

SIDOSPÅR 2/15

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum





Robert Sjöö

Museichefen har ordet

Samlingsportalen.se

Något av det mest uppskattade vi har åstadkommit i museiverksamheten på senare år är den sökbara, digitala databasen med fotografier från våra samlingar. I sanningens namn är det Järnvägmusei vänner som har gjort det! Ordförande Rolf Stens bakgrund som IT-projektledare på Ericsson, god kontakt med Arbetsförmedlingen och styrelseledamoten Lennart Lundgrens förmåga att arbetsleda och entusiasmera personer, som under många år stått långt från arbetsmarknaden, har varit helt avgörande för digitaliseringsprojektet. Dessutom har föreningen tagit på sig ansvar för personal och en förhållandevis stor ekonomisk omsättning. Mycket är en fråga om timing och när museet hade möjlighet att få tillgång till lokaler och att investera i IT-utrustning samtidigt som regeringen och arbetsförmedlingen introducerade stödformen Fas 3 för långtidsarbetslösa så kunde vi gå från idé till handling. I digitaliseringsprojektets inledning utbildades en grupp personer helt utan förkunskaper i mysterierna järnväg, bildtolkning och digital registrering. Utöver ett oväntat positivt gensvar från de allra flesta så visade det sig finnas personer i gruppen med intresse och förutsättningar att tillgodogöra sig utbildning och krav till den grad att de i sin tur kunde driva stora delar av arbetet och erbjudas anställningar med andra stödformer i projektet.

Efter drygt fyra år har det inom verksamheten byggts upp en specialistkompetens som vi bara kunde drömma om i januari 2011.

Nästan 150 000 bilder är sökbara i museets databas, samlingsportalen.se och digitaliseringen omfattar just nu även böcker och ritningar. Ännu återstår hundratusentals bilder och en överväldigande mängd av annat material men nu tornar molnen upp sig. Den nya regeringen vill avveckla Utvecklingsfasen, som Fas 3 numera kallas. Det innebär kort och gott att de ekonomiska förutsättningarna rycks undan för digitaliseringsprojektet och att samlingsportalen i princip stannar där den är. Ekonomin bygger på det bidrag som Arbetsförmedlingen betalar för varje person som placeras i projektet under en begränsad tid. Arbetsförmedlingen har redan börjat förbereda sig på förändringen och antalet tilldelade personer har minskat med påföljd att det blir minus i kassan varje månad för vänföreningen på grund av de fasta kostnaderna för övrig personal. Museet går in med så mycket medel som ekonomi och lagstiftning tillåter men det kan bli svårt att hålla ut innevarande verksamhetsår om ingen förändring sker.

För 2016 planerar vi omfördelning inom museets budgetram men året därpå har staten avisat minskning av de admi-

nistrativa anslagen till Trafikverket, vilket då påverkar museets rörliga medel, varför någon form av kursändring måste göras. Jakten på alternativ finansiering pågår för fullt men det är ont om tid och det finns en smärtgräns för Järnvägmusei vännerns soliditet. Till vänföreningens årsmöte presenterades därför ett upprop om insamling av medel för att rädda projektet och den kompetens som annars skulle gå förlorad.

I detta nummer av sidospår finns upp-ropet närmare beskrivet liksom hur man ska gå till väga för att lämna sitt bidrag. Insamlingen blir samtidigt ett kvitto på hur pass angeläget projektet verkligen är. Om järnvägsvännerna är beredda att personligen bidra ekonomiskt så vore det väl skamligt om inte offentliga aktörer också skulle göra allt för att rädda och vårda ett projekt som inte bara ger lust och nytta till järnvägs- och historieintresserade utan som också har skapat meningsfull sysselsättning åt ett antal personer. Projektets medarbetare utgör tillsammans en unik kompetens på arbetsmarknaden som skulle kunna utvecklas till en betydligt större verksamhet. Det första steget är ändå att fortsätta på inslagen väg och om vi lyckas så handlar det om i runda tal ytterligare 50 000 sökbara bilder till och med år 2016. Låter det inte oemotståndligt? 

UPPROP Vill du vara med och rädda Järnvägmusei vännerns digitaliseringsprojekt?

Bakgrund

Järnvägmusei vänner har sedan januari 2011 i samarbete med Arbetsförmedlingens Fas 3 arbetat med digitalisering av Sveriges Järnvägmuseums bildskatt. Det har resulterat i över 130 000 sökbara bilder, arvodesstater och föremål på hemsidan www.samlingsportalen.se

Regeringens önskan att avveckla Fas 3, eller utvecklingsfasen som det numera heter, har inneburit att Arbetsförmedlingens möjlighet att medfinansiera projektet kraftigt har minskat. Sveriges Järnvägmuseum har redan avsatt befintliga medel för 2015 till projektet och kommer att kunna fördela om resurser för att finansiera projektet 2016. Målsättningen är att från och med 2017 permanenta projektet i samverkan med andra aktörer.

Behov

För innevarande år, 2015, är Järnvägmusei vänner beroende av att kunna skjuta till en halv miljon kronor för att projektet inte ska behöva läggas ned.

Vi hoppas därför att våra medlemmar kan hjälpa projektet att leva vidare så att ännu fler bilder, ritningar, föremål och böcker ska kunna läggas ut på www.samlingsportalen.se.

Bidrag

Vi söker sponsorer som alla kommer att publiceras på www.samlingsportalen.se enligt följande:

Platinasponsor:	50 000 kr
Guldspansor:	25 000 kr
Silversponsor:	10 000 kr
Bronssponsor	< 10 000 kr

Du är naturligtvis välkommen att lämna

valfritt belopp, utan att bli namngiven på hemsidan.

Valfritt belopp sätter du in på föreningens **bankgiro 5777-5561** med ditt namn som du vill ha det skrivet eller bara som avsändare och att beloppet är avsett för "samlingsportalen".

Garanti

Om insamlingen inte lyckas och projektet behöver läggas ned så kommer alla bidrag att återbetalas.

För Järnvägmusei vänner

Rolf Sten
Ordförande

Lennart Lundgren
Projektledare

Järnvägmusei Vänner

Information inför IB16

2016 kommer det som ni alla har väntat på. Järnvägmusei Vänner/Svenska Järnvägsklubben/Sveriges Järnvägsmuseum arrangerar ångloksdragen resa på inlandsbanan, IB16. 2 st fantastiska resor 106 mil/st.



Resa 1 Uppresa Gävle-Kiruna 2016-06-04 – 2016-06-11

Resa 2 Nerresa Kiruna-Gällivare-Gävle 2016-06-13 – 2016-06-19.

Resorna har olika profil.

Uppresan passar bra för dig som vill åka bekvämt, äta gott, bo på hotell och se inlandets sevärdheter. Resan innehåller bl.a. besök på Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle, eltåg Gävle-Mora, ångtåg Mora-Gällivare samt eltåg Gällivare-Kiruna. Alla nätter tillbringas på hotell och flera utflykter till sevärdheter planeras längs med resan.

Nerresan passar bra för dig som är lite mer tagintresserad. Vi blandar hotellnätter med nattåg bakom ånglok på skarvspår, intressanta stopp och fotokörningar. Vi kommer också att tömma ett lokhus på beredskapsånglok som en del i nerresan. Det är första gången en sådan tömning sker inför publik men också det sista

lokhuset som töms. Resan börjar i Kiruna med eltåg till Gällivare där ånglok tar över till Mora. Därifrån med eltåg till Gävle. Resan avslutas med besök på Sveriges Järnvägsmuseum.

Antalet platser på upp- respektive nerresa är begränsade till 96.

Intresseanmälan att åka med någon av resorna kan skickas till ib16@jvmv.se

Som tillägg till dessa resor kan man boka;

- **Extratåg Kiruna-Narvik** ToR 2016-06-12. Möjligt för resenärer både på upp- och nerresan.

- **Extra anslutningståg**, nattåg norra stambanan Gävle-Kiruna för resenärer som ska åka med nerresan. Avgång från Gävle 2016-06-10

- **Extra anslutningståg**, dagtåg norra stambanan Kiruna-Gävle för resenärer som har åkt med uppresan. Avgång från Kiruna 2016-06-13

Priser och detaljerat program presenteras under senhösten 2015.

Forskarmöte

För sextonde gången genomfördes ett Järnvägshistoriskt forskarmöte, den här gången i Gävle 28-29 mars.

Det var nytt rekord i antal deltagare, hela 48 personer deltog.

Programmet var som vanligt omfattande med många intressanta föredragshållare bland annat Jim Rees från Beamish Museum, County Durham, England som berättade om "De första konstruktionerna av ångpannor och cylindrar".

Ett annat intressant föredrag gjordes av Lennart Dahlborg - Den siste i den långa raden av raden av chefer för Statens järnvägar. Generaldirektör 2006-2012, dessförinnan chef 2003-2006. Hans föredrag gav bland annat en intressant bild av "spelet bakom kulisserna".

Detta och mycket mer avhandlades under två intressanta dagar.

Låter det intressant, du kanske är intresserad av att delta? Skicka intresseanmälan till info@jvmv.se så sätter vi upp dig på en inbjudningslista.

Nästa forskarmöte går av stapeln 17-18 oktober i Gävle, Programmet kommer att bli intressant.

Årsmötet 2015

I närvaro av 41 medlemmar genomfördes JvmV årsmöte 25 april i Gävle. Platsen var hall 6 på Museet där vi i konkurrens med ljudet från legotågslekande barn tog oss igenom dagordningen.

Även i år beviljade årsmötet ansvarsfrihet för styrelsen samt att man på styrelsens förslag beslutade att från 2016 höja medlemsavgiften till 400 kr för fullbetalande och oförändrat 50 kr för familjemedlem.

Styrelsen består nu av följande personer: Rolf Sten, ordförande, Thomas Gustavsson, sekreterare, Bengt Lindberg sekreterare samt ledamöterna Lars Berggrund, Leif Ekström, Anders Hendel, Ove Häger, Gunnar Jonsson, Lennart Lundgren, Robert Sjö.

Revisorer ordinarie: Anders Jansson och Ove Wahlgren

Valberedning: Lars Scott (sammankallande), Lars Hessner samt Peter Öden.

Efter årsmötet gjordes en så kallad spärrfärd med tåg till Oslättfors och åter. Tanken var att tåget skulle dras av ett 1800-tals ånglok men det torra vädret gjorde att ett oljeldat B-lok, B 1428, fick rycka in.

Hur som helst blev det en trevlig utflykt med fika i Oslättfors och en fin fotokörning på hemvägen.

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 Järnvägsmuseerna. (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 2 - 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: sidospa@jvmv.se

© JvmV 2015 och respektive författare.

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

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

ISSN 1653-4557

**Nummer 3 2015 utkommer september
Presstopp 30 augusti**

SIDOSPÅR 2/15

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum



Vackra Christina Engström arbetar till vardags med bibliotek och forskarservice vid Sveriges Järnvägsmuseum. Foto: Mikael Dunker.



8626 personer gästade Sveriges Järnvägsmuseum på 100-årsdagen. Foto: Lennart Lundgren.

Succé när hundraåringen firades!

Så kom äntligen jubileumsdagen den 23 maj. Ett fullspäckt program med ångtågstrafik som saknar motstycke i världen, varietéshow, drop-in bröllop och mer därtill! Hur skulle dagen bli? Spådamen hade kanske svaret, där hon satt och kikade i sin kula på museiområdet.

Exakt klockan 10 öppnade en förväntansfull och tidsenligt klädd museichef grinden till museet och den långa kön ringlade in på det smyckade området som andades tiden runt 1915. Det fanns väldigt mycket att uppleva för både diggare och vanligt folk – de som hade rest längst kom ända från Australien! Norrmän, tyskar, engelsmän och förstås tusentals svenskar fick se de historiska tågen som satts samman, exempelvis Första tåget, Pionjärtåget och Kungatåget. Det var människor precis överallt och några hade placerat sig på kullarna med filmkameran i högsta hugg – en sån här chans kommer inte igen och det gäller att dokumentera allt för att kunna njuta av repriserna i lugn och ro när folkstormen lagt sig.

Redan vid lunch hade försäljningen av förfriskningar vid läskeblaskträdet tagit slut och det handlades hejvilt på sekel-skiftesmarknaden! Klockan 11.50 rullade Kungatåget å 1895 med loket Cc 404 in och kort därefter höll Trafikverkets tf generaldirektör Torbjörn Suneson ett jubileumstal

Kung Oscar II (spelas av Sveriges Järnvägsmuseums Peter Iller) och Drottning Sofia (spelas av Sveriges Järnvägsmuseums Kristin Thorrud) hälsas välkomna av museichef Robert Sjö. Foto: Lennart Lundgren

– mäktat imponerad av tillställningen.

Turerna med häst och vagn var väldigt populära, likaså möjligheten att åka med ångloket "Lessebo", Kosta-Lessebo Järnväg nr 2, med sommarvagn från Helsingborg-Rå-Ramlösa Järnväg som trafikerade smalspåret nära Hennan station. I parken intill var det hela 16 par som vigdes denna pingstafton – både prästen och de borgerliga förrättarna hade fullt upp, kan man lugnt konstatera!

Marknadsföringen, som nog kan sägas vara den mest omfattande i Järnvägsmuseums 100-åriga historia, lyckades! Kanske lite för bra till och med, eftersom bilköerna byggdes på i närområdet (Polisen hade dock underrättats på förhand, precis som vi alltid gör då vi väntar många gäster), men även våra egna tåg fylldes snabbt och många fick tyvärr vänta kvar på perrongen. Bra väder brukar också hjälpa till, så även denna dag.

Ingen är således perfekt, även om målen





Sveriges Järnvägmuseums område var fyllt till bredden med gäster.
Foto: Lennart Lundgren.



Mikael Rusthoi som är anställd vid Green Cargo fick sin Annica Lindström. Vigsselförrättare var Anéa Elfving. Foto: Britt Mattsson.

sätts högt så brister det nånstans. För visst fanns det önskemål om fler matställen samt fler toaletter – detta tar vi till oss. Att museet blivit så populärt (förra året passerades milstolpen 60.000 gäster) är förstås riktigt stort och kul, men helt klart har vi vuxit både upp och ur våra lokaler. Under de närmsta åren, av de kommande hundra, hoppas vi kunna åtgärda detta vid en framtida ombyggnad!

Vi vill rikta ett stort tack till alla som gjorde dagen möjlig – ni vet vilka ni är – och ni ska veta att ni är ovärderliga för oss!

Några besöksiffror från "Superveckan" i Gävle 2015.

Järnvägmuseum: 8626 personer vid jubileumsdagen 23 maj
Furuviksparken: Närmare 7000 personer vid öppningen 23 maj
Gavlevallen: 6357 personer vid invigningen av nya fotbollsarenan 20 maj

Nu ser vi fram emot sommaren med öppet fordonsmagasin och dagliga turer med rälsbuss, motorsöndagar och mycket annat. I höst gästas vi av Krokodilen. Vilket fortsatt jubileumsår vi har att leverera. Välkommen!

Mikael Dunker,
Stolt marknadsansvarig vid Sveriges Järnvägmuseum.



"Polisen" höll ordning bland passagerarna på plattformen. Foto: Lennart Lundgren.

Uppklädd personal, utställare, volontärer och gäster framför Hennan station. Foto: www.bycarolin.com



"En av dussinet"

När Svenska järnvägsklubben, SJK, skulle bildas tillfrågades dåvarande museichefen Nils Ahlberg om intresset för en järnvägshistorisk förenings bildande. Men svaret var kanske lite överraskande för initiativtagarna. Någon förening för järnvägshistoriskt intresserade trodde han inte på och "de dussinet lokfotoforskare/samlare som fanns kände han redan".

Vilka personer dessa dussinet var känner jag inte till men några finns antecknade i blyerts i Ahlbergs fotoregister. På dess framsida står fem namn- Westerman, Lundberg, Nygren, Kreuger och Snell. Av dessa finns fyra i samlingarna på museet. (Troligen alla fem (är lite osäker) Westerman (till museet 1956), Lundberg och Nygren (till museet 2006 genom Stig Nybergs samling) och Snell (till museet 1958) och naturligtvis finns även Nils Ahlbergs samling också på museet sedan 1950-talet. Det troliga är också att Krueger också finns och då i Nybergska samlingen. Har noterat namnet på ett antal negativ. Samtliga av dessa är av intresse att titta närmare på men i detta nu har jag valt att fokusera och försöka beskriva en av dessa "i dussinet" nämligen Axel Josef Snell och dennes samling. Den kom till museet i oktober/november 1958. Inlämnad av sonen, Hans I Snell. Axel hade själv just gått bort den 21/10 samma år.

I en artikel, SJ-nytt nr 11-12 1958 står det att läsa att museichefen Nydell är glad över den synnerligen fina samlingen och att det kommer att glädja många lokforskare. Ett litet mörkt moln finns med i artikeln, han oroar sig över var han ska göra av med samlingen då lokalfrågan är som den var. SJK ska redan ha uttalat sin glädje står det också. Då hade klubben nyss bildats. Jag ska här nedan göra en kort beskrivning för den Snellska samlingen. Den kommer att vara uppdelad på tre områden;

- Pärmar
- Negativen
- Personbeskrivningar

Samlingen

Museet fick i oktober/november 1958 den Snellska samlingen. Den består av 19 pärmar med inklistrade bilder på kartongark, indelat i fyra grupper:

- Pärm 1-4 SJ
- Pärm 5-14 Enskilda järnvägar (EJ)
- Pärm 15-18 SJ före detta EJ

Pärm 19 Danmark

Med följde ett stort antal negativ, 926 stycken. Som fotograf är det huvudsakligen Axel, men det finns andra, mer om det nedan. Tiden är 1902 till 1955.

Innehållet i samlingen är fotografier på ånglok och inte något annat. Det är främst och allenast skulle jag vilja påstå det som har varit intresset för Axel.

Pärmar

Pärmar är systematiskt uppdelade på följande vis:

1-4 SJ olika ångloktyper

5-14 respektive enskild järnväg

15-18 före detta EJ. Lok inregistrerade i SJ med litteratyp och nummer

Den sista pärmen skiljer sig i utseende och innehåller bara bilder på danskt rullande materiel.

Det är snyggt, prydligt och allt är ordentligt fört.

Mörkblå kartong i A4F-format. För varje individ eller bolag så sitter det alltid i början en lista. *Se exempel nedan.*

Man kan lätt se vilka individer som finns inom respektive grupp. Efter det kommer de fotografier som Axel har fått tag på eller fotograferat själv. Snyggt och nästan alltid tre foton per sida, sex per uppslag. Formatet på bilderna är oftast 10x15, inte större men mindre format finns.

Samlingen, pärmar, har uppkommit i efterhand. Beviset för det påståendet är, att i alla förekommande fall finns fotografierna uppsatta i nummerordning från lägsta till högsta, och efter år om det finns flera foton på samma individ. När han fått tag på nya foton inom samma bolag eller littera så kommer det sist. Det är tydligt i pärm 15 med Kalmarbanornas lok i SJ-tjänst. Där kommer alla loken i prydlig nummerföljd och inom samma nummer årtalsföljd, från 1534 till 1611. På slutet har han fått nya foton från bland annat Nils Ahlberg och H Bech och då sitter de sist.

Jag skulle tro att pärmar och ordningen har tillkommit någonting efter 1949.

När man tittar i pärmar så är det, vad gäller de äldsta loken, många bilder från museet eller reprofoto från andra personers samlingar. Här kan nämnas framför allt Nils Ahlberg men även Tore Westerman, Sven Nygren och S-O Lundberg. Dessa fyra förekommer ofta som givare till Axel om inte han eller hans familj i övrigt är fotografer. Det finns två personer till. Den ena är Tage Hallenius från Hallsberg, vars samling i övrigt finns på museet sedan 1942. Det finns ett antal foton från honom. Bland annat från Luleå 1933. Den andra personen är en H Bech. Mer om honom längre fram.

Nr	Bolag	Typ	Samlare	Fotograf	År	S. Nr	År
113	g	1-C 1500	W. Snell	1907		1885	SJ
116	g	"	"	"	1907	1886	SJ
117	g	"	"	"	1907	1887	SJ
118	M35	8-C-0 Tind	Bj. Nilsen	1909		1809	H8
119	M35	1-D-0 Tind	"	1930		1849	E11
120	M35	"	"	"	1930	1850	E11
121	M35	"	"	"	1930	1851	E11
122	S3	0-D-0 Tind	W. Snell	1919	[S.J. 1416 S.4] 1940	1416	S2
123	S3	"	"	"	1918 [S.J. 1424 S.4] 1940	1424	S2
124	S3	"	"	"	1918 [S.J. 1415 S.4] 1940	1415	S2
125	S3	"	"	"	1918 [S.J. 1425 S.4] 1940	1425	S2
126	S3	"	"	"	1918 [S.J. 1427 S.4] 1940	1427	S2
127	B3	8-C-0 Tind	"	Nilsen	1913 [S.J. 1146 B] 1937	1146	B
128	B3	"	"	"	1913 [S.J. 1137 B] 1937	1137	B
129	B3	"	"	Nilsen	1919 [S.J. 1383 B] 1936 → S.N.J. 4.18		
130	B3	"	"	MMV	1911 [S.J. 1053 B] 1935	1053	B
131	B3	"	"	Nilsen	1913 [S.J. 1150 B] 1935	1150	B
132	B3	"	"	MMV	1916 [S.J. 1431 B] 1935	1431	B
133	B3	"	"	"	1915 [S.J. 1868 B] 1937	1868	B
301	K1	0-C-0 Tind	W. Snell	MMV	1890 [S.J. 384 A.4] 1937		

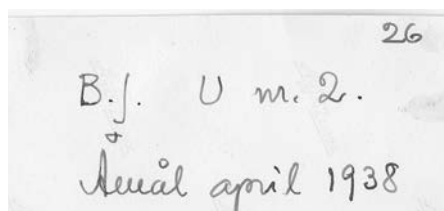


Att det förekom byten av bilder syns med all tydlighet. Ahlbergs bilder har nästan alla hans negativnummer satta vid sidan av. Dessa är kopior som Axel då fått från Nils. Och inte alls osannolikt att Nils då fått från Axel. Men det finns även andra bilder som kommer från Nils Ahlberg. Här har Axel fått originalkopian från Nils utan något negativnummer men med hans information på baksidan, och en nummerserie som inte finns med i hans listor. Detta är intressant. Inga problem alltså att dela med sig till vänner av originalen. Betyder det att dessa då inte finns i Ahlbergs samling?

Vi ska göra en jämförelse.

Se bilden ovan från Snells album, BJ 2 U Åmål 1938. Inget bildnummer finns.

Tittar man på denna bilds baksida finner man informationen "BJ U nr 2 Åmål april 1938 och ett nummer, 26".



Jag gör en sökning på Samlingsportalen under KAIA (som är glasnegativ) och KBIA (som är plastnegativen). I dessa två kategorier finns samlingarna från Snell, Ahlberg, Westerman samt någon till.

Vi finner bilden under KBIA02078. Det som är en gåta är varför det på denna står ett nummer 26? Har det att göra med en tidigare numrering hos Nils? Det vet jag

inte idag, får återkomma om det vid ett senare tillfälle, men att det nya numret på denna bild och negativ är 2078 står ju klart. En omnumrering helt enkelt.

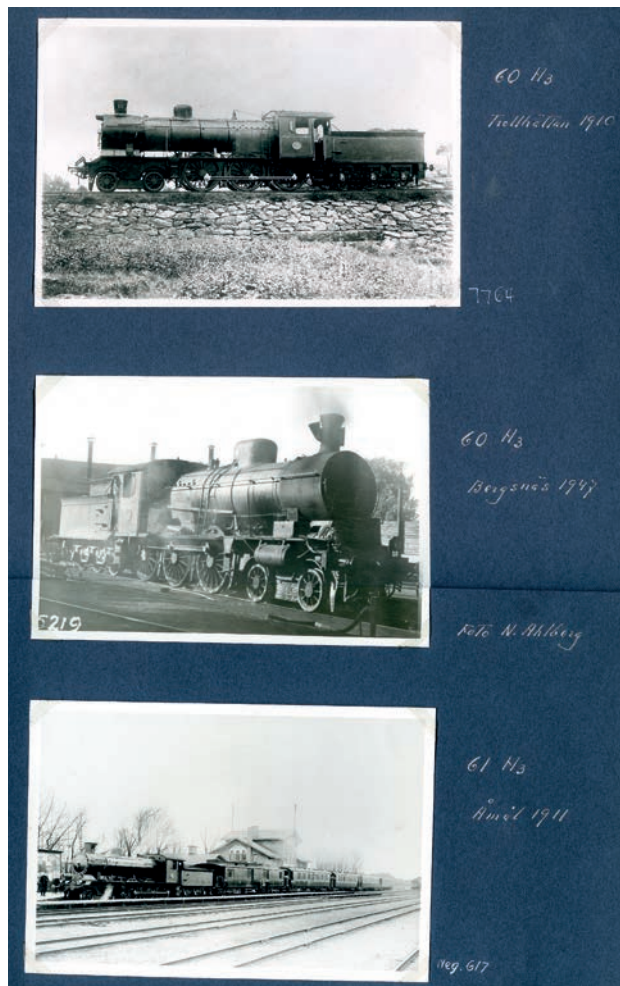
Ett annat exempel

Se bilden längst ned på sidan. På bildens baksida står det BJ Tåg nr 22 med lok B nr 12, Göteborg våren 1916. nr 33

Här finns vid sökning i Samlingsportalen bilden inte alls skannad ur Ahlbergs samling under KAIA eller KBIA.

Så här ser det ut med "originalfotografierna" från Ahlberg i Snells samling, se ovan till höger. Det finns ett flertal liknande bilder där det i stället för att det står ett nummer vid sidan av (negativnumret) står Nils Ahlberg eller inget alls som i det andra exemplet ovanför, men där fotografiet avslöjar att det borde vara från Nils. Och så är fallet här. En del finns skannat och en del inte alls. Det ska bli intressant att göra en undersökning om detta förhållande när jag ska beskriva Ahlbergs samling.

Jag tog här BJ som ett exempel. Det finns 182 foton under BJ i Snells samling. Av dessa är 11 st Snells egna bilder, antingen Axel eller brodern Erik Wilhelm som fo-



Ovan ett exempel på en sida i Snells pärmar.

tografer. Resterande och merparten är från Ahlberg. Det finns även bilder från Tore Westerman och icke namngivna fotografer. Detektivarbetet med dessa kommer att göras. Jag tippar på att det är från Nygren och Lundberg. Får studera texten på dess baksidor.

Men det går att ta vilken bana som helst och det förhåller sig på liknande sätt. Det är Snells egna bilder i många fall men även då från de andra.

Nu var BJ inte det bästa exemplet om vi ska prata om Snell och hans samling men det speglar ändå vilken omfattande kontakt som Axel hade med de andra som besatt samma intresse. Ska det komma Axel i bättre dager ska vi titta på järnvägarna kring Kalmar vilket speglar förhållandet till hans fördel. Även järnvägarna på Öland och i länet i övrigt.

I Pärm 15 SJ fd EJ-lok kan man hitta Kalmarbanornas ånglok under SJ tiden. Här kommer Axel att dominera.

Pärmen består av 104 sidor med oftast 3 bilder per sida, 6 per uppslag. På sidorna 33-55 finns Kalmar järnvägs och Sävsjöström-Nässjö järnvägs lok under SJ-tiden.



Vi finner som brukligt först en förteckning visandes vilka lok som det är tal om:

SJ lok nr 1534-37

SJ lok nr 1645-46

SJ lok nr 1571-73

SJ lok nr 1581-82

samt loken 1607 och 1620

Det finns för flera av loken ett antal bilder tagna med ett eller ett par års mellanrum. Det kan ju tyckas att har man en bild på en individ så räcker det. Men Axel har "följt" fordonen år från år i Kalmar och då blir det flera per individ.

Ett exempel är loket 1537 (fd SänJ 106) som av Axel fotograferats i Kalmar 3 gånger; åren 1943, 1944, 1949. En bra serie. Nu kan ju andra också ha varit framme och frågan har nog ställts till Sven Nygren som också har fotat loket, *se bilden ovan till höger*. Fotograferat 1947 i Växjö.

Ett annat exempel är loket 1534 (fd KJ 8). Loket avfördes ur lokparken 1944 och där har inte Axel hunnit med att ta någon bild, kanske för att det inte gick i Kalmar? Anledningen vet jag inte. Men, Sven har varit framme. Han fotograferade loket i Växjö 1944 och året efter tog han två bilder när loket stod i Vislanda, lokens "Valhall". *Se bilden till höger*.

Då måste ju ett byte av bilder ske så att Axel kan få den till sin samling.

Vi kan hålla på med jämförelser och beskrivningar av detta slag länge men det är inte meningen, det ska ju vara kort och ge förståelse för hur samlingen är uppbyggd.

Negativsamlingen

Negativen är till antalet 926 st. Det finns några som saknas och det gjorde de redan 1960 enligt en notering. Huvuddelen av samlingen är Axels men det förekommer även andra. *Se tabellen till höger*.

Här ska göras några påpekanden.

Axel:

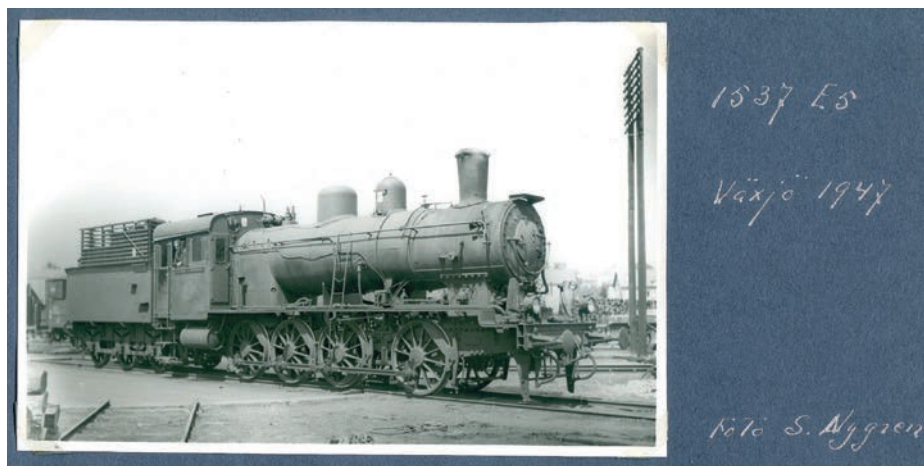
Bilderna är tagna under åren 1912-1926 och 1940-1955. Uppenbarligen görs inga fotograferingar under mellantiden. Det finns i alla fall inga negativ.

På negativen har han skrivit dit sitt namn, plats och år. Till en början står det bara J S (fram till Trelleborg 7/5 1916, negativ KBIA04752) för att tiden efter det skriva AJ S (10/8 1917 Skövde, negativ KBIA04753)

H Bech:

Det finns inga noteringar på vem denna person är mer än följande.

Vid en sökning i Sveriges dödbok 1901-2009 finns det en person som det skulle kunna vara:



Helge Sören Winckler Bech

född 19/1 1902

död 15/1 1949

Kyrkobokförd i Kalmar och med en adress i Köpenhamn, Grenågade 4.

Hans Snell:

Axels son. Hans finns med några tagningar han gjorde i Göteborg 1952. Om han blev så pass intresserad av att fotografera som sin far känner jag inte till.

Georg Snell:

I negativsamlingen redovisas bara 13 ne-

gativ tagna av honom. Men det finns fler bilder i samlingen. I pärmarna finns det ett antal bilder som bär hans namn men som det inte finns negativ till, utan bara fotografi.

E W Snäll/Snell:

Om namnet ska vara med e eller ä är oklart. Alla syskonen döps Snäll.

Axel och hans bror David Henrik ändrar till e någon gång runt 1919.

Men eftersom E W dog redan 1904 är det oklart om han stavade med "e".

Vad mer som hör till negativsamlingen

Fotograf	Jvm nummer-serie	Snells nummer-serie	Artal	Samlingsportalen	Negativstorlek och material
Axel Josef Snell	4165-4177 4311-4646 4681-4979	1-13 101-436 1301-2299	1944 1945-1955 1912-1945	KBIA04165-04177 KBIA04311-04646 KBIA04681-04979	Film 6x9 Film 6x6 Film 8x10,5
H Bech	4178-4302	14-100, 1001-1038	1927-1948	KBIA04178-04302	Diverse filmformat
Hans Snell	4303-4310	1051-1058	1952	KBIA04303-04310	Film 6x9
Georg Snell	4647-4659	500-512	1945	KBIA04647-04654	Film 4,5x6
Erik Wilhelm Snäll/Snell	4660-4680	513-533	1902	KBIA04660-04661 KABA00028-00044 (=4662-4678) KACA00870(4679) KABA00045(4680)	Plåt 10x13

men som inte redovisas ovan är alla de repronegativ som Axel tagit för att fylla på med lok som han inte hade bild på. Dessa finns i serierna KAIA07754-09152 och KBIA08801-09102 (här finns tyvärr bara två skannade) på Samlingsportalen.

Personbeskrivningar

Axel Josef Snell

Läroverksadjunkt född i Uppsala den 24/11 1886 som tredje sonen. Föräldrarna hette Frans Wilhelm (f 1850-05-07 i Skövde och död i Skövde 1914-01-11 av organiskt hjärtfel) och Adolfina Amalia (född Bergengren) 1852-08-04 i Loftahammar död 1916-02-25 i Skövde av magsår.

Han hade tre syskon:

- Erik Wilhelm Snell

Född 1881-05-16 i Uppsala. Ingenjör. Han dog i tuberkolos 1904-06-07 i S:t Louis USA där han var på tillfälligt besök

- David Henrik Snell

Född 1884-03-11 i Uppsala. Blev lokförare med placering i Skövde. När båda föräldrarna gått bort var det han och hans fru, gifta 16/11 1919, som bodde kvar i föräldrahemmet (Järpen 7) där bodde även den yngre brodern.

- Karl Einar

Född 1892-04-04 i Katrineholm. dog i Skövde 1929-02-18 i akut bronkit.

Åter till Axel.

Han fick det här med järnvägsintresse från modersmjölken kan man säga, pappa var överbanmästare hemma i Skövde.

Examen togs i Jönköping 1905 och i väg det sedan bar till Uppsala för universitetsstudier där han tog fil. mag 1910.

Nu var Axel Josef Snell en mogen man med studierna klara och livet framför sig. Direkt efter avklarade studier i Uppsala fick han jobb på den riksbekanta internatskolan Lundsberg i Storfors i Värmland. H ä r blev han kvar under åren 1910 till 1915.

Det är under den här tiden, 1912, som han börjar att fotografera. Man kan se var fotografierna kommer ifrån:

- 1912 Uppsala, Skövde, Kil, Mellerud, och Krylbo
- 1913 Ludvika, Kristinehamn, Skövde, Falköping, Visby, Kalmar, Mölle och Malmö
- 1914 Skövde, Göteborg, Malmö
- 1915 Skövde och Södertälje

Efter tiden på Lundsberg så tar han under 1916 ett jobb i Trelleborg som extra lärare. Han fortsätter upp till Uppsala, där

han under 1916-17 är extra lärare.

Under den här tiden så görs inte många fotograferingar;

- 1916 Trelleborg
- 1917 Skövde

1919 får han en ordinarie tjänst i Härnösand på Navigationsskolan där han blir föreståndare för kemiinstitutionen och adjunkt i matematik och fysik. Han blir kvar i Härnösand till och med 1924.

Det är under den här tiden som han träffar sin blivande fru, Marta Wessel (född 1891-08-02 i Kristianstad död 1982-05-28 i Kalmar).

De gifter sig 1919 och året därpå föds deras första barn, Gunvor. Två år senare kommer Hans född 1923. Paret reser en del vilket kan ses på fotografierna under den här tiden;

- 1918 Sollefteå, Långsele, Skövde
- 1919 Jämtlands Sikås, Storlien och Bräcke
- 1920 Eidet, Dombås, Tymet
- 1921 Rättvik och Orsa
- 1922 Tomelilla, Simrishamn, S:t Olov, Kristianstad, Ronneby, Nättraby, Karlskrona, Skövde och Härnösand
- 1923 Härnösand, Bispgården, Bollnäs, Borlänge, Ludvika, Kil, Mellerud, Öxne-red, Göteborg
- 1924 Härnösand och Kalmar

1924 får han en tjänst i Kalmar på Högre allmänna läroverket och de flyttar dit.

Han blir adjunkt i matematik och fysik, troligen även kemi.

Han är även lärare vid Kalmars elementarskola för flickor under åren 1930-33. Han vikarierar som rektor under somrarna åren 1933-42 mm.

Han får en hel del göra och det är kanske en del av förklaringen att det finns inget fotograferat under tiden 1926 till 1944. Han är troligen för upptagen.

1928 åker han på en resa till Harz för botaniska studier.

Det finns mer av intresse än bara lokfoton. Han har två intressen till som tog tid. Fri-märken och botanik. Efter botaniska studier 1929 föds tredje barnet Rolf.

- 1925 Färjestaden och Kalmar
- 1926 Kalmar
- 1940-44 Kalmar.

Under den här tiden är det nästan uteslutande Kalmar som det fotograferas i, några utstickare till närbelägna platser görs men inte många. 1949 skiljer sig paret och han bör, om han gick vid 65 års ålder, gått i pension 1951.

Hans Snell

Hans Ingemar född 2/6 1923 i Härnösand, son till Axel och Marta Snell. Det var Hans som 1958 kom med pappa Axels samling till museet, och som i densamma har några foton med. En kuriositet är att han tog guld som junior i SM i boxning 1949. Kapten till yrket. Han dog 8/3 1994 i Solna.

Erik Wilhelm Snell

Bror till Axel och äldst av bröderna Snell och som alltför tidigt gick bort. Gällande biografiska uppgifter se tidigare text.

Georg Snell

Albert Georg Snell var född i Folkärna i Kopparberg 1902-06-21. Civilingenjör till yrket. Dog i Sollentuna 1973-12-21.

Denne Georg Snell var den svåraste att få rätt på. Men så här ligger det till.

Hans pappa hette Johan Albert Snell (född 1871-07-30 i Bergsbrunna och dog 1935-02-07 Sollentuna). Johan Albert var till yrket lokförare i Uppsala. Albert hade många syskon varav två bröder kom att vara inom järnvägen;

- Bernhard Reinhold 1876-1927 Konduktör Stockholm

- Sven Robert 1888-1964 Stins i Värtan.

Fadern till bröderna hette Gustaf Reinhold (född 1839 och död 1891, ombord på tåget strax söder om Uppsala) Reinhold var banmästare i Uppsala. Han hade 5 syskon varav den yngste hette Frans Wilhelm. Det vill säga Axels far!

Då är det så att denne Georg är kusinbarn till Axel och en i släkten. Johan Albert, Bernhard och Sven är kusiner till Axel.

Det finns en hel del att skriva om släkten Snell. Bland annat var Gustaf Reinhold pinnpojke vid Västra stambanebygget när det kom till Skövde och fortsatte att bli järnvägen trogen, men det är en annan historia.



Är det någon av läsarna

som har eller kan förmedla fotografier på i artikeln inblandade fotografer/personer?

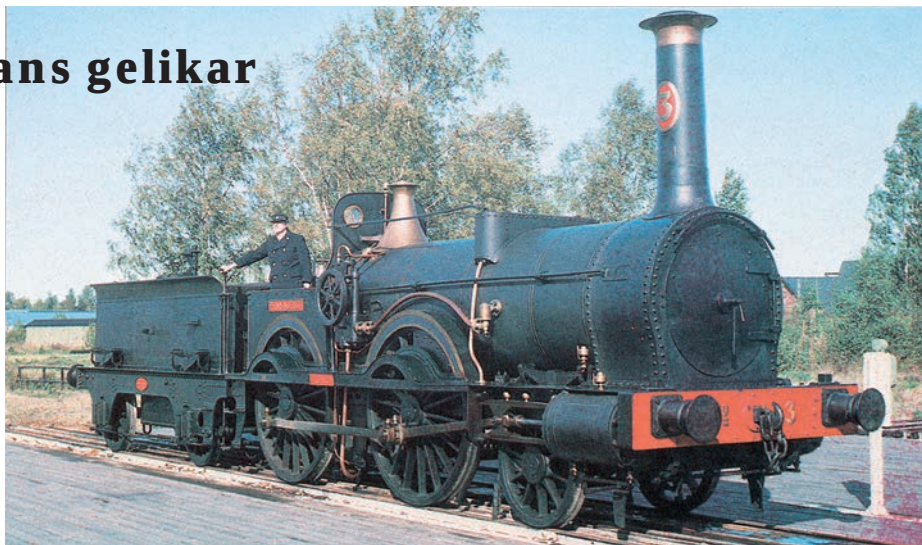
Hör av dig till Sidospårs redaktion
sidospar@jvmv.se

Anders Sandgren

Prins August och hans gelikar

Prins August, byggt i Manchester 1856, är världens äldsta fungerande ånglok och har ansetts återställt till originalsicket från 1856. Men såg 1856 års lok ut på detta sätt och enligt vilka underlag är loket återställt? Det finns bilder på de äldre loken och dessutom ritningar i SvJMs arkiv, t.ex. på de NOHAB-tillverkade loken samt i Lokomotiv & Tendar 1891. Men det finns även ritningar och fotografier från Beyer & Peacock vilka har digitaliserats av Museum of Science and Industry i Manchester (MOSI) vilka ger en förtydligad bild av hur dessa tidiga lok såg ut. Där finns originalritningarna för flera tidiga konstruktioner inklusive leveranserna till Sveriges Statsbanor 1856-60. Då stämmer plötsligt inte bilden av hur Prins August såg ut med dagens verklighet.

När Sveriges Statsbanor valde leverantör för sina första ånglok var det inte en välkänd och välrenommerad leverantör man valde utan istället valde man i Beyer, Peacock & Co en relativt ny leverantör

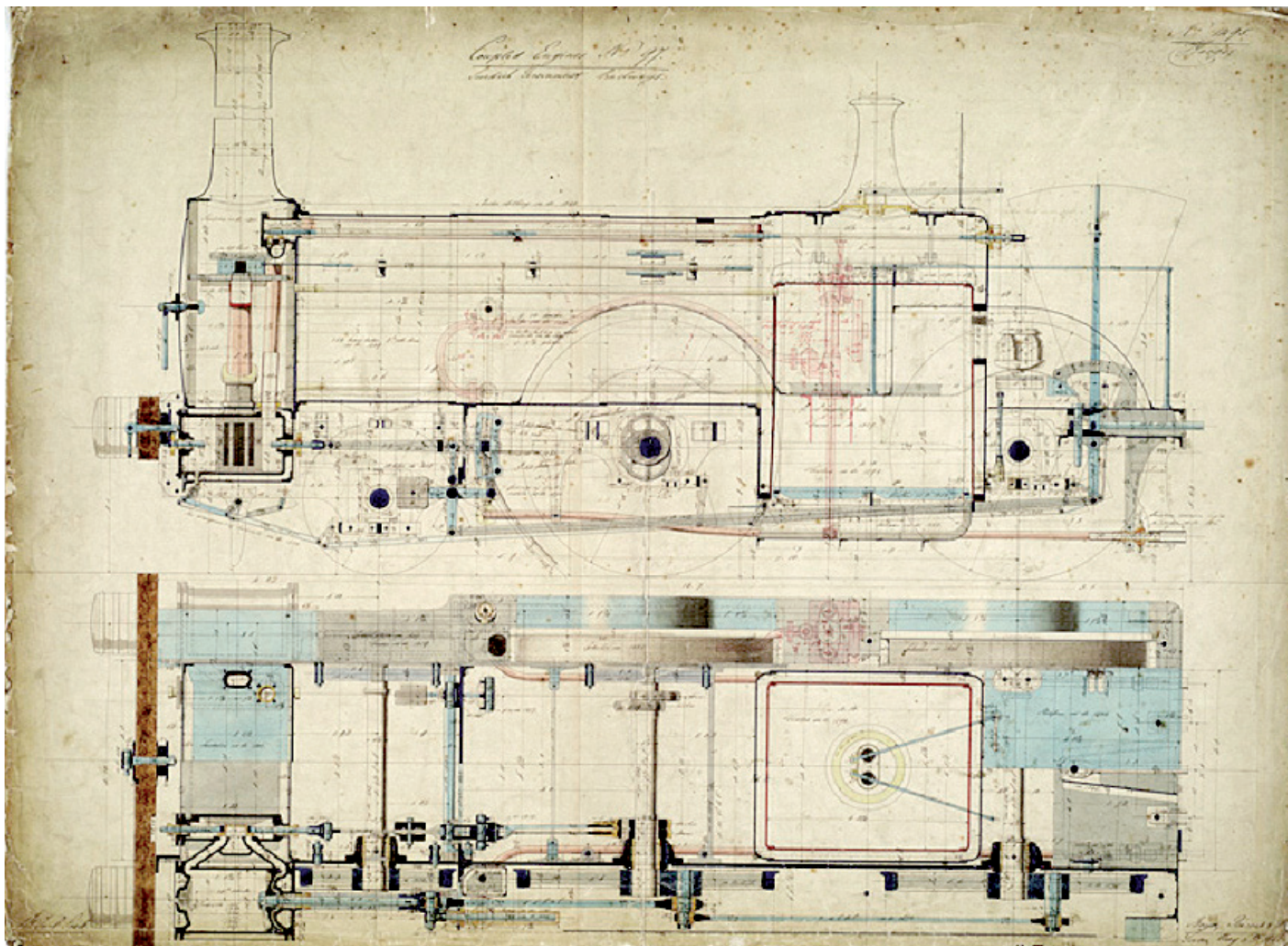


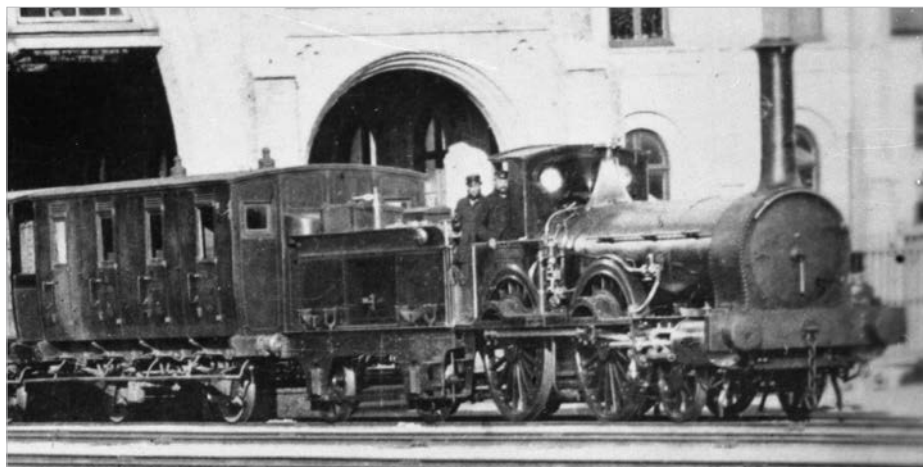
Statens Järnvägar nummer 3 Prins August på vändskivan framför Sveriges Järnvägmuseum i Gävle. Foto: Samlingsportalen.se KDAJ 07437.

som hade startats 1854. De tre grundarna Charles Frederick Beyer, Richard Peacock och Henry Robertson var förvisso välrenommerade inom branschen med bakgrund där tyskfödde Beyer hade varit lokkonstruktör hos Sharp, Roberts & Co (1952 Sharp, Stewart & Co), Peacock hade varit maskiningenjör hos Manches-

ter, Sheffield & Lincolnshire Rwy och Robertson bl.a hade byggt järnvägar för Robert Stephenson men företaget var ungt och utan egen historik som loktillverkare. Deras första lok levererades i en serie med åtta 1A1-3 persontågstenderlok 1855 till Great Westerns normalspårnät efter ritningar från deras maskiningenjör

Ritning för beställning 97, B&P Ritning 1495, Museum of Science and Industry, Manchester, MOSI.





Västra stambanan, WSB 6 Göteborg i Göteborg cirka 1864. Foto: Samlingsportalen, se KBIA01547, beskuren.

Daniel Gooch men även försedda med Joseph Beatties dubbla eldstad. Därefter levererades tio liknande bredspåriga lok till Indien och 1856 sex snarlika lok till Skottland. Samtliga av traditionell brittisk typ med invändiga cylindrar.

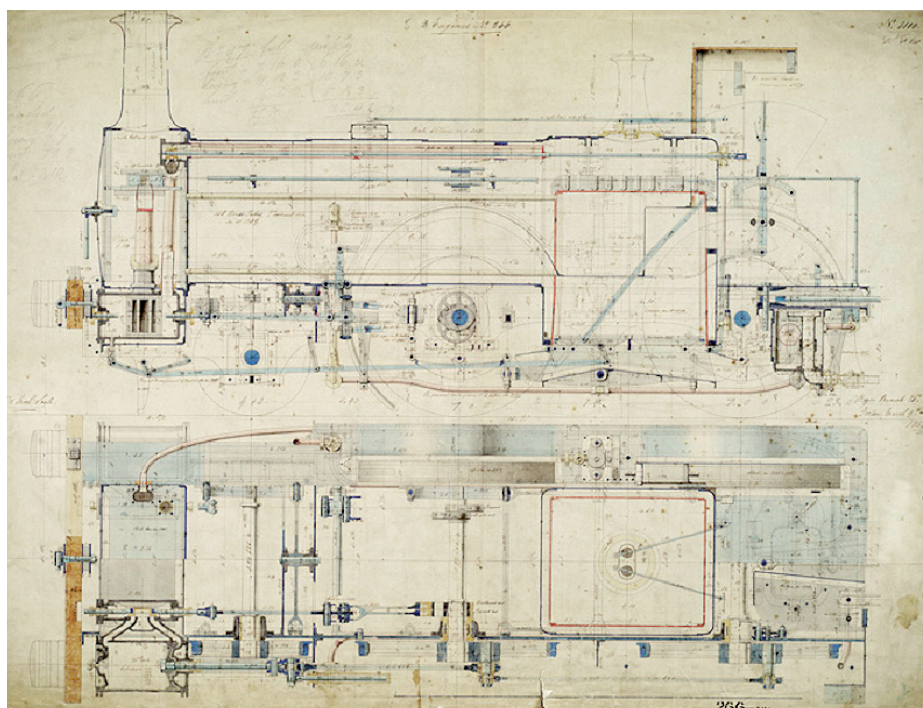
Valet av Beyer, Peacock & Co skall nog mer ses som att man valde en firma som ansågs klara av att bygga lok med sådan precision på de olika delarna att man kunde ha gemensamma reservdelar för loken istället för att varje del var individuellt anpassad vilket var vanligare vid denna tid. Man hade även täta kontakter med Joseph Beattie, maskiningenjör på London & South Western Railway, vilken hade, vad det verkar, ett stort inflytande på valet av leverantör. Typen av lok och vissa detaljer påverkades nog av Beattie och SJ's första lok (Ajax och Titan) var begagnade

godstågslok inköpta från LSWR. Titan var för övrigt tillverkat av Sharp, Roberts & Co under Charles Beyers tid som ansvarig lokkonstruktör där. LSWR köpte dock inte själva några lok själva från Beyer, Peacock & Co förrän 1863.

De lok som byggdes till Sveriges Statsbanor 1856 var med utvändiga cylindrar och en invändig plåtram där alla axlarna var lagrade något avvikande från vad många engelska banor då hade men har konstruktionsmässiga likheter med lok som Joseph Beattie 1855 lät bygga för LSWR. Liknande lok hade dock byggts av andra tillverkare för skotska järnvägar och för export till bl.a Frankrike.

De lok som levererades till Malmö och Göteborg under december 1856 hade

Ritning för beställning 266, B&P Ritning 3100, Museum of Science and Industry, Manchester, MOSI.



beställts från Beyer, Peacock & Co 1855 med beställningsnummer 97 (*se ritningen på vänster sida*) och var i en första anblick tämligen lika med dagens Prins August, men i vissa detaljer skiljer de sig från detta. Loken hade individuellt avfjädrade axlar med konisk skruvfjäder på axel 3 på samma sätt som bakre löpaxeln på de senare A-loken. Även omkastningen är som på A-loken med omkastarstangen under gångbordet och omkastaren lagrad i durkhöjd men slidstyrningen var Stephenson på de första B-loken. Även främre löpaxelns fjädring är direkt fäst i ramverket. Loken hade en ångdriven matarvattenpump på högra sidan med axeln i lokets längdriktning och två rörelsedrivna matarvattenpumpar, en per tvärstycke (*se bilden till vänster*). Loken hade ingen hytt utan bara ett vindskydd och hade inte heller sandbox. De hade B&P tillverkningsnummer 31-36 och var vid leveransen bara märkta med nummer och levererades troligen först två till Malmö och Göteborg (1-2 resp 3-4) med ett ytterligare vardera något senare med nr 5 resp 6.

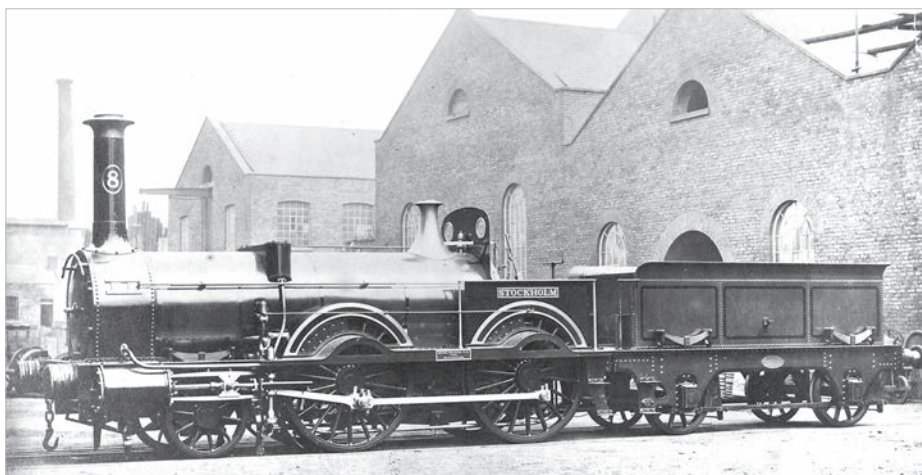
Med lärdom av de första serien gjordes en del förändringar till nästa serie vilken fick B&P beställningsnummer 266 (*se ritning till vänster*) och levererades 1858. Lokens hjulupphängning på den första serien gav dåliga gångegenskaper på dåtidens spår och ogynnsam viktfordelning varför detta ändrades så att de fick balans mellan de båda drivaxlarna med bladfjäder även för axel 3. Viktfördelningen var enligt en senare skrivelse från december 1859 9ton på axel I, 10t på axel II och bara 5t på axel III. För de nya loken blev det istället jämt fördelat med 7.5t på axel II och III med oförändrad last på axel I. Dessa viktuppgifter stämmer även med uppgifter i ett brev från Charles Beyer efter att ett av loken (troligen WSB 3) hade vägts i Manchester 24 augusti 1858. Även löpaxelns fjädring gjordes som så att fjädrarnas bakre del fästes i en tvärgående balans vilket borde ha förbättrat gångegenskaperna ytterligare.

Omkonstruktion av hjulupphängningen gjorde att vridaxeln för omkastningen liksom omkastarstangen fick flyttas till ovanför gångbordet med åtföljande höjning av själva omkastaren. Slidstyrningen ändrades i samband med detta till Allan's, en styrning som hade patenterats av Alexander Allan så sent som 1855. Loken fick dessutom en matarvattenförvärmare samt en mindre hytt istället för bara ett vindskydd och en sandbox monterad som en sadel ovanpå pannan. Matarvattenpumparna var av samma typ som den första omgången.

Bränsleförbrukningen var genom förvärmare mm minskad med 15-20% jämfört med de äldre enligt noteringar från hösten 1859.

Loken i denna serie hade tillverkningsnummer 93-99 och levererades till Malmö (SSB 4-5) samt till Göteborg (WSB 1-3). Loken levererades med namnskyltar så att SSB 4-5 hette Skåne och Malmö medan WSB 1-3 hette Westergötland, Falköping resp Billingen. Stavningen varierar något mellan källorna och den exakta stavningen är därigenom något osäker genom att bildbevis saknas. De tidigare loken hade i mars 1858 omnummerats så att 1-3 fanns i Malmö och 4-6 i Göteborg och hade i april 1858 fått de namn vi är vana vid. WSB 1-2 levererades med ångaren East Anglia 6 augusti 1858 och WSB 3 17 september med samma fartyg. SSB 4-5 torde levererats något tidigare då de har lägre serienummer än WSB-loken.

Nästa serie fick B&P beställningsnummer 370 och levererades i juni 1859 med tillverkningsnummer 126-127 till Västra Stambanan där de fick nr 7-8 med namnen Sköfde och Stockholm. Leveransbilden



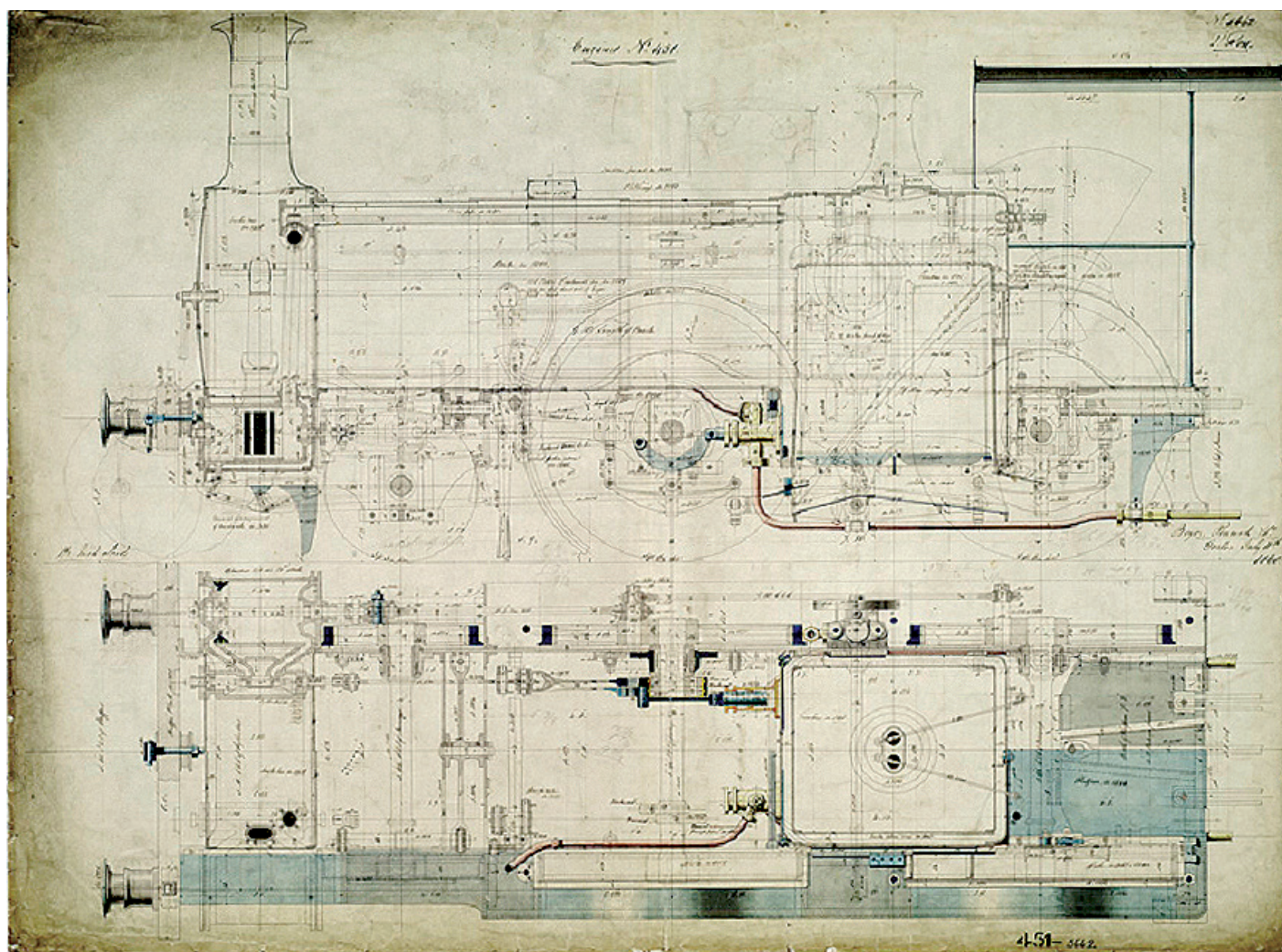
Leveransfoto av WSB 8 Stockholm Foto: Samlingsportalen.se KDAJ07442

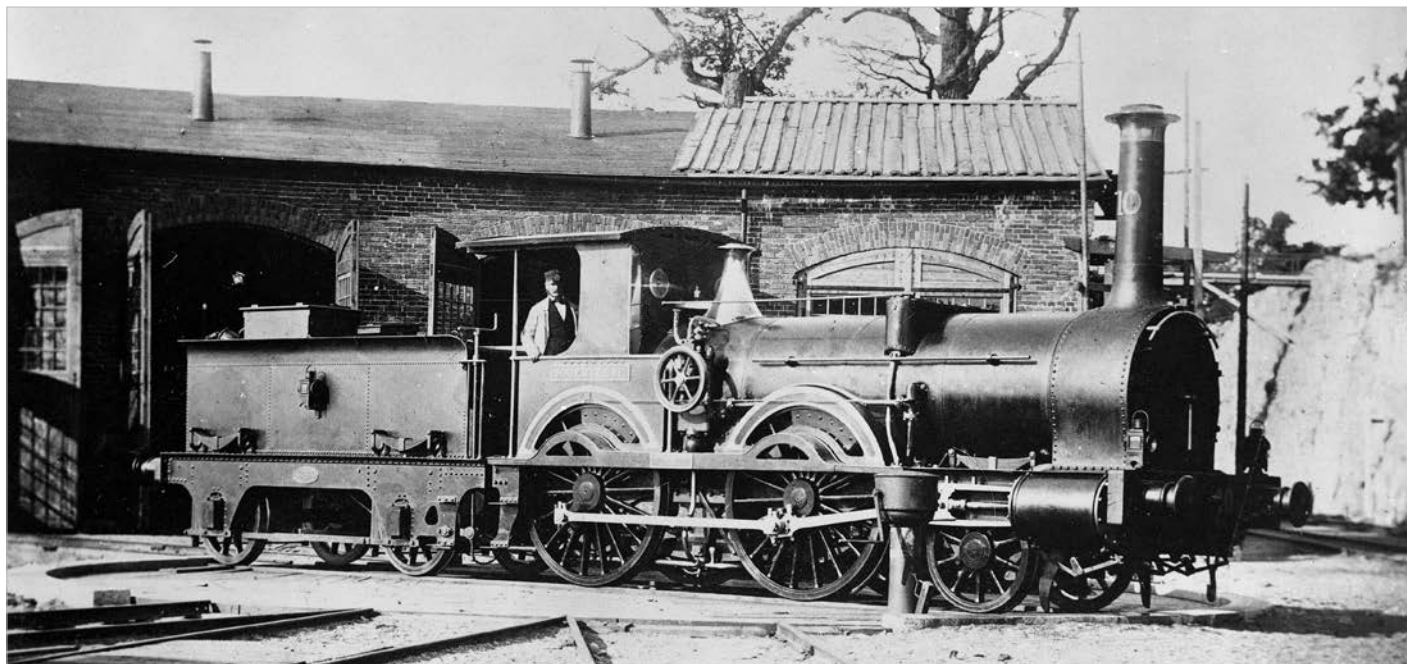
av Stockholm (bilden ovan) visar ett lok som liknar den föregående beställningen även om loket bara har vindskydd och ingen hytt som angavs för den tidigare leveransen. Det kan nämnas att WSB 4-6 enligt månadsrapporten fick mindre trähytt liknande 1858 års serie under december 1858 och troligen fick även SSB 1-3 liknande hytt vid samma tid. Varför WSB 8 Stockholm på bilden saknar hytten kan man undra, möjligen var den demonterbar

på dessa lok. På tenderritningen kan man se att vattenledningen från tendern går till en låda under hyttgolvet på loket vilket tyder på att även dessa lok hade Beatties matarvattenförvärmare. Även GDJ 5-6, vilka levererades 1858 (B&P ordernr 293, tvno 100-101) (se ritning på höger sida) och i mycket liknar SJ-loken hade matarvattenförvärmare.

Senhösten 1860 levererades en fjärde

Ritning för beställning 451, B&P Ritning 5662, Museum of Science and Industry, Manchester, MOSI.



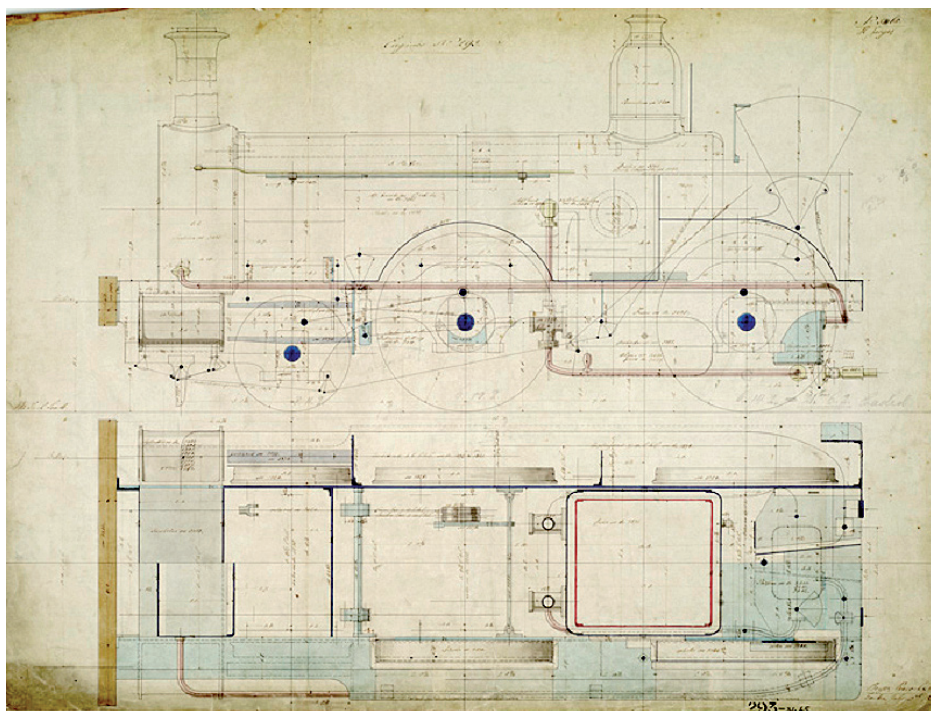


WSB 10 Södertelje på 1860-talet, Foto: Samlingsportalen.se KBFO0001

omgång lok med beställningsnummer 451 (se ritningen till vänster) vilka levererades med tillverkningsnummer 196-200. Loken registrerades som WSB 9-13 med namnen Södermanland, Södertelje, Alingsås, Jönköping och Småland. De tre sista levererades under december.

På dessa lok genomförs ett antal förändringar ytterligare. De rörelsedrivna matarvattenpumparna flyttas in till fyrboxens framkant, troligen för att undvika frysskador och den ångdrivna matarvattenpumpen blir större och monteras med axeln i lokets tvärsled, dvs som Prins August har idag.

Ritning för beställning 293, B&P Ritning 3465, Museum of Science and Industry, Manchester, MOSI.



Jämför bilden på WSB 10 Södertelje. Hytten har nu blivit en 'riktig' hytt. Någon matarvattenförvärmare verkar inte heller finnas på dessa lok.

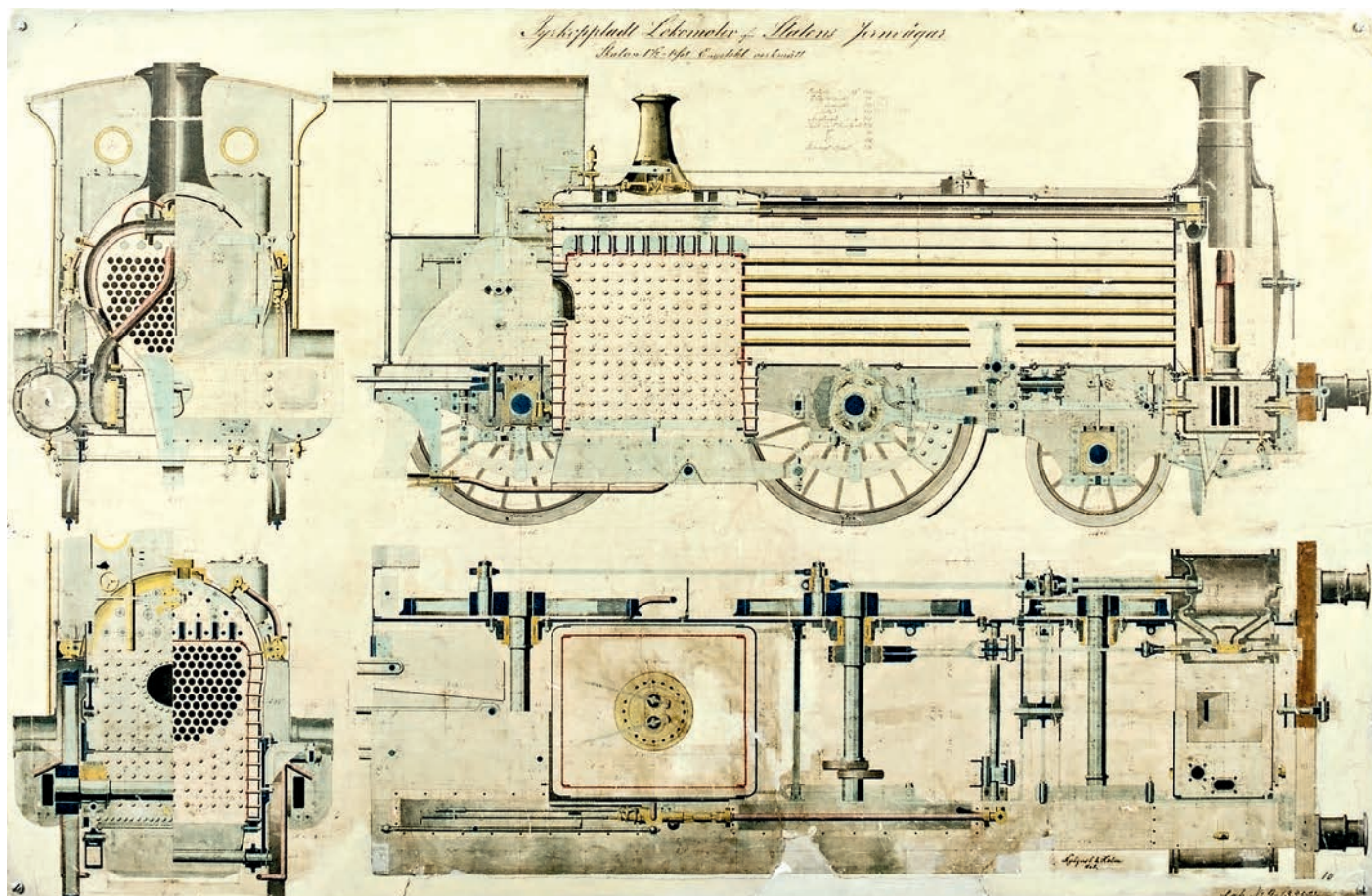
På 1860-talet sker sedan en ytterligare utveckling genom att den 1858 patenterade injektorn börjar användas. Först ersätts den ångdrivna matarvattenpumpen och senare försvinner även de rörelsedrivna pumparna till förmån för ytterligare en injektor. På leveransfotot av det första sexkopplade godstågsloket (B&P tvno 361/1863, SSB 10, sedermera litt F) ser man att loket har matarvattenpumpar under pannan (trolli-

gen vid fyrboxen) samt en injektor. Loket saknar hytt och sandbox och har enbart vindskärm.

Vid denna tid börjar även svenska verkstäder leverera lok till Sveriges Statsbanor. Först ut är Nyköpings mekaniska verkstad som levererar fem lok under 1861-63 (WSB 14, 16, 18, 23 samt 29), sedan kommer Motala verkstad som levererar åtta lok 1863-64 (WSB/SJ 27, 28, 32 samt 51-55) och 1868 levererar Nydqvist & Holm sina första lok till SJ (SJ 94-95 åtföljda av 96-99 året efter). Det första loket från resp leverantör har namn efter där det tillverkats (WSB 14 Nyköping, WSB 27 Motala resp SJ 94 Trollhettan).

På ritningen på de första loken som Nydqvist & Holm bygger åt SJ (NOHAB tvno 9-13, SJ94-99) finns inga matarvattenpumpar men väl två injektorer. Ritningen finns även i "De första stambanorna" och anges där visa loket av 1860 års leveranser vilket inte är korrekt. Ritningen avser NOHAB tillverkningsnummer 9-13 samt 25-28 (SJ nr 94-98 samt 119-122 levererade under 1868-1873).

Men kan man vara säker att loket byggdes enligt ritningarna? Ja, de bilder som finns visar bl.a matarvattenpump enligt ritningen och ett flertal skrivelser från tiden 1857-1860 bekräftar detaljer i konstruktionen av de sex första loket. Det finns ju dessutom en modell i skala 1:8 av ett lok i 1856 års skick. Loket har nummer 1 och namnskylt



Ritning för NOHAB-tillverkade 94-99, 119-122, Sveriges Järnvägmuseum.

”Westergöthland” och matarvattenpump saknas på modellen. Nr 1 Westergöthland såg dock aldrig ut som modellen utan den stämmer bättre med de första sex loken från 1856 bortsett från att den ångdrivna matarvattenpumpen saknas. Modellen började byggas på 1860-talet vid huvudverkstaden i Malmö och visar med största sannolikhet SSB nr 1, dvs det lok som 1858 kom att få namnskylden ”Prins Carl” och 1864 numreras till SJ 41. Att man i Malmö skulle bygga en modell av ett lok som då fanns i Göteborg verkar inte troligt.

När Bb 43 en gång överfördes till det blivande järnvägmuseet var det ett kraftigt ombyggt lok med Belpairepanna (ilagd 1886) med ledskenegnistläckare, dvs i det utförande som loket var under 1890-talet (se bilden till höger). De första sex loken hade under åren fått ett utförande som liknade de övriga med Allans slidstyrning (går ej att se på bilder men Prins August har dylik) och samma hjulupphängningar samt sandbox. Åtminstone de lok som ombyggdes till Bb hade dessa ändringar. Matarvattenpumparna var utbytta mot injektorer, något som torde skett runt 1870. Under 1930- och 40-talet gjordes arbeten på loket för att snygga till loket och ge det ett utseende som påminde om utförandet vid leveransen. Hytten kapades ner till ett vindskydd, vakumbromsutrustningen

togs ner och en skorsten av originalsnitt monterades. Inför 100-års-jubileet 1956 fick loket en panna av mer originalliknande typ men byggd av BJ verkstad i Åmål för BJ 29 samt matarvattenpumpar av äldre typ vilket allt gett loket ett originalliknande utseende och framförallt gjorde det till ett fungerande lok. Vi detta arbete utgick man från de fotografier som då fanns tillgängliga. Loket har idag en större matarvattenpump än i original och har bara en tvärstycksdriven pump (på

Statens Järnvägar Bb1 43 Prins August. Här i den skepnad som loket hade i samband med överlämnandet till Sveriges Järnvägmuseum 1906. Foto: Samlingsportalen.se KDAJ07454.

förarsidan) samt har hjulupphängning och slidstyrning enligt senare leveranser. Att återställa lokets hjulupphängningar och slidstyrning till 1856 års skick är knappast rimligt och inte heller något man skall göra. Genom sitt utförande representerar det ett sammandrag av de tidiga loken, inte bara den första serien.

Källor: Ritningar och fotografier från Museum of Science and Industry, Manchester. Skrivelser i SVJM's arkiv och Göteborgs Landsarkiv. Bilder från Samlingsportalen.se





I Järnvägarnas Museiförenings medlems-tidning, Tåg och Spår, nummer 3 1964 finns följande artikel och bild skriven av signaturen Ur (Bengt E Unvér).

"Ankan" finns i dag att beskåda på museet i Linköping.

51 år senare kommer här artikeln i nytryck, håll till godo!

Ankan

I lokstallet i Linköping står en unik trotjänare, den gamla motorvagnen som i flera årtionden trafikerade järnvägslinjen Klockrike–Borensberg. I sinom tid skall den flyttas till järnvägmuseets anläggning i Linköping, och det är den värd, ty "Ankan", som vagnen kallas i dagligt tal, var Sveriges första växelströmsdrivna motorvagn och t.o.m. den första elektriskt drivna vagn som användes praktiskt.

Före "Ankan" fanns i Sverige bara ett experimentlok, och detta drevs med likström. "Ankan" var inte bara den första i sitt slag utan i egenskap av den första blev det denna vagn som Statens Järnvägar samlade erfarenheter från. Generaldirektör Öfverholm i Kungl. Järnvägsstyrelsen var en flitig besökare i Borensberg under An-

kans" första tid, och många rön, som han gjorde kom senare till nytta vid elektrifieringen av Sveriges järnvägsnät. "Ankans" förhistoria är förknippad med tillkomsten av kraftstationen vid Näs, som var färdig strax efter sekelskiftet. Eftersom ägaren, Motala ströms kraft AB, hade köpt ett stort tomtområde i Husbyfjöl, var det av vikt att detta område fick goda kommunikationer med omvärlden. Det måste bli en järnväg, och helst borde den drivas med elektrisk energi som var bolagets egen produkt. Bolagets chef, disponent J. A. Sundling underhandlade med ASEA:s chef, direktör Edström, och då förhandlingarna var slutförda var allt klart för ASEA att sätta igång med att konstruera motorvagnen. ASEA gjorde här många värdefulla erfarenheter, som väl kom till pass framdeles, då bolaget elektrifierade järnvägar på olika håll.

I december 1907 provkördes "Ankan" men genom att den icke höll för påfrestningarna så gick den sönder och det dröjde ytterligare tre månader innan det var klart för ny start. När "Ankan" på nytt sattes in i trafik den 15 mars 1908 fungerade allt perfekt ända tills den efter 38 års tjänst utbyttes mot en elektrisk rälsbuss. Detta skedde sommaren 1946. Ankan byggdes

Bilden visar det elektriska, tåget Klockrike–Borensberg, som består av den elektriska motorvagnen MÖJ nr 1, kallad "Ankan", samt en godsvagn. I "ankhytten" syns föraren Gustaf Gustafson i Borensberg och i fönstret skimtar prosten O. I. Edoff (†), Klockrike. Framför tåget står fr.v. biljettör Gustaf Ehrling, Bränninge, stins Carl Magnusson (†), kontorsbiträde Oskar Karlsson (†) och stationskarl Julius Vestin, Klockrike. Det är på Klockrike station. Det är år 1917 och det var sommar.

(Redaktörens anmärkning. Fotot finns på Samlingsportalen.se KAJA54113,.)

för enfas växelström. Den förfogade över två motorer som var byggda för 200 volts spänning och utvecklade 17 hkr vardera. "Ankan" har 22 sittplatser och största tillåtna hastigheten var 35 km/tim. I sin glans dagar gjorde den 20–26 turer per dag på sträckan Klockrike–Borensberg vars längd var 8 kilometer. "Ankan" som är en museal dyrgrip kommer väl att försvara sin plats på järnvägmuseet i Linköping och många kommer i framtiden att fråna när och fjärran ställa färderna till Linköping för att beskåda detta unika fordon.

Till slut kopplar vi på den välkände "ankföraren" Gustaf Gustafson och ber honom berätta hur det kommer sig att denna förnämliga motorvagn fått namnet "Ankan". "Jag var förgrymmad över att drängarna i Klockrike kallade motorvagnen för 'Kalven' och det tyckte jag inte var så kul. Det var inte så lätt att hitta på något annat namn", säger hr Gustafson. "Men en dag kom en räddande ängel i form av en gumma, som åkte mellan Klockrike och Borensberg. Vad är det med vagnen i dag", frågade hon. Han skakar ju så förskräckligt, precis som en anka." Då fick jag en glimt. 'Ankan' skall vagnen heta, inte Kalven'."

Och från den dagen var namnet "Ankan" stadfäst.

Ur

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.

Avsändare:
Järnvägsmusei Vänner
Box 407
801 05 GÄVLE

B



Kul i sommar på museet!

Kom och ta del av sommarprogrammet 14 juni - 16 augusti. Åk rälsbuss varje dag mellan museet och fordonsmagasinet, av- och påstigning sker även vid Gävle central. Motorsöndagar där entusiaster visar sina veteran- och fina fordon, minitåget rullar i parken, teater m.m.

NYHETER: Titta på det fina godsmagasinet från Fiskeby som uppförts intill Hennan station. En ny utställning i Centr@len med anledning av 100-årsjubileet och en ny presentation av eltåg i museets hall 6. Varmt välkommen!



Turer med rälsbuss

Dagligen 14 juni - 16 augusti
till museet & magasinet.



Motorsöndagar 14 juni - 16 augusti

Visa ditt fina fordon i
en historisk miljö
varje söndag kl 11-13.
Olika tema varje vecka,
se hemsidan.



Teater under juli månad

Måndag - fredag,
ingår i entrébiljetten.

Minitåg - barnens favorit

Dagligen 14 juni - 16 augusti.
20 kr per tur.



Fler sommartips!
Caféer, restauranger och mer att göra
när du besöker Gävle hittar du på:
visitgävle.se



**SVERIGES
JÄRNVÄGSMUSEUM**
TRAFIKVERKET

Trafikverket, Sveriges Järnvägsmuseum
Rälskatan 1, Gävle. Tel 010-123 21 00
*Stängt midsommarafton & dag

www.trafikverket.se/jarnvagsmuseum