

SIDOSPÅR 1/16

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum





Robert Sjöö

Museichefen har ordet

Nytt år – nya förutsättningar

Trafikverkets museer finns inte längre. Länge leve Fordonsresurser!

I en verksamhet som närmast är immun mot organisationsförändring väckte bildandet av en ny resultatenhet i Trafikverket inget större rabalder. Trafikverkets museer kom med tiden att bli ett tämligen missvisande namn då Sveriges Järnvägmuseum blev det enda museet medan övriga uppdrag handlade om förvaltning av samlingar från före detta Vägverket och Luftfartsverket och viss kunskapsuppbyggnad.

Inom museet har tågtrafiken kommit att ta en allt större plats och i samband med införandet av licens för all tågtrafik stod det tidigt klart att Trafikverket inte kan ha flera trafiktillstånd och att det kunde finnas samordningsvinster med att tillföra ansvar och resurser till den del inom verket som hade störst operativ trafikverksamhet och mest kompetens inom området – museet.

Till en början är tillskottet begränsat till den för detta resultatenheten, Förvaltning av järnvägsfordon, som i princip utgörs av det som återstår av det som ibland kallas rest-SJ eller affärsverket Statens järnvägar. Verksamhetsområdet, som nu är en avdelning inom den nya resultatenheten vid sidan om museiverksamhetens avdelningar, förvaltar de fordon som hyrs ut till den nationellt upphandlade tågtrafiken, i princip nattågen på övre Norrland. Här finns spetskompetens på moderna fordon och trafiksäkerhet även om den i dagsläget är begränsad till fyra personer. Formellt

är det en sammanslagning av två resultatenheter som gjorts och som jag blivit ansvarig för. Tanken och förhoppningen är att verksamheten ska kunna växa i och med att nya samordningsvinster uppstår och då inte bara begränsat till järnväg. Hur det än blir med det så kommer varumärket Sveriges Järnvägmuseum att behållas utan förändring. För Sveriges Järnvägmuseum blev 2015 ett nytt rekordår att se tillbaka på. Jubileerna för både museet och elektrifieringen avfirades mer eller mindre succéartat och utmynnade i ett nytt prydligt besöksrekord, 64 261 personer, över 70 000 om man inkluderar tågresandet på andra orter, vilket man ska göra enligt myndigheten för kulturanalys, men som vi faktiskt aldrig har gjort i våra officiella siffror. Här har vi gått emot strömmen, inte minst så här i fri entréreformens tidevarv när besöksiffror skjutna från höften, eller ännu lägre, används för att övertyga omvärlden om ens oerhörda betydelse utan kvitto på att så många frivilligt skulle betala för upplevelsen.

Alla kritiska verksamhetsmål för dåvarande Trafikverkets museer som togs fram inför året och som fastställdes av generaldirektör och den dåvarande resultatenhetens styrelse uppnåddes eller överträffades. Till och med ekonomin hölls inom budgetramen trots ett befarat överskridande efter äventyret med elloket Krokodilen som vi släpade hit från Schweiz. Vad ger då allt detta?

Kanske hade det gått ändå men det som vi väntade på i slutet av förra året och som jag skrev om i min senaste krönika har äntligen gått i lås. Vi har tillsammans med Trafikverkets fastighetsavdelning fått det investeringsutrymme vi behöver för att i första hand utveckla den publika delen av Sveriges Järnvägmuseum. Det innebär att vi redan dragit i gång planeringsarbetet med funktionsbeskrivningar för lokalerna och möten för att få till en ny bra utställning.

När det gäller utställningen är tanken att vi ska göra det mesta arbetet själva och utnyttja den kompetens som byggts upp under tiden sedan den förra basutställningen gjordes på 1990-talet. Det är viktigt att det blir "vår" utställning som vi är stolta över för att behålla den känsla som jag tror är en av våra framgångsfaktorer och gör oss uppskattade av våra gäster. Visst behöver vi mycket hjälp utifrån och det har vi redan fått, inte minst av alla kollegor från de så kallade verksmuseerna, andra offentligägda museer utanför kulturdepartementet och av Riksutställningar som vi samlade i en särskild workshop i februari.

Den andra sidan av myntet är att vi kommer att vara tvungna att hålla stängt en tid för ombyggnadsarbetena. Planen är att stänga efter museidagen i september 2017 för att öppna det nya museet igen till sommarsäsongen 2019. Så om du vill njuta av det som finns i dag så gäller det att passa på. Varmt välkommen! 🚂

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 funktionsnärskap 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 2016 är årsavgiften 400 kr och för familjemedlemmar 500 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 - 2016, årgång 13

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 2016 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. sidospar@jvmv.se

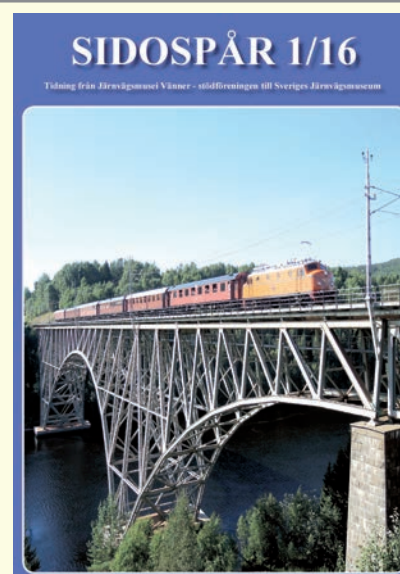
I redaktionen även:

Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 2 2016 utkommer juni

Presstopp 15 maj



Elkrafttåget mot Kiruna med Ra 846 på Forsmobron 2015-08-20. Foto: Kenneth Landgren.

Ro2:an 2702

Text och foto: Kenneth Landgren

Arbetet med att återställa vår Ro2:a fortsätter.

Mycket arbete har lagts ner och läggs ner på snickeridelen. Det är ett grannliga arbete som verkligen kräver tålamod och kunnande. Med muséets egen snickare Stefan och inhyrda Björn går arbetet framåt, men det är otroligt mycket finsnickeri med listverk mm.

Det ska även tas fram färger vilket Thom ansvarar för. Björkpaneler ska betsas och önskemålet är att det mesta återställs till så nära originalskick som möjligt.

Vagnen kommer om X antal år att bli en prydnad i vårt trävagnståg.



Gaveln i serveringsavdelningen har fått mycket av järnet återmonterat och återställt.

Interiör från serveringsavdelningen mot köksavdelningen, t. v. syns kassörskans bås och t. h. syns korridoren förbi köket.

Dörren in till köket med mittenspegel infällbar mot köket, snickrad på verkstaden på Nynäs.



Här syns exteriören. Kan det bli snyggare? Vagnen känns inte igen från "fyndskicket".



Taket i lanterninen är ett finsnickeri med listverk och platta för belysningen.



Fönstren har återställt till ursprungligt utförande, också det mycket finlir, men snyggt blir det. Under fönstren sätts björklister upp som sedan ska betsas.





Jan Erik Räf

Katarina och Maria Bangator - Med eller utan bana

Sjö- och järnvägstrafik måste samordnas

Vad är Katarina Bangata känd för? Kanske för Bondens Marknad som äger rum där sedan år 2001! Men vad är det för bana som har gett upphov till namnet?

Man kan sätta in frågan i ett stort sammanhang: Det handlar då om Stockholms behov av förbindelser mot Östersjön. Sjöar och floder var ju i gamla tider de effektivaste medlen för långväga in- och utrikes transporter. Farleden via Vaxholm och skärgården där utanför har väl alltid ansetts lång och besvärlig. Kanske har man i gamla tider sneglat på gamla amsagor om en vikingatida förbindelse mellan Mälaren, via Hammarbysjön mot sydöst över sjöarna (Sickla)- Långsjön, Järlasjön, viken Duvnäs Fladan med fortsättning i Lännerstasundet och ut mot Baggensfjärden. År 1774 aktualiserade nämligen överståthållaren Carl Sparre frågan "att åter igenom denna gr af (=Skanstull) inrätta en canal emellan Hammarbysjön och Årstaviken." (1.) - det ligger nära till hands att tänka sig att han även föreställde sig möjligheten att fortsätta "canalen" ut till öppet vatten i Östersjön.

Med 1800-talet tekniska framsteg kom

förutsättningarna att gräva och spränga kanaler.

År 1900 tog man fram ett förslag om att sänka Hammarbysjön till havsnivån med hjälp av två kanaler: en via Danviken och en via Svindersviken (dvs österut över nuvarande Lugnet och trafikplatsen Värmdömotet mot den vik som har sin mynning emot Saltsjön bortanför

Kvarnholmen). (2.) Den sistnämnda kanalen skulle bli huvudkanal med ett djup av sju meter. En sluss vid Skanstull skulle ge förbindelse med Årstaviken och Mälaren.

År 1912 köpte staten Södertälje kanal för att påbörja en utbyggnad för trafik mot Mälaren. Stadsfullmäktige beslöt därför 25 maj 1914 att bygga Hammarby leden som ansågs vara "vad Stockholm borde erbjuda sjöfarten och nu måste bygga för att behålla sin mälarsjöfart".

Leden öppnades för trafik år 1926. Den skapade både nya hamnmöjligheter och gav intäkter från båttrafik till och från hamnar i Mälaren. Slussen vid Skanstull medger ett djupgående av 5,5 meter och en fartygslängd av 110 meter, vilket räckte för en stor del av fartygen vid denna tid. Viktigt för Stockholm var att få en ny hamn för främst tyngre skulkods av typ bygg-

varor, kol, kalk, salt, mm. På land skedde vid denna tid transporter av dylikt gods nästan uteslutande per järnväg. Godset måste alltså vid behov omlastas mellan järnväg och båt, ofta med en mellanlagring på en hamnkaj. Norra Hammarbyhamnen blev en sådan omlastningshamn, men även den södra hamnen kom att utnyttjas för liknande tunga och skrymmande varor.

Planer för järnväg mot Hammarbyleden

Långt före beslutet att bygga Hammarbyleden och dess hamnar hade förutseende stadsplanerare funderat på hur man skulle knyta ihop befintliga järnvägar med en tänkt vattenled. Stockholms första järnväg var den från Södertälje som gick över Liljeholmen med en låg bro över vattnet och vidare till en ändstation belägen i närheten av nuvarande Stockholms Södra. Den järnvägen blev färdig 1860, och år 1871 knöts den ihop med en järnväg mellan Uppsala och Stockholms Central via den så kallade sammanbindningsbanan Stockholm Södra - Centralen.

Man började alltså planera för en godsjärnväg från Södra station till dåvarande Hammarbysjön. Den skissades som en bred gata med plats för järnvägsspår,

Bilden till vänster: Stockholm Södra 1897. Slutpunkt på västra statsbanan, öppnad för trafik 1860-01-01. Stationen benämndes Stockholm och hade det namnet fram till att, den så kallade sammanbindningsbanan till nuvarande Stockholm Central, öppnades för trafik 1871-07-17. Efter detta datum ändrades namnet Stockholm till Stockholm Södra. Persontrafiken upphörde 1926-07-01. Godstrafiken upphörde 1984-01-01. Foto: Jvm,KDAK03213 Samlingsportalen.se Sveriges Järnvägsmuseum.

inom församlingen Katarina, varför den fick namnet Katarina Bangata. (Se nedanstående karta) I en "regleringsplan öfver Södermalm" av år 1878 (3.) var dess tänkta anslutning till Södra stations bangård på samma plats där växlar söder om Swedenborgsgatans ändpunkt anslöt bangårdens spår till den dåvarande stambanan. I en punkt några hundra meter väster därom på stambanan anslöts ett stickspår för hämtning av sopor som lastades över till de för sin tid välkända "vita" sopvagnarna som dagligen gick med ett särskilt tåg till sopstationen i Lövsta. Omlastning från stans sopekipage till järnvägen skedde på sopspåret som en lång sträcka gick parallellt med Åsöгатans förlängning väster om Götgatan.

Området söder om den dåvarande bangården (den utvidgades avsevärt under 1900-talet både åt väster och söder) utgjordes vid den aktuella tiden av kärmark, en rest av den gamla Fatburssjön. Sannolikt ansågs det därför lämpligast att i en framtid

fylla ut detta då obebyggda område för att koppla ihop bangården med en järnväg på Katarina Bangata; längs den nämnda Åsöгатans norra sida hade bebyggelse uppstått, vilket torde ha försvårat alternativet att förlänga sopspåret mot bangatan.

Av kartor framgår att mark reserverats för bangatan från korsningen mellan Åsöгатan och Västgötagatan, dvs ett kvarter väster om Götgatan. Denna sträckning förekommer så sent som på SL-kartorna på 1960-talet.

Det tog tid innan planerna för Katarina Bangata accepterades och fastställdes av myndigheterna. I ett stort bokverk av Neuhaus: "Panorama över Stockholm på 1870-talet" (utgivet 1954 av GLA Förlag) är ännu inte Katarina Bangata inritad. I en uppsats av Ulf Frimodig (4.) omnämns att ett generalplaneförslag för staden förelåg år 1864. Två år senare underkändes detta helt av Albert Lindhagen och hans medarbetare. Dessa "ville att staden skulle genomkorsas av breda, trädplanterade es-

planader och boulevarder." På Södermalm blev Ringvägen den mest framträdande esplanaden, men även Katarina Bangata kom att inrangeras i denna kategori.

En stadsplan för Södermalm fastställdes av Kungl. Maj:t först den 13 april 1880. Katarina Bangata fick sitt namn fastställt genom Stadsfullmäktiges namnrevision 16 juni 1885.

Enligt planens text gällde det "en järnväg mellan Stockholm Södra och Stadens Strandplats och Danvikstull, med spårledning på Hammarbytorget". Med Stadens Strandplats avsågs ett läge motsvarande nuvarande Östgötagatan 100, och Hammarbytorget utgjorde ungefär nuvarande Vintertullstorget. Det låg då vid stranden av Hammarbysjön (Se nedanstående karta), eftersom sjön då gick närmare fem meter högre än idag; den skvalpade mot stranden ungefär där statyn "Vinterfågeln" står på torget. - Här skulle banan grenas, med en gren mot Skanstull och en gren mot Danvikstull.

Karta från Cohrs Atlas över Sverige. Tryckt 1904.





Stockholm - Reimersholme 1954. Transport av godsvagn upplastad på vagnbjörn Foto: jvm,KDAF07122 Samlingsportalen.se Sveriges Järnvägmuseum.

I planerna ingick att järnvägsspåren delvis skulle grävas ned så att bangatans tvärgator Ringvägen, Götgatan och Östgötagatan med hjälp av broar skulle kunna behålla sina nivåer.

Planerna blev aldrig verklighet. Omkring 1930 anlades en promenadallé i gatans mitt istället för järnvägsspår. Idag (2012) sträcker sig Katarina Bangata (enligt Wikipedia) från Götgatan 71 vid Skatteskrapan till Vintertullstorget.

Ett kuriosum: En järnvägsstump till slut

Alldeles utan järnväg blev dock inte Katarina Bangata. Dess södra ände ingick i det hamnområde som Stockholms Hamnar förfogade över för att tillgodose företag med lastutrymmen och lokaler som utarrenderades. Vid gatans slut låg under åren 1946-1966 företaget Grubbens & Co. AB. (2) Här hade man ett skjul i vilket man 1946 fick tillstånd för "påbyggnad för utrymme för en pressmaskin." Det handlade uppenbarligen om att pressa tidningspapper o dyl till balar. Företaget växte snabbt: År 1948 fick man tillstånd att uppföra en byggnad i tre våningar för lagring och papperssortering, på en tomt om 3.300 kvadratmeter "för upplag av pappersavfall m m".

Grubbens var ett grossistföretag grundat 1892. Från början handlade de främst med omslagspapper, men kom att handla

med bl a kartong, konstläder, påsar och kraftpapper. År 1955 representerade de svenska fabriker för export av papper, papp och pappersavfall, och importerade maskiner för pappersindustrin.

Deras produkter, och kanske främst pappersavfall, anlände per järnväg. Istället för att lossa produkterna från vagnar på hamnkajen började man år 1952 att flytta hela vagnar från SJ-nätet till företaget. Man hade en lastkaj på huset mot dåvarande Tegelviksgatan, vilken sträckte sig i väst-östlig riktning ungefär i förlängningen av nuvarande Barnängs Tvärgränd. Här, vid änden av Katarina Bangata och utefter Tegelviksgatan, anlade man ett 50 meter långt järnvägsspår på vilket man placerade de vagnar vars laster skulle lossas.

Hur kom de dit? Jo, vagnarna ställdes upp på en låg överföringsvagn på gummihjul, kallad vagnbjörn, se bilden ovan. Via en ramp kördes de ned på det korta spåret vid lastkajen. På samma sätt lastades de över på vagnbjörnen från SJ-nätet via en ramp vid änden av ett kort stickspår vid Södra station. Detta spår utgjorde en rest av den gamla stambanan och ledde åt väster på den banvall som före Årstabrons tillkomst (år 1929) förde stambanan mot järnvägsbron vid Liljeholmen. - Vagnar kunde på detta sätt också hämtas från ett spår vid Älvsjö (Västberga). (5.)

Den här trafiken pågick kanske i drygt

tio år. Hyran av vagnbjörnen höjdes, så i juni 1966 sade Grubbens upp avtalet som gällde spåret och platsen för detta. - Samma år övertogs företagets tomt och anläggningar av AB Strada.

Maria Bangata

På kartan (Se föregående sida) från 1904 framträder en gata, Maria bangata, som tycks följa hela sträckningen utefter dåvarande stambanan Liljeholmen-Stockholms Södra etc mot Centralen. I verkligheten torde denna "gata" endast ha existerat på kortare sträckor, där den har behövts för dåtidens hästtransporter och gåendes behov. På andra kartor är den tydligast markerad på en kort sträcka vid Stockholms Arbetsinrättning i gatans västliga del.

Kanske denna gatas begränsade betydelse för trafikanter bäst anges i en bok (6.) där det står: "Maria Bangata följde tidigare järnvägen på södra sidan från dåvarande Sköldgatan ända till dåvarande Årsta Strand, med viadukter över järnvägen vid Wollmar Yxkullsgatan, Varvsgatan och Långholmsgatan. Den motsvaras nu enbart av en parkväg, utom nordligaste delen av Zinkens Väg. Vid nr 71-79 låg vårdhemmet Högalid."

Vad som låg bakom tillkomsten av denna bangata har inte undersökts. Kanske räcker det med att citera vad som skrevs vid namnrevisionen 1885, då de båda

bangatorna presenterades enligt följande: "Maria Bangata avser gatan å ömse sidor längs järnvägen från Årstaviken till den vestligaste af de invid järnvägen afsatta kvarteren." Om Katarina Bangata stod att den sträckte sig "å ömse sidor längs järnvägens tänkta utsträckning från Åsögatan åt öster och sydost." (7.)

I senare tid finns också namnet Maria Bangata tillskrivet en gata som ursprungligen torde ha förenat Rosenlundsgatan med Ringvägen, men som numera inte ansluter till Ringvägen utan ansluts till Maria Skolgata i den senares västra ände. Denna Maria Bangata motsvarar väl egentligen inte vad man ursprungligen menade med en bangata: den ligger avsevärt högre än den gamla banvallen, ovanför en hög stenmur.

Man kan spekulera över varför Maria Bangata enligt kartorna har funnits med i planeringen även efter det att stambanan över Liljeholmen år 1928 ersattes med den nya högbron över Årstaviken. Har man velat reservera den gamla banvallen för en kommande, ny godsbanan? Kanske mot det dåvarande industriområdet vid Bergsunds strand, eller rentav mot fabrikerna på andra sidan stranden, dvs på Reimersholme? Eller kanske man ansåg att det även i en framtida stadsmiljö skulle vara lämpligt att anlägga järnvägsspår i mitten av en gata med trafik på ömse sidor om spåret/spåren? - Det har noterats att Maria Bangata har fått följa med på kartor ända in på 1960-talet.

Om man vill följa delar av den gamla banvallens sträckning mot Liljeholmen, kan man med fördel promenera på denna som nu utgör en gångväg i en vacker lummig miljö, från området sydväst om Zinkensdamms idrottsplats och västerut i svackan söder om bebyggelsen i Drakenbergsområdet.

Nummerhänvisningar i texten

1. "Söders historia 2", av Hans Nordmark
2. Jan Erik Räf: opublicerat material.
3. "Tantolunden. Scener ur en park", av Mats Lindroth, 2009
4. "Gatorna som aldrig blev av - En undersökning av Hamnvaktens närområde" av Ulf Frimodig. Uppsats i studiecirkeln "Barnängens historia", Brf Hamnvakten.
5. "Bilderbok över Södra bangården i Stockholm 1860-1983", av Nils Karlsson. 1983
6. "Stockholm från A till Ö. Innerstaden" av Hans Harlén
7. "Stockholms gatunamn". 1992, 2005.



Raritet i samlingarna?

Text och foto: Kristin Thorrud

De flesta som är intresserade av järnvägs-historia känner förstås till att Sveriges Järnvägmuseum har världsunika fordon i sina samlingar.

Men vi har även en stor samling föremål - t ex många maskiner som är kopplade till järnvägens mindre glamorösa kontors- och expeditjonsmiljöer.

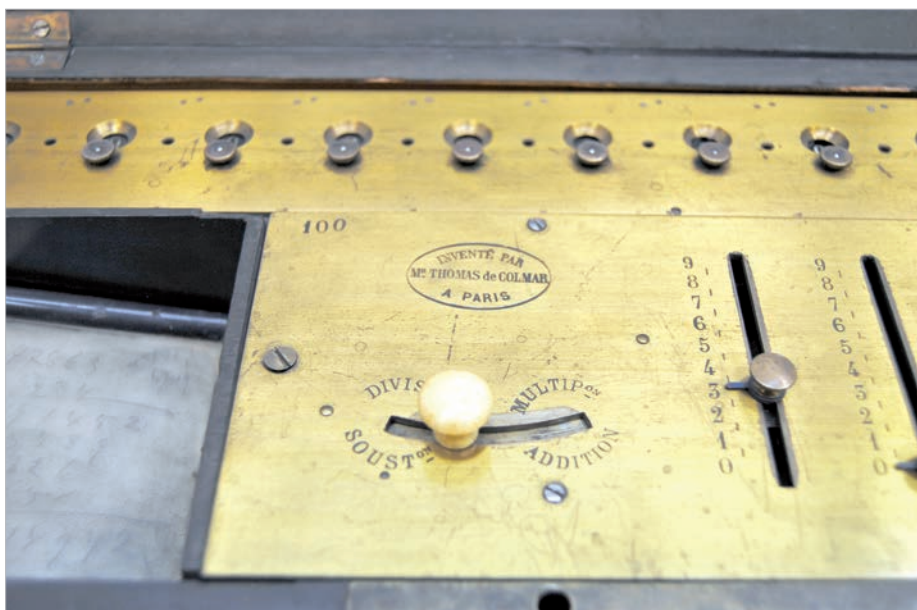
För några veckor sedan hade vi besök från Tekniska museet som upptäckte att en av de tidiga räknemaskiner vi har, en aritmometer uppfunnen av fransmannen Thomas de Colmar 1820, är en riktig raritet.

Aritmometern var den första digitala mekaniska räknemaskinen som var tillräckligt kraftfull och pålitlig för att använda i en

kontorsmiljö, och det är även den första räknemaskinen som fick ett kommersiellt genomslag genom masstillverkning.

Just vår modell med den lilla luckan för anteckningar finns bara i fem kända exemplar i hela världen! Modelltypen som heter T1853C' är redan införd i räknemaskinsex-perten Valéry Monniers förteckning som du kan se på den fantastiska webbsidan nedan.

Där hittar du även ett antal filmer som förklarar hur en aritmometer fungerade: <http://www.arithmometre.org/indexEnglish.html>





Jimmy Håkman

Den nutida namnsättningen av trafikplatser

Ortnamn

För att flera ska förstå vilken plats man menar i olika sammanhang används sedan lång tid tillbaka ortnamn. Man kan enkelt beskriva ett ortnamn som en av flera personer använd benämning, som syftar på en bestämd plats. Oavsett om vi syftar på en ort, ett vattendrag eller en järnvägsstation är det ett ortnamn.

Ortnamn kan delas in i kultur- och naturnamn. Kulturnamnen har på något sätt en koppling till mänsklig aktivitet, medan naturnamnen är kopplade till naturen och geografin. Många gånger avspeglas platsens karaktär och utseende i naturnamnen. Alla ortnamn har en tendens att leva under flera generationer och de kan därför ge historiska ledtrådar samt en bild av och hur en plats använts och samhället utvecklats under århundraden, i vissa fall även årtusenden.

De geografiska områdena människligheten beträder under sin livstid har ökat med tiden och därför finner vi kanske inga större svårigheter att det finns ortnamn som är likalydande på olika platser i landet och världen. Ofta framgår det av sammanhanget vilken plats vi syftar på. Förekommer förväxlingar får man helt enkelt förtydliga vilken plats som avses.

Alla trafikplatser vid järnvägen ska ha

ett unikt fastställt namn. Förutom beskrivningen av vilken plats man syftar på vägs även säkerhetsaspekterna in. Namnen får bland annat inte vara förväxlingsbara med andra namn. Genom tiderna har namngivningssätten varierat och ett historiskt arv kommer alltid finnas vilande över befintliga namnformer. Möjligheterna att förändra namn och syftningar finns, men det är tämligen ovanligt att namn ändras utan tungt vägande skäl. Vi ska nu titta närmare på vad som styr den nutida namnsättningen av trafikplatser vid järnvägen.

Vid en första anblick kan man tyckas att det inte borde vara så svårt att namnge en ny plats kopplad till järnvägsdriften. Namn är ju något som kan ändras och varför inte bara låta en ny plats få ett lockande namn?

Regelverk

Det finns ett flertal olika regelverk som styr namngivningen av trafikplatser. I grunden är det Lantmäteriet som har det övergripande ansvaret och är utsedd ortnamnsmyndighet. Andra myndigheter har fått befogenheten att besluta om ortnamn i vissa specifika fall. Genom Järnvägsförordningen (2004:526) har ansvaret för beslut om namn till trafikplatser vid järnvägen delegerats till Transportstyrelsen.

Vidare föreskriver Järnvägsförord-

ningen att Transportstyrelsen har mandat att ge ut närmare föreskrifter om trafikplatsnamnen, samt några obligatoriska remissinstanser innan ett namn ändras eller fastställs.

Transportstyrelsen använder i sin tur en föreskrift utgiven av dåvarande Järnvägsinspektionen (BV-FS 1997:4). Föreskriften är i sak oförändrad sedan den fastställdes, den enda ändringen som skett är att myndighetsnamnet Järnvägsinspektionen ersatts av Transportstyrelsen, genom en utgiven s.k. namnändringsföreskrift (JvSFS 2008:16).

De fem paragraferna i föreskriften beskriver lite kort

1§ vad som omfattas av benämningen trafikplats,

2§ För vika typer av namnarenden ansökan ska göra, vilken form ansökan ska ha samt hur lång tid innan trafikplatsen tas i bruk ansökan senast måste göras,

3§ En förenklad handläggningsform för tillfälliga trafikplatser,

4§ Infrastrukturförvaltarens skyldighet att meddela statusförändringar på trafikplatser, samt

5§ möjligheten att utfärda undantag från föreskriften.

Till föreskriften finns två vägledning ut-

Till vänster: Den annonserade hållplatsen Degernäs mellan Bofors och Strömtorp. Platsen fick 2010 det fastställda namnet Kvarntorp. Namnet har dock aldrig kommit till användning, eftersom trafikeringen av platsen upphörde samma år. Foto: Jimmy Håkman.

givna, en av dåvarande Järnvägsinspektionen samt en senare av Transportstyrelsen, till hjälp för infrastrukturförvaltarna. Vägledningarna ger goda råd i hur regeltexten i föreskriften ska tolkas.

Respektive infrastrukturförvaltare kan sedan välja, att inom ramen för sitt säkerhetsstyrningssystem, bygga på med en intern rutinbeskrivning om hur namnfrågor hanteras i samband med namngivningsärenden. För Trafikverket kallas denna rutin TDOK 2013:0606 Trafikplatsnamn, ansökan, ändring eller slopning av trafikplats för järnväg.

Under lång tid fördes diskussioner om behovet av skydd för det immateriella kulturarvet i form av ortnamn. Som tidigare nämnt har ortnamn en tendens att leva vidare under många århundraden och så länge namnen används är de en levande kedja direkt till historien. Med tiden har medvetenheten om namnens kulturhistoriska värde ökat. Till följd av önskemål om förändringar och namnbyten ökade även behovet att värna kulturarvet kopplat till namnen.

År 2000 var tiden mogen för ett ortnamnsskydd och i Kulturmiljölagen (1988:950), då kallad Lag om kulturminnen m.m., infördes en s.k. hänsynsparagraf om god ortnamnsred (4§ 1 kap.). Tanken är att värna ortnamnen för framtida generationer på liknande sätt som övriga kulturminnen. Lagtexten nämner att i god ortnamnsred ingår att hävdvunna namn inte ska ändras utan staka skäl, de ska stavas enligt gängse språknormer, hävdvunna namn ska beaktas om nya namnformer behöver skapas, samt vilka språk som primärt ska användas. Sedan 2014 är lagen även tydlig med att namnformer som fastställts av Lantmäteriet ska användas i samma form i både statlig och kommunal verksamhet.

En ytterligare parameter att ta hänsyn till vid namngivningen är språklagen (2009:600). Språklagen har tillkommit för att värna det svenska språket, samt de minoritetsspråk som finns inom landet. Inlånade och ej försvenskade namnformer får därför inte förekomma i trafikplatsnamnen.

Namngivningsprocessen

Praktiskt går ett namnärende till som så att när behov av nytt eller ändrat trafik-

platsnamn uppkommer, sammanställer infrastrukturförvaltaren ett samråd med ett eller flera namnförslag. Detta skickas sedan ut till berörda remissparter på påseende.

Enligt Järnvägsförordningen ska Transportstyrelsen hantera samrådet, men genom uppmaning och rekommendation från myndigheten, hanteras samrådet istället av infrastrukturförvaltaren. Anledningen är att snabba upp processen, eftersom infrastrukturförvaltaren då kan hantera och analysera samrådssvaren direkt och utifrån synpunkterna ansöka om det namn som verkar mest lämpligt.

När synpunkterna beaktats skickas ärendet in till Transportstyrelsen för fastställande. Eftersom Transportstyrelsen ska vara självfinansierande, tar de sedan den 1 januari 2012 ut en avgift för att handlägga namnansökningarna. För närvarande ligger avgiften på 15.000:- per trafikplats.

När fakturan är betald handläggs ärendet och beslutet skickas till berörd infrastrukturförvaltare. Efter att namnet fastställts och vunnit laga kraft kan det ligga vilande under många års tid, innan platsen tas i bruk för avsett ändamål.

Det var lite kort om de bakomliggande och övergripande regelverken som styr namnsättningen. För att få lite praktiska exempel ska vi nu titta närmare på några trafikplatsnamn, som fastställts de senaste åren.

Diö södra

Trafikplatsnamnen får inte vara förväxlingsbara och av den anledningen måste trafikplatsnamn som har samma ortnamnsform särskiljas på något sätt. Vanligtvis används efterled av väderstrecksformer (västra, östra etc.) eller belägenhet (centrum, kyrkby osv.).

Tydligheten får aldrig sättas på spel. Under en period tillät Transportstyrelsen och dess föregångare att det skapades nya namnformer, utan att redan befintliga namn var tvungna att ändras. Vännäs behövde exempelvis inte byta namn när trafikplatsnamnet Vännäs norra fastställdes 2010-08-16. Det är det senaste fallet där ett nytt permanent trafikplatsnamn godkänns utan påverkan på ett annat befintligt närliggande namn.

Kopplat till satsningen på nya stationer för ett utökat trafikupplägg i Skåne och Småland genom projektet Pågatåg nordost, skulle en ny plattform anläggas i Diö. I samband med arbetena inför införandet av fjb blev Diö enbart en s.k. krysstation i slutet av 1980-talet. Trafikplatsen blev därför mycket kortare än innan fjb-anpassningen. De nya plattformarna skulle uppföras på det forna stationsområdet, men hamnade ca 100

meter ut på linjen söder om trafikplatsen Diö. Därför fanns behov av ett nytt trafikplatsnamn. Eftersom resandetågen skulle stanna var önskemålet att trafikplatsen namngavs efter samhället Diö.

I vägledningen till regelverket finns det exempel på att en trafikplats med resandeutbyte kan skyltas med enbart ortnamnet på samhället, om de andra trafikplatserna inom samma ort inte har något resandeutbyte. Exempelvis kan Hallsbergs personbangård skyltas enbart Hallsberg i publika sammanhang.

Namnformen Diö södra skickades ut på remiss, med avsikt att senare enbart annonsera platsen Diö. Föga oväntat ansåg remissinstanserna att det befintliga Diö var tvunget att byta namn till Diö norra, så att de säkerhetsmässiga aspekterna uppfylldes. Med stöd av Transportstyrelsens tidigare tillämpning av regelverket och vägledningarna, samt Trafikverkets lite för vida tolkning av vägledningen, ansökte Trafikverket om namnformen Diö södra.

Ett annat skäl att Trafikverket gick vidare med enbart namnformen Diö södra och inte förordade ett namnbyte på befintliga Diö, var de höga kostnader ett namnbyte skulle medföra. Ett namnbyte på en redan befintlig trafikplats genererar kostnader, bl.a. för ändringar av ritningar och annan dokumentation. Dessa kostnader var inte budgeterade från början.

I samband med beslutet svängde Transportstyrelsen och började åter tillämpa regelverket enligt de rekommendationer som finns. Namnet Diö södra villkorades med att Diö var tvunget att byta namn till Diö norra.

Beslutet överklagades till Förvaltningsrätten. Trafikverket ansåg att det var fel att villkora beslutet, Transportstyrelsen skulle istället avslå ansökan om säkerhetsaspekten inte uppfyllts. I Trafikverkets argumentation användes bl.a. de ekonomiska följderna ett påtvingat namnbyte skulle ge.

Ärendet behandlades och Förvaltningsrätten gick på Transportstyrelsens linje. Rätten ansåg att Transportstyrelsen handlagt ärendet på ett korrekt sätt och att det var befogat att kräva namnbytet. Beträffande Trafikverkets syn på ett avslag eller återremitterande av frågan ansåg rätten att, om Trafikverket inte var nöjda med beslutet, kunde en ny ansökan med ett trafikplatsnamn, som inte kom i konflikt med Diö, göras och de fastställda namnen lämnas utan åtgärd.

Möjlighet fanns att överklagan beslutet till Kammarrätten i Sundsvall, men Trafikverket ansåg att frågan måste lösas snabbare än vad juridikens kvarnar malde. Det hade nu gått ungefär ett år sedan

ansökan skickades in och domen fallit. Trafikplatsen skulle öppnas om tio månader, så frågan måste lösas på annat sätt.

Diö fick helt enkelt byta namn till Diö norra för en merkostnad av ca 350.000:-. Summan kan verka hög, men enligt obekräftad med trovärdig källa har andra tidigare namnändringar medfört kostnader runt miljonen. Att i sammanhanget flytta signalerna och låta det befintliga Diö även omfatta de nya plattformarna, var inte ekonomiskt försvarbart, då kostnaderna och tidsåtgången för de ändringarna skulle kosta avsevärt mycket mer än att bara ändra namnet i all dokumentation.

Nacksta

Enligt kulturmiljölagens skrivningar ska man värna de befintliga namnen, samt enligt den säkerhetsmässiga aspekten måste namnformen vara lokaliserad till platsen där trafikplatsen ska anläggas. När ett projekt framför sina behov av ett nytt trafikplatsnamn, lämnar de ofta förslag på vilket namn de anser är lämpligt på trafikplatsen. Namnförslaget kontrolleras i avseende att det uppfyller kravet på lokalisering och hänsyn till andra befintliga namnformer. Visar det sig att namnförslaget behöver ändras letas lämpligt namn upp med hjälp av de kartor Lantmäteriet tillhandahåller.

Väster om Sundsvall pågår ett projekt

för att anlägga ett s.k. triangelspår mellan stråken Mittbanan och Ådalsbanan, i syfte att godstrafiken inte ska behöva gå in i Sundsvall och gå runt med lok. Projektet har haft arbetsnamnet Bergsåker triangelspår. Givetvis lämnade projektet namnförslaget Bergsåker som förslag.

Den nya trafikplatsen kommer utbredningsmässigt gå nästan hela vägen in mot Sundsvalls västra samt ett litet stycke ut mot Mitt- respektive Ådalsbanan. Enbart det nordvästra hörnet av driftplatsen kommer i liten utsträckning beröra området. Namnet Bergsåker var därför inte direkt lokaliserbart och förenligt med den kommande platsens utbredning. Vad fanns det då för andra lämpliga alternativ i området?

Norr om Selångersån hade det tidigare funnits en trafikplats med namnet Selånger. Namnet är främst förknippat med trakten och socknen, vars kyrka ligger ca 1,5 km väster om den tidigare stationen. Även namnformen Selånger var i sammanhanget inte det mest lämpliga alternativet med anledning av den nya trafikplatsens utbredning.

Söder om järnvägen och nästan längsmed hela den kommande trafikplatsens utbredning ligger området Nacksta. Platsen är för lokalbefolkningen mest förknippad med ett sentida större bostadsområde. Namnet är dock äldre än så och i Institutet

för språk och folkminnens ortnamnsregister finns namnet Naksstad belagt i en hjälpskattelängd till år 1535. Mellan de olika spåren i triangeln ligger även industriområdet Nacksta, så namnet visade sig ha både en bra koppling till platsen samt även en lång historia. Namnformen Nacksta blev Trafikverkets alternativ till namn när ansökan skickades in för fastställelse av Transportstyrelsen. Ärendet är under beredningen och när detta skrivs är något beslut ännu inte fatta.

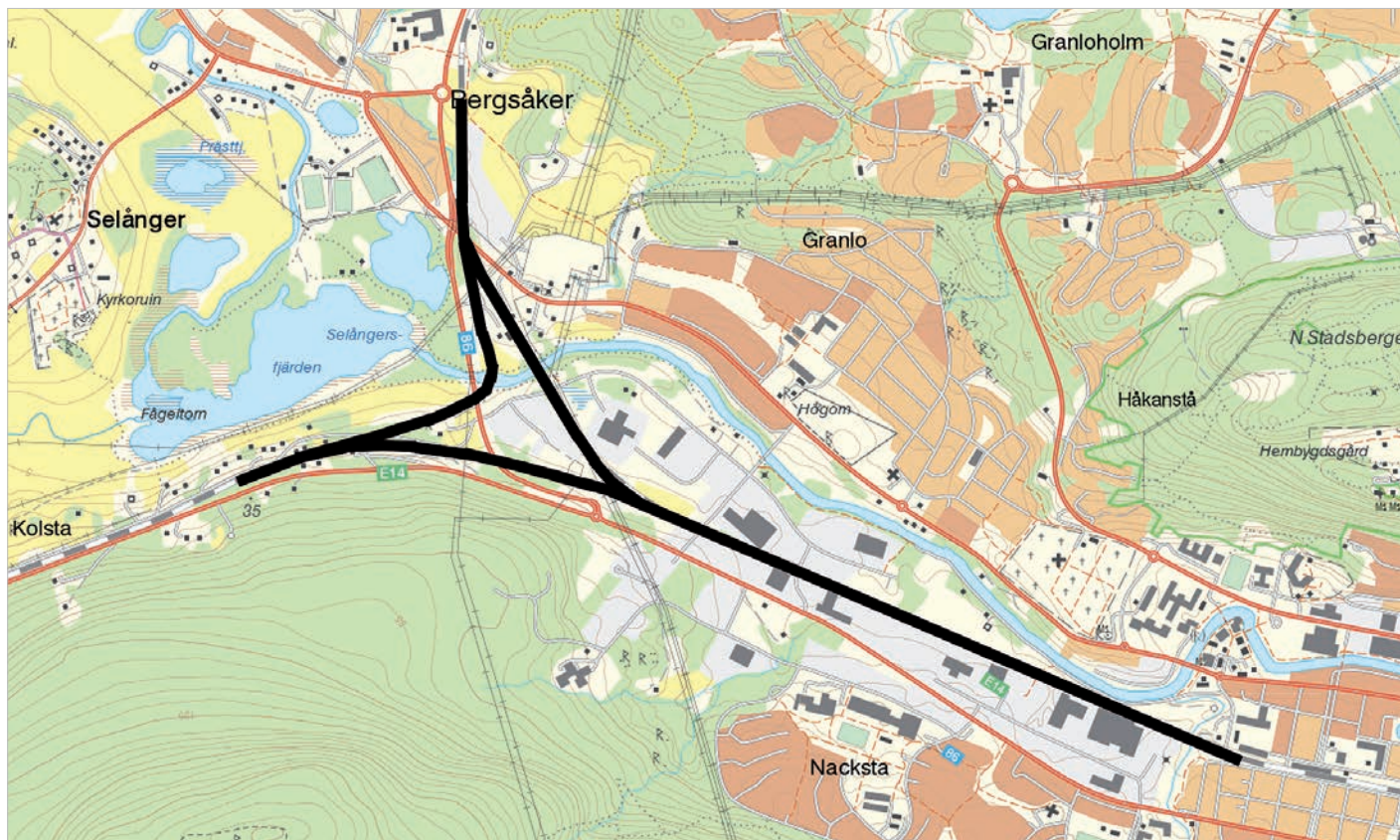
Kejsarbäcken

I samband med arbetena och kapacitetsförstärkningarna inför den kommande fjärrstyrningen av järnvägen mellan Ställdalen och Kil kommer flera nya trafikplatser anläggas. En av de nya platserna hamnar geografisk ett litet stycke väster om Bredsjö.

Platsen hade valts för att den ligger på ett krön med lutningar åt båda hållen, vilket sågs som mer fördelaktigt än att anlägga ett nytt mötesspår på det tidigare stationsområdet i Bredsjö. Förutom vinsten för de startande tågen blir bullernivåerna inte bli så höga inne i samhället Bredsjö.

Byggprojektets namnförslag för platsen var Bredsjö södra alternativt Bredsjö, eftersom man först avsåg att slopa hållplatsen Bredsjö i samband med byggnationen

"Väster om Sundsvall pågår ett projekt för att anlägga ett s.k. triangelspår mellan stråken Mittbanan och Ådalsbanan, i syfte att godstrafiken inte ska behöva gå in i Sundsvall och gå runt med lok. Projektet har haft arbetsnamnet Bergsåker triangelspår". Blivande Nacksta? Karta: Jimmy Håkman.



av den nya trafikplatsen. Inget av de två alternativen ansågs leva upp till de bakomliggande kraven på ett trafikplatsnamn. Alternativet Bredsjö södra skulle dels kräva ett namnbyte på den befintliga trafikplatsen (hållplatsen) Bredsjö samt geografiskt skulle Bredsjö södra hamna väster om Bredsjö. Alternativet att använda namnformen Bredsjö var inte heller gångbart, då platsen hamnade för långt från själva samhället.

Nu behövde nya namnförslag tas fram. Som tidigare nämnt ska namnen vara lokalisierbara i anslutning till trafikplatsen och allmänt kända. En titt på Lantmäteriets karta gav först inget direkt namnalternativ i anslutning till trafikplatsen. Ett stycke norr om platsen fanns bebyggelsenamnet Bredsjöåsen. Platserna saknade dock direkt geografisk koppling, eftersom det är en dalgång mellan gården och järnvägen.

Kontakt hölls även med Transportstyrelsen för att undersöka om de ansåg namnet Bredsjöåsen var för snarlikt Bredsjö, om namnet skulle visa sig vara det enda tänkbara alternativet i området. Troligtvis skulle de godkänna namnformen, men helst föredrog de något annat alternativ om så var möjligt. Det skulle kanske bli en viss risk för tvetydigheter om två olika trafikplatser hade så snarlika namn. Flera källor behövde därför undersökas.

På en äldre ekonomisk karta var bäcken som rinner i anslutning till trafikplatsen och som järnvägen passerar med en trumma benämnd Kejsarbäcken. Namnet saknades dock på den nutida kartan. Eftersom Lantmäteriet har ansvaret för ortnamn, kontaktades de för att undersöka namnformen. Det visade sig att namnet fortfarande var i bruk, men hade tillsammans med några andra namn försvunnit från det elektroniska kartmaterialet, vilket hängde samman med att området varit ett av de första som fått namnen digitaliserade för många år sedan. Lantmäteriet skulle dock lägga tillbaka namnet på kartan.

När namnet Kejsarbäcken fortfarande visade sig vara i bruk fick det bli Trafikverkets primära namnförslag. Som alternativ lyftes Bredsjöåsen ändå fram i samrådet. När samrådet väl avslutats, och samrådssvaren sammanställda, skickades en ansökan om nytt trafikplatsnamn in till Transportstyrelsen i slutet av maj 2014. Transportstyrelsen fastställde namnet Kejsarbäcken med signaturen Keb 2014-09-10.

Hallavadet och Holberget

För tillfälliga trafikplatsnamn har det fram till och med 2016-02-02 funnits en möjlighet att tillämpa en förenklad process och

istället för samråd enbart informera berörda kommuner vilket namn infrastrukturförvaltaren avser använda. Rent praktiskt har det inneburit ett informationsbrev till kommunen med namnformen samt under vilken tid platsen beräknas var i bruk. Hanteringen har dock enbart varit möjlig för tillfälliga trafikplatser som ska finnas under en tid av högst två år.

När SJs första s.k. krysstation Algutsgården skulle byggas ut med ett förbigångsspår fanns behovet av två tillfälliga linjeplatser under drygt 30 veckors tid. Lämpliga namngivare då för ett par tillfälliga trafikplatser? Den norra linjeplatsen fick namnges efter en fornlämning benämnd Hallavadet. Platsen för fornlämningen ligger 300 meter från växeln och ansågs passa bra som namngivare till trafikplatsen.

För linjeplatsen söder om Algutsgården var det lite knivigare att hitta lämpliga namngivare. Området runt var mestadels odlad mark som saknade både kultur och naturnamn i direkt anslutning till linjeplatsens planerade läge. Ett alternativ kunde varit gårdsnamnet Tomasgården. Eftersom det fanns två Tomasgården i området, varav gården som var belägen närmast järnvägen låg längst från den tillfälliga trafikplatsen, ansågs namnformen kunna ge upphov till problem vid en eventuell räddningsinsats. Arbetet fick gå vidare för att finna lämpliga namngivare. Kommunen hade tyvärr inga namn att bidra med. Omkring 600 meter söder om den tillfälliga trafikplatsen hade det en gång i tiden funnits en banvaktsstuga benämnd Holberget. I brist på andra namn fick banvaktsstugan bli namngivare åt trafikplatsen.

Anledningen att den förenklade hanteringen av tillfälliga trafikplatsnamn försvunnit är att i samband med omarbetningen av BV-FS 1997:4 uppmärksammade Transportstyrelsens verksjurist att det saknades juridiskt stöd att utesluta samrådsfasen. I avvaktan på ett nytt remissförslag till nytt regelverk har Transportstyrelsen informerat Trafikverket att alla trafikplatsnamn måste samrådass.

En av orsakerna att samråden ses som viktiga är bl.a. att namnen granskas av Lantmäteriet i ett ortnamnsvårdsande syfte, av järnvägsföretagen ur ett säkerhetsmässigt perspektiv samt av övriga för att namnformerna ska stämma överens med långsiktiga planer och visioner för samhällsutvecklingen.

Samrådsparterna bruka svara i olika omfattning, varav Lantmäteriet är den part som lämnar flest yttranden. Merparten av gångerna går Lantmäteriet på infrastrukturförvaltarens förslag och bifaller namnförslagen. Övriga remissparter kan lämna

väldigt varierande synpunkter, mestadels bifall.

Dessutom har namn som av en eller annan anledning kommit i bruk, en tendens att användas även efter att platsen slopats eller införlivats i en annan trafikplats. Namnen antar här lite samma karaktär som de gamla muntliga sagorna, så länge de förs vidare och används finns de, dock inte i formella sammanhang. I anslutning till trafikplatsen Frövi kan man exempelvis fortfarande prata om både Vanneboda och Röjen, trots att de slopats som egna trafikplatser sedan lång tid tillbaka.

Löcknamon

Sverige är rikt på ortnamn och det är normalt inga problem att hitta förslag på namngivare till nya trafikplatser. Problem kan dock uppstå i tätbebyggda områden, där en ort vuxit och införlivat andra platser i det övergripande ortnamnet. De äldre namnen är alla gånger inte lika framträdande som tidigare. De kan ha bli en stadsdel eller kanske ett gatunamn. Man kan exempelvis fråga sig vart börjar Stockholm, eller för den delen Umeå. Problematiken kan även finnas i riktigt glesbebyggda områden eller på platser där modernt jordbruk har skapat stora arealer med enbart odlingsmark. Det är därför ovanligt att nybildade namnformer måste tas till. Om nybildning ändå måste förekomma, ska man vårda namnskicket i området och ta hänsyn till befintliga namn.

En av etapperna kopplad till dubbel-spårsutbyggnaden mellan Hallsberg och Mjölby, lämnade som brukligt förslag till namn för de nya trafikplatser som behövs. En av dessa platser ligger söder om den nuvarande trafikplatsen Rönneshytta. Tanken är att Rönneshytta ska ersättas av den nya trafikplatsen, när dubbelspåret öppnas för trafik.

Man kan i vissa fall justera en trafikplats läge, men den måste likväl ha en geografisk koppling till platsen. I fallet med Rönneshytta berör den nya trafikplatsen samhället Rönneshytta för lite för att det ska vara lämpligt. Dessutom finns även stora fördelar om namnet Rönneshytta kan användas på en hållplats inne i samhället, om man i framtiden åter vill börja göra uppehåll på orten. (Jämför gärna med exemplet Diö södra.)

Projektet föreslog att den nya trafikplatsen skulle namnges Raskhyttan. Namnet var nykonstruerat och motiverades med att det i närheten hade funnits ett soldattorp, där en knekt med namnet Rask bott en gång i tiden. Dessutom var Rask efternamnet på projektets produktionschef. Avslutet hyttan ansåg projektet var lämpligt eftersom det

fanns flera andra orter med hyttan i området.

Lagtexter och betydelsen av god ortnamnsned kan i vissas öron vara skällsord, föreslagna namn ska ut på samråd oavsett lämpligheten. I dessa fall är samråden det bästa som kan påverka namnvalen och vägleda Transportstyrelsen i besluten. Lantmäteriet ansåg namnet olämpligt eftersom det var nykonstruerat, hade inget historiskt samband med platsen vare sig i dokument eller på kartorna samt att det skulle vara säkerhetsmässigt olämpligt eftersom koppling saknades till platsen. De föreslog istället Löcknamon efter området kring den nya trafikplatsen. Länsstyrelsen föredrog från sin synvinkel istället att namnet Rönneshytta skulle fortleva i ett nytt läge.

Transportstyrelsen fastställde namnet Löcknamon, till projektets stora förtret. Projektet hade redan börjat använda namnet Raskhyttan i både handlingar och ut mot allmänheten, helt i strid mot gällande regelverk.

Geijersdal

När en trafikplats rivs eller på annat sätt slopas, upphör godkännandet av trafikplatsnamnet och infrastrukturförvaltaren ska informera Transportstyrelsen att platsen inte längre är en trafikplats. Tidigare har Transportstyrelsen enbart informerat att de tagit emot informationen och att deras trafikplatsnamnsregister uppdateras med informationen. På senare tid har dessa meddelanden ersatts av formella beslut. Förändringen hänger samman med att alla ändringar i trafikplatsnamnsregistret numera måste vara beslutade.

Till höger: Området runt det fastställda trafikplatsnamnet Kvarntorp. Hållplatsen Degernäs låg vid pilen i den övre delen av i kartbilden.

Nedan: Den annonserade hållplatsen Degernäs mellan Bofors och Strömtorp. Platsen fick 2010 det fastställda namnet Kvarntorp. Namnet har dock aldrig kommit till användning, eftersom trafikeringen av platsen upphörde samma år. Karta & foto: Jimmy Håkman.



Herrhult på 1940-talet. Stationen togs i bruk 1877-01-03 som föreningsstation med Östra Värmlands och Bergslagens Järnvägar. Stationen lades ned 1964-05-31. 2001-10-25 togs sidospåren bort. Snart kanske stationen återuppstår "när Herrhult och Geijersdal blir mötesstationer på nytt".

Foto: jvm,KBDB00459 samlingsportalen .se Sveriges Järnvägsmuseum.

Om infrastrukturförvaltaren vet att en slopad plats kan behövas om ett antal år kan man klassa den som hållplats. De enda formkraven på en hållplats vid Trafikverkets infrastruktur är att de är utmärkta med orienteringstavlur. Denna metod har tillämpats vid ett antal tillfällen. Exempelvis behölls flera namn när ett antal stationer och linjeplatser revs mellan Ställdalen och Kil runt sekelskiftet 2000. Av dessa kommer inom ganska snar framtid åtminstone två åter till användning när Herrhult och

Geijersdal blir mötesstationer på nytt.

Kvarntorp

Icke godkända och fastställda trafikplatsnamn får inte användas. Regelefterlevnaden brister ofta på grund av bristfällig kännedom om reglerna i kombination med en välvilja att utveckla järnvägen på ett positivt sätt. Ett annat fall än i exemplet med Löcknamon, är när en inofficiell benämning används för en plats, som redan finns. De fallen brukar ofta komma



till infrastrukturförvaltarens och tillsynsmyndighetens kännedom. Namnen måste då genomgå samma behandling som ett helt nytt trafikplatsnamn.

Karlskoga kommun bedrev några år under början av 2000-talet sommartrafik inom Karlskoga tätort och mellan Karlskoga (Bofors) och Degerfors. Trafiken bedrevs under namnet Jernets bana. Ett antal platser trafikerades utan att vara officiellt fastställda. För att legitimera trafiken ansökte dåvarande Banverket om fastställande av ett antal namn. Bland annat benämndes en av de trafikerade platserna med namnet Degernäs. Banverket förordade namnet Strömed alternativt Degernäs, men Lantmäteriet ansåg att det lämpligaste namnet var Kvarntorp. Orsaken var som i många andra fall en otydlig koppling mellan de föreslagna namnen och trafikplatsens belägenhet. Närheten till bebyggelsen vid Kvarntorp samt de tillhörande ägorna motiverade istället användningen av namnet Kvarntorp.

Vid namnansökan framhöll Banverket namnformerna Strömed eller Degernäs. Namnformen Kvarntorp ansågs kunna skapa förväxlingsrisker med det befintliga trafikplatsnamnet Närke Kvarntorp, utanför Kumla. Transportstyrelsen fastställde slutligen namnet Kvarntorp med signaturen Ktp med motiveringen att det var det mest lämpliga kopplat till trafiksäkerheten. Trafiken upphörde senare samma år och varken Kvarntorp eller något annat av de fastställda namnen kom att användas.

Gullberna

Det har under senare år blivit vanligare att återöppna tidigare stängda trafikplatser. Om namnet är slopat sedan tidigare måste namnformen genomgå hela kedjan från samråd till fastställande. Hur trafikplats-signaturerna tas fram har varierat över tiden. I många av fallen med återöppnade trafikplatser har de tidigare använda signaturerna återanvänts om de varit lediga. Ett exempel på undantag är Gullberna som fick signaturen Gua, trots att tidigare signaturen Gba var ledig, när trafikplatsnamnet åter fastställdes 2011-12-21.

Tidigare har namn och signatur varit kopplade till respektive infrastrukturförvaltare. På senare år har Transportstyrelsen börjat se signaturerna i ett större perspektiv inom hela landet. Det kan annars uppstå problem om en järnvägsanläggning tas över av en annan infrastrukturförvaltare och signaturerna kolliderar. De historiskt fastställda och fortfarande i bruk varande signaturerna ändras bara om starka skäl talar för en förändring.

Silverdalens centrum

Alla fastställda trafikplatsnamn och signaturer lagras av Transportstyrelsen i ett trafikplatsnamnregister (TRAPP). Systemet har ganska nyligen ersatt det tidigare systemet JAS. I samband med Trafikverkets arbete att skapa en gemensam nationell järnvägsdatabas över Sveriges hela järnvägsnät, uppmärksammades att vissa namnformer i TRAPP inte stämde överens med namnen i de publikationer som dåvarande Järnvägsinspektionen gav ut, senaste utgåvan utkom i december 2000.

Transportstyrelsen tillfrågades om skillnaderna och förtydligande om vilken namnform och signatur som var den korrekta fastställda efterfrågades. Exempelvis kunde de divergerande namnformen vara Silverdalens C och Silverdalens centrum. Förvisso är det brukligt att använda förkortningen C för central och centrum, men när det officiella registret utelämnar den korrekta namnformen kan det skapa osäkerhet vilken namnform som är den korrekta.

Tio av namnen rättades i registret till de korrekta formerna i januari 2015. I fallet med Silverdalen är den korrekta namnformen Silverdalens centrum. För ytterligare några namnformer och signaturvarianter pågår utredningen fortfarande hos Transportstyrelsen.

Hallandsås

Ortnamn har på olika sätt alltid speglat samhället och de normer som råder vid en viss tidpunkt. Nutiden är morgondagens historia, och redan nu finns tendenser att trafikplatsnamnen kan skapa förvirring och te sig märkliga ut om några år. Nya signaltekniska lösningar, eller snarare brist på lösningar, skapar problem vad namnsättning av nya trafikplatser.

De nya signalställverken av modell 95 kan inte hantera ett linjeavsnitt mot ställverk av modell 85. Detta medför att det skapas enormt utbredda trafikplatser, som ska ha ett trafikplatsnamn. Att hitta ett lämpligt geografiskt kopplat namn som är säkerhetsmässigt gångbart blir svårare.

När tunnarna genom Hallandsås öppnades togs ett nytt signalställverk modell 95 i bruk, som omfattar all spåranslaggning mellan Båstads norra och Ängelholm. Med andra ord skapades en driftplats på 21 km. Driftplatsen namngavs Hallandsås med signaturen (Has). Inom driftplatsen skapades sedan driftplatsdelarna Förslöv, Viarp och Barkåkra.

Man kan diskutera om dessa enormt utbredda trafikplatser verkligen är lämpliga med dagens sätt att namnge trafikplatser?

Vissa av de framtida nu planerade trafikplatserna kan bli upp till runt 8 mil långa. Det längsta redan existerande exemplet är Billesholm, som idag är drygt 33 km lång och sträcker sig genom tre kommuner (Åstorp, Bjuv och Svalöv). Billesholm saknar driftplatsdelar, som närmare knyter an till de lokala platserna.

Vän av ordning kanske frågar sig vad skillnaden är mot exempelvis de existerande driftplatserna med driftplatsdelar som exempelvis Stockholm och Göteborg? Den största markanta skillnaden är att i de fallen brukar man ofta synonymt syfta på det större område som i dagligt tal förknippas med hela samhället, stor Stockholm och stor Göteborg. Dessutom finns en lokal anknytning genom de driftplatsdelar som finns inom driftplatserna, exempelvis Huvudsta och Tomtebodavägen.

Vanligt förekommande?

Antalet förändringar i trafikplatsnamnen varierar över tiden och är mycket kopplat till utbyggnader och slopning av infrastruktur. Sedan Trafikverket bildades år 2010 har lite drygt 100 namnändringar rörande nya, slopade och förändrade signaturer hanterats vid myndigheten. Av de nya namnen har ännu inte alla tagits i bruk. Förmodligen kommer vissa av dem aldrig komma till användning i praktiskt bruk, eftersom intresset för trafikeringen förändrats. Det finns i nuläget ingen reglering inom vilken tid ett nytt trafikplatsnamn måste tas i bruk. Så vem vet, trafikplatsnamnet Kvarntorp kanske kommer till användning någon gång i framtiden?

Framtiden

Samhället förändras och med det kraven och förväntningarna på infrastruktur och samhällsbyggnaden. Redan i nuläget framförs flera önskemål från både kommuner och intresseorganisationer om namnbyten av olika anledningar. Trafikverket måste då i rollen som infrastrukturförvaltare av järnvägen, överväga nyttan mot kostnader och lämpligheten att byta namn. Hur uppdrag och framtidsutveckling står sig mot regelverk och kulturarvets värnande av namn, kan vi bara sja om. Det behöver inte vara några inbyggda konflikter, men som mycket annat kan bara framtiden summera historien. Vad som dock är säkert är att ortnamn engagerar och många gånger är de en tydlig identifieringsmarkör för människor i namnens närhet.



Min morfar museichefen

Hans Björklund om Oscar Werner och Järnvägsmuseet

Intervju sammanställt av Lars Berggrund



Hans Björklund. Foto: Mats Werner

Inför muséets jubileumsbok sökte vi minnesbilder från muséet på Vasagatan. Jag fick bara en, men en utmärkt sådan, från Sven Fredén.

Jag hade tänkt intervjua Hans Björklund, men det hanns inte med. Men den 28 maj 2015 intervjuades Hans Björklund (bilden ovan) av Mats Werner om hans minnen av besök på Sveriges Järnvägsmuseum när det låg på Vasagatan. Både Hans och Mats är barnbarn till Oscar Werner, museets förste chef. Oscar var Hans morfar och Mats farfar. Hans Björklund är född 1930, och vid intervjun var han bräcklig till hälsan, och han trevade ofta efter orden. Här är hans minnen av morfar museichefen:

Jag var där flera gånger under två års tid, när jag var 5-6 år gammal – morfar gick ju i pension 1936. Det var inte bara på museet, utan vi var ofta nere i verkstan där de gjorde modellerna, intill Bonnier-skrapan. Dom arbetade med Trelleborg och bron, och de höll på med snöslungan – det var såna där runda som man stansar hål i papper som skulle vara snö i slungan, som stod inne i en monter, och till slut kunde man inte se modellen! Och dom höll på och experimenterade med en modell där

man förminskade hela Stockholm med bron över till Gamla Stan och tvärs över till Slussen. Jag kan tänka att det var 1936. Jag var också med till Tomtebodan några gånger. Vi åkte dit och tillbaka i ånglok, och jag fick stå med i förarhytten.

Morfar fungerade som barnvakt åt mig när mamma skulle ut och handla, och då var jag med på museet och fick vara med den här Hjelm. Han tog hand om mig och vi gick runt och tittade. Ibland fick jag vara i morfars rum, som låg i vinkel med fönster mot både Mäster Samuelsgatan och bangården. Vid sammanträdesbordet kunde det vara folk, men bara jag höll mig tyst fick jag vara där. Jag stod i fönstret med utsikt över bangården, och hade fått ett litet modellok, ungefär som en Märklin. Det körde jag fram och tillbaka i fönsterbrädan. Den var limmad av trälameller och hade spruckit av värmen och det blev precis som ett spår. Och samtidigt kom och gick tågen där nere.

Ibland kom Granholm, han var högste chef på SJ och Oscar och han var mycket goda vänner. Men då fick jag vara med dom andra som satt i rummen innanför. Jag fick ett tenn-tåg av morfar, jag tror han hade köpt det i Nürnberg, och det ska jag ha kvar någonstans. Man kunde koppla ihop några vagnar med ett ånglok – röken ur skorstenen hade brutits av.

Det var väldigt trevlig stämning, och det var ju därför jag kunde vara där. Jag följde med och fick hjälpa till, jag fick liksom uppdrag av Hjelm. Ibland var det andra som hoppade in som guider, och då fick jag följa efter och kontrollera att dom inte gick och petade på allting. Jag var liksom anställd! Vad jag förstod var dom väldigt bra guider, för den tiden, och



Oscar Werner vid sitt skrivbord. Foto: jvm, K-DAK02426 Samlingsportalen.se Sveriges Järnvägsmuseum.

berättade allting, om hur man signalerade med stinsflaggan och så vidare. Och ibland fick jag visa hur det var. Det var alltid trevlig stämning, även när folk kom och skulle lämna nånting till honom.

Jag har katalogerna, dom första som gavs ut. Pappa (Tom Björklund, reklamchef på NK) hade gjort omslaget – det var lite olika år. Oscar skrev in dedikation till mamma och pappa, och dom har jag kvar. Morfar och pappa jobbade mycket tillsammans, inte bara med katalogerna utan i samband med utställningarna i Barcelona och Grenoble och vad det var.

Oscar tog mycket hand om oss barnbarn. Han tog med oss på tecknade filmer och sen fick vi saft och kakor på konditori. Och sen tog han med oss på Värmlänningarna på Operan varje Annandag Jul. Oscar Werner var som en institution på Operan, och vi satt alltid på sjunde bänk. Och morfar fick ett paket näsdukar, för när dom sjöng Värmlandsvisan, då grät han. Sedan ordnade han fantastiska julgransplundringar, byggde upp indiantält och vi hade indiankläder.

Oscar (bilden nedan) satt med fjädrar på huvudet och en filt omkring sig och såg allvarlig ut.

På verkstaden vid Torsgatan...

- "vi var ofta i verkstan där de gjorde modellerna, intill Bonnier-skrapan ... Trelleborg och bron, och de höll på med snöslungan ... hela Stockholm med bron över till Gamla Stan"

- Jag letade i dokumenten, och fann dessutom bilder på Samlingsportalen som visade att verkstan fanns! Denna lokal hade jag inte klart för mig när årsboken skrevs!

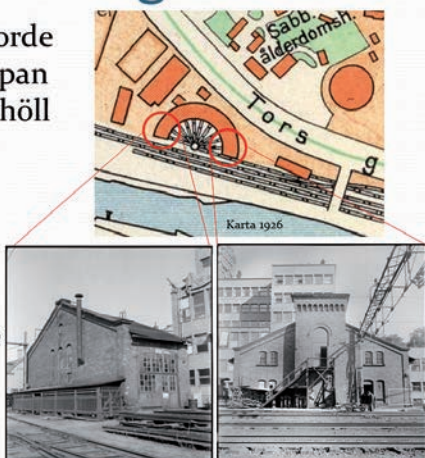


Foto: Mats Werner



Askersund—Skyllberg—Lerbäcks järnväg (ASLJ)*Ingenjör Gösta. Gäfvert, Motala*

I kungl. propositionen vid 1856—58 års riksdag framlades den store järnvägsbyggaren överste Nils Ericsons förslag till ett stambanenät, i vilket bl.a. skulle ingå en sammanbindningsbana mellan Örebro och Askersund. Dessa förhoppningar gäckades: ständerna lämnade ej sitt bifall till ett fastställande av planen i dess helhet, och medan utredningskvarten malde, avfördes Örebro—Askersundsbanan så småningom ur diskussionen.

Frågan aktualiserades ånyo vid 1870 års riksdag, då direktör Andreas Grill på Mariedam i opposition mot ett av regeringen framlagt förslag om en bana Nässjö—Motala—Mariedam—Skyllberg—Åsbrohammar—Hallsberg. Han röntes så tillvida framgång med sin motion, att den 1871 koncessionerades Hallsberg—Motala—Mjölby järnväg i huvudsak fick den av honom åsyftade sträckningen.

Nu uppstod mellan städerna Askersund och Skövde dragkamp om en bana, som skulle förbinda Karlsborgs fästning med stambanenätet. Trots att Karlsborg genom den projekterade linjen över Askersund skulle få fem mil kortare järnvägsförbindelse med Stockholm, blev det Skövde,



A W Molin, bruksägare, trafikchef.

som tog hem spelet vid 1872 års riksdag. Vid bolagsstämma den 10 januari 1877 beslöts anläggandet av en järnväg, 3 fots rälsbana, mellan Skylberg och Rönneshytta med sidospår till Lerbäcks brännrotvrmosse; på förslag av major Th.

Palm beslöts året därpå, att banan i stället skulle förbinda Skylberg med Lerbäcks anhalt. Molin anlätade icke någon ingenjör utan iordningställde banan under sitt eget

och den mångfrestande Borks överinseende. Linjen fick en illa vald sträckning, och bygget blev dyrt och dåligt. Molin var emellertid belåten med sitt verk och föreslog 1879 ett sidospår till Klysna. Tanken var, att material till och från Kårberg skulle fraktas i pråmar över Fågelsjön i anknytning till denna linje.

Den hemmagjorda järnvägen var en ganska kostlig företeelse. Lokomotiv saknades, utan tågsättet drogs av oxar från Skylberg till Lerbäck. Var framfarten mödosam, så blev återresan desto angenämare för dragarna, som förvandlades till passagerare och följde med tåget, som längs den jämna medlutningen rullade ned mot Skylberg. Allt gick väl när bromsskötaren var påpasslig, men någon gång lär det ha hänt, att de på ett godsflak åkande oxarna hamnade i ån, sedan tåget sparat ur. En gammal hingst, som ibland tjänstgjorde som dragare, vägrade klokt nog att åka tåg utan måste alltid ledas tillbaka. Frakten utgjordes huvudsakligen av vals järn, spik och andra produkter från järnverken samt i retur tackjärn och smältstycken samt brännrotvrm.

Det första ångloket anskaffades 1881 och fick namnet Kårberg, vilket var byggt hos Nydqvist & Holm i Trollhättan samt hade axelställningen 0.4.0. Detta lok skrotades 1926. I början av 80-talet repade Askersundsborna ånyo mod, våren och

sommaren 1882 bedrevs undersökningar och underhandlingar, majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren G. N. Morsing utarbetade ett kostnadsförslag, och den 1 september samlades man på Skylberg under kapten Burenstams värdskap.

I Askersund hade, mera slugt än ärligt, bedrivits en energisk agitation, och opinionen hade vunnits för projektet, som gick ut på en 11,22 km lång smalspårig bana från Askersund till Skylberg. Kostnadsförslaget slutade på 186 000 kronor utan rullande material. En envis otur hade följt järnvägsbygget, som påbörjades den 1 juni 1883.

Linjen var illa stakad av major Morsing, men eftersom denne var kontrollant, så framkallade detta icke några störningar. Sensommaren 83 rasade en bank mitt på linjen, och väldiga grusmassor måste anskaffas för att fylla hålet. Kapten Burenstam var ursinnig, Molin nervös. Man slog sina kloka huvuden ihop men beslöt att icke tillkalla någon järnvägsingenjör. Risken var stor för att fackmannen skulle kassera det mesta man redan hunnit få färdigt. Efter många om och men sökte man kontakt med banförmannen vid Frövi—Ludvika järnväg P. Larsson. Denne kom, hans arbetsgivare medgav att han fick stanna ett år, de värsta felen avhjälpes och under Larssons ledning fullbordades banan, som öppnades för trafik den 4 december 1884.

Skylbergs bruk omkring 1910. Foto: jvm, KBE03427 Samlingsportalen.se Sveriges Järnvägmuseum.



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 2016: Dubbelansluten till JvmV: 400 kr, familjemedlem 50 kr, medlem i utlandet: 500 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:
Järnvägs musei Vänner
Box 407
801 05 GÄVLE

B



Påsklov

21 MARS - 3 APRIL

Aktiviteter i museet.
Modelljärnvägen visas
26-28 mars kl 11-15.

Tågsläpp

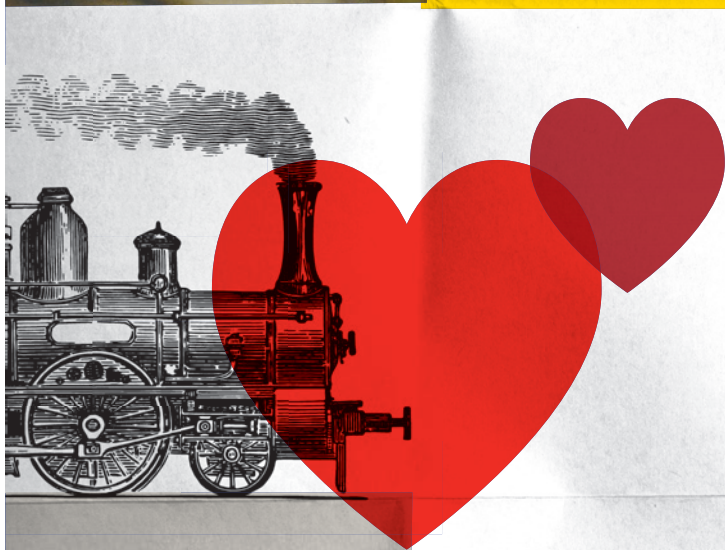
24 APRIL

Syträffar

MARS & APRIL

Inspireras inför sekel-
skiftesdagen 15 maj
och museidagen
17 september.
Läs om fler föredrag
på hemsidan!

Klä gärna
upp dig
som förr!



Gå på seniordate!

FÖRSTA SÖNDAGEN I MÅNADEN*

Ta med någon du tycker om och gå på seniordate!
Halva priset på ordinarie entré. Klockan 11.00 bjuder
vi på en upplevelse att minnas. Hjärtligt välkomna
3 april, 1 maj, 4 september, 2 oktober,
6 november och 4 december.

*OBS! Ingen seniordate juni, juli och augusti.

Sekelskiftet

Tur och retur · Söndag 15 maj

Njut av en tidsresa till 1900-talets början!
Åk ångtåg och flanera på marknaden.
Vigsel för kärlekspar - ta med hindersprövningen!
Boka plats på Årgångståget via hemsidan.

Entré vuxen 100 kr. Öppet 10.00 - 16.00.



Kommande evenemang 2016

Tunga Gefle Dala: 3-4 juni

Sommarkul: 20 juni-14 augusti

Museidag: 17 september

Spöklov 15-årsjubileum: 31 oktober-4 november

Arkivens dag: 12 november

Museum+

Loklekis, onsdagar kl 10-16 (ej under lov)

Mer att göra i Gävle: visitgavle.se

Trafikverket, Sveriges Järnvägs museum
Rälskatan 1, Gävle. Tel 010-123 21 00

Öppettider, tidtabeller och
mer information hittar du på:

www.trafikverket.se/jarnvagsmuseum



**SVERIGES
JÄRNVÄGSMUSEUM**
TRAFIKVERKET