

SIDOSPÅR 4/14

Tidning från Järnvägsmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum





Robert Sjöö

Museichefen har ordet

Kritik mot trafik

Jag noterar då och då mer eller mindre allvarlig kritik som riktas mot museet från dem som kanske har den största passionen för järnvägshistoria. Det har handlat om bilar i utställningen eller arrangemang som uppfattats som populistiska, dålig representativitet över tid, spårvidd eller ägarstruktur för det vi visar i utställningen och nu senast en irritation över vår tågtrafik.

Varav hjärtat är fullt brukar man säga och säkert är det uttryck för en frustration över att den egna visionen inte motsvaras av museets verksamhet och utveckling. I bland framförs uppfattningar om att vårt museum är dött medan en museijärnväg är levande. Märkligare är kanske att för de delar i verksamheten som tangerar den ideella museitågsbranschen, som framför allt tågtrafiken, så framkommer synpunkter om orättvis, skattesubventionerad konkurrens.

Det är viktigt med kritisk granskning och vi lyssnar mycket på vår omvärld. De enkätundersökningar som vi genomför bland våra gäster innehåller utöver betygen på upplevelsen också kommentarsfält. Det är då lätt att övervärdera negativa synpunkter men ibland uppstår mönster. Det tydligaste är att många önskar mer att göra och mer tågresande i samband med sina museibesök. Rälsbusstrafiken mellan utställningsområdet och fordonsmagasinet

som vi genomför under sommaren är definitivt en av våra mest lyckade satsningar. Vi har aldrig haft så nöjda gäster i vår publika verksamhet som vi har haft i år. Dessutom vet vi att vi kommer att slå besöksrekord igen. Besökstalen i Gävle har i princip fördubblats på 20 år, vilket väcker intresse i omvärlden och skapar möjligheter.

Höstens körningar med hundraåringen, ångloket F 1200, har fått ett enormt positivt mottagande hos såväl järnvägsintresserade och allmänhet som bland kollegor i Trafikverket. Myndigheten kan i samband med ett publikt trafikuppdrag visa infrastrukturprojekt som pågår längs linjen. Sådant underlättar när resurser ska fördelas från ägaren staten till de många verksamheter som ska finansieras - nyttan för flera. Att erbjuda tågresor för så många som möjligt över så stort geografiskt område som möjligt är också en av våra ambitioner. Vi har insett att det är en stor tröskel att passera att bara ta sig till Gävle. Kan vi erbjuda åtminstone någon historisk tågupplevelse någon annanstans så har vi i alla fall gjort vad vi kan.

Att bedriva tågtrafik handlar inte bara om publik verksamhet. Det är också en förutsättning för bevarande och överföring av kunskap. Genom att använda förstår man teknikens funktion och egenskaper. Med

anställd personal uppnås kontinuitet och en professionalism som kommer så nära äldre tiders trafik- och verkstadspersonal som det går.

Museianslag räcker sällan till allt det ledning och medarbetare vill göra. En möjlighet att finansiellt stärka det kulturvårdande uppdraget är därför att sälja tjänster. Genom att köra tåg på uppdrag för företag eller sällskap kan vi ha den personalstyrka vår tågtrafikavdelning behöver för att både underhålla den rullande fordonsparken och genomföra trafik i ett rent publikt syfte samt, inte minst viktigt, garantera kunskapsbevarandet om våra fordon. Här måste vi självklart hålla ett skarpt öga på balansen.

Vi inser samtidigt att majoriteten av det järnvägshistoriska levandegörandet sker på ideell basis. Spetskompetens inom olika områden finns i allmänhet hos någon enskild person inom någon förening. Att ställa museet och museiföreningarna mot varandra är för mig fullständigt främmande. Tillsammans kan vi göra, har gjort och gör saker, oftast i samband med tågtrafik, som borde vara ett föredöme för den statliga kulturpolitiken. Att förvaltarna av denna oavsett politisk färg inte ägnar vare sig transporthistoria eller ideella föreningar inom teknikområdet något intresse är en annan fråga som definitivt bör kritiseras.



Årgångståget från Stockholm rullar förbi Sveriges Järnvägsmuseum och är strax framme i Gävle C. Efter vändning av hela tåget på triangelspåret på norr anlände tåget till Hennan och Museét. Foto: Lennart Lundgren.



Järnvägmusei Vänner

Järnvägshistoriskt forskarmöte

Höstens forskarmöte hölls Sveriges Järnvägsmuseum helgen 18-19 oktober.

Det blev nytt deltagarrekord, hela 45 personer deltog.

Referat från mötet finns på sidan 12 i detta nummer

2015 års möten kommer att hållas 28-29 mars samt 17-18 oktober, båda i Gävle.

Är du intresserad av att deltaga? Skicka ett mail till info@jvmv.se så sätter vi upp dig på den distributionslista som vi använder för utskick av inbjudan och program till alla intresserade!



Under helgen 11-12 oktober hölls traditionsenligt arrangemanget Modelltåg 2014. Nyhet för i år var att vi fick möjlighet att hålla till i järnvägmuseets fordonsmagasin på Nynäs. Detta medförde att vi hade en betydligt större lokal där vi kunde samla allt på ett ställe. Man kunde stå på ett ställe och se anläggningar från skala N till skala G. Där fanns också en stor nostalgianläggning av fabrikat Märklin att beskåda.

Alla anläggningar började byggas på torsdagen av totalt ca 35 personer. Bygget leddes av Thomas Fredman som även hade planerat den stora HO-anläggningen. Bygget fortsatte på fredagen för att vara klart till kvällen. Detta för att vara klar till den publika visningen på lördagen. Vi byggde upp 6 anläggningar, 2st i skala N, 1st i skala HO både 2-räls och 3-rälsutförande, 1st nostalgianläggning av fabrikat Märklin samt 1st trädgårdsanläggning i skala G. Vid skala G-anläggningen fanns det

möjlighet för stora och små att prova på modelltågskörning. Detta var uppskattat av alla, hoppas att vi väckte intresset hos några för denna hobby, oavsett skala.

Det fanns gott om utrymme för gästerna att beskåda alla anläggningar samt att i lugn och ro ströva bland marknadsborden som ett antal handlare hade satt upp. Det fanns även möjlighet att sätta sig ned i lugn och ro vid en av utställarna och prova på att måla figurer, detta var uppskattat både av unga och gamla. De stora och rymliga lokalerna gjorde att det aldrig var trångt någonstans. Under nästa år gör arrangemanget Modelltåg uppehåll. Detta pga. lokalbrist i samband med de stora arrangemang som Sveriges Järnvägsmuseum genomför, bl.a. Järnvägmuseets 100-årsjubileum och firandet av 100 sedan elektrifiering av Sveriges järnvägar. Järnvägmusei Vänner visar dock modelljärnvägen på museet som vanligt.

Ove Häger, Lennart Lundgren, Bengt Lindberg och Leif Ekström

Modelltåg 14 genomfördes den här gången i fordonshallen på Nynäs. Vad var inte bättre än att skala 1:1 fick visa upp sig tillsammans med till exempel skala 1:87. Foto: Lennart Lundgren.



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 fuktionsnärskap 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 Järnvägmuseerna. (Den fria entrén kan vara indragen vid speciella arrangemang)

För år 2015 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 4 - 2014, årgång 11

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

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

© JvmV 2014 och respektive författare.

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

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

ISSN 1653-4557

Nummer 1 2015 utkommer mars/april
Presstopp 1mars

SIDOSPÅR 4/14

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum



Omslagsbilden:

F 1200-resan. "lampisten" Pär Lindberg ser till att belysningen på F 1200 är reglementsenligt tänd.

Foto: Lennart Lundgren.

Mikael Dunker

Museidagen 20 september 2014



Överst. Årgångståget från Stockholm har anlänt till Hennan.

Även bilar hade sin plats i år. Här en utställning av olika Citroenmodeller.

Till vänster. Två makthavare från slutet av 1800-talet var på besök för att kontrollera hur vi sköter oss!

Foton: Mikael Dunker.

Årgångståget stod redo på Stockholm central för att köra gästerna på det mest stilfulla sätt vi gjort hittills i museets historia. Längst fram, hundraåringen F 1200, paradångloket som firats trefaldigt med tre olika resor. På den första resan tog vi jubilarerna över Hallandsåsen och på den andra passade vi på att fira Södra Stambanan 150 år och Nässjö stad hundra år, genom att köra den klassiska bansträckningen.

Nu var det alltså Gävles tur och själva kröningen på jubileumsturnén. Allt flöt på bra och i rätt ankomsttid rullade tåget in på spår 1 vid Hennans station, till allas glädje. Det kan den som var där intyga, att det såg rätt maffigt ut när tåget stannade och resenärerna välldes ut för att ta del av vad Museidagen 2014 "Finare förr – restaurering och nostalgi" hade att erbjuda.

Programmet som planerats av duktiga Helena Skärström (tidigare Berg) var förlagd till två platser – museet och fordonsmagasinet. Rälsbussar och ångtåg gick i pendel hela dagen, så det fanns väldigt mycket att se och göra! Trafikgänget hade fullt upp denna dag med alla körningar – ombord på pendeln hördes många positiva och uppskattande kommentarer!

Thom Olofsson, Stefan Carlsson och Anna Lindgren berättade om restaureringsverksamheten vid fordonsmagasinet på Nynäs. Hit hade också Järnvägsmusei Vänners



Anna Lindgren berättade om restaureringsverksamheten vid fordonsmagasinet på Nynäs. Foto: Mikael Dunker.

marknad förlagts, ett nytt grepp som provades. Malmstågloket Dm3 1246-1247-1248 "Oskar" publikt för första gången och många intresserade sig för rollouten av nymålade T43 235, ytterligare en aktivitet vid magasinet.

På museiområdet gjorde steampunk-moddade ångloket "Järnsaxa" sitt sista framträdande – efter museidagen återställs E2 904 till sitt ordinarie skick! Ett nostalgiområde vid Hennans park som andades 1950-70-tal innehöll veteranbilar, motorcyklar, mopeder och dansuppvisning av den lokala Rock'n'rollklubben. Tävlingar om finaste fordon och bästa klädda genomfördes och museets gäster röstade fram sina favoriter! Den för många välkända "Futurliner #8", som beskrivits som "ett galet projekt som måste ses", matchade också årets restaurerings- och nostalgitema. Det gick också att åka minitåg, titta på modelljärnvägen och leka vid banvaktstugan Hosäter.

Med ett personligt och roligt tal av museets chef Robert Sjö, firades hundraårsjubilerande F 1200 på vändskivan!

När klockan började närma sig 16 och Årgångståget skulle köra gästerna hem till Uppsala och Stockholm, utannonserades en ändring i programmet, som det ryktats om att det skulle ske. T43 235 gavs äran att agera dragloek, vilket många blev mycket glada för! Glada kände också vi oss, som arbetat denna dag, när vi kunde lägga ännu en lyckad museidag bakom oss där både vi och våra gäster trivts.

Tidstypiskt klädda resenärer poserar framför Mikael Dunkers kamera.



Marknaden var i år förlagd till fordonsmagasinet på Nynäs. Foto: Lennart Lundgren.

Nyreviderade och i originalmålning dieselektriska loket T43 235 visades för första gången upp för allmänheten. Foto: Lennart Lundgren.



Det var många som ville stifta närmare bekantskap med ångloket F1200. Foto: Mikael Dunker.



Robert Herpai

Bildsamlingar på Samlingsportalen

I Samlingsportalen förekommer samlingar från olika givare. Det är både olika byråer inom SJ, från bildbyråer och privata givare. Sammantaget är det en betydelsefull del av den svenska järnvägshistorien som har tillgängliggjorts i Samlingsportalen

Nedan följer en kort redogörelse om och av olika samlingar



Jvm KBDN Erik Lundqvist
1907-08-17 - 1987-09-08

Erik Lundqvists liv och tid som fotograf finns redogjord i Spår 1999. Här följer en kortare presentation av honom.

Han föddes 17/8 1907 i Nor i Värmland. Intresset för att fotografera kom i samband med konfirmationen då han fick sin första kamera.

I Nybro fick han efter gesällår som bokbindare jobb på tidningen. När något behövdes fotograferas ringde man till bokbinderiet efter Erik som skickades ut på sitt uppdrag. Han arbetade som frilandsfotograf för samtliga tre tidningar i Kalmar.

Det som kom att vara avgörande att bli yrkesfotograf var när han 1937 gick en tremånaderskurs på Brunnsvik. Rektorn där sa: "Du Lundqvist gör den fackliga och politiska arbetarrörelsen den största tjänsten om du fortsätter med din kamera skildra det som är av framtida värde". Så blev det.

Han kom att i första hand arbeta åt just arbetarrörelsen och då finns han ofta med i en av dess tidningar, Signalen. Under framför allt 1940-talet kom många tillfällen att få fotografera åt SJ också och det är i detta som vår del av hans samling finner sin största behållning. Många härliga bilder finns med.

Samlingen av hans negativ kom in till museet i olika skeden runt 1980-talets slut och 1999 genom sonen Pär Lundqvist.

Ett tips, se Signalen 50/1945 om resan till Polen med O-vagnar till polska statsjärn-



Statens Järnvägar, sjukvagn för smalspår EC10p 270 i Kalmar 1947. Foto: Erik Lundqvist. Till vänster: Fotografen själv, Erik Lundqvist.

vägarna. På den resan var bland annat Eric med som fotograf.

I Samlingsportalen kan du se bilderna under tex KBDN00040-00106.

Antal negativ i samlingen och skannade: 1522 st.

Jvm KBDO Sven Thelberg
1920-09-04 - 2002-05-07

Sven Thelberg föddes 4/9 1920 i Skön Västernorrland och dog 7/5 2002 i Långsele. Han var anställd som lokförare i Långsele och han tog tillfället i akt att under sin

tjänsteutövning fotografera sina arbetskamrater och arbeten.

Samlingen består av motiv från 1960-talet och fram till 1980-talet.

Sven var en skicklig fotograf och vann erkännande både inom SJ i dess fotoklubb och även utanför SJ.

Någon som vet mer om honom är välkommen att kontakta mig på museet.

Antal negativ i samlingen och skannade: 593 st.

Sollefteå i vinterskrud på den tid då det fortfarande gick personförande tåg. Foto omkring 1970, Sven Thelberg.





Jvm KBDB SJ Reklamavdelning, Reka

Samlingen har sitt ursprung i den, före 1932, av Järnvägmuseet skötta verksamheten att marknadsföra SJ.

Den 1/7 1932 övertogs den verksamheten av en helt nyetablerad enhet inom person-taxebyrån. Den hade till att börja med som sin verksamhet att göra reklam för SJ såväl inrikes som utrikes. Detta då genom SJ resebyråer.

Den utländska reklamen sköttes från och med 1935 av Svenska trafikförbundet. Själva namnet och avdelningen Reka bildades 1941.

Till en början vad gäller fotografier så inköptes dessa av fotografer utanför SJ och

i några fall användes fotografier tagna av SJ tjänstemän.

Den under 1944 ordnade fotograferingen av alla tjänstemän inom SJ för att framställa id-kort medförde att Reka ur den gruppen kom att kunna använda sig av Seved Wahlter som fotograf.

Seved kom i slutet av 1940-talet att helt och hållet bli en av de fasta fotograferna kopplade till avdelningen. Andra var John Hyltskog och Ingvar X:et Ericson.

Innan de fasta fotograferna anställdes köptes bilderna in från utomstående fotografer däribland Eric Lundquist i Solna, se föregående sida.

De övriga i Samlingsportalen förekommande samlingarna är följande:



Vasagatan med Centralplanen och Centralstationen. Vid trafikomläggningen för tunnelbanebygget 7 januari 1952. jvm KBDB01967. Fotograf: Seved Wahlter, se bilden ovan.

Glasnegativ

Samling Namn/storlek

KAAA Museets samling 9x12 glasnegativ

Museets samling av glasnegativ i storlek upp till 9x12

KABA Museets samling 10x15 glasnegativ

Museets samling av glasnegativ i storlek 10x15

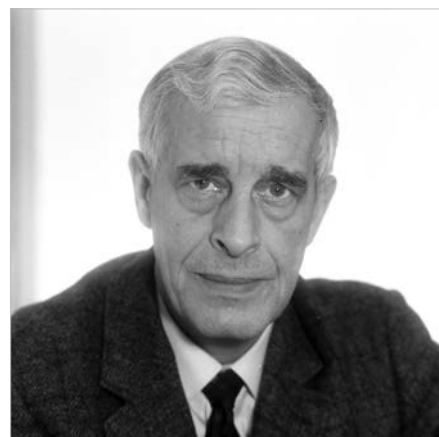
KACA Museets samling 13x18 glasnegativ

KADA Museets samling 18x24 glasnegativ

KAIA Museets nummerserie etablerad på 1950 när samlingarna från Ahlberg, Snell och Westerman kom till museet. Den följer i sin nummer serie den ursprungliga. Glas- och plastnegativ 10x15



Transport från Underås Cementgjuteri. Godsvagn på så kallad vagnbjörn, 1958-09-29 jvm KBDB08766. Fotograf John Hyltskog, se nedan.



Detta är alla de ursprungliga samlingarna av negativ på museet. Före 1990 ung har alla inkommande samlingar sorterats in i denna ordning. Tiden efter det så hålls samlingarna samman i dess proviniens.

Nybergiska samlingen

Stig Nyberg 1929-09-20 - 2006-07-01

I oktober 2006 kom den i särklass mest dominerande samlingen någonsin in till museet.

Stig Nybergs samling av negativ. Här i finns alla de stora företagen, vykortsförlag, fotoateljéer och amatörfotografers samlingar, t ex;

Industrier:

Nohab, Kockums, ASJ Linköping, ASJ Falun, Södertälje verkstäder, Svenska maskinverken, Asea, Motala verkstad, Kalmar verkstad, VABIS, ASJ Arlöv

Vykortsförlag:

Calegi, Pressbyrå, C A Träff, Familjen Eriksén, O Färdig m fl

Fotografer:

Oscar Bladh, T-Foto, Atelier Andree, A J Edgren, Hagertorn, Victorin, Edrén, G Nilsson m fl

Amatörfotografer:

Sven Nygren, Birger Ferm, Yngve Blomstrand, Joel Cardell, L W Andersson, E Lehman, A Lidwall, Ludvig Block m fl. Det är en stor bredd och många mycket intressanta miljöer och bilder på fordon. Samlandet av negativ varade från slutet av 1950-talet och framåt till i alla fall 1990-talet.

Hans insats är av oerhörd betydelse för oss alla och mycket finns helt klart kvar tack vare honom.

Stigs uppfattning om hur mycket negativ det rör sig om är ungefär 50 000 varav ungefär 30 000 har getts ut i kopior till intresserade genom fotoerbjudande under tiden 1960 till 1999.

På Samlingsportalen finn en stor del av hans negativ. Vi har behållit Stigs uppdelning av negativen så som han hade det.

Negativstorlek

9x12

10x15

13x18

18x24

Inom respektive storlek finns grupperna

Personvagnar

Godsvagnar

Ångfordon

El- och motorlok

Motorvagnar

Miljö och stationer

Bussar

I vart och en av dessa grupper är negativen ordnade i bolagsordning. Se förteckning: http://www.samlingsportalen.se/bandata/bandelsdata/bolag/jvg_bolag-nummerord.html

Nybergiska samlingen ligger under följande koder:

Glasnegativ

KAFA---FG Nybergiska samlingen 10x15

KAFA Personvagnar

KAFB Godsvagnar

KAFC Ångfordon

KAFC El- och motorlok

KAFC Motorvagnar

KAFF Miljö

KAFF Bussar

KAFM---FS Nybergiska samlingen 13x18

KAFM Personvagnar

KAFN Godsvagnar

KAFO Ångfordon

KAFO El- och motorlok

KAFO Motorvagnar

KAFO Miljö och stationer

KAFO Bussar

KAGA---GG Nybergiska samlingen 24x30

KAGA Personvagnar

KAGB Godsvagnar

KAGC Ångfordon

KAGD El- och motorlok

KAGE Motorvagnar

KAGF Miljö och stationer

KAGG Bussar

Plastnegativ

KBE Nybergiska samlingen 9X12

KBEA Stationer SJ

KBEB Stationer EJ

KBEC Personvagnar

KBED Tåg (miljöbilder med tåg)

KBEE Motormaterial

KBFA---FG Nybergiska samlingen 10x15

KBFA Personvagnar

KBFB Godsvagnar

KBFC Ångfordon

KBFD El- och motorlok

KBFE Motorvagnar

KBFF Miljö och stationer

KBFG Bussar

KBFM---FS Nybergiska samlingen 13x18

KBFM Personvagnar

KBFN Godsvagnar

KBFO Ångfordon

KBFO El- och motorlok

KBFO Motorvagnar

KBFO Miljö och stationer

KBFO Bussar

KBGA---GG Nybergiska samlingen 24x30

KBGA Personvagnar

KBGB Godsvagnar

KBGC Ångfordon

KBGD El- och motorlok

KBGE Motorvagnar

KBGF Miljö och stationer

KBGG Bussar

Idag finns det skannat av glasnegativen 6825st och 7598 plastnegativ. I glasplåtsamlingen återstår ca 600 att skanna. Av plastnegativen återstår ca 10 000 negativ.

Se även SJK meddelande nr 21

Tåg 10/74, Tåg 10/99

Redovisning av de övriga samlingarna i Samlingsportalen kommer att göras i nästa Sidospår.



I KBIA-samlingen finns 436 bilder från fotografen Tore Westerman. Bilden KBIA05575 är tagen 1938-12-26 från fotografens bostad i Uppsala, Salagatan 51 C. Dannemora - Hargs Järnvägs, DHJ lok nr 5 med persontåg lämnar Uppsala Östra för vidare färd mot Faringe.





Foto: Kristin Thorrud.

på gaffeln!



Hur 150 TR-dukar hittade hem och hamnade på Sveriges Järnvägmuseum 2014

I mitten av 1960-talet började ekonomin knaka för TR. Man arbetade som man alltid hade gjort: matsilver, porslin, linnedukar, stor personalstyrka. Omvärlden var stadd i förändring och ägaren, SJ, ville se förändringar. Ekonomin måste bli bättre.

TR vred och vände på allt, och insåg att här måste man genomföra drastiska förändringar. Restaurangerna måste moderniseras och bli attraktiva för inte bara tågresenärerna.

Restaurangvagnsverksamheten var extra kostsam att driva, beroende på den tunga hanteringen med ständig lastning och lossning. Här genomfördes de mest dramatiska förändringarna. I princip över en natt lastade man av glas, porslin, restaurangsilver och linne. Personalstyrkan minskades från åtta till tre personer. Porslinet blev plast, linnet blev papper och kassörskan ersattes av Sweda kassaregister.

De avlastade glasen krossades, porslinet krossades mot betalning av Gröna Lunds besökare, restaurangsilveret såldes tillbaka till Gense som skrot för 2,25 kr per kilo.

Men inte allt... En del såldes till f.d. TR-medarbetare som i den stora revolutionen hade slutat sin anställning på TR. Många hade lång erfarenhet av restaurangbranschen och såg sin möjlighet att öppna egen restaurang

”på landbacken”. En av dem var Annar Waahler, en mångårig TR-medarbetare. Efter att först ha öppnat restaurangen Markurell's på Mäster Samuelsgatan åt TR, gick han sin egen väg till Djurgårdsrestaurangen Alhambra. Den låg omedelbart till vänster om Skansen huvudentré. Idag inrymmer den gamla restauranglokalen Skansens souvenirbutik, tack vare dåvarande Skansenchefen Hans Alfredsson.

Waahler hade goda kontakter i restaurangbranschen. Tillsammans med krögaren Rolf Larsson, som drev olika restauranger, köpte han mycket av det som TR ville blev av med. Det spelade ingen roll att det mesta var märkt med ”TR”. Det var prima kvalitet och för en kostnadsmedveten restauratör var det billiga inköp från TR. Allt var tillverkat i bästa kvalitet, bl a kom porslinet från Rörstrand.

Till Alhambra köpte Waahler en del uppläggningsfat, karotter och såssnipor i prima Gensekvalité. När Waahler slutade som krögare på Alhambra, stängdes restaurangen och stod tom under flera år. Waahler lämnade all utrustning kvar på restaurangen, som han hade arrenderat av Skansen. När lokalen skulle göras om till souvenirbutik, flyttades mycket av utrustningen till andra serveringar på Skansen, bl a Gubbyhllans servering. Därifrån kunde Järnvägmusei Vänner köpa loss mycket TR-silver 2008. Idag återfinns dessa pjäser ombord på museets restaurangvagn, Ro3 3749.

Waahler och Larsson köpte också tillsammans 7000 st (!) TR-dukar att användas på deras restauranger. De flesta dukarna användes också, men ca 150 st blev kvar i två trälådor, märkta ”TR Cst”. Dukarna var bedömda som andrasortering av väveriet, men ändå levererade till TR. De användes aldrig av TR, utan har under ca 60 år legat packade i lådorna i buntar om 12 st, omknutna med blågula band. På outgrundliga villovägar hamnade de så småningom på Rolf Larssons vind på Kungsholmen i Stockholm.

När F1200 firade sina första hundra år genom att dra ett jubileumståg från Malmö till Stockholm helgen den 6-7 september 2014, tjänstgjorde Rolf Larssons son, Inge, i köket ombord på Ro3 3749. Under resan frågade han mig plötsligt: ”Känner du till Annar Waahler? Han och pappa köpte en massa TR-dukar en gång i tiden, och pappa har kvar 150 st på sin vind. Vill museet ha dom?”

Det gungar på ett tåg i rörelse, men just då gungade det till lite extra. Inge kände inte till storleken på dukarna, men vi hoppades innerligen att det skulle vara dukar som passade till borden i matsalen ombord, dvs 100 X 150 cm. När lådorna anlände till museet och packades upp, visade det sig att ungefär hälften av dukarna hade den rätta storleken och de resterande var i storleken 100 X 100 cm.

Vilket fantastiskt fynd! Äntligen ska vi kunna servera maten från de gamla TR-faten på TR-porslinet som kommer att vara dukat på prima TR-linne, om än i andrasortering! Och det lagom till att Sveriges Järnvägmuseum kan fira sitt 100-årsjubileum 2015!

Stockholm, 23 oktober 2014

Mårten Dunér





Vagnsvärdarnas berättelse

Sveriges Järnvägsmuseums resa med F1200 mellan Malmö och Stockholm

När Statens Järnvägar behövde nya lok för snälltåg på Södra Stambanan och trafiken till Tyskland, konstruerades 1912 ett nytt snälltågslok av Pacific-typ. Loken började levereras 1914. Loken byggdes med cylindrar med compound drift. Elva stycken lok byggdes. Det första, F1200, visades under Baltiska Utställningen i Malmö 1914 i SJ:s utställning. Lok F 1200 var också med vid den svåraste tågolyckan i Sverige, 1918 (Getå-olyckan). Loken flyttades vid SJ:s elektrifiering av Södra Stambanan till Väst-kustbanan. Loken blev övertaliga 1936 och såldes då till DSB, Danska statsbanorna. Efter att loken under 1960 och 1970-talet, inte längre behövdes i Danmark byttes DSB E964 (SJ F1200) tillbaka mot ett uttrangerat SJ R-lok.

Sveriges Järnvägsmuseum, genom Henrik Reuter Dahl, bestämde sig under våren 2014 för att göra en jubileumsresa för att fira dels SJ F 1200 100 år samt Södra Stambanan 150 år.

Tågsammansättningen blev:

F 1200, B 1316, Giu 37448, Vagn 1, Co13 2832, Vagn 2, Co9b 2798, Vagn 3, S1 3607, Vagn 4, Co8cs 3200, Vagn 5, Co8d 3137, Vagn 6, BCo7b 3213, Vagn 7 Bo5b 4356, Vagn 8 Bo5b 3295, Ro3b 3749, Ao3 3945, S17d 55134.

För att resan skulle kunna genomföras behövdes personalhjälp på flera poster från Järnvägsmusei Vänner.

Dessa poster var:

Vagnsvärd med uppgift att;

- Prata med folk, historiken om lok, vagnar och bana.
 - Hålla koll på dörrar i sin vagn.
 - Plockstäda efterhand i sin vagn.
 - Hjälpa gäster med barnvagnar och rullatorer.
 - Informerar sina resenärer.
 - Hjälper till vid av och påstigning.
 - Granska och klippa biljetter.
- Tågvarmevagn med uppgift att;
- Att se till att varmevagnen levererar både 400 V och 1000 V.
 - Vid stopp, agera spårvakter bakom tåget så att inte folk hoppar ut i spåret.
- Nattvakter med uppgift att;
- Bevaka tåget nattetid.
- Serveringspersonal med uppgift att;

Ovan: Något obekvämt arbetsmiljö vid smörjning av F1200:s invändiga maskineri. Foto: Dave Hill.



Till höger: Vagnsvärden Linn Pettersson hälsar resande välkommen. Foto: Lennart Lundgren.

Nedan: Vagnsvärden Thomas Gustavsson hjälper resenärer till rätta.





Tåget med F1200 i spetsen passerar platsen där loket störtade utför slänten vid den så kallade Getåolyckan 1 oktober 1918. Foto: Dave Hill.

- Servera kaffe i Sahlins vagn. Tre nya medlemmar i Järnvägs musei Vänner följde med på resan.

Följandepersoner deltog från Järnvägs musei Vänner.

Som vagnsvårdar fungerade: Emelie Svensson, Linn Pettersson, Theresia Nielsen, Emelie Westerberg, Bengt Lindberg, Lennart Lundgren, Thomas Gustavsson, Ragnar Hellborg, Tommy Kallberg samt Jan-Erik Hedlöf.

I tågvärmevagnen: Lars Scott och Lars Eriksson.

Serveringspersonal: Christina och Ronny Engström, Ulrika Bodin, Nils-Erik Reuter dahl, Ove Häger samt Leif Ekström.

Nattvakter: Ove Wahlgren och Örjan Zackrisson.

Vagn 7 Bo5b 4356 hade bokats av Railway Touring Company från England. Cirka 35 personer från England njöt till fullo av

resan. De två vagnsvårdarna gjorde allt för att uppfylla deras önskemål. I uppgifterna ingick allt från kolla hur man köper biljett till Stockholms tunnelbana till vilka tider museispårvagnen gick i Norrköping. Alla uppgifter löstes med glädje. Att vara vagnsvård till de trevliga deltagarna från RTC var ett nöje.

I vagn 4 Co8cs 3200 pågick kaffekokning till Sahlins vagn. Vagnen användes bl.a. till att ge personalen och gästerna en kort kaffepaus.

Ett av vagnsvårdens stora nöjen var att, utrustad med en äkta biljettång, för första gången i sitt liv klippa färdbiljetter. Också ansvaret att inneha en fyrkantnyckel, som ingick i biljettången, var en upplevelse.

I Vagn 1 Co13 2832 var omsättningen på gäster stor. Alla ville prova den nyrestaurerade vagnen med plattform bakåt vilket

Till vänster: Christina Engström och Nils-Erik Reuter dahl bakom disken i Sahlins vagn. Foto: Thomas Gustavsson. Till vänster nedan: "Resegenralen" Henrik Reuter dahl under uppehållet i Eslöv.

Nedan: Vagnsvårdarna Thomas Gustavsson och Bengt Lindberg. Foton: Lennart Lundgren.



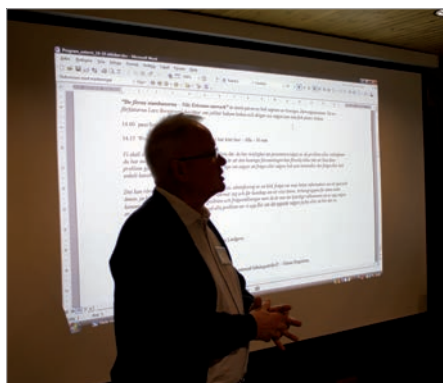
gaven fin utsikt över tåget. Detta gav också resenärerna möjlighet att prova på nöjet att få håret fullt av kolstybb. Biljetter till delsträckor av resan såldes också i stort antal. Omsättningen av resenärer blev därför stor i vagnen.

I Vagn 2, Co9b 2798, liksom i de andra vagnarna utfördes en annan av vagnsvårdens viktiga uppgifter nämligen att öppna dörren vid ankomst till station så att resenärerna kom ut på rätt sida av tåget. Före ankomst ropade ombord ansvarig ut till vagnsvårdarnas radio vilken sida av tåget som avstigning skulle ske. Vid längre uppehåll på station låstes även dörrarna till toaletterna för att inte efterlämna oönskade spår. Det var mest att göra vid avgång och ankomst. Däremellan hann vagnsvården även sätta sig ner en stund, njuta av stunden och konversera lite med övriga resande. När vi passerade Getå var det flera engagerade resenärer som fick en tår i ögat. På kvällarna var det gemensam middag med övrig personal på tåget, sammanlagt omkring 50 personer. Den frivilliga personalen fick sova i sov vagn som ingick i servicetåget. Det blev lättare och lättare att sova för varje natt när tröttheten infann sig efter en arbetsdag ombord. Nattstopp skedde i Ängelholm, Tofta gods bangård i Malmö och vid Nässjö station. Vid varje nattuppehåll hade det även ordnats med duschmöjligheter så att vagnsvårdarna skulle vara fräscha då de mötte de resande. När de sista resenärerna stigit av på Stockholm C växlades de två tågen om till ett på Hagalund för transport till Gävle. Tåget rullade in på museets spår område kl 03.03. Resan för vagnsvårdarna avslutades med en sista gemensam frukost uppdukad i restaurangvagnen. Efter det gjordes viss städning av vagnarna.

Vi vagnsvårdar tackar för den trevliga kommentaren som vi fick från en av de engelska resenärerna. "We enjoyed the efficiency of the operation, your hospitality in the coach and your willingness to help us with any information, timings or problems". Nöjet var ömsesidigt. Det var roligt och lärorikt att vara delaktigt i en av århundradets resor. Tack Henrik Reuter dahl och Sveriges Järnvägs museum.

**Lennart Lundgren, Bengt Lindberg
Emelie Svensson samt Theresia Nielsen**





En för många känd järnvägsprofil, Ulf Diehl. Foto: Lennart Lundgren.

Dag ett

Lördagen den 18 oktober 2014 samlades som så många gånger förut järnvägshistoriska forskare från hela Sverige, ja även deltagare från både Danmark och U.S.A till forskardagarna på järnvägsmuseum i Gävle.

Nyheter från museet

Efter lite inledande socialt umgänge, några av deltagarna hade för övrigt kommit redan under fredagen för att bedriva egen forskning startade Anna Lindgren direkt med en presentation av nyheter vid museet. För den som inte känner till är Anna chef för kunskapsavdelningen vilket bl.a. innefattar arkiv, bibliotek och den för oss så viktiga forskarservicen.

Huvudpunkten var Trafikverkets sammanslagning från tre museer på fyra orter till ett på tre orter, samt de arbeten och projekt som pågått under 2014 exempelvis steampunk-festivalen och södra stambanan 150 år.

Vidare fick vi information om ett "Transport-science center" vilket är ett projektförslag mellan Gävle kommun och Högskolan i Gävle där då Järnvägsmuseet har en roll ur ett historiskt/forsknings-perspektiv. Kommande års verksamhet blir ju natur-

Anna Lindgren informerade om Järnvägs-museet. Foto: Lennart Lundgren.



Staffan Granath

Järnvägshistoriskt forskarmöte i Gävle 18-19 oktober

ligtvis koncentrerat kring 100-års-jubileumet av järnvägens elektrifierande men även andra dokumentationsarbeten och samarbeten pågår.

Rolf Sten gick sedan igenom de praktiska detaljerna för dagarna och sedan fick mötesdeltagarna kort presentera sig själva, en nog så viktig del då det ju alltid finns nya forskare vid dessa träffar.

Kungliga Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägshistoria



Därefter berättade Jan-Olof Montélius (bilden till vänster) om Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen och dess föregångares verksamhet ur ett historiskt perspektiv som

sträckte sig från vikingatid fram till våra dagar. Det vägnät som vi idag anser som självklart har utvecklats sedan förhistorisk tid genom lokalt byggande men genom statsmaktens utvecklande under tidig medeltid uppstod ett behov av ett mera sammangripande vägnät. Mycket berodde på militära behov av att kunna förflytta sig men även ett administrativt skäl fanns att kunna färdas mellan orterna. Under 1600-talet börjar vi se kartor och annan dokumentation i arkiven och allt detta växte fram till en närmast militär organisation, Väg- och vattenbyggnadskåren. Ett trevligt föredrag ur ett lite annorlunda perspektiv



Lennart Malmsten, Malmsten tog upp fotograferad av en värmekamera. Foto: Lennart Malmsten.

med många uppslag till forskning och sökande av uppgifter.

Vad gör vi med våra samlingar när vi är döda?

Näste föredrags-hållare, Lennart Malmsten tog upp ämne som kanske i förstone kanske kändes lite obehagligt men som

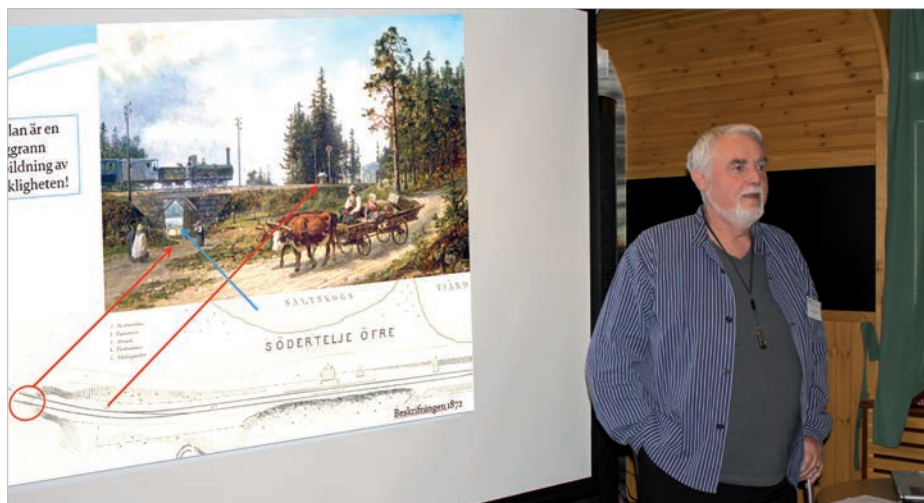
just därför är desto viktigare; vad händer med våra bilder när vi en gång är borta. Och det är en viktig sak för vi vill kanske inte att alla våra fotografier, bildsamlingar och eventuell litteratur bara kasseras av ovetande anhängare!

En summarisk sammanfattning gav för handen att vi kan ha att göra med upp till 45 miljoner bilder bland våra tågfoto-fotografier i landet! Lennart Malmsten upplyste om olika lagringstekniker och metoder att beskriva bilderna, exempelvis som hur det pågående SJVM, s scannings-projektet lägger upp sin materiel. Föredraget ska ses som en uppmaning att vi måste komma igång med diskussioner kring upplägget och fastställande av en gemensam teknik. Några pekpin-nar gavs inte men det gav nog oss alla en tankeställare och vi får hoppas att det blir ett återkommande ämne!

De första stambanorna – Nils Ericsons storverk

Efter en som vanligt välsmakande lunch i restaurangvagnen fortsatte Lars Berggrund

"Fortsatte Lars Berggrund med en redogörelse för sitt gigantiska arbete bakom boken "De första stambanorna- Nils Ericsons storverk". Foto: Lennart Lundgren.





Christer Fredriksson överlämnar, till Sveriges Järnvägmuseum, ett stycke gammal u-räls från en av de äldsta gruvbanorna i Bergslagen, Anna Lindgren tar emot. Foto: Lennart Lundgren.

med en redogörelse för sitt gigantiska arbete bakom boken "De första stambanorna-Nils Ericsons storverk". Och det måste i sanning ha varit ett närmast övermänskligt uppdrag som Nils Ericsson tog på sig i ett land med mycket begränsad erfarenhet av järnvägsbygge och därtill hörande personal. Men på något sätt lyckades han för stambanorna ligger där än idag och lika imponerande är Lars arbete med sin bok! När han berättade hur arbetsgruppen fick fram uppgifter från VoV, kunde få fram Nils Ericssons egna journaler och anteckningar samt ett stort antal samtida tidningsurklipp förstår vi vilket gediget materiel som tagits fram till underlag för boken. Till detta var det viktigt att boken skulle vara färdig och tryckt till Södra

stambanans 150-årsjubileum vilket var den närmaste större händelse som låg i tiden. Deltagarna i forskarmötet erbjöds att få köpa boken till reducerat pris och de flesta utnyttjade tillfället.

"Workshop"

Senare på eftermiddagen blev ämnet "Workshop", ett ämne som är tänkt som en stående punkt på framtida forskarmöten där deltagarna ska kunna ventilerat problem som man kört fast med och behöver hjälp att komma vidare i.

Ulf Diehl uppmanade deltagarna att lägga fram sina problem och inledde själv med problem han hade kring några av Hilding Carlssons postvagnar och bilder på dessa. Lars Olov Karlsson efterlyste listning av slopad materiel såsom eldrivna snöslungor, tidigare hade tidningen "Tåg" sådana uppgifter men idag verkar det som om vagnar mm. bara försvinner? UIC-numreringen av vissa malmvagnar råder det oreda i och det

Ulf Diehl berättar att det på SCB går att hitta historiska järnvägskartor. Foto: Lennart Lundgren.

Problem med information om Hilding Carlssons postvagnar. Nedan en bild från Västervik 1949 med rälsbuss och postvagn vid lokstallet. Foto: Samlingsportalen.se KDAJ00201.

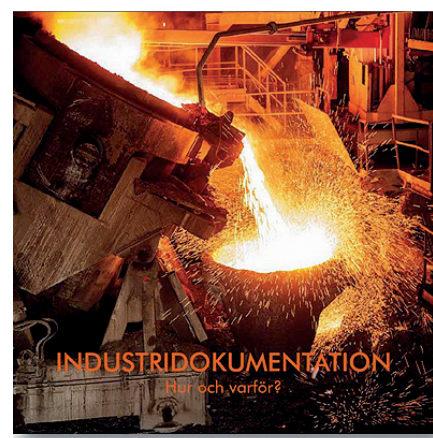


är idag hög tid att bringa ordning i detta innan det är för sent.

Inhyrda vagnar från Deutsche Waggon Anstalt samt Ludwig Lange, totalt omkring ettusen stycken och dess vidare öden om och när de återlämnades belystes.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att denna workshop blev ett hett ämne och hade kunnat hålla på betydligt längre men Anna Lindgren stod på tur att berätta om den nya boken i ämnet industridokumentation.

Industridokumentation



Redan 1982 hade Jernkontoret en konferens där syftet var att ta fram en bok/handlingsplan över hur man skulle tillverkningsmetoderna och dess historia. Några större framsteg ledde inte detta omedelbart till förrän 2007 då en ny konferens om hur man skulle bevara kunskapen om tidigare tekniker och metoder. Det utmynnade i ett pilotprojekt med OVAKO i Hofors, en ort som drabbats hårt på sista tiden och där behovet att lyfta fram positiva saker var stort.

Det konkreta resultatet blev en utställning som gick runt i Gävleborg som levandegjorde Hofors historiska plats i industrialiseringen. Handboken som är ett samarbete mellan Anna Lindgren och Peter DuReitz är tänkt att inspirera de tänkta målgrupperna inom brukshistorisk forskning samt de vinster och effekter som kan uppnås. Boken behandlar handgripligen hur man kan gå till väga genom insamling av kunskap från olika arkiv och, som exempel hembygdsföreningar.

En direkt koppling till järnvägsforskning finns då ju järnvägen var en av förutsättningarna till stålbranschens utveckling så

mycket i boken kommer att vara till stor nytta för oss och är även vägledande i att få till en gemensam metod för resultaten.

"Tåg 527 och jag"



Curt Fredén. Foto: Lennart Lundgren.

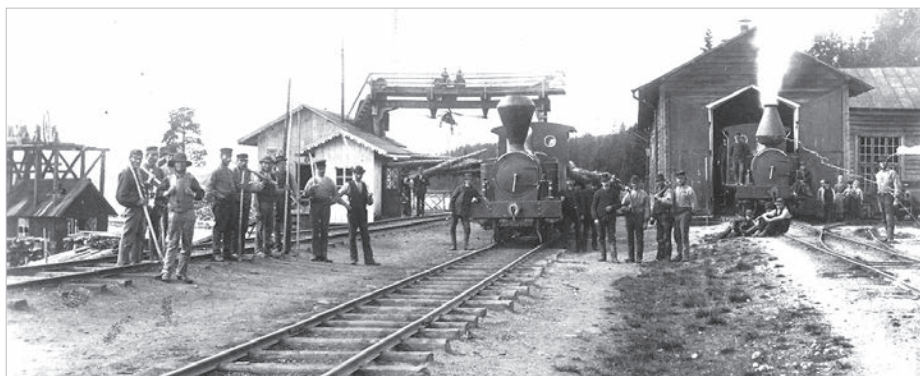
Senare på eftermiddagen kåserade Curt Fredén under ämnet "Tåg 527 och jag" en resa som han gjorde den 10 juni 2014 till Lund och dess små trivialiteter i form av driftstörningar på resan. Även om det skedde relativt nyligen

så är händelsen av historiskt värde då det gav en bild över hur ett trafikföretag hanterar en driftstörning, både ur central ledning såväl som tågpersonalens sätt att tackla resenärerna på plats. I korta drag kan sägas att tåget blev stående en längre stund på grund av att strömvagnen skadats av en nedhängande tråd på kontaktledningen orsakat av ett lekande barn, ett fel orsakat av bristande "barn"-tillsyn! Samtidigt passade Curt på att överlämna några gåvor till Järnvägmusei Vänner i form av några inramade fotografier och tavlor.

Kan man lita på en tidningsartikel?

Kan man lita på en gammal tidningsartikel!? Eller vad var slutet på historien, den frågan ställde sig Göran Engström i sin berättelse om skrotningen av några lokomotiv från Österströms Järnväg (1067mm). När trafiken lades ner skrotades lokomotiven enligt en samtida tidningsartikel genom att man helt enkelt sprängde sönder dem och fraktade skrotet på pråmar till en skrotfirma Blom i Gävle. Men nu verkar det inte stämma för skrotfirman låg i Stockholm!? I vilket fall kom inte allt dit för en av

Okända bilder. Den här bilden gick deltagarna bet på. Gissningsvis visar bilden förberedelser inför elektrifiering av TGOJ. Någon av läsarna som vet? Foto: Samlingsportalen. se KBDE00107.



Kan man lita på en tidningsartikel? Loken i Österström då det fortfarande begav sig. Foto cirka 1900: Samlingsportalen.se KDAF01605.

pråmarna sjönk enligt samma artikel en av pråmarna utanför Brämön, Sundsvall. Och där borde de väll ligga än idag i så fall för några uppgifter om bärgning av lasten eller pråmen stod inte att finna annat än muntliga uppgifter om att en del togs upp under 40-50-talet. Men samma uppgifter gör gällande att detta inte alls skedde vid Brämön utan 180 km söderöver så uppgifterna går minst sagt isär. Slutet av historien skulle i alla fall kunna bli ett gemensamt projekt med Läns museet och dykare att återigen lokalisera haveriplatsen och eventuellt bärga intressant gods. Olycksplatsens exakta läge är inte ännu inte offentliggjort.

Okända bilder

Innan dagen var slut visade Rolf Sten ett antal bilder som inte ännu hade kunnat placeras i tid och rum, dessa kom främst från bildprojektet och avsåg både stationsmiljöer och rullande materiel. Utan att gå in på alla detaljer så kunde alla tioalet bilder placeras av deltagarna med stor precision både vad avsåg motiv som tidsperiod och många intressanta berättelser kunde läggas till bilderna.

Samlingsportalen

Sista punkten innan kvällens samkväm med middag föredrogs av Lennart Lund-

gren om digitaliseringsprojektet som det numera officiellt heter. Under detta år har det blivit mer arkivmateriel dvs. skrifter och dokument och det pågår tills vidare, för även om projektet egentligen skall upphöra sista december 2014 så vill museet ha verksamheten kvar och så ska det vara. Hur det blir med fas 3-insatserna vet ingen idag då några besked i skrivandes stund inte finns om framtiden.

Önskelistan är att Särtryck 77 med alla tillägg ska komma härnäst och att bildprojektet (som är en del av digitaliseringsprojektet) ska ligga "live" för den intresserade. Som tidigare är alla uppgifter känd basfakta som funnits med fotografier etc. och har lagts in enligt den fastställda mallen, inga uppgifter kommer att tas bort utan skall kunna finnas tillgängliga för att visa förändringar i dokumentationen. Och alla välkomnades att komplettera bilderna med sina uppgifter på avsnittet "kompletera bild" –funktionen, stort som smått och dessa läggs sedan in fortlöpande.

Nu bröts för kvällens middag där deltagarna hade möjlighet att diskutera vidare över en bit mat och dryck, och senare under kvällen berättade Christer Fredriksson under sin närmast klassiska punkt "gruvor och järnvägar i Bergslagen" om en lokal fotografiska egna fotografier från Grängesberg under perioden 1940-1960-talet. Dagen hade varit intensiv så de flesta drog sig tillbaks därefter för att kunna vara utvilade till dagen efter.

Dag två

Tidiga svenska lok i engelska arkiv? mm. Och dagen efter började redan kl halv nio med att Ulf Diehl och Lars Olov Karlsson berättade om tidiga svenska lok och dess förekomst i Engelska arkiv. Herrarna hade gjort en resa till England tidigare och berättade om sina upplevelser och resultat. En del uppgifter om enskilda lokomotivs bränslekostnader och rullade kilometer har upptäckts i SCB:s arkiv vilket kan belysa en del insatser under de allra tidigaste åren



och verksamhetens omfattning.

Hur uppstår nya begrepp

Göran Engström fortsatte med en berättelse om hur nya begrepp uppstår och hur bilder från olika platser kan kopplas till varandra. Ursprunget var en bild ur en bok vilket beskrev en plats, Torsmåla, där en fabrik låg vid järnvägen och tillverkade båtar och senare gengasved. Ett annat fotografi från en bangård längs samma järnväg visade en järnvägsvagn lastad med just gengasved och vi kan på goda grunder anta att lasten kommer just från sagda fabrik. En koppling som man kanske inte direkt sätter i samband med varandra men belyser vikten av att bredda sin forskning. Vad gällde ”nya begrepp” fick deltagarna bland annat ta ställning till när ordet ”tågstation” först förekom och hur uttrycket ”särkupertågsvagnar” myntades, ett uttryck som inte förekommer i samtiden där man enbart talade om personvagnar?

Krösatåg och BK-tåg

När förmiddagskaffet var urdrucket tog Ingemar Lundin till orda (bilden till vänster) och berättade levande om sin tid vid Jönköpings Länstrafik och upplägget kring Krösatåget med mera. Ingemar arbetade inledningsvis vid



Tre län i samverkan. Enighet om det mesta utom namnet. Halland ville inte ha "krösen". Tågen fick heta Länstågen 1990-2002. Färgen var blå med tre snedställda färgfält med länssymboler



Kommunförbundet men kom under andra hälften av 1970-talet att mer och mer att syssla med trafikfrågor vilket var passande då Transportrådet bildades 1979. För den tid som nu följde med regionala länstrafikbolag som successivt övertog tåg- och busstrafiken från SJ och dess samarbetsbolag var egentligen inledningen till den fria tågtrafik vi har idag. Han berättade hur Länstrafikbolagen fick medel att rusta upp banor som egentligen redan var på väg att läggas ner och hur en regionalt styrd trafik snabbt kunde anpassa sig till rådande förhållanden. Då dessa även fick möjlighet att direkt styra investeringarna efter behovet kunde under perioden 1985 – 95 53 miljoner kronor avsättas till banupprustning, även om det inte fullt ut kom att fullföljas.

Trävningsboken



SJ:s resgodsvagnar av typerna F1, F4 och F9 blev ingående beskrivna av Thomas Tell (bilden till höger) som kunde presentera dessa med ritningar och de ändringar de fått under sin drifttid.



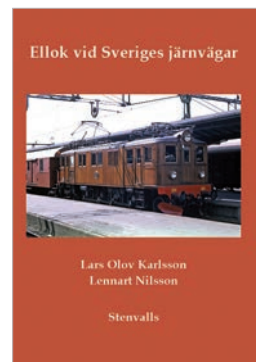
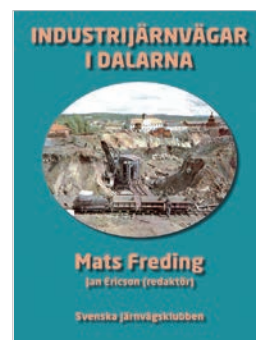
Avrundning

När dagen eller rättare sagt dagarna började lida mot sitt slut reflekterade deltagarna över kommande möten i framtiden och en stor punkt var ju att lokalerna vi använder på Järnvägsmuseet nu börjar bli trånga. Då det dessutom är angeläget att försöka locka fler och kanske gärna lite yngre deltagare

Göran Engström om hur nya begrepp uppstår. Foto: Lennart Lundgren.

under 2015 är behovet att se oss om efter nya möjligheter rätt stor, och en idé som Anna Lindgren framförde var Länsmuseums lokaler som tar upp till 110 personer och dessutom är inom gångavstånd! Det förslaget togs tacksamt emot och bör undersökas museerna emellan.

Även övernattingsmöjligheterna bör ses över för även om de flesta kunde få egen sovkupé av de som valde att utnyttja sovvagnarna kommer kan problem uppstå framöver. Något konkret förslag kunde inte diskuteras så det får bli till kommande arrangemang att lösa.



Avslutningsvis fick vi reda på lite kommande böcker inom vårt intresseområde där Ulf Diehl berättade om Mats Fredings bok ”Industrijärnvägar i Dalarna” och Thomas Tell om sin bok om Trävningsboken även kommer inkludera resgodsvagnar.

Lars Olov Karlsson underrättade församlingen om att den efterlängta boken ”Ellok vid Sveriges Järnvägar” kommer att finnas tillgänglig på Julmarknaden 29 november.



Och med det så tackade Rolf Sten (bilden till vänster) för alla intressanta föredrag och den stora uppslutningen och vi som fått

fröjdas under dessa dagar var inte sena att tacka arrangörerna detsamma för det sedvanligt välarrangerade Forskarmötet hösten 2014!

Och med dessa ord så tackar jag för mig och ser fram emot kommande möte under våren 2015!



Avsändare:
Järnvägsmusei Vänner
Box 407
801 05 GÄVLE

B Förenings-
brev

Porto



betalt

 TRAFIKVERKET



Res i tiden! Järnvägsmuseum 100 år 2015

**23 maj · Födelsedagsfest med ångtåg
12-13 september · Krokodilen kommer**

Boka in i kalendern redan nu!

