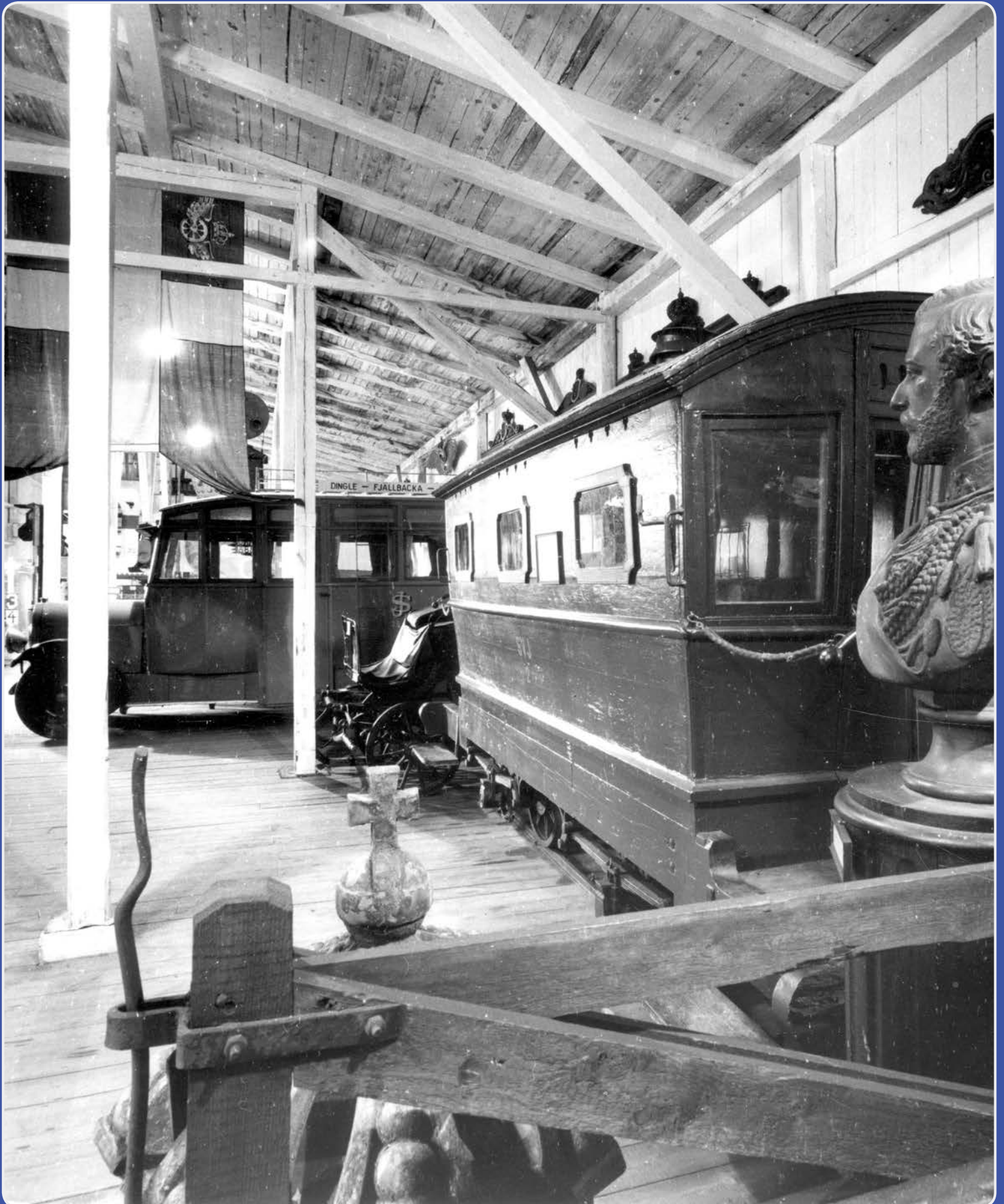


SIDOSPÅR 1/15

Tidning från Järnvägsmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum





Robert Sjöö

Museichefen har ordet

Nu har det levat uti hundra år!

2014 blev ett bra år. Vi blev fler, fick värdefulla tillskott till samlingen samtidigt som fordonsavvecklingen slutfördes, kom i gång med forskning i samverkan med andra, genomförde unika trafikuppdrag och ordnade lyckade arrangemang som gav nytt besöksrekord. För första gången överskreds nivån 60 000. Besökstalet från 2006 med TÅG150 under fyra dagar som stod för mer än hälften är inte riktigt tillförlitligt. Äntligen kunde vi också påbörja nödvändiga investeringsarbeten i våra arbetslokaler för fordonsrestaureringen på Nynäs. Samtidigt drog ombyggnadsarbetena av bangården på Sörby Urfjäll i gång. Smalspåret förlängs, en ny plattform byggs, en vattenhäst installeras och godset tar plats i miljön genom godsmagasinet från Fiskeby utanför Norrköping med ett lastspår. Allt ska vara färdigt till den 23 maj.

Varför just den 23 maj? Jo, det är dagen då museet fyller 100 år, vilket kommer att firas rejält. Alla museets fungerande ånglok från 1800-talet kommer att köras, liksom ytterligare ett antal något yngre systrar och

ett ellok som nästan är jämgammalt med museet. Vi har helt unika möjligheter att genomföra ett sådant arrangemang och då finns inget bättre tillfälle. Allt kan inte bara vara lok och vagnar. Utan människor blir det platt. Allt från tågpersonal, rallare och resenärer från olika tider och klasser till hästskötare, marknadsgäster och cirkusartister kommer att ge liv åt kulturarvet. Hela området kommer att dofta tiden kring förra sekelskiftet. Missa inte det!

Snart kommer årsboken som huvudsakligen tillägnas museets egen historia. Lars Berggrund som tidigare tillhört Banverkets högsta ledning och varit styrelseordförande för museiverksamheten har tagit sig an uppgiften att sammanställa en beskrivning av de hundra åren med dess tillblivelse, utmaningar och utveckling. Det har varit en fantastisk resa att följa Lars enorma och dedikerade arbete och även de eldsjälar som hela tiden har funnits och som kämpat för museets bästa. Det blir den tjockaste årsboken hittills, dessutom i något större format och ny färgsättning som

det är tänkt att fortsätta med. Medlemmar i Järnvägmusei vänner får som vanligt årsboken på plats eller med post. Den kommer att vara färdig till jubileumsdagen i maj. Bara den är värd medlemsavgiften och ett födelsedagsbesök.

Det smärtar mig att alla som borde inte får uppleva 100-årsdagen. Vänföreningens förste ordförande och den stora allvetaren om svensk järnvägshistoria, Erik Sundström, gick bort i början av året efter en tids sjukdom. Det är fler betydelsefulla personer som inte längre finns bland oss. Det känns därför extra bra att kunna lyfta fram några av dem som varit engagerade i museet genom årsboken. Det behöver inte bara vara chefer eller banbrytande personligheter utan även vardagshjältar som i det tysta funnits i verksamheten. Det är en svindlande känsla att se dem som genom de hundra åren förvaltat mycket av det vi fortfarande arbetar med i våra samlingar. Det är ett hedersuppdrag att få vara en länk i den kedjan för vilket jag är mycket tacksam.



Godsmagasinet från Fiskeby återuppstår nu strax norr om Hennans stationshus. Det nya spåret till godsmagasinet, spår 200 (som kommer att skyltas "0 (noll)" efter förebild från Uppsala, är under full byggnad. För att få spåret stabilt har en hel del lera och vattensjuka massor grävts ur. När spår och stoppbock är på plats kommer granitkanten mot plattformen att läggas på plats. Inför jubileet den 23 maj ska allt vara klart.

Foton: Henrik Reuter Dahl



Järnvägmusei Vänner

Erik Sundström har lämnat oss



21 januari avled Erik Sundström av den sjukdom som han burit under ett antal år.

Erik var den person som introducerade järnvägshobbyn för ett bredare forum genom att vinna i den första omgången av 10 000-kronorsfrågan 1957 i ämnet svensk järnvägshistoria.

Han var med och grundade SJK och var även Järnvägmusei vänners förste ordförande samt författare till museets hittills största boksuccé, godsvagnsboken.

Erik var ända till slutet aktiv i Järnvägmusei vänner och planerade att skriva artiklarna om vad som hände vid Sveriges järnvägar för 100 respektive 150 år sedan. Strax före jul mottog vi hans samling av vagnmodeller som står utställda i montern utanför konferensrummet. Tidigare har museet mottagit hans fotonegativsamling. Erik Sundström blev 82 år.

Robert Sjö

Samarbete med Järnvägarnas Museiförening i Linköping Jvgmf

Järnvägmusei Vänner, JvmV, har tecknat ett samarbetsavtal med Jvgmf vilket innebär att deras medlemmar blir anslutna till JvmV på så vis att deras medlemmar får Sidospår, årsboken SPÅR samt fri entré på samma villkor som JvmV medlemmar..

En av anledningarna till samarbetet är att Linköpingsföreningen inte längre har ekonomisk möjlighet att ge ut tidningen Tåg & Spår.

Redaktören för Sidospår har nu en förhoppning att engagerade medlemmar i Jvgmf skriver och skickar artiklar för publicering i Sidospår som därmed kan få ett breddat innehåll. Förhoppningsvis kan samarbetet i framtiden leda till fler möjligheter som är till gagn för båda föreningarna och Sveriges Järnvägmuseum!

Rolf Sten

Ordförande JvmV



Medlemskort 2015 och årsboken SPÅR

För er som har betalat medlemsavgiften kommer årets medlemskort att skickas ut tillsammans med detta nummer av Sidospår.

Årsboken SPÅR kommer att skickas ut tillsammans med Sidospår nummer 2 i början av juni.

23 maj

Järnvägmuseum fyller 100 år!

Är du järnvägmuseivän och vill jobba med biljettförsäljning, åka konduktör på ångtåget och lasta barnvagnar, eller kan tänka dig att hjälpa till med lite diverse av det som kan behövas denna dag.

Vi är alltid lika tacksam för den hjälp vi kan få. Vänner som ställer upp under dagen får matlåda och fika och arbetstiden är generellt kl 09.00 – 16.00.

Hör då av dig till Helena Skärström på tel. 072-2331483 eller e-post: helena.skarstrom@trafikverket.se

JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

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



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

Som medlem i Järnvägmusei vänner får du bland annat föreningens årsbok "SPÅR", medlemstidningen "SIDOSPÅR", rabatt i Sveriges Järnvägmuseums 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 1 - 2015, årgång 12

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

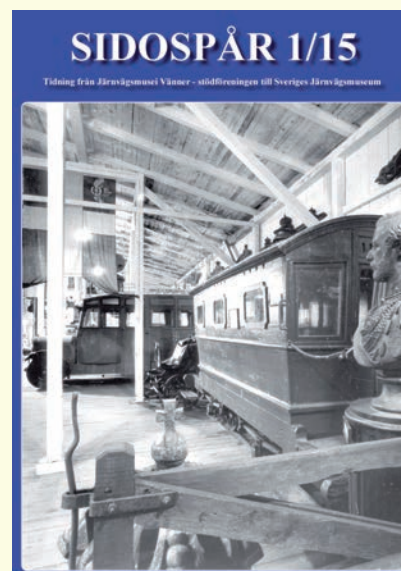
© JvmV 2015 och respektive författare.

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 2 2015 utkommer juni
Presstopp 10 maj



Järnvägmuseum, Entréhallen i Tomtebodan några år innan verksamheten flyttas till Gävle.

Närmast syns Carl XV jaktvagn. Foto Lennart Nilsson 1956.

Robert Herpai Museets bildarkiv

Bilder är spännande, lärorikt och otroligt glädjande att få jobba med.

Många är de bilder och motiv som jag genom åren har hanterat och tittat på. När jag i början av min anställning på museet tittade in i bildarkivet så var det inte någon vacker syn. Museet har stora mängder bilder. Bilderna sågs som ett arbetsmaterial och mycket låg inte i ordning. Jag såg hur bilderna for illa.

För mig som novis, vilket jag på alla vis var i detta avseende var en bild något som visade ett ånglok, en station eller en samling av människor i något sammanhang. Inte mycket mer. Förståelsen bortom och bakom bilden fanns inte. Mycket knapp var även min kunskap om vilken station eller vilket lok det var. Den kunskapen saknades mig, fanns inte, om det inte var skrivet på bilden. För mig var allt järnväg, ingen urskiljning.

Det var en bild på ett ånglok vilket som helst. Snart ökade kunskapen till att det var t ex just ett E-lok med nummer 1189 det visade.

Kunskapen kom alltmer att byggas på om att bilden kommer från ett sammanhang, kanske var det en serie bilder som fanns, varför togs bilden. När kom bilden till museet och vem var givaren. Insikten om att de måste tas om hand och vårdas ökade. Jag såg tidigt hur negativerna inte förvarades på ett adekvat sätt. Att bilderna slets och gick sönder (vikta och hörn gick bort) i den myckna hanteringen.

Sammanhang och uppkomsten till bilden, proveniensens var ett ord jag lärde mig på en fotobevarandekurs på Stockholms stadsmuseum i slutet på 1980-talet. Det gick från klarhet till klarhet att vi måste göra något och det nu! (tänk slutet av 1980-talet)

Men museets samling av bilder var inte uppbyggd på det viset. Var inte hållna samman som gåvor. Allt låg efter motiv och bilderna var som sagt ett arbetsmaterial. Negativerna sorterades efter grupper- stationer, ånglok SJ eller EJ, vagnar SJ eller EJ, banbyggnad osv. Att hålla samman i dess proveniens var aldrig primärt, det var inte samlingen i sig som var viktig utan motivet. Det ska komma ihåg att ursprunget till att det såg ut som det gjorde med uppdelningen på det här viset är att all hantering var manuell. Det gällde att hitta bilder ”snabbt”. I en icke digital värld med

manuell hantering är en uppdelningen likt den här förståelig.

Idag hanteras samlingar med foton och negativ på ett helt annat vis. Den motivstyrda och storleksordnade indelningen som finns i den äldre samlingen används inte i dag. Om inte samlingen som kommer in visar på något sådant system.

Vården om främst negativsamlingarna är kontrollerad. Vart och ett negativ ligger för det mesta i separata förvaringsemballage eller kuvert. Med alla uppgifter om negativet och samlingen skrivna på omslaget/kuvertet.

Det som ännu inte är överflyttat till bättre förvaring är 24x36negativ som ligger i negativblad av pergamyn. Med tiden kommer dessa att bytas ut mot arkivmässiga negativfickor.

Jag beskrev några samlingar i museet i Sidospår 4/2014 och i vilken jag lovade att kommande redovisa våra samlingar för att öka förståelsen för och intresset för desamma. Främst att redovisning måste göras är att samlingarna som ligger ute på Samlingsportalen är omfattande och är svåra att förstå vilka samlingar det rör sig om. Tänk er bara alla dessa bokstavskombinationer, KBDB, KADA, KDEH, KCEC osv Det säger inte mycket. Men jag vet.

Jag har tänkt att skriva mer ingående om samlingarna under KAAA-KADA dvs museets negativsamlingar av glas, storlekarna 9x12 till 18x24. Den största storleken på glasnegativ som vi förfogar över är inte skannade än, museet har en 15-20 negativ i storleken 30x40 som är ur SJ banbyrås brosamling. I Nybergsska samlingen finns 500-600 negativ i storleken 24X30 som inte heller är skannade.

Innan jag går vidare ska jag ge ett exempel på hur museet tänkte vad gäller negativ. Jag tar ett exempel.

Vi har SJ maskinbyrås (Mbr) negativ på vagnar som en av samlingarna. Där finns några hundra negativ från 30-talet till mitten av 50-talet ungefär.

Själva negativsamlingen låg tidigare på en hylla i före detta arkivet under museet när jag började. En hel del hade sorterats in under respektive individ under museets grupp Rullande materiel- vagnar. (nuvarande grupperna KAAA-KADA och KBAA-KBDA (plastnegativ i storleksordningar) Sammantaget rörde det sig om ca hundra negativ, mestadels glasplåtar, men även acetat och- nitratnegativ. De på 50-talet är plastnegativ.

Jag började med att skriva upp de som låg på hyllan i ett excelark och lägga de i syrafria kuvert. Jag tittade igenom fotopärmarna från Mbr och fann att flera

En av statens järnvägars sjukvagnar, operationsavdelning. Samlingsportalen.se KAFM00105



negativ borde finnas och vilka det var. Jag gick igenom museets negativsamling och hittade turligt nog en del. Plockade ut och återställde de till Mbr-samlingen. Nu hade jag fått ihop en större del av samlingen, men ännu saknades nummer. Fanns de kvar på maskinavdelningen?

När Nybergsska samlingen kom till museet 2006 och vi satte igång att skanna detta, väcktes min tanke. Kanske skulle det kunna finnas mbr-negativ här. Se där, det fanns det, till exempel KAFM00105 eller KAFN00007. Se bilden till vänster, nedan.

Jag gjorde som så: De som redan hade hunnit bli skannade skrev jag in i min lista att de fanns i Nybergsska med nummer så och så. De ännu inte skannade lade jag tillbaka i Mbr, dock med en registrering och uppgift i Nybergsska att de har lagts i Mbr-samlingen.

Jag vet också att det finns negativ från SJ Reklamavdelning (Reka) i Nybergsska samlingen. Det må nu så vara. Jag har även här gjort en förteckning över vilka det har gått att identifiera. Förteckningen ligger tillsammans med Rekas negativförteckning. Detta för att det är så viktigt med proveniens. Det ger ökat tyngd och förståelse om man vet när, var och hur något har sin proveniens.

KAAA-KADA

Tidigare lades så gott som alla negativ av glas in i de här grupperna.

KAAA	>9x12
KABA	10x15
KACA	13x18
KADA	18x24

Undantagen är samlingarna av Snell, Tore Westerman och Nils Ahlberg som lades för sig i serien KBIA. Det mesta av Rekas negativ låg också för sig och en del andra samlingar, men, för det allra mesta kom alla samlingar av mindre antal att läggas in här.

Mina företrädare har varit noga med att skriva på fotot eller negativkuvertet från vem eller vilka något kommit. Det kommer i all tid att underlätta sökandet efter proveniens.

Vi kan finna till exempel följande gåvogivare:

- Stockholms stadsmuseum
- SJ 3 distriktet(Malmö)
- 2 distriktet(Göteborg)
- 1 bandistriktet(Stockholm)
- Arkitektkontoret
- Trädgårdsdirektören
- Reklamavdelningen
- Byggnadsbyrå
- Banbyrå
- Elektrotekniska byrå
- med flera

Följande kan identifieras om man kollar nummer-serierna i tabellen till höger:

	nummer	samling	kommentar
KAAA	1-59	SJ banbyrå; brobyggnadsavdelningen	
	60-95		Här är det blandat, från enstaka neg från givare till av museet gjorda reprofotograferingar
	96-199, 259	SJ utställningar (museet)	Negativ i original och repro från utställningsverk-samheten vid SJ och museet i Sverige och utlandet. I museet regi fram till 1936 därefter i egen avdelning (Reka)
	200-263		Blandat med mycket repro. Här finns bl a jvmgrupperna loket och vagnens historia som museet skapade och hade repro ur olika publikationer för att kunna visa den rullande materielens historia.
	264-765		Jvmgruppen stationsbilder. Repro samt negativ i original
KABA	1-15	SJ banbyrå; brobyggnadsavdelningen	
	20-27	SJ Reklamavdelning	
	28-45	Snell	Samlingen i övrigt finns i KBIA
	47-409		Jvmgrupp: Stationsbilder
	410-437	SJ Banbyrå, byggnadsavdelningen	
	438-451	SJ Banbyrå och SJ Organisationsavdelningen	Här i är det lite blandat, kan även vara delar från SJ banbyrå: spåravdelningen
	452-456		Jvmgrupp: elektrifieringsbilder
	457-499		Jvmgrupp: Historik, Enskilda järnvägar och utlandet
	500-560		Jvmgrupp: Invigningar
	561-701	Järnvägmuseet	Bilder från museet, interiörer, föremål, modeller och exteriörer bl a
	702-801		Jvmgrupp: porträtt
	804-808		utbildning, några bilder från SJ utbildning-banavdelningen
	812-821	SJ utställningar(Jvm och Reka)	
	825-1100		Jvmgrupper: Fordonbilder i olika grupper-ånglok, vagnar mm. Troligen finns ett eller några negativ från mbr och eller Reka
	1101-1124		Jvmgrupp: Sjöfart Här finns sannolikt några Rekaneg- bl a
	1125-1171		Jvmgrupper: Signal, växlar mm
KACA	1-30	SJ banbyrå; brobyggnadsavdelningen	
	331-380		Jvmgrupp: stationsbilder. Här kan nämnas bl a bilder från Reka, Persontrafikbyrå och SJ arbetsexpedition i Göteborg
	381- 413		Jvmgrupp: Banbyggnad, historik

	414-446		Jvmgrupp: Elektrifiering
	448-493		Jvmgrupp historik-fordon
	458-493		Jvmgrupp: Invigningar, högtid, fester
	494-501	SJ JVM	
	502-615		Jvmgrupp: Porträtt
	616-765		Jvmgrupp: fordon
	766-820		Jvmgrupp: signaler, växlar och säkerhet
	824-861		Jvmgrupp: Sjöfart
	876-935	SJ utställningar(museet och Reka)	
KADA	82-101		jvmgrupp:Historik
	102-130		Jvmgrupp: buss
	131-697		Jvmgrupp: stationsbilder.
	706-966	SJ banbyrå; brobyggnadsavdelningen	
	982-1004	SJ JVM	

I föregående tabell kan en viss systematik ses i grupperingen inom respektive grupp och hur de kommer igen i nästa.

Begreppet Jvmgrupp syftar på den uppdelning av motiv som museet skapade och hade.

Jag har tagit två exempel som intresserade mig och som jag bestämde mig för att kolla närmare på om jag kunde följa, när kom de in till museet och eventuella brev härom.

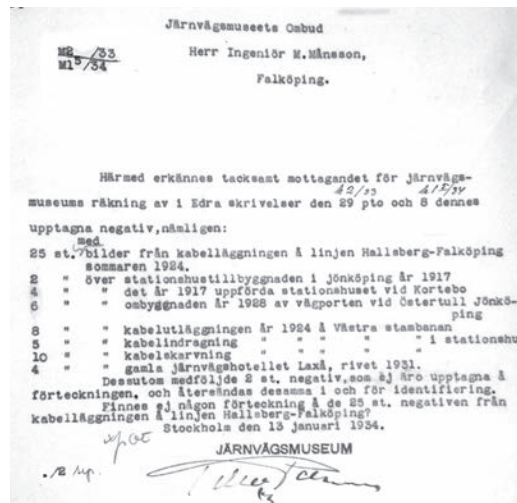
- Stockholm stadsmuseum 1939
- SJ byggnadsbyrå (banbyrå) 1938

Olyckligtvis finns inget brev och inte heller något diarienummer på någon av dessa vilket förvånar mig så jag gick vidare för att kolla museets diariekort under 1930-talet för att se på gåvor-fotografier.

Jag hittade följande av intresse:

Ett brev från 1938 i från Nordisk rotorgravyr till SJ sa att det fanns i deras arkiv 4 st plåtar i K Wallbergs arkiv visandes återinvigningen av Stockholm centralstation 1927. Man håller på att gallra i arkivet stod det och var man intresserade av att förvara dessa plåtar så kunde man komma till deras kontor. Museet tog kontakt och köpte fem plåtar á 2 kr styck, se KABA 00540-00544 (ett av dessa i foto)

Ett annat exempel var ett brev från ett av museets ombud ute i landet, ingenjör M Månsson i Falköping som 1933 sände in till museet följande:



Jag tänkte att jag kollar om de finns kvar och samlade. Jag visste nog redan innan att det senare inte var fallet.

Det blir ett detektivarbete men snart visar sig följande:

- KABA 01160-01165
- KACA 00180-00183 Kortebo station
- 00435-00436
- 00813-00822
- KADA 00060-00064
- 00338-00340 Laxå gamla hotell, rivet 1931
- 00785-00789 Ombyggnad av bro vid Östertull i Jönköping

Glädjande nog att dessa i alla fall visade sig finnas kvar.

Var fanns då resterande? Det saknas bilder från kabelläggningen sträckan Hallsberg-Falköping sommaren 1924 på Västra stambanan och stationshustillbyggnaden i Jönköping till exempel. Och en bild på Laxå gamla hotell. de andra fanns ju. Laxå skulle få sin lösning direkt. Nämligen i sökning på Laxå får man upp bl a dessa tre då, KADA 00338-00340 och en till bild på hotellet.

KAGF 00472. Det är ur Nybergs samlingen. Vid något av sina besök på museet har väl detta varit intressant och Stig har helt ok, med museets goda minne, fått med sig detta, museet hade ju tre kvar. Se bilden till höger.

Ett exempel på hur samlingarna delats upp inom olika grupper på museet och som nu tack vare Samlingsportalen kan återfinnas i dess ursprung, och inte minst tack vare noggrann påskrift varifrån ett neg har kommit.

Ett annat exempel var gåvan från Notviken 1933. 6 stycken negativ visandes Bodens numera (1933) nedlagda huvudverkstad. Här visade det sig att alla fanns kvar, under Boden och har fått numren efter varandra under KBAA- 00925-00930. Här var det naturligt att det som var om en plats kom att läggas under samma ställe. Hade det nu funnits en bild i den här gåvan från en annan plats så skulle den ligga där under. Men nu vara alla om gamla huvudverkstaden i Boden och därmed inga problem.

Detta så långt om några av de kryptiska koderna och dess ingående samlingar. Det blev en liten förklaring av tidigare vård, synsätt och hantering av järnvägmuseets bildsamling. Kunde vara på sin plats tycker jag.

Sidospår rättar!

I förra numret lyckades redaktören förväxla fotografernas namn.

Följande galler.

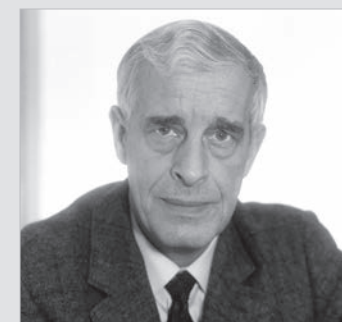
Överst: John Hylteskog

Nederst: Seved Wahlter



Fotograf John Hylteskog

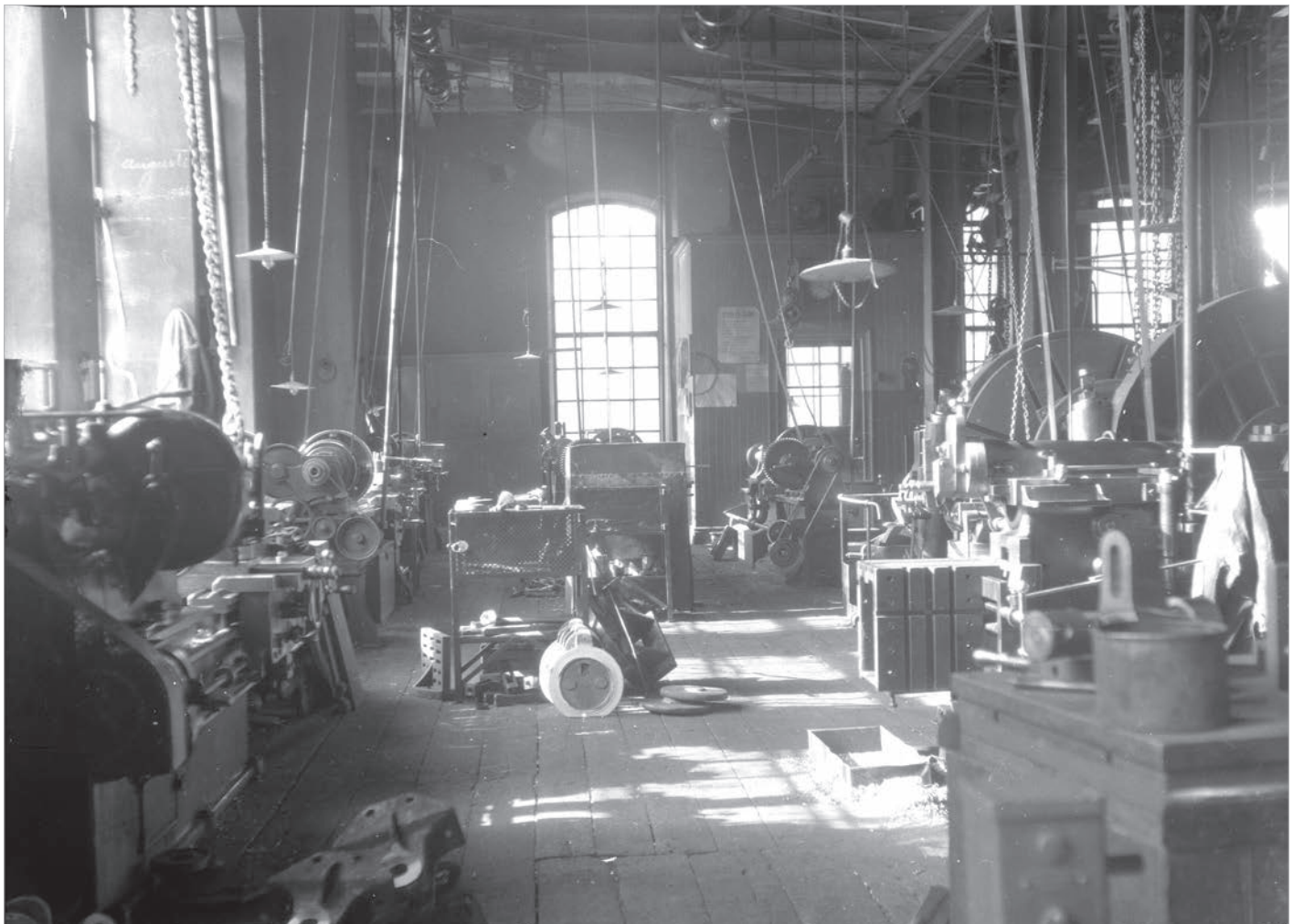
Fotograf: Seved Wahlter





Gamla Järnvägshotellet i Laxå. Rivet 1931. Foto: Samlingsportalen.se KAGF00472.

Huvudverkstaden i Boden. Remdrivna verktyg, svarvar med mera. Svarv för järnvägshjul skymtar till höger. Här var det lätt att bli av med både fingrar och armar. Inte den skyddsmiljö som vi är vana vid idag. Foto: Samlingsportalen.se KBAA00925.





Gunnar Jonsson

Elektriska växelloket SJ Ud 854

På Järnvägsmuséidagen i September 2014 kunde den uppmärksamme konstatera att det plötsligt uppenbarat sig ett elektriskt växellok som bara stod där på sidan med uppfälld strömvtagare och emellanåt gav ifrån sig det trygga dunkande ljud som bara en huvudkompressor av typ JBK5 kan åstadkomma. Här får vi veta hur det kom sig.

Ud 854 levererades till SJ 1955 som en av de 25 loken i en serie växellok som kan sägas vara en moderniserad och uppgraderad efterkrigsversion av 1930-talets Ub lok. 854 har under hela sin aktiva tjänstgöringsperiod förmodligen vandrat runt på stationeringsorter i södra Sverige och kan därför sägas vara i ett slags "originalskick" jämfört med sina syskon som hamnade på malmбанan och där modifierades med förlängd buffertbalk och centralkoppel av SA3- typ.

Loket försågs dock vid någon tidpunkt med den äldre radiostyrningsutrustningen av 1960-talstyp och därtill hörande anpassning av bromssystemet.

I början av 1990-talet skedde stora omvälvningar inom dåvarande SJ maskinavdelning bl.a när det handlade om dragfordonsflottans utseende och sammansättning. "– ALLA BRUNLOK SKA BORT!" Så hette det då man i Juni 1991 bestämde att

linjeloken av typerna Da, Dm, Hg och Ma skulle slopas. Nu försvann alla lok inte över en (Juni)natt som ledningen kanske hade hoppats och på växlingen runt om i Sverige fortsatte koppelstångsloken att rulla. Vid denna tidpunkt är Ud 854 stationerad i Nässjö.

I den här vevan moderniseras också ett större antal Ub och Ud lok.

De får en omfattande ombyggnad med modern radiostyrningsutrustning och får nya littera. Ub2 loket som sedan kom att kallas Ue börjar levereras kring årsskiftet 1987-88. De 16 Ud lok som tas in för ombyggnad levereras ut under 1990-91 och hade då fått litterat Uf.

Ud 854 är ingen av dem.

Loket tycks vara kvar i Nässjö men drab-

Bilden Ovan.

I väntan på skrotning eller bättre tider? En mängd fordon uppställda utanför UGJ-stallet. Ud 854 är ännu bara ett i raden av avställda fordon i varierande skick. Foto: 2009-03-15 Gunnar Jonsson.

bas under nåt av 1990- talets första år av överslag i banmotorn. "Jordfel rotorkrets" som det kortfattat står att läsa i repbokens sista inskrivning.

Efter avställning slopas loket officiellt 1994 och överförs till Järnvägsmuseum i Gävle.

I Gävle ställs Ud 854 upp utanför UGJ-stallet tillsammans med en annan Ud (en med förlängda buffertbalkar som slank med från Motala Verkstad enligt hörsägen), numret



Stora tvättdagen, Gunnar går loss på moss, sand och kolpulverrester. Foto: 2013-09-09 Patric Hjelm.



Ud 854 i färd med att växla ihop årgångståget innan avgång mot Stockholm järnvägsmuséidagen 2014. Foto: 2014-09-20 Gunnar Jonsson.

har jag tyvärr glömt i skrivande stund. Efter några år låter Järnvägsmuseum hugga upp den andra Ud:n och kvar ensam blir 854. Nu händer inget förrän året efter den stora klang och jubelföreställningen som gick under namnet Tåg 150.

Sommaren 2007 får en trio bestående av Patric Hjelm, Tim Svensson och Gunnar Jonsson för sig att försöka skapa en bild av i vilket skick 854 befinner sig. Ingen vet nånting och vi är väldigt nyfikna.

Loket har under det att det stod avställt i Nässjö tjänstgjort som reservdelsförråd. Bl.a fattas fram och back omkopplaren, kontaktorer och en radda andra löstagbara bra att ha grejor. Ena hyttfotsteget är bortkört, bromsrörelsen delvis demonterad och så vidare.

Dock konstateras att det är tjocka hjulringar och bra hjulmåt samt att banmotorns isolationsvärde är mycket bra trots att det har varit rejält överslag i kollektorn och att samtliga borstbryggor är att betrakta som skrot.

Vi hade i detta skede skapat oss en första bild av fordonets status för att eventuellt kunna gå vidare.

Det fanns hopp!

"Tilltaget" faller dock inte alls i god jord. Fordonsägaren pekar med hela handen och "projektet" förpassas bryskt till frysboxen. Här drar nu efter en tid så sakterliga under-teknad igång operation övertalning. Inom ramen för styrelsearbetet i Järnvägsmuseum Vänner görs ihärdiga försök att förmå fordonsägaren (dvs. Chefen Järnvägs-museum) att förstå det enastående för-träffliga i att ha tillgång till ett fungerande elektriskt växellok!

Nu hör det till historien att det vid den tid-

punkten redan fanns ett påbörjat projekt med ett elektrisk växellok vid Järnvägsmuseum. Det loket var (och är) dock i det närmaste helt fragmentiserat och som sagt en helt annan historia, som vi förhoppningsvis gärna vill få skäl att återkomma till.

Detta var så klart orsaken till den avvaktande hållningen från ansvarigt håll. Lobbyarbetet för Ud 854 fortskrider och runt 2011- 2012 "lossnar" det.

Ett stallrum i UGJ-stallet har upplåtits för Järnvägsmuseum Vänner kvällsverksamhet och där kan vi nu få in Ud 854 på hösten 2012. Loket står över grav och vi kan börja arbeta på riktigt då vi nu har fordonsägarens välsignelse att gå vidare.

Nu drar det hela igång på allvar, saknade komponenter ska inventeras och letas fram ur förråd. All elutrustning skall gås igenom, rörliga delar ska smörjas och elektriska kontaktytor putsas rena från drygt 20 års ärg och oxider.

Löpverk och koppelstänger ska ha sin beskärda del av omvårdnaden, precis som bromssystemet.

Traktionsmotorn får en ny uppsättning borstbryggor men först efter att kollektorn varligt slipats så slät som möjligt och samtliga lameller rensats en och en...

Loket tvättades grundligt ren från mossa och gammal blästersand i samband med arbetsveckan vid muséidagen 2013.

Men där gör vi halt när det gäller puts. Idéer om att lämna loket i det skick det var exakt då det togs ur tjänst har börjat spira och dessa godkändes också av fordonsägaren. (Kan vara kul om man vill skapa kontraster mot tex. Ett Ub 163 som i sådana fall skulle iordningställas i ett nära nog originalskick.) Under vinter och vår 2013- 2014 inten-



Kontroll av återledningsdon. Gunnar förevisar här den något mindre glamrösa sidan av arbete med äldre lok. Strax innan förevigandet av arbetsmomentet har såklart nån kladdig "gucka" ramlat ner i huvudet! Foto: 2014-04-26. Patric Hjelm.

sifieras arbetena och det arrangeras ett antal arbetshelger, detta parallellt med de arbeten som bedrivs på vardagskvällar inom ramen för Järnvägsmuseum Vänner onsdagskvällsaktivitet.

I slutet av april 2014 var arbetena så långt gångna att loket kunde provas med provspänning. Det dröjde dock ända till hösten och veckan innan muséidagen innan vi fick möjlighet till detta.

Provspänning om någon undrar är alltså i detta fall 220V, 16 2/3Hz spänning som möjliggör provning av lokets alla elektriska funktioner (hjälpmaskiner etc.) förutom banmotorerna. Detta utan att huvudtransformatorns primärsida ansluts till kontaktledningens 16 kV.

En provspänningstransformator hade under året installerats på museibangården invid Hennans stationshus.

Järnvägsmuséidagen 2014 närmar sig



Strömavtagare upp, huvudbrytare till!
För första gången på drygt 20 år är loket spänningsatt och betar sig precis som det ska. Det tycks dock vara nåt galet med linjevoltmetern av Patrics skeptiska uppsyn att döma. Foto 2014-09-17 Gunnar Jonsson.

och under veckan innan forceras arbetena till det yttersta då ytterligare arbeten som släpat efter utom vår kontroll nu plötsligen tillkom. Trots detta som kostade ett dygns försening i den nära nog minutplanerade arbetsplanen kunde loket provas med provspänning, elfel och fenomen som uppenbarade sig felsökas och avhjälpas. Sent på onsdagskvällen 17/9 kunde så strömavtagaren höjas mot den spänningsatta kontaktledningen, huvudbrytaren lyftas i och Ud 854 rulla för egen maskin för första gången på över 20 år. Hela torsdagen ägnades åt att klara undan de tidigare nämnda hastigt påkomna arbetena vilka var klara nån gång sent på kvällen. Vi kunde då alla pusta ut eftersom vi ju hade tågläge beställt för provtur Gävle-Ockelbo-Gävle på förmiddagen nästföljande dag... På fredagen 19/9 drog vi så iväg mot Ockelbo med ett litet tåg bestående av Ud 854, två boggivagnar för bromsens skull och Da 888 som hjälploksreserv i svansen. Provturen började bra men mellan Åbyggeby och Brännsågen fick vi ett återfall av det berömda överslaget i banmotorn. Vi vände i Oslättfors och for hem för att



Glada miner och fikapaus efter första provningspasset. Från vänster: Lasse Eriksson, Martin Långström (som pysslar om D 101), Patric Hjelm, Fredrik Bergman, T Svensson samt Zack, tjänstgörande sällskapshund. Foto:2014-09-17 Gunnar Jonsson.

syna in banmotorn i lugn och ro. Nu visade det sig att det inte var så hälsosamt att i innevarande skick köra i 60 km/t på högsta körläget(det är ju det en provkörning är till för att utröna). Banmotorns kollektor har en orundhet som gör att vid de högre hastighetsregistren tenderar motorkolen att studsas ut och sväva fritt från kollektorn varvid motorströmmen tar alternativa vägar. Åter i Gävle provades loket under lugnare former och i för järnvägmuseala sammanhang mer normala hastigheter. Ud 854 sattes i tjänst på muséidagen 20/9 och kom oplanerat ganska omgående att användas i skarpa jobb hela dagen. Bl.a för att slå ur felvagnar, fara fram och tillbaka till personbangården på Gävle södra och att slutligen plocka ihop årgångståget inför

avgången mot Stockholm. Loket fungerade klanderfritt hela dagen trots överslaget under fredagens provtur. Avslutningsvis kan konstateras att några mindre kompletterande arbeten återstår (förutom banmotorns kollektor som bör svarvas framöver) innan loket är helt färdigt. Ud 854 är dock i skrivande stund fullt körbar. Detta till stor glädje (måste medges!) för dom som inom ramen för Järnvägmuséi Vänners "Elektroloksdivision" under alla år jobbat praktiskt med lokets iordningställande. De skyldigas skara har i huvudsak utgjorts av T Svensson, Patric Hjelm, Fredrik Bergman, Lasse Eriksson, Janne Hedlöf och Gunnar Jonsson.



Årgångstågets ankomst. Visserligen är det maffigt med F 1200 i lokkoppling men en Ud under spänning är just denna dag mer unikt. Foto: 2014-09-20. Gunnar Jonsson.





Henri Ollikkala En händelserik utbildningsresa på 1970 talet

Under praktikdelen på min lokförarutbildning i SJ regi, kurskod H16, minns jag en händelse då vi på väg från Mora till Borlänge med ett godståg fick spänningslös kontaktledning.

Men för att ta det hela från början så startade vi dagen med att koppla DU 2 loken 563 respektive 353 till persontåget från Borlänge till Mora. Efter bromsprov samt diverse förberedelser kopplades tågvarmen på. Därmed var vi klara för avgång ut på den så kallade, tam-sträckan, Borlänge - Mora. Fjärrblockering saknades på sträckan. Då begagnades driftformen tåganmälan.

Lokbesättningen inför denna resa bestod av handledaren Kennet Persson, lokförareleverna Bengt Aronsson samt undertecknad samtliga med stationeringsort Borlänge. Under utbildningstiden var vi anställda som järnvägsexpeditörer.

Resan till Mora med persontåget gick utan missöden och med multipelkopplade lok var det ingen konst att hålla tidtabellen. Väl framme vid ändstationen kopplades loken isär DU2 563 skulle dra godståget mot Borlänge.

När vagnupptagaren lämnat lappen med tåguppgifterna till oss beräknades bromstalet. Denna uppgift bestämmer bland annat tågets största tillåtna hastighet (Sth).

Allt gick normalt tills vi hade passerat Gagnef station då sjönk linjespänningen från normala 16000 V till 11000 volt. Visserligen kan man köra Du-loket på denna spänning och till och med ännu lägre detta till skillnad från de tyristorstyrda RC-loken som lägger av vid ca 11500 V.

Strax innan avgång från Borlänge. Foto: 1979 Henri Ollikkala.

Jag minns inte exakt var vi tappade linjespänningen helt men det bör ha varit någonstans mellan Gagnef och Djurås vi hade i vart fall riksväg 70 parallellt med spåret.

Av säkerhetsskäl aktiveras nödbromsen 7 sekunder efter att kontaktledningen blivit spänningslös om man dessförinnan inte lägger körkontrollern i läge "0".

Då kan man rulla till en lämplig plats för att stanna tåget.

Detta förfarande var väl inte helt enligt regelboken men på detta sätt kan man få hela proceduren att bli något mer kontrollerad.

Det kan i sammanhanget nämnas att man på senare loktyper, exempelvis Da-loket, har en knapp märkt " Tidbromsventil". Med denna funktion kan man fördröja tiden mellan spänningslös kontaktledning till

Fortsättning på sidan 13



Avgång med godståget från Mora mot Borlänge. Signalen säger "Kör 40".

Godståget med Du 563 strömlöst vid kilometer 86+547. Foton: 1979 Henri Ollikkala.





Ulf Diehl

Robert och William Hawthorn, Newcastle

R & W Hawthorn, Newcastle, ett mycket gammalt engelsk företag i Newcastle, grundat 1817 för att bygga ångmaskiner och ångbåtar. Efter att närvarat vid tävlingarna i Rainhill 1825 beslöt man sig för att starta loktillverkning 1831 och denna pågick fram till 1937, då företaget köptes av Robert Stephenson Ltd och tillsammans bildades R. Stephenson & Hawthorn Ltd, som fortsatte bygga lok in till våra dagar. Men huvudprodukten blev båtar, i synnerhet till engelska flottan.

Inte så många lok letade sig till Sverige, men där finns några intressanta och omdiskuterade leveranser.

En minnesskrift "Power on Land & Sea" av J.F. Clarke gavs ut omkring 1980 och innehöll bl.a. en förteckning över levererade lok med många nummer oanvända. Det sistnämnda berodde inte på ofullständigt underlag, utan att företaget var ett av de få som lade all sin produktion i samma nummerserie; ångloken fick alltså samsas med ångbåtar, fabriksmaskiner mm. Engelska forskare har dock anmärkt att denna förteckning upprättades på 1880-talet av en tjänsteman och kunde vara osäker.

En tillverkningslista förvaras dock vid Tyne & Wear Archives i Newcastle och har studerats. Mitt intryck är dock att den är skriven med olika handstilar och bläck

Båda Qr-loken vid SJ sattes in i byggnadstågen på linjen Frövi-Krylbo 1899. Foto: Samlingsportalen.se KBIA01417

och alltså inte skriven i ett och samma sammanhang.

KHJ-loken

Den första leveransen till Sverige omfattade tillverkningsnummer 873-874 år 1853 och skulle vara en 2-4-0T med 5'9" drivhjul samt cylindrar 14"x18". (dvs 1753 mm respektive 356x457 mm). Som mottagare står bara "Sweden". En brevförfrågan för flera år sedan till arkivet gav till svar att beställaren var G Burges. Vilket var mycket intressant då entreprenören för Köping-Hults Järnväg var just George Burges. Han skulle enligt kontraktet även förse järnvägen med trafiklok. Loken byggdes 1853 och är alltså bara tillverkade några månader senare än Förstlingen.

Vi vet också att det första loket färdigställdes så sent, att sjöfarten på Göteborg

Bilden ovan.

Forsbackaverken någon gång runt 1920. Foto: Samlingsportalen KAFR00725.

hunnit stängas för vintern och sålunda kunde loket sändas till Göteborg först efter islossningen 1854 och då ställas upp på Alexander Keillers maskingård. Det är märkligt att tänka sig att en av Sveriges största hamnar var stängd 3-4 månader varje år, men så var det på den tiden. Att loket sändes till Göteborg kan ha berott på en önskan att undvika Öresundstullen. Vi vet även att KHJ:s verkställande direktör Wörn skriver ett brev om att utrusta en pråm för transporten vidare mot Stockholm på Göta kanal.

Sedan utbryter ett storbråk, när entreprenören Burges avskedas på grund





Delförstoring av bilden på vänster sida. Före detta SJ Qr 282 köpt av Forsbackaverken 1899.

av inaktivitet (han hade t.ex. aldrig visat sig vid banbygget i egen person) och en åtföljande rättslig tvist om loket. Och vi vet f.n. inte om och i så fall när det andra loket kom till Sverige. Det finns inget tillägg i leveranslistan, som visar att loket levererats någon annanstans (se vidare om HMMJ).

När vi granskar den handskrivna listan i Tyne & Wear-arkivet så framgår att loken beställdes den 3 oktober 1853. Men nu framgår att loken ingalunda är tanklok, utan persontågslok typ 1A1 med tender med samma dimensioner som ovan med tillägg av löphjulen dimension 3'6» (1067 mm). Inte oväntat med tanke på kommande tjänst som trafiklok, men det stör kraftigt tidigare teorier om att ett av dessa lok var det "som gick nedkopplat med bara en drivaxel istället för båda hjulen kopplade" vilket beskrivs i dokumentationen om KHJ. Storleksmässigt stämmer loken väl överens med de lok som senare levererades från Fairbairn, vilket kan ge utrymme för förväxlingar och sammanblandning.

HMMJ-loken

Nästa kända leverans till Sverige omfattar två lok till Hallsberg-Motala-Mjölby järnväg (HMMJ). Loken övertogs 1879 av SJ som R/Qr 281, 282. De var 1B sidotankslok med utvändiga cylindrar. Vi angav dem i "Normalspåriga ånglok vid Statens Järnvägar" (SJK 1973) med tillverkningsnummer 1586-1587/1873 och samma tillverkningsnummer återfinns i andra källor. Tillverkningsnummer 1586 kunde bekräftas från flera källor, bl.a. hade pannan till Qr 282 detta tillverkningsnummer enligt Ångpanneföreningen, när det kom till Forsbackaverken 1899. Sannolikt har man bara gissat när man antog att det andra loket hade efterföljan-

de tillverkningsnummer 1587. En panna med tillverkningsnummer 1543 finns även omnämnt i SJ-arkivet, vilket förbryllar. Newcastlearkivet ger besked att 1586 beställdes 14 maj 1873 av agenten Borries Craig & Co. Loken var lika med tidigare beställda till Royal Sardinian Railways. Borries Craig var även agenter för beställningen av HMMJ 3-4 och HHJ 5-6, samtliga från den andra Newcastletillverkaren Black Hawthorn.

Åter till R&W Hawthorne. Tillverkningsnummer 1587-1588 levererades inte till Sverige. Då söktes på tillverkningsnummer 1543.

Tillverkningsnummer 1541-1544 beställdes 5 januari 1871 till Royal Sardinian Railway (som då byggdes av en engelsk entreprenör). För tillverkningsnummer 1543 finns en blyertsanteckning "sold to Hallsberg-Motala Railway, Norway" !!

Sålunda kan vi nog korrigera våra listor
HMMJ 1 RWH 1543/1872 SJ R 281
HMMJ 2 RWH 1586/1873 SJ R 282

Som avslutning kan nämnas att Fairlieloken till Nässjö-Oskarshamns Järnväg med tillverkningsnummer 1636-1639/1874 beställdes av Fairlie Engine Co. Det var tydligen så att beställningar av Fairlielok skedde via Fairlie Engine Co, som sedan lade ut beställningen hos olika underleverantörer. Ungefär samma system som företaget Decauville senare kom att tillämpa. Beställningen av t.ex. det norska Fairlieloket (tillverkningsnummer 1697) av samma typ som de svenska, men för 1067 mm spårvidd, skedde naturligtvis också via Fairlie Engine Co. 🚂



Artikelförfattaren Henri Ollikkala.



Handledare Kennet Persson Foto: Henri Ollikkala.

nödbroms. Här låg säkerheten i att knappen är fjäderbelastad och därmed kräver en aktiv insats från föraren.

Nu hade vi möjlighet att stanna vid ett ställe där tåget inte blockerade några vägskorsningar vid telefonposten märkt Km 86+547.



Lokförareleverna Bengt Aronsson och Henri Ollikkala. Foto genom Henri Ollikkala

På den tiden fick man ta en telefonapparat från loket och ansluta den till ett uttag som fanns i en låst apparatdosa därefter kom man i kontakt med omvärlden.

Tåget blev stående nästan en timme! Det är en mycket lång tid om man betänker att vi inte kunde koka kaffe då kokplattan givetvis inte heller fungerade på grund av strömbavbrottet.

Den så kallade tågförsevningsmackan fick intagas utan kaffe.

Men så till slut kunde vi rulla in på godsbangården i Borlänge ytterligare en erfarenhet rikare. 🚂

Inför Järnvägmuseets 100-årsfirande

Sen den 26 januari 2015 pågår febril aktivitet i magasinet på Ny-näs i Gävle. Vagnar och lok ska göras fina inför 100 års jubileet.

Järnvägmusei Väners Digitaliseringsprojekt fick under vintern ett spännande uppdrag. Inför det stora 100-årsfirandet av museet behövde Sveriges Järnvägmuseums 1800-tals vagnar rengöras och dokumenteras.

7 st deltagare anmälde sig till detta uppdrag. Arbetet görs i samarbete med Järnvägmuseets samlingsavdelning.

Till varje vagn skrivs en instruktion av Emelie Svensson, Kristin Thorrud, Katarina Sandberg samt Lennart Lundgren.

Arbetet har till syfte att förbereda vagnarna inför placering i utställning samt för den trafik som ska ske under jubileet.

Många av de vagnar som nu får en uppfräschning är i stort behov av städning och översyn. Därför innebär detta arbete stor förståelse för vagnar och loks värde och ålder.

Rengöringen måste därför utföras med försiktighet med tanke på att patinan måste bevaras.

Utvändigt rengörs vagnarna med mjuka borstar, på chassi. Mjuka trasor används för underreden och fönstren rengörs försiktigt i tre steg, både ut och invändigt.

För rengöring av inredning används speciella städredskap, handskar och skoskydd är obligatoriska.

Under arbetets gång fotograferas och dokumenteras alla skador. Lösa föremål dateras och arkiveras. Alla i arbetsgruppen har fått nya erfarenheter och ett större intresse för dessa fina museiföremål.

På bilden ovan till höger: Kerstin Olsson, Liselott Ljungkvist, Sofie Gustafsson, Hans Andersson, Per Andersson, Emelie Svensson samt



Lennart Lundgren. Deltog även i projektet men inte med på bild; Tommy Öhman samt Anders Udén.

Text av: Lennart Lundgren och arbetsgruppen.

Interiör från postavdelningen i post- och personvagnen Statens Järnvägar, SJDC1a 862.

Foto: Lennart Lundgren.



Järnvägarnas Museiförening i Linköping

Grundad 1961 av Bengt E Unvér Järnvägarnas Museiförening (Jvgmf) är en ideell förening som verkar för insamling och bevarande av järnvägsarkivalier samt forskning och förmedling av järnvägshistoria i allmänhet och från Östergötland i synnerhet. Föreningen är stödförening för Östergötlands Järnvägmuseum beläget i Valla Gård, en del av Friluftsmuseet Gamla Linköping. Jvgmf

medverkar därvid i vård och presentation av materiel som deponerats av Sveriges Järnvägmuseum i Gävle.

Besöksadress: Valla Gård, Gamla Linköping.
Öppettider för museet: Midsommar till mitten på augusti dagligen kl 12-16. I övrigt se jvgmf.se eller kontakta Infomagasin, Gamla Linköping tel. 013-121110. Fri entré.

Postadress: Östergötlands Järnvägmuseum, Valla Gård, 583 30 Linköping.

Hemsida: jvgmf.se,
E-postadress: info@jvgmf.se

Medlemsavgift: Dubbelansluten till JvmV: 300 kr, familjemedlem 50 kr, medlem i utlandet: 400 kr.

Endast medlem i Jvgmf: 60 kr (erhåller ej Sidospår, Spår eller JvmV:s förmåner).

Plusgiro: 582571-6.

Informationsblad: Ångstöten, ett enkelt A4 med föreningsinformation som distribueras med Sidospår eller separat till icke dubbelanslutna medlemmar.

Ordförande: Lars Linde,

E-post: ordf@jvgmf.se, tel.: 0706-717595.

Lars Linde

Järnvägarnas Museiförening Linköping



Från och med 2015 har Järnvägarnas Museiförening Linköping (Jvgmf) och Järnvägmusei Vänner (JvmV) startat ett samarbete som innebär att Jvgmf:s medlemmar kan dubbelansluta sig till båda föreningarna. Vi tycker därför att det är på sin plats med en liten presentation av Jvgmf.

Östergötland har som bekant haft ett omfattande 891-nät där man kunde färdas på smalspår från Örebro till Norrköping via Pålsholm, Finspång och Kimstad (NÖJ), från Norrköping till Valdemarsvik och Arkösund (VB), från Kimstad via Nørsholm, Åtvidaberg, Västervik till Hultsfred (NVHJ) och från Ringstorp till Linköping och vidare ut på slätten till Motala, Vadstena, Ödeshög, Skänninge, Väderstad och Borensberg (MÖJ).

I början på 1960-talet stod det klart att smalspårnätet i Östergötland skulle läggas ner och då förstod Bengt E Unvär att det var bråttom om man skulle ha en chans att bevara något från smalspårsepok. Han bildade 1961 Järnvägarnas Museiförening och började uppvakta SJ för att kunna spara smalspårsmateriel. 1963 startade han tidskriften Tåg och Spår. Myndigheter, banker och företag uppvaktades och en järnvägmuseifond bildades. Efter en hel del motgångar och bekymmer kunde ett Järnvägmuseum med en vagnhall innehållande två uppställningsspår invigas 1972 i stadsdelen Ryd i Linköping. Planer fanns att anlägga ett flygmuseum i nära anslutning.

20 år senare hade Linköpings kommun övertalat föreningen att flytta sitt museum till Valla Gård intill Friluftsmuseet Gamla

Linköping och 1992 stod vagnhallen där klar med tre uppställningsspår. Med hjälp av bl a Westman-Vernerska fonden kunde Halleby stationshus flyttas till en plats bredvid vagnhallen och en bangårdsmiljö byggdes upp. Planer fanns på en 891-bana från museet in till Gamla Linköping men kommunen gav inte sitt medgivande. Nu är halva Halleby station museum och föreningslokal och andra halvan är privatbostad.

I vagnhallen är "Ankan" den främsta sevärdheten, en elmotorvagn från 1907 för växelströmsdrift. Alla fordon med ett undantag har spårvidden 891 mm. Det finns ett fältbanelok, som kommer från Eds bruk, med 600 mm spårvidd. Museet har bl a ett tanklok, NÖJ 18, från Motala Verkstad 1920 med en vikt av 41 ton och en lokomotor från AB Slipmaterial i Västervik 1935. Bland personvagnarna märks MÖJ 1000 från 1897 som var med i invigningståget Linköping-Fogelstad, första postvagnen på Östgötaslätten från Vadstena-Ödeshögs Järnväg 1888 och Pålsholm-Finspångs 3-klassvagn från 1874.

På godsvagnssidan kan nämnas MÖJ 91

*Halleby stationshus i Gamla Linköping.
Foto: Lars Linde.*

och MÖJ 98 båda från Vulcan 1873 med kokillgjutna hjul.

Museet inrymmer för närvarande ett arkiv (bl a från ASJ), en hel del järnvägsutensilier som skyltar, lyktor, telegrafer mm samt i Halleby ett bibliotek med järnvägslitteratur och utbytestidskrifter från ett tjugotal järnvägsföreningar.

Föreningen har idag knappt 100 medlemmar varav ett tiotal är aktiva på ett eller annat sätt. Tidningen Tåg och Spår kom med sitt sista nummer i december 2014. Brist på både artiklar och redaktör gjorde att vi efter drygt 50 år fick lägga ner tidningen. Medlemmarna håller museet öppet lör- och söndagar under sommaren (midsommar till mitten av augusti) samt lite ströddagar i maj och september. Vi samordnar öppettiderna med de tre andra museerna i Valla Gård (Westmanska Vagnmuseet, Odalmannens museum och Tekniska Verkens museum).



*Vagnhallen
i Gamla
Linköping.
Foto: Lars
Linde*



Avsändare:
Järnvägmusei Vänner
Box 407
801 05 GÄVLE

B Förenings-
brev

Porto



betalt

 TRAFIKVERKET



Foto: Kasper Dudzik

Jubileumsåret 2015

23 maj · Järnvägmuseum 100 år

Stort firande med ångtåg hela dagen

Drop-in bröllop · Varietéshow · Marknad

Kom gärna klädd som vid sekelskiftet!

12-13 september · Eltåg 100 år

Krokodilen kommer · Resor med eltåg på söndagen

Boka in i kalendern - välkommen!

