal framställningar om omprövning av beslutet föranledde inkallandet av en extra bolagsstämma i september 1903 och då beslutades med röstsiffrorna 809-467 om en aktieteckning på 50 000 kr.

Under 1906 diskuterades också en förbindelse mellan Virserum och Kvillsfors. I en översiktskarta upprättad detta år av Erik Lindbom anges längden till 12 460 m och med hållplats i Slagdala (förutom ändstationerna Virserum och Kvillsfors). Så mycket mer känner vi inte till om detta förslag.

Trots alla svårigheter kom bandelen Vetlanda-Målilla till stånd och kunde öppnas för allmän trafik 1906-06-21. 55 år senare var dock banans saga all och linjens persontrafik nedlagd. Men det är en annan historia.



*Hållplatsen Sanatorievägen strax väster om Målilla By, anlagd och tagen i bruk 1934. Bilden är tagen 1961-08-22 och järnvägen lades ned 1961-09-01.*

*Jämför med bilden på vänster sida då rälsen var nylagd och järnvägen hade framtiden för sig.*

*Foto: Sveriges Järnvägmuseum, samlingsportalen.se*



**Ett kåseri av Hans Rydebert**

## Nostalgitripp på gamla HFJ-banan

En sommardag i juli 2013 gjorde jag åter en biltur längs HFJ-banans gamla sträckning för att dokumentera kvarvarande minnesmärken från epoken 1930-1970, (kort därefter lades bandelen ner och rälsen bröts upp för gott).

För att få mer tidsenlig information hade jag och min son, Peter, sällskap av en klasskamrat från 40-talet, Märta och maken Sven Bergkvist, som bott i ett av stationshusen längs linjen, hans far var banvaktare på olika delar av banan.

Innan vi påbörjade turen norrut besökte vi Hällefors Bruks gamla stationshus, idag en vedstation, byggnaden finns kvar med den gamla skylten. Där bodde jag på övervakningen några år in på 40-talet, slutstationen på HFJ-banan. Den gamla portalkranen var borta, där omlastning från HFJ till normalspår på BJ-banan gjordes.

Vi fortsatte norrut, den första anhalten var Gäddsjön, där det tomma stationshuset väntade på nästa privatboende. Läget var mycket nära BJ-banan, inklämt mellan de olika spårtyperna, och som namnet antyder, nära V. Gäddsjön, men idag ganska igenvuxet. När jag som ung åkte banan, har jag inget minne att tåget stannade till där, var bara en anhalt några km från Hällefors. Det lär ha varit en kvinnlig

stationsföreståndare på den tiden, som hette Selma Nyberg. Resterna av banvallen syns tydligt och minner om svunna tider! Nästa anhalt, utan stationshus var Kextjärn, där banan löpte längs den fagra sjön Norr-Elgen, i närheten ligger idag en badplats med långgrund sandbotten ut i sjön. En förtjusande vacker sträcka, omgiven av grönskande träd i sommarskrud.

Minnen från farfars berättelser dyker upp om härliga fisketurer och picknickar med familjen ut till någon ö från andra sidan sjön, där Sikfors ligger, han var stins där på 30-talet. Det väcker många känslor denna stund i pastoral miljö. Gamla urblekta foton från den tiden bekräftar familjeidyllen. Eja hade man varit där....

Nästa stopp var Sävenfors, där inga andra spår förutom det gamla stationshuset, numera privatbostad, och delar av banvallen syntes, som delvis löper parallellt med vägen till Silkesdamm, nästa etappmål. En gammal kasern finns kvar, där hyttarbetare och senare järnvägsarbetare bodde, när HFJ-banan byggdes i slutet på 20-talet. Silkesdamms gamla stationshus ligger omgärdat av vacker natur. Där växte Sven upp som ung grabb och bodde i stationshuset i 10 år, pappan var banvakt där, innan familjen flyttade till Hällefors.

Efter Silkesdamm norrut, börjar en lång uppförlöpa med en tidigare viadukt över landsvägen, där de gamla stenfundamenten fortfarande finns kvar.

Efter en fikapaus åkte vi på banvallen ända till Pantsartorp, som låg mitt på bandelen. Här var det förr lämpligt att fylla på lokets vattenförråd, det finns rester kvar av ett vattentorn, tidigare anslutet till en damm. Tornet är i mycket dåligt skick, endast taket har renoverats. Stationshuset finns kvar med rester av bangården o banvall.

Gravendal ligger 15 km från Fredriksberg och var tidigare en viktig anhalt på den s.k. Säfsbanan, den äldre bandelen mellan Neva - Hörken, innan den lades ner på 40-talet och HFJ övertog anslutningen till BJ-banan i Hällefors. Här finns stationshuset kvar som privatboende. Vi fick gå in i bottenvåningen, där väntsalen var omgjord till ett rum med några gamla träbänkar, stinsflagga och mössa, gamla tidtabeller på väggen. Man kunde riktigt känna den ursprungliga atmosfären i väggarna. Här kunde tydligt de gamla banvallarna ses med Hörkenspåret österut och HFJ rakt söderut. Dessutom ett stickspår norrut, där lokverkstan en gång låg. Det gamla "afträdet" i typisk järnvägsstil, finns också

*Massa- och pappersbruket i Fredriksberg 1953. Foto: Samlingsportalen.se Sveriges Järnvägsmuseum.*





1953. Fredriksberg station med HFJ lok 8. Foto genom Hans Rydebert.

att beskåda. En bit söderut finns stålrester kvar efter en vändskiva.

Vi besökte Gravendals herrgård i närheten, där Märta o jag med klasskamrater sjöng för gamle kung Gustaf V en gång på 40-talet, han var där på älgjakt. Det var spännande att åka tåg till Gravendal och till fots marschera i led till Herrgården, där vi hyllade kungen med sång och flaggviftande.

Vi skildes nu från våra reskamrater, som återvände till Hällefors. Själva fortsatte vi förbi Hösjöheden, där banan går parallellt med vägen, kommer ihåg, att pappa berättade om en tågurspårning där, dock utan allvarliga följder.

Vi fortsatte vidare till Fredriksberg och Tyfors, där vi skulle övernatta på Tyforsgården, i det gamla stationshuset på Säfsbanan, idag omgjort till pensionat.

På kvällen var det skönt att få tvätta av resdammet i en svalkande badtunna och ta en kall öl.

Ett inflyttat holländskt par driver "bed and breakfast" i lantlig miljö med betande får o frigående höns utanför byggnaden. Tidigt på morgonen väcktes vi av den galande tuppen. Det kändes långt från storstadens larm och jakt.

Nästa dag tillbringade jag i Fredriksberg med omnejd och "fotade" en del intressanta ställen, bl.a. Anneforsområdet, där huvudstationen på Säfsbanan låg. Tyvärr finns inte mycket kvar, som påminner om tiden, bangården, lokstallarna, själva stationsbyggnaden och magasin är sedan länge borta.. Det enda, som finns kvar, är vattenkastaren längs med banvallen i utförlöpan ner mot fabriksområdet. Massa- och pappersfabriken, som blomst-

rade på 30-50-talet, slog igen på 70-talet, den främsta anledningen till nedläggningen av godstrafiken på HFJ-banan. Persontrafiken upphörde redan 1954.

Lesjöfors övertog lokalerna för att tillverka bilfjädrar, men idag återstår bara ruiner. Det var spöklikt att gå omkring bland öde tegelbyggnader, som natur och växtlighet håller på att för evigt gömma. Sedan 80-90-talet är turismen med Säfsen Alpin och vildmarksupplevelser enda inkomstkällor för orten.

Jag kunde inte ens spåra brukskontoret, där min far administrerade och skötte transporterna på HFJ-banan. Däremot finns "posthuset" kvar uppe i samhället, där min mor arbetade, idag helt öde och tomt. Stationshuset i backen nedanför var idag privatboende, skylten tyvärr borta.

Det är tragiskt, att ett samhälle, så levande på 40-talet med ca 2000 personer, idag saknar det mesta och befolkningen har drastiskt minskat, till 655 personer för några år sedan.

Det populära "Berglunds konditori" med de goda bakelserna har gått i graven, här köpte mamma "napoleonbakelser", som jag älskade, byggnaden stod kvar. Hakonbutiken är sedan länge borta, där flera av mina skolkamrater bodde och Konsum, idag COOP är enda kvarvarande livsmedelsbutik. "Gästis", pensionat och bruksmäss, vid Mellansjön, där tjänstemännen brukade ha sina fester, är idag en trist parkering.

Närmaste större orter är Ludvika och Filipstad.

Huset, vi bodde i på bottenvåningen, finns ändå kvar, men ändrat och tillbyggt. Kommer särskilt ihåg den långa balkongen, idag



Konduktör Klas Fredriksson viserar biljetter på HFJ-tåget. Reportage i tidningen Signalen 1954. Foto: Thord Olsson.

täckt av ett tak.

"Hörsalen", där vi ungdomar brukade gå på matinéer och se Tarzan, Åskmolnet, Ester Willians - Chaplinfilmer, med avbrott mitt under filmerna, var idag ett "Folkets Hus". Vår musikklass uppträdde där inför publik med sång och musik. Men var finns idag folket?

Enligt uppgift tillfrågades hembygdsföreningen i Fredriksberg, innan HFJ definitivt lades ner, om man ville bevara lokstallarna och göra ett järnvägmuseum på plats. Kanske var projektet för stort eller saknades viljan och resurserna, men det blev aldrig realiserat!

Det skulle idag ha varit intressant järnvägshistoria, om den unika spårbredden 802mm hade funnits kvar mellan exempelvis Fredriksberg - Gravendal med båda ångloken "Knut Falk" nr 7 och nr 11 samt HFJ-motordressinen på banan. Dessa fordon finns idag på olika platser i landet.

Min far skulle säkert ha uppskattat om detta blivit förverkligat och bevarat för framtiden.

Det här besöket i Finnmarksbygderna visar verkligen, att vi lever i en föränderlig tid och att mycket idag är annorlunda - både på gott och ont!



**Björn Bodin**

## 6 december 1998, en tur Borlänge - Gävle - Borlänge

Vissa saker som man varit med om här i livet, oftast angenäma, men även mindre trevliga kvarstår längre och klarare i minnet än andra.

En sådan mindre angenäm händelse inträffade för mig söndagen den 6 december 1998.

Den dagen skulle jag köra tåg Borlänge (Blg) – Gävle (Gä) fram och åter, en kortare dagstur på några timmar. Medan jag väntade på att tåget 858 skulle inkomma till Blg för att byta av den ankommande föraren fick jag veta att det var dåligt väder i Gävle. Exakt vad det innebar visste jag inte då.

Vi avgick rätt tid från Blg och färden avlöpte utan problem fram till och förbi Storvik. Faktum var att det var nästan barmark och lite blåsigt. Inget märkvärdigt i alla fall för mig som bott i fjällvärlden. Jag hann dock inte längre än till Kungsgården förrän snöövädret tog fart på allvar och före Sandviken var det riktig snöstorm med rejäla snödrivor i spåret. Det var mycket dålig sikt och stundtals ingen alls på grund av att frontrutorna blev helt tilltäppta med snö för någon sekund då och då eftersom att plogarna inte klarade av ta undan snön utan den i stället sköljdes upp över lokfronten och ända upp på taket.

Vi skulle ju göra uppehåll i Sandviken så jag tog ner farten i god tid för att säkerställa att jag hade bromsförmåga på tåget. När jag närmade mig stationen såg jag att man skottat ett litet hål alldeles i början på perrongen och där stod en liten klunga resande. Trots min ringa fart förstod jag att jag skulle dränka dessa människor med snö vilket också blev följden.

Vi var ändå rätt tid till Sandviken (Snv), men där fick vi order om att invänta en buss som inte tog sig fram och ta över resanden från denna. Det blev en dryg halv timmes väntan på den. Detta berodde på fick vi senare veta, att den fastnat i snödrivorna och att alla passagerarna hade fått kliva ur bussen och skjuta på och senare ändå fått ta sig till fots sista biten till stationen.

När vi fått ombord alla och jag fått avgång drog vi iväg mot Gävle. Vi hade inga fler uppehåll dessförinnan. Det var grön signal, kör 40 in till Gä men jag såg inga spår, bara vita vidder och flera snöskottare ute i det dom trodde var växlarna. Dom i sin tur såg att tåget kom, men kunde inte avgöra till vilket spår det låg. Jag såg att dom desperat



*Sandviken station sedd från lokhytten på Rc6 1365 i tåg 858 6 december 1998. Närmast till höger står ett kvarlämnat tåg. Foto: Björn Bodin.*

försökte ta sig åt sidan i lårdjup snö vilket inte gick särskilt fort, men vågade inte tuta åt dom heller eftersom jag inte själv kunde se till vilket spår det låg för mig. Ville inte ta risken att skrämma dom åt fel håll och i stället få dom framför tåget. Tack och lov låg det till spår ett för mig och dom befann sig på spår två och allt avlöpte väl.

Vi anlände med den försening vi fått i Snv, alltså dryga halvtimmen och i Gä skulle jag direkt gå runt med loket på mitt eget tåg och vända tillbaka till Blg.

Efter avhängning drog jag iväg på dvärgsignaler för att byta spår om nu det kunde gå, men efter ca 300 – 400 m lade loket av helt. Det var tvärdött fullt med snö i maskinrummet och inget jag kunde göra för att få liv i det. Inte heller kunde man få ut något nytt lok från stallet på grund av snön så efter en del konsulterande med tågex skulle jag få lämna loket som var Rc6 1365 där det stod mitt i växlarna nästan mitt för gamla stationshuset Gävle Södra och gå över till personvagnsbangården där det enda tillgängliga loket som fanns i Gä, Rc4 1198 som stod på värme framför några passvagnar och ta det.

Jag plockade ihop mina grejer, klättrade ner från mitt lok och började traska dom ca 50 – 70 m tvärs över spåren bort dit där loket stod. Mellan spåren var det plogvallar och det var så mycket snö i dessa att jag inte bottenade med fötterna utan hängde i grenen på snön. Det tog mig flera minuter att förflytta mig det korta avståndet.

På värmeloket satten Gävleförare som stuttit

där sedan tidiga morgonen 04:00 vill jag minnas. Han berättade att han hade fått lämna bilen någonstans på väg till jobbet på grund av snön. Han bodde utanför Gävle och kunde inte ta sig hem heller.

Ja där satt vi båda två och väntade på att folket ute på bangården skulle få bort snön ur växlarna. Man hade gett upp tanken på att få tillbaka vagnarna jag kommit med i tåg 858 som stod kvar på spår ett. Nu gällde det att försöka få fram vagnarna och loket vi satt på till spår två. Efter någon dryg timmes jobb av fyra man kunde växlarna manövreras och vi fick klart att gå till spår två, men det visade sig inte vara så enkelt. Tåget hade snöat fast och jag fick omväxlande dra och knuffa flera gånger innan det lossnade. Dessutom hade vi en ganska stor snöhög framför loket. Så jag fick ringa till tågex för att tala om att jag måste backa för att ta fart och samtidigt be att dom i högtalarna talade om för ev folk bakom tåget att vi skulle backa några meter. Mer gick inte för då tog det stopp åt det hållet. Ja så fick jag stöta mig fram 3 – 4 m åt gången. Gävleföraren var rädd att vi skulle spåra ur när vi körde igenom så mycket snö och ville inte att jag skulle göra det, men jag kunde inte se att vi hade något annat alternativ så det var bara att gå på.

Alldeles utanför väntsalsdörrarna stod en liten folksamling på omkring 20 – 25 personer och väntade på oss. Dom hade i spänd förväntan sett på när jag bankade





Ankomst till Gävle med tåg 858 6 december 1998. Foto: Björn Bodin.

mig igenom snödrivorna och tog den sista stora snösamlingen nästan mitt framför näsan på dom och då började allihopa att applådera och hurra.

Jag har vid flera tillfällen fått beröm för mjuk och fin körning både av resenärer, arbetskamrater. Jag har t o m fått dagens ros i tidningen Bohuslänningen när jag tjänstgjorde i Uddevalla, men aldrig, aldrig varken förr eller senare har jag fått applåder.

Ja så fick då de resande gå ombord, men inget mer hände. Jag hade ju fortfarande Gävleföraren med mig i hytten och han skulle försöka ta sig iväg till en dotter som bodde i centrala Gävle eftersom han inte kunde komma hem, men oj vad han gruvade sig. Jag som inte får bli kall om mina hemorrojder sade han öppnade hyttporten såg ut över eländet och stängde den igen. Om en stund gjorde han om proceduren. Jag sade till honom, du kanske skall bli med mig till Borlänge? Nä det ville han inte. Efter ytterligare några turer fram till dörren bestämde han sig, tog en växelkvast som stod inne i hytten, öppnade dörren sopade undan snön som gick ca 10 – 15 cm upp på dörrsidan. Så tog han mod till sig och hoppade ut över snövallen som låg mot loksidan. Han for ned till mitt på låren i snö. Jag tittade i backspegeln efter honom när han med stor möda sakta vadade sig fram längs mitt tåg. Jag var glad över att det inte var jag som pulsade där.

Mörkret hade sänkt sig sedan någon timme tillbaka. Inga besked om vad som skulle

hända härnäst hade kommit, men till sist fick vi veta att vi skulle invänta resande från ett Stockholmståg som man skulle försöka ta in till Gävle. Efter ca en halv timme kom det faktiskt ett tåg på spår tre med en hel del övergångsresande. Förutom dessa fick vi med en lokförare från Borlänge som var på hemväg efter en semesterresa, en passåkande tbfh och en passåkande lokf som tagit med sig en stor snöskyffel. Jag hade sett han lite tidigare med denna och då tänkt för mig själv, vad i all världen skulle han kunna åstadkomma med den i detta väder. Det skulle visa sig senare att vi hade stor användning för extra folk och snöskyffel.

När alla kommit ombord fick jag avgång, men hann nätt och jämt flytta tåget ett par vagnslängder så nödbromsade det. Det visade sig att den myckna snön hade slagit upp en luftkik på en vagn.

Efter att det var fixat vilket gick hyfsat fort fick jag ny avgång och drog iväg. Någon fart kunde jag inte sätta upp för inte en endaste väg var spärrad. Det var röda V-signaler med bommar som stod rakt upp hela vägen. Kunde inte köra fort trots att det inte var troligt eller ens möjligt att någon vanlig bil fanns på spåret. Däremot kunde ju en plogbil vara i farten. Så det blev till att smyga förbi alla vägar. Detta i sin tur gjorde att jag tappade mer och mer fart. Det gick tungt i snön och i Hagaström blev det stopp. Då hade jag fått en snöhög framför loket som var så stor att det såg ut som man tippat av ett lastbilsflak med snö framför. Jag ringde fjärren och sade som det var att loket bara slirade och att jag satt

fast och behövde hjälplok. Jag fick till svar att något hjälplok inte fanns till hands och fjtkl föreslog att jag skulle backa tillbaka till Gävle. Detta kunde jag inte ta på mitt ansvar att göra. Att backa i full snöyra i mörker utan ljus bakåt och inget fungerande vägskydd. Det blev nobben från mig. Ni får ringa till Borlänge efter ett lok sade jag. Det gick några minuter så ringde fjärren upp igen och undrade om det inte var möjligt att backa in till Gävle. Det fanns inte i min vildaste tanke att tbfh skulle stå på sista vagnen och spana ut i mörkret med ett siktaavstånd på 3 – 4 m medan jag backade, utan jag sade att det kommer inte på frågan utan ni får sända efter hjälplok. I samma stund löste dispyten sig av sig själv. Ventilatorerna slutade fungera på loket. Jag gick in i maskinrummet och kollade och där var så mycket vatten på golvet av smältande snö att man knappt kunde gå torrskodd.

Ja där stod vi nu och någon annan lösning än hjälplok fanns inte. Som tur var för oss alla i tåget, kunde jag ha spänning på loket så att vi hade både ljus och värme. Dessutom var en serveringsvagn med tillhörande personal med i tåget så alla blev bjuden på kaffe och smörgås, även jag.

Under tiden som gick fick jag besked om att man skulle försöka ta emot ett tåg från Borlänge och med detta skulle även ett hjälplok medfölja så det var bara att vänta på det.

Frammot 22:00 kom så tåget, hjälploket hängdes av och kördes mot vårt tåg innan man tog förbi det mötande tåget på spåret bredvid. Vi hade nu en präktig snöhög mellan loken så det blev till att handskotta och då kom snöskyffeln och de flera extra resenärerna i form av passåkare väl till pass så vi kunde turas om att skotta och efter ca 20 minuter kunde vi hänga på tåget på hjälploket. Sedan blev det raka spåret till Borlänge förutom de stationer vi hade ordinarie uppehåll. Redan efter Sandviken var det lugnt och uppehållsväder och man kunde inte förstå att det var så stort snökaos bara ett par ynka mil därifrån. Det var glada resenärer som klev av i Borlänge. Flera kom fram till loket och sade att det var bra att jag stått på mig och inte backat tillbaka till Gävle.

Det som för mig skulle bli en nätt söndagstripp, blev i stället en ganska lång och händelserik dag. En dag man inte vill göra om, men så här i efterhand ändå känns om inte trevlig, så speciell att ha varit med om.







Till vänster: Här öppnades frontdörren för första gången på länge.

Nedan: 11 I lokets B-hytt ska det sitta en körkontroller på biträdessidan, monteringen har påbörjats, så här långt hade Arne och Anders kommit den 28 april 1994. Foton: Anders Frisk.



### ALU-projekt

Hösten 1993 utsåg OKBv styrelse Arne Bruman till ansvarig för ett kommande ALU-projekt (ArbetsLivsUtveckling). Den 26 januari 1994 hölls ett möte i Ånge med Arbetsförmedlingen, representanter för Driftverkstaden och Statsanställdas Förbund.

Detta resulterade i ett projekt med 4 deltagare och en arbetsledare. Efter ett idogt sökande och många nej ställde Lennart Persson, tidigare SJ-reparatör, upp. Projektet fick från Arbetsförmedlingen en ramp på 35000 kr för material och lokalhyra. Ånge Kommun bidrog med ett anslag på 25000 kr.

Loket rullades in på driftverkstaden 28 mars och under Brumans vakande öga genomfördes projektet under 27 veckor. Loket genomgick under dessa veckor en

rejäl återbyggnad, med bl. a fungerande körkontroller på biträdessidan i B-hytten, gamla strömvagnarventiler, och visslorna kom från Ub-lok. Dörrarna i hyttfronterna skulle kunna öppnas och gångbrygga med grindar skulle monteras, mm mm. Antal arbetade timmar redovisades till 5500.

Lördagen den 29 oktober kördes loket för egen maskin till Sundsvall. Lokbesättning var Sten Gjessing och Arne Bruman.

Loket placerades i OKBv lokstall i Svartvik, då föreningen även var andelsägare och hade de vagnar som skulle dras av loket vid de olika resor som de kommande åren gjordes i mellannorrland, varav flera till Järnvägsmuséet i Gävle i samband med arrangemang där. Åren 1995-2001 rullade loket 10697 kilometer i OKBv tjänst..

### Till Sveriges Järnvägsmuseum

Sveriges Järnvägsmuseum som under en tid letat efter ett D-lok med stålkorg tecknade i oktober 2012 avtal med OKBv att få överta D 432 och i stället överlåta Da 936 till OKBv.

Loket står nu i Nässjö hos Tågekraft där ATC kommer att installeras, klart under våren. ☘

13 maj 1995 arrangerade OKBv en resa med namnet "459 kilometer järnväg". Resan gick Sundsvall - Ånge - Bollnäs - Kilafors - Söderhamn - Sundsvall. D 432 stod för dragkraften och på bilden passerar tåget Östavall med lokförare Lars Cardell vid pådraget. Foto: Anders Frisk.



## 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. I denna tredje och avslutande del redogörs järnvägens verksamhet från trafikstarten till dess nedläggning. Artikelns kompletterats med bilder och ritningar från Sveriges Järnvägsmuseums bildarkiv.

Del 1 och 2 av denna artikel publicerades i Sidospår nummer 3 respektive 4 2013.



till 1878-05-15 då det reducerades till ett personförande tågpar på vardagar.

1878-09-08 blev det åter ändringar i persontrafiken. I fortsättningen gick det endast att resa till Kloten på måndagar, onsdagar, fredagar och lördagar. Från det är datumet förlorade lokstallet i Kloten sin betydelse då inga lok i fortsättningen var stationerade i Kloten. De följande åren utgick alla tåg från Kopparberg.

Från 1886-06-01 begränsades persontrafiken ytterligare varefter det bara gick att resa onsdagar och lördagar.

### Trafiken startar

25 december 1875 startade provisorisk trafik på den 22 kilometer långa järnvägen. Efter slutbesiktning av järnvägen öppnades den för officiell Gods- och persontrafik 20 september 1877.

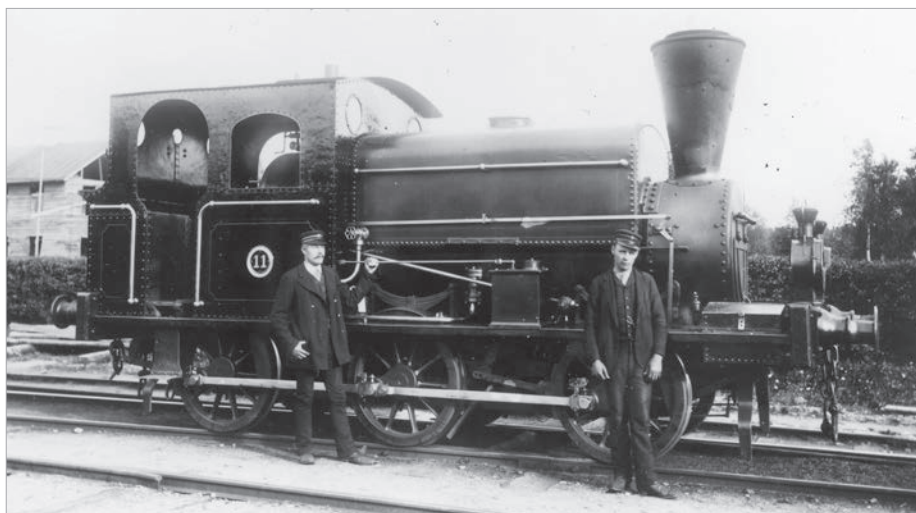
BKJ tecknade avtal med Frövi - Ludvika Järnväg, FLJ, att dom skulle sköta trafiken på banan. BKJ rullande materiel märktes och registrerades med FLJ inventarienummer.

Järnvägen hade två ånglok byggda 1873. Båda loken inregistrerades på Frövi - Ludvika Järnväg 1878 där dom fick nummer 11 och 12. På bilden, som är tagen omkring 1900, syns det första BKJ-loket. Här i skepnad som FLJ nummer 11. Foto: Nybergssamlingen, Sveriges Järnvägsmuseum.

Att det var höga ambitioner från början framgår av att avtalet från 1877-11-15 stipulerade att det alla dagar i veckan skulle gå två tågpar på sträckan Klt - Bhr - Klt (Kloten - Bånghammar - Kloten). Nu kom detta förhållande inte att vara mer än fram

### Förstatligande

1899 förstatligades Klotenverken och med dem även järnvägen. Både industri- och järnvägsanläggningarna och järnvägen förvaltades av Domänverket.



Neðanstående tidtabell fanns införd i Lindesberg Allehanda 1880-05-15

<b>BÅNGHAMMAR-KLOTEN JERNVÄG.</b>																			
Mil från Bånghammar.	Passagerareavgifter från Bånghammar.			Alla helgfria Tisdagar, Torsdagar och Lördagar.				Godståg, som gå tillfälligt.				Mil från Kloten.	Passagerareavgifter från Kloten.			Alla helgfria Tisdagar, Torsdagar och Lördagar.			
	I	II	III	Tåg N:o 13.		Tåg N:o 11		Tåg N:o 15		I	II		III	Tåg N:o 14.		Tåg N:o 12		Tåg N:o 16	
				Ank.	Afgår	Ank.	Afgår	Ank.	Afgår					Ank.	Afgår	Ank.	Afgår	Ank.	Afgår
				<b>BÅNGHAMMAR</b>				<b>KLOTEN</b>							<b>KLOTEN</b>				
1,0	0,80		0,40		12,25		8,0		4,10	1,0	0,80	0,40		2,30		10,10		6,15	
				KOLSJÖ . . . . .	12,55	1,0	8,30	8,35	4,40	4,45				3,0	3,5	10,40	10,45	6,45	
2,0	1,60		0,80	<b>KLOTEN</b> . . . . .	1,30		9,5		5,15	2,0	1,60	0,80	<b>BÅNGHAMMAR</b>	3,35		11,15		7,20	

Tur- och returbiljetter till Stockholm, via Tillberga (gällande åtta dagar) samt till Örebro säljas vid stationerna. Under Sön- och Helgdagar gäller enkel biljett för fram- och återresa. För barn under tolf år erlagges half afgift. **OBS!** De i ram inneslutna siffrorna angifva tiderna från kl. 6 på aftonen till och med kl. 5,59 på morgonen. Eldfarliga oljor och frätande syror i mindre partier transporteras hvarje Onsdag och Lördag med tåg N:is 1 och 2.

### BKJ Persoförande tåg

From	Dagar	Tågpar	Sträcka
1877 feb	Ordinarie godståg med gods enligt överenskommelse.		Klt-Bhr-Klt*
1877 15/11	Dagl	2 tågpar	- " -
1878 15/5	Vard	1 tågpar	- " -
1878* 8/9	Må Ons Fre Lör	1 tågpar	Bhr-Klt-Bhr
1878 15/11	Tis Tor Lör	- " -	- " -
1886 1/6	Ons Lör	- " -	- " -
1899 1/10	Lör	- " -	- " -
1934 1/5	Nedlägges		

\*Anm: Från och med 1878 8/9 endast helgfria angivna veckodagar.  
Klt = Kloten, Bhr= Bånghammar

FLJ fick fortsatt förtroende att sköta trafikeringen.

1899-05-01 begränsades persontrafiken ytterligare då det efter detta datum endast gick att resa på lördagar (se tjänstetidtabellen på nästa sida). Det här förhållandet kom att gälla fram till trafikens nedläggande 1934-05-01.

Följande vagnar användes för persontrafiken.

Personvagnarna FLJ BCF0-vagnarna 20 och 21 gick kvar på BKJ fram till 1927 då de såldes till LKAB. Därefter insattes OFWJ litt F4 No 1107, dvs före detta ångfinkan litt Få, där ångpannan uttagits och ersatts med resandetrymme, vagnen

Vidstående tabell visar hur persontågens tillgänglighet har varierat under åren.

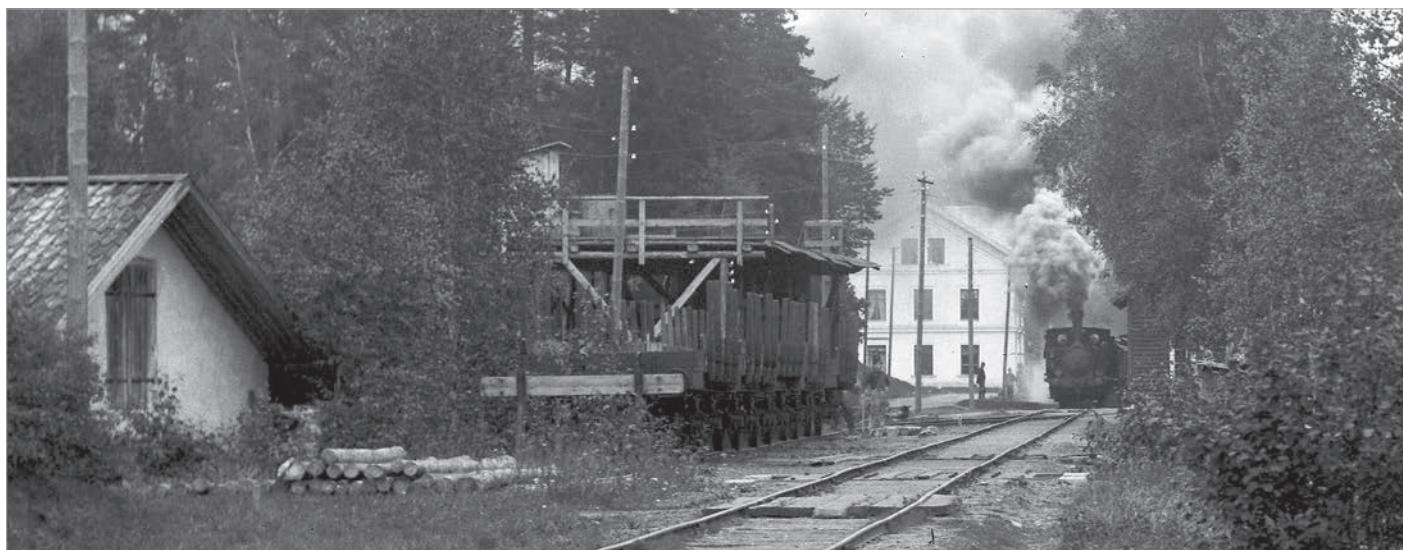
gick kvar till slutet.

Tjänstetidtabellen på nästa sida är representativ för i stort sett hela 1900-talet, dvs 1 ord lördagståg och 1 tåg på särskild order. Det var bara minutrar som skilde mellan de olika åren.

Enligt plan så medfördes 1 st BCF0, dvs en av FLJ BCF0 20 eller 21, det vill säga de vagnar som 1927 såldes till LKAB i Kiruna och varav en nu finns på Sveriges Järnvägsmuseum. Därefter insattes som

Övre bilden: Lok FLJ 13 avgår med tåg från Kloten. Året är cirka 1930. Foto: A Blomkvist i Grängesberg.

Nedersta bilden: Utfarten från Kloten med sidospåret till hyttan i Kloten, omkring 1930. Foto: A Blomkvist i Grängesberg.



regel en litt CF.

Man kan fråga sig varför de långa uppehållen i Bånghammar för lördags-tågen.

Inga lok vändes ju i Bånghammar, utan loken gick rättvända upp och back ned. Detta efter det att "BKJ-loken" FLJ 11 och 12 sålts samt 17 uppflyttats till Grängesberg.

Ordinarie lok var FLJ No 13 med No 7 som reserv fram till nedläggning-en.

### Nedläggningar

1910 lades masugnen i Kloten ned och transportererna minskade efterhand.

1 maj 1934 lades all trafik ned, järnvägen och spåren revs upp. Det verkar dock som att spåret Bånghammar - Kölsjön låg kvar till 1937.

### Bånghammar - Klotens Järnväg - en del i den industriella utvecklingen!

Innan järnvägen byggdes fanns bara Kronvägen söderifrån via Granhult till Kloten samt vidare upp mot Högfors bruk och till Ludvika.

Trafiken blev aldrig vad man hade hoppats på. Efterfrågan på tackjärn avtog medan efterfrågan på järnmalm tilltog.

Skogen avverkades snabbt för sågat virke, gruvtimmer samt kolved, varför sågrörelsen flyttades till Gusselby, det vill säga närmare tillgång på skog.

Den avverkade skogen från revirets norra del började avverkas ca 1909, men gick Kloten förbi via en nybyggd flottningsled ned till Hedströmmen för att förädlas vid Domänverkets stora såg i Skinnskatteberg.

1910 nedblåstes hyttan. Kloten höll på att bli ödemark igen.

Härefter började man på alla tänkbara sätt få fart på Klotens samhälle igen. Skogsskola, fiskeskola, fiskodling, fritidsanläggningar, mm har hållit Kloten vid liv sedan Domänverket genomfört sina rationaliseringar och flyttat revirkontoret till Björsjö.

Storvulna planer från de Engelska finansierarna som skulle satsa stort i Sverige och Bergslagens hyttor, bruk och gruvor. Planer som raskt flyttade sina ekonomiska intressen från Kloten till Grängesberg. Detta utvecklades ju raskt via Klotens AB, Grängesbergs Grufve AB, Grängesbergs Gemensamma Förvaltning, TGO, SSAB samt till sist Grängesbergs Gruvor AB för att senare nedläggas. Historien känner många av oss igen!

Lok FLJ 17 står klart för avgång med blandat tåg från Kloten omkring 1930. Foto: A Blomkvist i Grängesberg.



### Tjänstetidtabell för tågen på Bånghammar - Klotens Järnväg. Gällande från 15 september 1920!

#### N:o 401. Blandat tåg.

Varje hälgfri Lördag. 2 och 3 klass.

Avstånd km.	Signalbild	Tågspar n:o	Stationer, hållplatser, lastplatser	Gångtid min.	An-komst kl.	Up-pe-häll m. m.	Av-gång kl.	Möter tåg	Pass. tåg	Pass. av tåg
			Kopparberg .....				1150	412		
2,3			Bånghammar...	5	1155	30	1225			
11			Kölsjön .....	30	1255	5	100			
11			Kloten .....	30	130					

#### N:o 402. Blandat tåg.

Varje hälgfri Lördag. 2 och 3 klass.

Avstånd km.	Signalbild	Tågspar n:o	Stationer, hållplatser, lastplatser	Gångtid min.	An-komst kl.	Up-pe-häll m. m.	Av-gång kl.	Möter tåg	Pass. tåg	Pass. av tåg
			Kloten .....				200			
11			Kölsjön .....	30	230	2	232			
11			Bånghammar...	30	302	45	347	303	377	
2,3	1	2	Kopparberg ...	5	352					

57

#### N:o 411. Godståg.

På särskild order.

Avstånd km.	Signalbild	Tågspar n:o	Stationer, hållplatser, lastplatser	Gångtid min.	An-komst kl.	Up-pe-häll m. m.	Av-gång kl.	Möter tåg	Pass. tåg	Pass. av tåg
			Kopparberg...				820			
2,3			Bånghammar...	5	825	30	855			
11			Kölsjön .....	30			925			
11			Kloten .....	30	955					

#### N:o 412. Godståg.

På särskild order.

Avstånd km.	Signalbild	Tågspar n:o	Stationer, hållplatser, lastplatser	Gångtid min.	An-komst kl.	Up-pe-häll m. m.	Av-gång kl.	Möter tåg	Pass. tåg	Pass. av tåg
			Kloten .....				1020			
11			Kölsjön .....	30			1050			
11			Bånghammar...	30	1120	5	1125			
2,3	1	2	Kopparberg...	5	1130					

Från en Svunnen tid! Lokstallet i Kloten fotograferat i september 2007. Foto: Rolf Sten.



## Recenserat

Gunnar Jonsson har läst!



### ”Järnvägen i sydostregionen. Carlscrona- Wexjö Jernväg. Den viktigaste komponenten”

Ovanstående är titeln på Ingmar Elofssons ca. 230 sidor tjocka bok som avhandlar framväxten av järnvägarna Karlskrona- Emmaboda- Växjö / Kalmar- Emmaboda.

Från banans förhistoria, invecklade turer och förvecklingar då järnvägarna ännu så länge bara var tankebanor. Fram till dags dato och återinvigningen efter upprustningen av Emmabodabanan 2013.

I ett av förorden uttrycks förhoppningen att boken skall vara intressant för en bredare läsekrets än den ”järnvägsfrälsta”.

Detta är ju synnerligen lovvärt. Lättillgänglig järnvägs kunskap för den allmänt intresserade är aldrig fel!

Bokens fokus ligger helt på Karlskrona- Växjö Jernväg medan bandelen Emmaboda- Kalmar avhandlas flyktigare i sitt eget lilla kapitel ”Del D. Kalmar Jernväg” på tio av bokens sidor.

Det upplevs av mig som om bokens verkliga tyngdpunkt är beskrivningen av trafikplatserna och deras historik och utformning genom åren.

Utvecklingen av trafikflöden och godskunder samt hur ökade och minskade transportvolymerna har styrt bangårdarnas utformningar och utbyggnader.

Häri ligger bokens verkliga behållning enligt mitt högst subjektiva förmenande. Bangårdsritningar och kartor över industriområden kryddade med historier från folk som var med ”då det begav sig” ger en fantastisk inblick i näringslivets utveckling efter järnvägen och hur det hela utvecklar sig genom åren.

Den regionala industrihistorien på ett bräde!

Hanteringen av ankommande gods till pudretfabriken i Gullbena och växlingsrutinerna kring detta är bara ett av exemplen på beskrivning av järnvägs vardagen som den en gång var och allt som hörde till.

Verksamheter som upphört och sakta och obemärkt glider in i glömska och historiskt dunkel.

Undertecknad som är bördig från norr om Dalälven och som för mycket länge sedan lyckats sätta sin fot i Karlskrona vid ett enda, mycket flyktigt tillfälle (mindre än en timme...). Har kanske svårare än en person med god lokalkännedom att greppa positionsangivelser av typen; ”... där Dynapac idag har sin verksamhet...” som ibland dyker upp i texten.

I kapitlet ”Del C, Banvaktsstugor” beskriver författaren på samma grundliga och ingående sätt som trafikplatserna banvaktsstugorna.

Dessa lägen, enskilda öden men framför allt (där det gått att få fram uppgifter antar jag).

Historier om och av människor som levt och verkat som anställda och anhöriga i dessa banvaktsstugor.

Den rullande materielen avhandlas givetvis också.

Redovisningen av lok och vagnar tycker jag dock är lite väl förenklad. (Anpassad för ”en bredare läsekrets”?) Det är fint med bilder men tekniska data saknas för redovisade fordon.

Där den redovisas uppstår hos mig funderingar. Exempelvis CWJ lok 1,2 och 3 som alla är fd. SJ lok litt Ke dvs. tre identiska växellok men deras ”axelordning” anges dock i tur och ordning till C, 0-C och CT (?).

(Okej, jag erkänner. Mitt intresseområde inom järnväghobbyn ÄR maskinsidan och loken.)

Viss förvirring tycks också råda kring tekniska begrepp.

Lite synd för även om man vänder sig till den allmänt intresserade så är det av vikt att korrekta benämningar används konsekvent.

Trots undertecknads knorrande om avsaknad av cylinderdiametrar och slaglängder måste jag ändå få tycka att föreliggande bok av Ingmar Elofsson i högsta grad är läsvärd!

För den lokala och historiskt intresserade publiken är boken beskrivningen av den egna hembygdens industrihistoria och järnvägens betydelse i sammanhanget.

De allmänt intresserade utan särskild lokal anknytning får sig en spännande och intressant redovisning av järnvägens framväxt i sydostregionen och dess kopplingar till

näringslivet samt hur konjunkturer och politik påverkat dessa verksamheter från 1870-talet och till dags dato.

Rekommenderas!

ISBN 978-91-637-4381-8. Förlag: Printfabriken AB Karlskrona 2013.



Thomas Gustavsson har läst!



### ”Olyckshändelser och missöden vid Sveriges Järnvägar”, Del 1 1863-1899 av Kenneth Landgren.

Boken tar upp diverse olika olyckor, tillbud och sammanstötningar. I början har jag svårt att hänga med då jag inte vet om det är citat eller författarens egna ord men detta blir bättre några sidor in i boken. Ett litet faktafel i början, Indonesien finns inte som land 1864, hette då Holländska Ostindien.

Den första större olyckan Sandsjöolyckan 1863 får många sidor med tidningscitat, rapporter mm. Även 1875 års olycka på östra Stambanan får många sidor. Här får domen en konsekvens att färgseendet på Lokpersonal hamnade i fokus.

Buddby urspårningen var det första sabotaget som utfördes, växellåset hade huggits av, med en yxa. Förövaren greps rätt så omgående då han var känd av ordningsmakten och tidigare straffad.

Boken tar även upp banvallsras, Lokstallsbränder och ångpanneexplosioner.

Bildkvaliteten är väl inte den bästa men boken är en trevlig läsning. Undrar hur del 2 kommer att bli?

ISBN 978-91-980101-1-8. Utgiven av SNJ Förlag och Trafik AB.



Avsändare:  
Järnvägsmusei Vänner  
Box 407  
801 05 GÄVLE

**B** Förenings-  
brev



Foto: Anders Jansson

# ÅK MED OCH FIRA F 1200 HUNDRA ÅR 2014

Läs mer  
på hemsidan!

.....  
Boka plats  
du också!

**9-10 augusti**

Körning över  
Hallandsåsen

Resan utgår från  
Ängelholm

**6-7 september**

Malmö-Nässjö  
Nässjö-Stockholm

Nässjö stad 100 år  
Södra Stambanan 150 år

**20 september**

Museidag i Gävle  
Restaurering & Nostalgi

Årgångståg från Stockholm  
- första gången med F 1200

[www.trafikverket.se/jarnvagsmuseum/F1200](http://www.trafikverket.se/jarnvagsmuseum/F1200)



I foldern som du får tillsammans med detta nummer, hittar du hela årets aktiviteter på museet. En mer utförlig beskrivning, tidtabeller med mera finner du på hemsidan.

Vi ser fram emot att träffa dig. Välkommen!

Trafikverket, Sveriges Järnvägsmuseum  
Rälsgratan 1, Gävle. Tel 010-123 21 00  
[www.trafikverket.se/jarnvagsmuseum](http://www.trafikverket.se/jarnvagsmuseum)



**SVERIGES  
JÄRNVÄGSMUSEUM**  
TRAFIKVERKET

GÄVLE