

SIDOSPÅR 3/17

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägmuseum





Robert Sjöö

Museichefen har ordet

Nu är det stängt

Himlen gråter sjöng Peps Persson i en översättning av Elmore James bluesklassiker The Sky is crying. Det kom en hel del tårar från skyn under museidagen den 9 september som var en avskedsföreläsning inför att museet stängs, som det visat sig, på obestämd tid. Vi väntar på regeringsbeslut innan vi kan detaljplanera men frågan är inte om utan när museet kan byggas om för att bli ännu bättre. Den som undrar varför det ska göras överhuvudtaget behövde bara befinna sig här i trängseln bland drygt 4 500 fuktiga och våta gäster i kvava och trånga utrymmen eller i långa toalettköer för att inse att det minst sagt är dags. Det kom tårar även från några av dem. När det vanliga, men sista, utropet gjordes att museet stänger så såg vi en mamma som med rinnande tårar vände sig till sin dotter och sade "nej nu stänger dom faktiskt"! Härdade järnvägs-kännare och museivänner konstaterade att verksamheten faktiskt blivit riktigt bra trots bilar, lekplatser och allehanda jippon och att man kommer att sakna museidagarna. Vi har nått vårt mål att bli ett museum för alla och det ska vi fortsätta att vara även när vi inte har kvar vår utställning.

Någon undrade vad vi ska göra nu då. Får personalen gå hem nu? Större delen av våra anställda arbetar faktiskt med andra uppgifter som föremålshantering, registrering, forskarservice, digitalisering, restaurering, vaktmästeri, administration, kommunikation, tågtrafik och ännu mer. Flertalet visstidsanställda finns i tågtrafiken och vi planerar för mer trafikuppdrag under kommande treårsperiod. Många kommer att vara engagerade i planeringen och genomförandet av den nya utställningen och sedan tänker vi oss att synas på andra vis, även om det inte blir i samma lokal som vi varit vana vid. Det får jag återkomma om. Nu till några glada besked.

Vi har fått några spännande tillskott till samlingarna. Genom hembud utan kostnad har vi övertagit ett ånglok från Regionmuseet i Skåne. Det är ett tanklok, littera S, SJ nr 1260, som nu kan ersätta de två S-lok, i mycket dåligt skick, som vi har sparat i brist på alternativ. Fördelen med ett större tanklok är att det kan gå lika snabbt bakåt som framåt så vi skulle gärna se loket driftdugligt ganska snart. Samtidigt fick vi en ny diagnos på en lillasyster, vårt avställda S1 lok, som visade sig friskare än befarat, varför vi redan nu

har ett effektivt trafikalternativ. Tack vare en vaken museivän, Mats Werner, tillika barnbarn till museets första chef, så fick vi veta att de två saknade väggmålningarna från Stockholm C, som presenterades i årets årsbok SPÅR, skulle säljas genom Uppsala auktionskammare. Båda kunde efter en liten rysare ropas in med vinnande bud av vår samlingsansvariga, Katarina Sandberg. Till de 18 som redan fanns hos oss - och som finns att beskåda i kopior i restaurangen Boston Grill på centralen - kunde motiven Stockholm och Domnarvet nu återföras.

Korgen till restaurangvagnen, Ro2 2702, som restaurerats i flera år, har nu återförenats med sina boggier. Utvändigt är vagnen nära ett färdigställande och det är en fantastisk känsla att betrakta den, vilket endast överträffas av att gå in i vagnen och se det otroliga hantverk som ligger bakom den till stora delar återställda interiören. Att våra hantverkare i dag kan göra det de bästa snickarna och målarna kunde i början på 1900-talet, när yrkesskickligheten var som störst, är egentligen en omöjlighet. Än är de inte färdiga men resultatet kommer att bli något alldeles enastående. Bara den kommer att göra den nya utställningen värd ett besök. Vänta bara.



"Korgen till restaurangvagnen, Ro2 2702, som restaurerats i flera år, har nu återförenats med sina boggier". Bilden är från museidagen, som synes många intresserade besökare. Foto: Anna Lindgren.



Järnvägs musei Vänner

Anders Hendel har passerat spårslutet!

Anders var utbildad lärare, civilingenjör och hade sin examen från Chalmers inom området el/elektronik. Han arbetade sedan många år på Polhemsskolan i Gävle. Enligt samstämmiga uppgifter mycket omtyckt av sina elever.

Anders var en hängiven järnvägsvän med ett brett järnvägsintresse, vilket även innefattade modellbyggande i skala Ho.

Han var aktiv inom föreningslivet. Bland annat ordförande i Museisällskapet Jädraås - Tallås Järnväg, JTJ, åren 1980-1989.

Ordförande i Järnvägs musei Vänner, JvmV, åren 1993-2003.

Efter pensioneringen drabbades Anders av sjukdom som förvärrades med åren. Anders blev 77 år.

Rolf Sten

Vidstående bild, från andra halvan av 1970-talet, visar Anders Hendel på trampdressin vid JTJ:s västra ändpunkt. Fotograf okänd.



Kommentar angående loket "Rimbo"

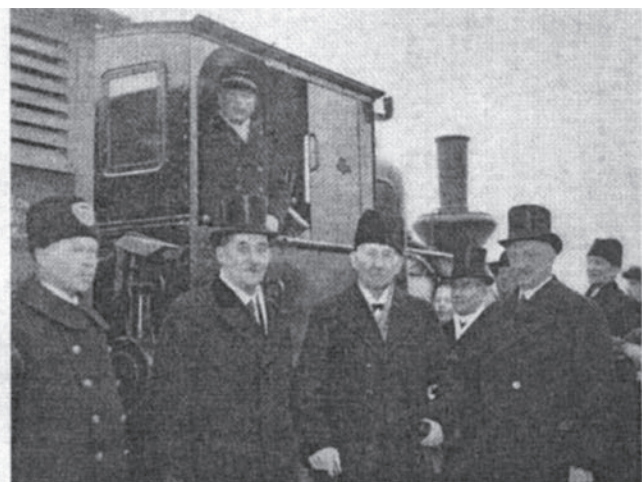
Läste just Sidospår 2/17. Beträffande vad som anges i samband med bilden på sidan 2 (bilden nedan) kan jag inte låta bli att påpeka att loket SRJ 3 har varit i drift på sin riktiga hemmabana Stockholm-Rimbo så sent som vid banans 50 årsjubileum 1935. Bifogar ett par bilder skannade från jubileumsboken "ROSLAGSBANAN, Data och händelser från 50-årsperioden 1885-1935" sid. 89 (bilden till höger) och 91.

Har även ett svagt minne av att RIMBO varit utlånat till Roslagsbanan senare än så, dock inte påeldat.

Bo Jörneld



Det 50-åriga loket, fört av lokföraren J. H. Lundkvist.



Konduktören Johan Karlsson, Statsrådet Henning Leo, f. d. lokföraren G. Glader, Maskiningeniören Johannes Lindholm, Verkst. direktören Åke Nerell.

Foto: Anders Ljung

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 Järnvägs musei vänner som är en ideell förening vars medlemmar bl. a. hjälper museet med renovering av gamla och nya järnvägsobjekt, guidningar och fuktionsnärsskap vid olika arrangemang.

Som medlem i Järnvägs musei vänner får du bland annat museets 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 2018 är årsavgiften för vuxen 400 kr och för familjemedlemmar 500 kr. Ungdom (t o m

17 år) 100 kr samma förmåner som vuxen. Avgiften 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 3 - 2017, årgång 14

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

Adress: SIDOSPÅR, Box 407, SE-801 05 GÄVLE.

E-post till redaktionen: sidospar@jvmv.se

© JvmV 2017 och respektive författare.

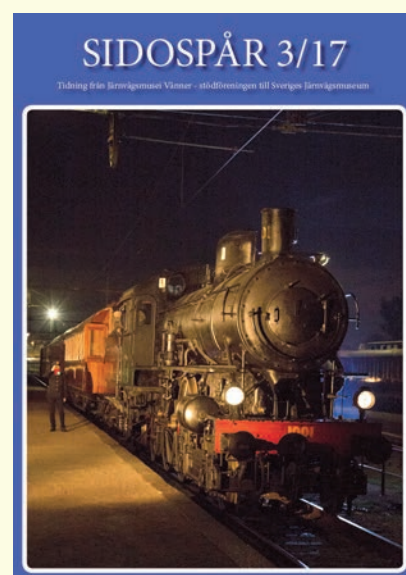
Redaktör: Rolf Sten. sidospar@jvmv.se

I redaktionen även:

Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 4 2017 utkommer i slutet av november
Presstopp 15 oktober



Omslagsbilden: Hennes fredagen 2017-09-08. SJ A-lok 1001 står klar för avgång med södergående snälltåg!?. Hmm, vadå, A-lok 1001? Något stämmer inte! Kolla på sidan 8! Foto: Lennart Malmsten.

Med järnvägen som hembygd En tidsresa från Bispgården till Jättendal mellan 1884 och 1943

Det är den 12 november 1943. Ute faller den första snön för året. Inne på tågexpeditionen i Jättendals station ringer det på rikstelefonen, Jättendal nummer 47. Det är barnmorskan på Hudiksvalls BB som ringer min pappa för att meddela att han just blivit far till en son. Hon säger "Jag får gratulera hr Strömquist, klockan kvart över tre fick ni en präktig son". Sonen det var jag. Hr Strömquist, dvs. min far Gustaf Strömquist, som var stationsföreståndare, var upptagen av pågående tågexpediering och tåganmälan i SJ telefonen svarar "Syster menar väl klockan 15.15?"



I Jättendal 1945. Lennart Strömquist med pappa Gustafs uniformsmössa och signalstav. Klockan är 18.13 en solig och varm sommardag. Brevlådan har tömts och ortens post har avgått med tåg 2555 mot Gävle någon timme tidigare. Snart kommer lokalgodståget mot Hudiksvall. En fantastisk uppväxtmiljö, som grundlade ett livslångt hembygdsintresse för järnvägen och dess arbetare. Foto: Gustaf Strömquist

Jag föddes således rakt in i en miljö där tågexpeditionen var världens nav och banan var den linje som förenade mig med en släkt av järnvägsmän över hela landet. Då den tidens järnväg till struktur, kultur och verksamhet egentligen skilde sig ganska lite från de miljöer som min morfars far, morfar, farfar, farmors syskon och alla deras barn vid järnvägen varit verksamma i, var det lätt för mig att förstå deras levnadsvillkor när man lyssnade till berättelser ur släktens rika järnvägshistoria.

Som barn i en järnvägsmannafamilj fick man därför tillgång till en sockenlös hembygd, utsträckt i tid och rum, där järnvägen, inte sockenkyrkan, var bygdens centrum. En hembygd, som jag dessutom än i dag kan känna igen i fjärran länder där järnvägen ännu inte förändrats så mycket som i Sverige. Hembygden var således inte bara landsomfattande utan även gränslös.

Att beskriva en gränslös hembygd i ord är dock inte alltid så lätt, då det är männ-

iskorna, händelserna och berättelserna om dessa, som format historien i högre grad än den fysiska platsen.

Mitt eget första försök att beskriva denna verklighet var kort och kraftfullt. Enligt min mammas utsago reste jag mig en dag upp i barnsängen och för första gången formulerade jag ord till en fullständig mening. Den löd kort och gott; "Det var en jävla lokförare att köra!". Analysen var klar och knivskarp, även om jag först senare förstod att jag kommenterat en kraftfull rangering, där tågloket i lokalgodståg 8251 under kraftiga ångstötar skjutsade vagnar till kajspåret. Jag visste inte heller att den svarta röken på ett effektivt sätt sotade ned min mammas nyputsade fönster.

Samtalet från BB i Hudiksvall blev nog den första av tusenden järnvägsrelaterade skrönor och berättelser som jag så småningom kom att få ta del av. Järnvägen, dess personal och miljö var en god grogrund för berättelser, som med muntlig tradition fördes vidare till kolleger och kommande generationer.

Inspirationen till att nedteckna dessa rader fick jag då jag nyligen gått igenom några hundratal tätt maskinskrivna brev till min far och mor från min fars äldre bror Theodor (1888-1979), som 1911 emigrerade till Kanada och USA. Innan dess gjorde han karriär som tidningspojke på tågen, samt som banarbetare, bromsare och stationskarl vid SJ. Det mesta tilldrog sig i trakterna runt Bispgården där min farfar var banmästare. Det är några av min farbrors historier jag framför allt vill presentera i denna lilla essä.

Tiden kring förra sekelskiftet

"Det var år 1884 som Norra Stambanan emellan Bräcke och Långsele invigdes. Din farfar var rallare på den banan när den byggdes genom Hälsingland och Jämtland och han hade lyckats att spara ihop nog till ett par mollskinnbyxor och ett dragspel, så tog han Gud i hägen och friade till din farmor, som också jobbade vid samma bana, och troligen så fick han ja, för de

gifte sig genast med varandra förstås. Ja, resten vet Du kanske".

Så skrev min farbror i ett brev till mig år 1962 om hur min farfar, f.d. rallaren Frans August Strömquist (1855-1930) och min farmor Maria Charlotta Eriksdotter (1861-1941) bildade familj, fick barn och avancerade från banvakt, till banvaktsförman samt slutligen till banmästare i Bispgården, boende i banmästarstuga 445B, mitt emot stationshuset. De hade båda, tack vare sina arbeten vid Norra Stambanan, flyttat norrut, från Småland respektive Västergötland. Flyttat hade också alla Maria Charlottas syskon gjort, som vid tiden för förra sekelskiftet befolkade järnvägen från Myrheden i norr, Fränsta i öster och Helsingborg F i söder.

På den tiden var stationssamhället Bispgården ett nybyggarsamhälle och ett nytt centrum i bygden. Till skillnad från det gamla, med sockenstuga, fattighus och kyrka, var stationssamhället i hög grad befolkat av inflyttade personer, som även de följt banbygget norrut. Förutom järnvägsmännen var de bagare, handlare, skomakare och hotellägare, som alla på ett eller annat sätt kunde relatera sin näring till järnvägen, dess resenärer och transportmöjligheter. Kanske inte helt så olik de nybyggarsamhällen, som Theodor senare fick uppleva som rallare och skogsarbetare i Kanada och USA? Vi låter Theodor berätta;

Om livet i banmästarstugan och som tidningspojke

"Eftersom jag har gott minne, ända sedan jag var två år gammal, kommer jag ihåg en hel del hur vi hade det därhemma när jag var barn, och det var ingenting att skryta med om man jämför med dagens Sverige 1965. I alla fall fick vi lära oss att vara sparsamma och icke kasta bort någon femöring i onödan.

I början på 1890-talet, när far var banmästare i Bispgården, så var hans avlöning 35 kr i månaden, utav det så var det lite avdrag

I banmästarstugan 445 B (453 B) i Bispgården i september 1896. Från vänster Maria Charlotta Eriksdotter (1861-1941), Gustaf (1896-1961) sedermera stationsmästare, Ellen (1886-1956) som i denna berättelse åkte med sin bror till Helsingborg, Jenny (1885-1956), Dagmar (1890-1967), Theodor (1888-1979), denna berättelses huvudperson och med sin pappas hand på axeln, Valdemar (1892-1953), en tid banvakt och signalreparatör, Karl Ferdinand (1894-1962) sedermera banmästare samt dåvarande banmästaren i Bispgården Frans August Strömquist (1855-1930). Foto: Oskar W. Olsson, Sundsvall.



till "änke- och pupillkassan" tror jag det hette. Vi var ju sju i familjen som skulle leva och blomstra på den summan. Maten köpte vi från handlaren Johan Josef Werngren i Norrköping, för det blev ju billigare än att köpa i handelsboden därhemma. Och så hade vi ju en ko och gris samt några höns, men äggen såldes för det mesta, i alla fall hjälpte det till en hel del.

Jag kommer ihåg att det i slutet av varje månad var tämligen tomt i skafferiet, så sista veckan, innan den nya matlådan kom, så fick vi nöja oss med gröt och sockervatten, i bland tre gånger om dagen. Så fort vi barn blev gamla nog så vi kunde löpa omkring i

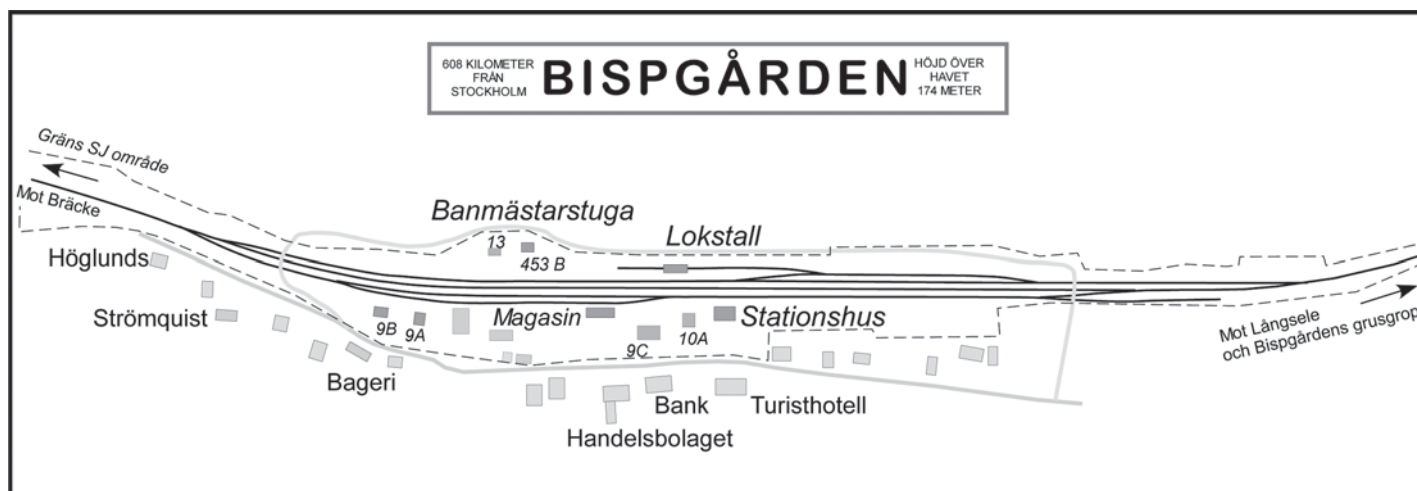
backarna och plocka blommor och bär (som såldes på tågen) så blev det ju lite bättre med maten, men jag tror att jag hellre hade svultit lite i bland i stället för att bli väckt, i bland klockan fyra på morgonen, för att plocka liljekonvaljer. Vi måste vara först ut för det fanns andra hungriga ungar som också plockade liljekonvaljer. Ja du har väl hört den där sägnen om att "Morgonstund ger guld i mun", mor trodde skarpt på den.

Som tidningspojke åkte jag på tågen mellan Ragunda och Bispgården. I bland tjuvåkade jag till Gränge, i bland till Håsjö och Kälarne, fast biljetten var mellan Bispgården och Ragunda. När jag började hette

det Svenska Telegrambyrån och vi hade en fin uniform. När Svenska Pressbyrån tog över blev uniformen lite annorlunda, vi hade en rund mössa utan skärm och såg i mitt tycke riktigt idiotiska ut, men man hade ju att följa reglerna så jag använde ju den.

Jag var troligen en av de vildaste tidningspojkar som fanns i Sverige på den tiden, men det måste jag vara, för det var på den tiden Ofofbanan byggdes och tågen var fulla med rallare. De hade ju rykte om sig de skulle vara renhåriga och det var väl de flesta, men det var en del som försökte lura mig, en del försökte stjäla både pengar

Karta över Bispgårdens station med omgivningar. Byggnader och platser nämnda i Theodors berättelser är markerade på kartan. Kartunderlaget visar bangården på 1950-talet, med fler och längre spår än vid tiden för Theodors berättelser. Vid tiden omedelbart efter det förra sekelskiftet flyttade banmästare F. A. Strömquist till en egen fastighet genom avstyckning och inköp av mark från hemmanet Oppåsen No. 1. Där fanns plats för ett boningshus, ladugård samt mark så att familjen kunde hålla sig med en par kor, några höns och en gris för att ytterligare kunna bidra till familjens försörjning utöver den magra lönen från SJ. Kartbearbetning: Lennart Strömquist.



Gruståg från Bispgårdens grusgrop på Bispgårdens station kring år 1900. Loket är Kb 250, "Lage", byggt på Motala Verkstad 1878. Med tanke på den stora skaran banarbetare är det ett omfattande grusningsarbete på gång längs linjen mot Ragunda. Vid den tiden var F. A. Strömquist banmästare i Bispgården och barnen Ellen och Theodor hade gjort sin långa tågresa för att hälsa på morbröderna banvakt Klas Eriksson (1870-1937) i Tvååker respektive banmästare Anders Gustaf Eriksson på Helsingborg F (1856-1930). Carl Johan Zetterman, omnämnd i Theodors berättelser, hade ännu inte gjort sin olycksaliga resa som bromsare på några grusvagnar som skulle rulla av egen kraft från grusgropen ned till Bispgården.

Foto: Martin Bergmans fotosamling.



och tidningar. Det var sällan de lyckades för jag visste om alla deras knep.

§Det var ett tungt arbete för mig, som var så liten till växten, att bära den tunga väskan. Det var ju omkring 50 olika tidningar och böcker och så ställde mor till ett fack längst bak i väskan var jag hade hembakade bakelser, äpplen och andra godsaker, som jag tjuvsålde för vår egen räkning. Det var ju emot reglerna, men som vi var många i familjen och då pengarna sällan räckte till så försökte mor på alla vis att skrapa ihop några kronor extra.

Om möten med Albert Engström och redaktör Saxon samt när hotellet brann

Stationsföreståndarsonen Albert Engström (1869-1940) gjorde en tripp till Norrland en gång i tiden. Det var då jag sålde tidningar och böcker. Han kom med tåget, som kom till Bispgården klockan elva på förmiddagen. Jag hade hopp om att få en tjugofemöring i dricks om jag använde huvudet rätt. Så jag satte tidningen Strix, som han var redaktör för, främst i väskan och så öppnade jag dörren till hans bås och gav till ett illtjut "Tidningar och böcker". Men jag hade räknat fel för gubbfan låg ännu och sov så han blev arg för att jag väckte honom och han stack upp sitt skäggiga huvud och skrek till: "Dra åt helvete pojkefan".

Vad Saxon (1859-1935) beträffar så kom han med godståget från Sollefteå en gång på morgonen. Det var när en som hette Lindkvist hade hotellet i Bispgården. Lindkvists fru, jag tror hon hette Anna, var tämligen företagsam, eller med andra ord hon hade födgeni. Hon lagade till en liten smörgås i ett paket och så lade hon det och en flaska pilsner i en väldigt stor påse så

att det skulle se bra ut. Priset var 65 öre, sedan så skaffade hon en stor avlång korg som höll tjugofem eller fler sådana paket. Hon fick mig att åka med tågen och sälja dem till rallarna, för det var på den tiden Ofofbanan byggdes så kommersen gick bra. Smörgåsen fick jag för det mesta äta upp själv. Det var ölet gubbarna ville ha.

Nåväl det var om Saxon jag skulle berätta, som sagt så kom han med tåg 1563 på morgonen, det var sommar och solen sken, kommer jag ihåg. I alla fall så skrek jag som vanligt "Smörgåsar och Pilsner", allt jag orkade. Saxon stod på plattformen och kikade, jag visste inte vem han var, förresten så var jag nog inte mer än tio år gammal då. I alla fall ropade Saxon på mig. Jag trodde det skulle bli affär så jag räckte honom en påse, han tog påsen och tittade i den och läste på ölflaskan för att se om det verkligen var pilsner, sedan fick jag tillbaka den med en skakning på huvudet.

I hans reseskildringar i Jämtlands Tidning, han var redaktör för den då, så talade han om att när han kom till Bispgården så kom det en pojke med en korg som var nästan lika stor som pojken själv och skrek "Smörgåsar och Pilsner" och så var det en hel del andra kommentarer om hur bedrövligt det var när en sådan liten pojke skulle behöva gå och sälja öl och om det var lagligt osv. Herr Saxon var ju som vi vet en extra stark godtemplare.

Ja det var väl inte så noga på den tiden, så jag sålde fortfarande smörgåsar och pilsner så länge Lindkvist hade hotellet. Det hette järnvägshotell så det så det var där rättigheten kom in!

När det gamla hotellet brann 1905 så var jag den första att slå alarm. Jag stod i väntsalen på stationen och glodde på

hotellet när jag såg hur det rök uppefter skorstenen. Jag skrek till folket därinne och så kom det mera folk och hjälpte till med att bära vatten i hinkar, men med de eldsläckningsgrejorna de hade på den tiden så var det ju lönlöst.

Det kom även ett lokomotiv i från Långsele med vatten därför att "stinsen" på stationen, Johan Axel Teodor Peterssohn (1849-1908), hade telegraferat att stationshuset var hotat. Han fick skällning för att han formulerat telegrammet fel. Han skulle ha skrivit att det kunde "anses" vara hotat. Nåväl, byråkraterna var lika dumma på den tiden!

Om resan till Väst kustbanan, Helsingborg och Stockholm

Det var i slutet av 1800-talet som syster Ellen (1886-1956) och jag fick göra en tur till södra Sverige och hälsa på morbröderna, banmästare Gustaf Eriksson i Helsingborg F (1856-1930) och banvakt Klas Eriksson (1870-1937).

Morbror Klas kommer jag särskilt ihåg. Vi var några dagar i Tvååker, tror jag visst att det hette. Han var icke så värst noga när det gällde arbete och en fin sträcka hade han, rak och inget ogräs växte det. Jag var med honom ute på banan när han fullgjorde sin skyldighet till SJ. Den dagen jag var ute med honom utgjordes hans arbete med att lägga ritstiftet, eller vad det hette, på rälsen och sedan sparka hjulingen några hundra fot och så var han klar för den dagen vad SJ anbelangar.

Sedan så gick vi och hälsade på en bonde för att hjälpa honom att slå hö. Jag fick dra slipstenen åt Klas när han slipade, men så hade vi inget vatten, men han var inte rädlös, han bara pinkade på slipstenen



Utsnitt ur karta över Helsingborg 1903 (Helsingborgs Stads Byggnadskontor). I banvaktstugan 532-534, Lugnet, vid Västkustbanans viadukt bodde Theodor Strömquiists morbror, banmästare Anders Gustaf Eriksson och här spenderade Theodor och systemen 2 kr och 10 öre av sin reskassa på presenter till sina släktingar.

och det gick lika bra. Jag talade om det för mor när vi kom hem till Bispgården, hon lovade att hon skulle läxa upp honom när de träffades någon gång.

Ellen och jag hade fem kronor i respengar med oss. Vi hade lite över en krona kvar när vi kom hem. Våra största utgifter var i Helsingborg där vi hälsade på banmästare Gustav Eriksson, mors äldsta bror. Han bodde på högra sidan om viadukten ett bra stycke från järnvägsstationen (*Banvaktstuga 532-534, Lugnet*). En av våra kusiner hade födelsedag, så vi skulle visa framfötterna. Ellen hade köpt en bok för 1 kr som present, och en flaska vin för 1 kr och 10 öre, för att bjuda resten av familjen.

I Stockholm skulle vi byta tåg, så vi fick några timmar på Centralstationen. Det blev långsamt så vi bestämde oss för att gå ut och titta på staden. Efter att vi under 10 min hade studerat våra chanser att gå över Vasagatan så tog vi Gud i hågen och spatserade iväg.

Det var mycket ryckande i armarna på mig utav Ellen så att vi inte skulle stöta samman med någon hästkrake som drog

någon vagn. När vi kom oss över så gick vi ungefär några hundra fot i varje riktning, sedan så trodde vi att det var bäst att gå tillbaka så att vi inte skulle bli försenade till tåget. Våra utgifter på den färden var 10 öre för några sura äpplen.

Om brödernas strejk, banvakter och annat arbete längs banan

Jag kom just att tänka på en händelse i Sverige när jag i dag fick brev från Kalle (*brodern, sedermera banmästare Karl Strömquist, 1894-1962*). Det var en sommar när skarvjärnen skulle bytas ut på banan därhemma, vi fick 12 öre per skarvjärn och jag var girig som vanligt.

Vi rev loss 72 par en dag. Det tyckte Valle (*brodern Valdemar Strömquist, 1892-1953*) var för mycket så han mockade gräl och jag hyvlade till honom, och det var just vad han ville så han skulle få en ursäkt att gå hem.

Men då gick Gustaf (*brodern, sedermera stationsmästare Gustaf Strömquist, 1896-1961*) och Kalle ut i strejk så jag blev ensam om mina 72 skarvjärn. Allt

jag kunde göra var att dubbelspika alla skarvarna för säkerhets skull.

När tåget kom sprang jag till skogs för jag visste inte hur det skulle gå, men som tur var så var det ju rakt spår, det var mellan skomakare Svenssons och Nässéns övergång. Sedan kom ju banvakt Björk (*Hans Albert Andersson Björk, 1854-1931*) så han hjälpte mig att göra färdigt fast det blev en lång dag.

Jag såg att Banvakt O.A. Dahlén (*1861-1952*) dog för en tid sedan, över 90 år gammal. Det förundrar mig att han levde så länge, för jag tyckte han skulle ramla sönder medan jag var hemma. Han var i alla fall en snäll människa, han gav mig den första ölhalvan jag drack i mitt liv. Han var banvakt i Österede och bodde samma banvaktstuga, som jag föddes i en gång i tiden (*"Indal" nr 443-444F*). Jag brukade hjälpa honom med hans sträcka på somrarna. När vi åt vår matsäck så fick vi alltid sitta inne i hans kåk och äta, kaffe bjöd de alltid på, men det var kokat på sumpen och var mycket dåligt, men man måste ju visa att man inte var storbjuden så jag hade ju att svälja ned en del fast jag tror att det hade varit lättare att ta sig ett glas ricinolja.

Han var i alla fall en snäll människa, och en snäll förstående fru hade han också, för en gång när jag åt middag i hans stuga sa Dahlén till sin förstående bättre hälft, jag tror att hennes namn var Inga, "i går kväll så var jag allt bra full". Hon svarade att, "å du var nog inte så full i går kväll, fullare har du nog varit".

"Stor-Knallen", eller Carl Johan Zettermann (*1886-1963*), söp ju inte vad jag vet, men han hade ändå otur i bland. På sommaren så hade han att bromsa grusvagnar ifrån "gropen" ned till Bispgården. Jag kommer i håg en gång när jag arbetade på banan med att skyffla rävrumpor. Då kom

Fortsättning på sidan 14



En militärövning hade fört banmästare F. A: Strömquist och sönerna Valdemar, signalreparatör, och Karl Ferdinand, banvakt, till Indalsbron 1914. Banmästaren står till vänster på bilden, signalreparatören Valdemar vid Luxlampan och som tredje järnvägsman från höger står banvakten Karl Ferdinand Strömquist. Theodor Strömquist, som noterat det mesta som skedde på banan kring Bispgården, hade sex år tidigare emigrerat till Kanada och USA så därför kan vi bara spekulera varför bilden togs.

Foto: Gustaf Strömquiists fotosamling.



Apropå omslagsbilden, A-lok 1001 med snälltåg! Det vore fantastiskt men så är det inte. Loket är utställningsloket med uppskuren ångpanna och cylinderdel. Så här ser det ut på andra sidan. Foto: Lennart Malmsten.

Innan stängning – öppet hus!

Nu går tåget – sista chansen att besöka Järnvägmuseet! Så uttryckte vi oss inför Museidagen 2017, som skulle markera att det gamla är på väg ut och att något nytt står för dörren, eller rent av stallportarna.

Planeringen inför en ombyggnad av Sveriges Järnvägmuseums publika lokaler, det som för många är själva definitionen av järnvägmuseet, har pågått ett tag och

projektgruppernas arbete med kunskapsinsamling, idéer och innehåll är relativt långt framskridna.

Inför museidagen hade vi därför tömt utställningen på fordon av flera skäl. Ett häftigt sådant var att skapa möjlighet för mörkerfotografering dagen innan – ett

Ångpendeln från Gävle C har just anlänt till spår 4 på museet och resenärerna strömmar ut. Foto: Lennart Lundgren.





Regnar gör det, men 4500 besökare trotsade regndropparna. Foto: Lennart Lundgren.

evenemang där vi låtit ljustätta ett antal utvalda lok och vagnar med tillhörande rök och uppklädd personal i läckra järnvägsmiljöer. Vi fick utöka antalet platser men satte gränsen till 50 personer, för att det skulle fungera praktiskt att fotografera under perfekta förhållanden. Detta gav mersmak både hos oss som arrangör och deltagarna. Tror inte vi sett detta för sista gången!

Ett annat skäl till att tömma lokalerna inför Museidagen var att skapa plats för järnvägsmarknaden samt att påbörja växlingen av fordonsmagasinet, som nu får en riktigt bra uppställning mot tidigare. Fordonsmagasinet kan bli lite av en *väntsal* inför nyöppning så småningom!

Öppet hus, där vi i princip visade "allt" lockade över 4500 gäster, som fick möj-

lighet att besöka bibliotek, magasin, arkiv, digitalisering och restaurering. Dessa visningar var mycket uppskattade och skötes enligt schema, för att det skulle bli en bra upplevelse med möjlighet att lyssna och ställa frågor till vår kunniga personal.

Lokförarhjälten Gösta 94 år, intervjuades från scenen av Robert Sjöo och Gösta tackades därefter av hela SJ genom presschef

Tre generationer ellok. I mitten Ds 101 från 1925 helt igenom ett lok med analog teknik. Till vänster det första RC-loket, 1007, från 1967. En mindre del elektronik har tillkommit. Till höger ett lok från Siemens, Vectron från 2016. Levererat till Hector Rail. Ett lok helt styrt och kontrollerat av datorer. Foto: Lennart Lundgren.





Traditionsenligt anordnades även i år en järnvägsmarknad. Över 100 bord var uthyrda. Här en bild med en av kungavagnarna i bakgrunden. Foto: Lennart Lundgren.

Niclas Härenstam, för sina insatser som lokförare på nattåget från Stockholm till Sundsvall 1966, där han förhindrade en olycka genom rådigt agerande!

Under museidagen fick våra gäster kika in i det *levande lokstallet*, där ånglok under ånga demonstrerades. Utomhus jobbade ångkranen med att utföra tunga lyft vid några tillfällen. Mänskliga möten och ett

gott värdschap är något av ett signum för järnvägmuseet, så därför gav vi alla som ville chansen att rita eller skriva ner sina tankar och idéer, som vi kan ta med oss i utvecklingsarbetet.

Nu vänder vi blicken framåt och här i tidningen, på sidan 16, hittar du vår turnéplan, för redan nu har vi många körningar planerade runtom i landet med våra museitåg.

Ännu en bild från fredagskvällens mörkerfotografering. Kunde lika gärna vara från en svunnen tid! Foto: Lennart Malmsten.



Välkommen att stiga ombord på en annan station än Hennan och att följa med oss på den nya resan!

Mikael Dunker,

Marknads- och kommunikationsansvarig, Sveriges Järnvägsmuseum.



Foto: Lennart Lundgren.

Helena Skärström, en av dom som bemannade informationskiosken. Foto: Lennart Lundgren.





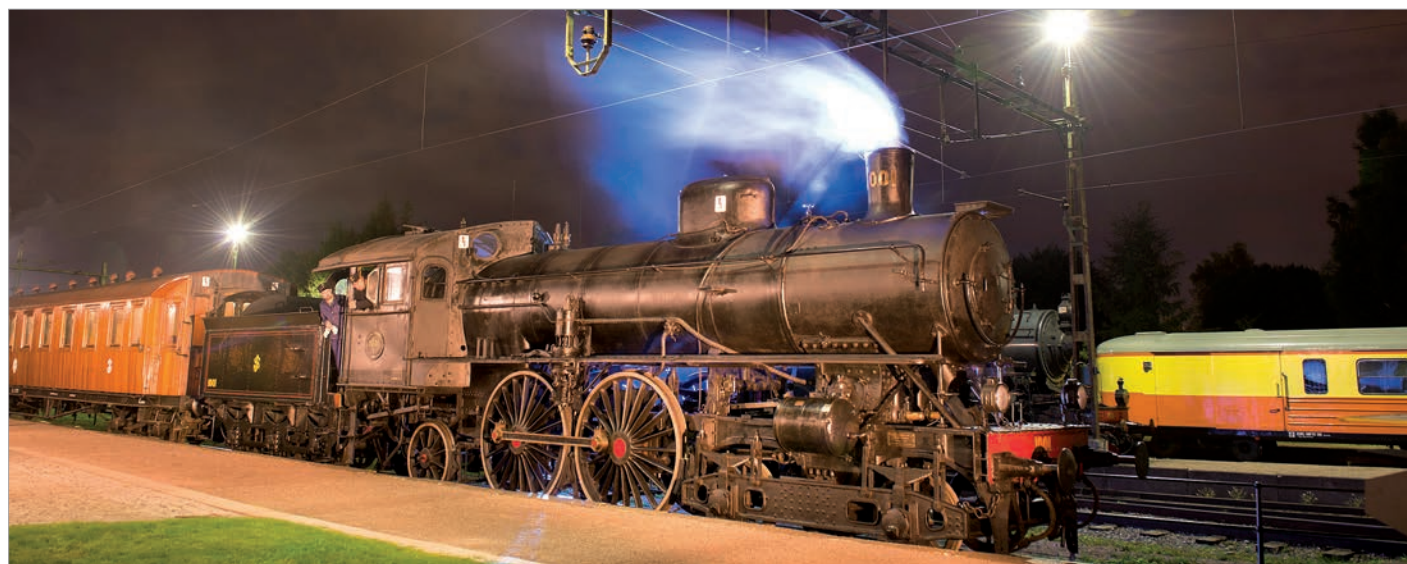
Mellan museet och fordonsmagasinet på Nynäs kunde man naturligtvis åka tåg. Till vänster har ett rälsbusståg just anlänt. Till höger en interiör från magasinet, fullt med intresserade gäster. Foton: Anna Lindgren.



Modelljärnvägen var välbesökt, kön utanför av stundtals lång. Foto: Lennart Lundgren.



Som redaktör tar jag mig friheten att ta ytterligare två bilder på A-loket 1001 utanför Hennan. Nedan ett foto taget av Kerstin Ericsson. Ovan till höger ett foto taget av Ulf Lindeberg.



En föregångsman inom järnvägen - Adolf Eugene von Rosen



Till vänster Adolf Eugen von Rosen. Ovan: Penningby slott. Foton: Wikipedia

En av de första som förespråkade byggande av ett järnvägsnät i Sverige var Adolf Eugene von Rosen. Han var utbildad sjöofficer men verkade ha haft ett rastlöst sinne för man hittar honom lite varstans i världen. Hans far var Gustav Fredrik von Rosen, landshövding i Malmö och Maria Juliana Wahrendorff. Släkten Wahrendorff var vid den här tiden en av Sveriges rikaste familjer och tillhörde under slutet av 1700-talet den så kallade Skeppsbroadeln i Stockholm. De ägde också Åkers styckebruk och flera andra bruk.

Maria Julianas bror Anders byggde 1806-1813 empire-slottet Taxinge-Näsby i Södermanland med tillhörande trädgårdsanläggningar och orangeri samt anlade en engelsk park.

Adolf von Rosens föräldrar flyttade så småningom från Skåne och köpte det medeltida slottet Penningby i Norrtälje där Maria Juliana 1803 lät anlägga en engelsk park. Parken kan fortfarande besökas även om den är i ganska igenväxt skick.

Adolf von Rosen gjorde många resor, 1825 seglade han till Sydamerika för att sälja svenska krigsfartyg till Colombia och Mexiko. Affären gick om intet och han tog tjänst i engelska flottan.

Han flyttade till London 1826 och lärde känna John Ericsson som då var bosatt där. De samarbetade och Adolf lånade Ericsson stora summor pengar till hans uppfinningsverksamhet.

Han kom tillbaka till Sverige en period

*Åkers Styckebruk. Gamla Masugnen med motstugan i förgrunden omkring 1900.
Foto: Wikipedia.*

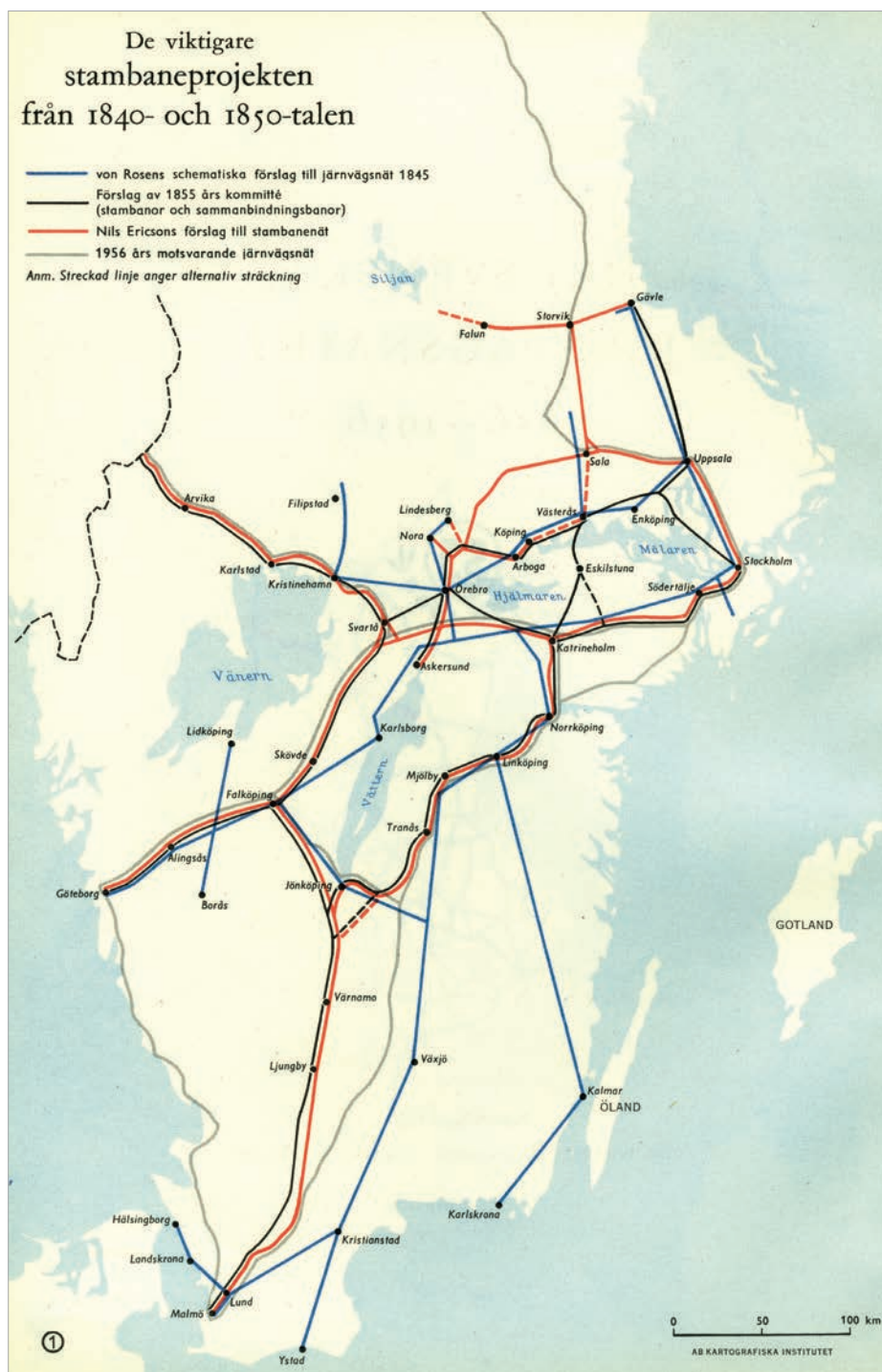
och startade Nyköpings verkstad som han tvingas sälja på grund av dålig konjunktur. Snart är han i tjänst utomlands igen, nu hos grekiska staten och sedan för Österrike. Adolf hittade också sin hustru utomlands, han gifte sig 1835 i Aten med Eufrosyne, dotter till den turkiske inrikesministern i Grekland. Von Rosen och John Ericsson fortsatte sitt samarbete men Adolf hade på grund av den konstant dåliga ekonomin. Även John Ericsson fick fly till USA för att undvika gäldenärerna.

På 1840-talet rådde järnvägsfeber i England och vilket säkert påverkade Adolfs entreprenöranda och i november 1845 lämnade han in en ansökan om rättighet för

honom och andra "in- och utländska män" att anlägga järnvägar i Sverige.

Planen var storslagen och omfattade huvudbanor från Sthlm till Göteborg, Ystad och Gävle samt flera sidolinjer. De bolag som skulle bildas för ändamålet skulle besitta järnvägarna med full äganderätt. Järnvägen skulle alltså vara i privat ägo vilket Adolf von Rosen varmt förespråkade och finansieras med privata medel. Adolf fick rättigheterna på 20 år men förlorade dem igen då han misslyckades med att uppfylla villkoren. Järnvägen hade fått ett bakslag i England och de engelska finansierarna drog sig ur. Projektet hade också fått alltmer kritik, flera ledande riksdagsmän förespråkade att det var svenska staten





som skulle bygga och driva järnväg, inte privata intressen.

Adolf von Rosens storslagna planer fick bantas och till slut återstod bara sträckningen Köping-Hult vilket är en omlastningsplats vid Vänern. Köping-Hultbolaget kom igång med sin verksamhet vid årsskiftet 1852–53, men arbetet gick långsamt. Arbetet med sträckan Örebro-Ervala blev klart den 5 mars 1856. Den 5 juni samma år invigdes banan Nora-Ervala järnväg (idag Nora Bergslags veteranjärnväg) anlagd av bergsmännen i Nora. Strax före invigningen blev det känt att den engelska järnvägsstyrelsens ordförande, John Sadlier hade begått självmord efter att ha förskingrat stora summor pengar, däribland

sex miljoner kronor av Köping-Hults-bolagets medel. Detta påverkade hela företagets ekonomi och linjen kom aldrig att byggas fram till Hult utan slutade i Örebro.

Riksdagen beslöt så 1854 att staten skulle bygga en västlig och en sydlig stambana, och finansieringen skulle ske genom upplåning i utlandet. I början av 1855 kom järnvägsbyggandet igång, både vid Göteborg och vid Malmö.

Chef för hela byggnationen blev Nils Ericson, John Ericsons bror som varit med vid byggandet av Göta kanal. Det statliga järnvägsbyggandet bedrevs med effektivitet till skillnad från Köping-Hult-linjen och snart invigdes de första järnvägs-

sträckningarna, Göteborg-Jonsered och Malmö-Lund. Adolf von Rosen, som även kände Nils Ericson sedan länge, ansökte om en plats vid järnvägsbyggandet under Nils Ericson, men fick nej: "Vid svenska statens järnvägsbyggnader finns endast en plats för greve Adolf von Rosen, och det är chefsplatsen, men den är beklagligen inte ledig – vilket emellertid icke är min skuld". Adolf ingick i en statlig kommitté, som skulle utreda det fortsatta järnvägsbyggandet i landet. Nils Ericson deltog inte i kommitténs arbete, men han presenterade ett eget förslag som på viktiga punkter skilde sig från kommittébetänkandet. Ericson ville att järnvägsbyggandet skulle ske fortare och med större anslag än vad kommittén föreslagit och att privata arbetare istället för soldater skulle användas för byggandet. Den viktigaste skillnaden var dock att kommittén ansåg att västra stambanan skulle dragas norr om Mälaren och anknäta till Köping-Hultbanan, medan Ericson ville dra stambanan söder om Mälaren. Ett tecken på Ericsons auktoritet var att både regeringen och riksdagen på alla viktiga punkter följde honom och inte den statliga kommittén.

Adolf von Rosen fortsatte att motsätta sig statligt järnvägsbyggande. Han menade också att alla ytterligare järnvägar skulle vara smalspåriga. Staten borde enligt honom inte heller bygga några järnvägar utöver dem som redan var beslutade. Men tiden hade sprungit ifrån honom och han fick inget gehör för sina idéer längre.

Adolf Eugene var en visionär som kunde se de stora linjerna men som verkade ha haft mindre förmåga att föra projekten i hamn. Han fick dock ändå ett erkännande då riksdagen 1856 beslutade ge honom en årlig livstidspension om 3 000 riksdaler som tack för hans insatser för svenskt järnvägsbyggande.

Vi vet inget om huruvida Adolf Eugene var lika trädgårdsintresserad som sina släktingar eller om han besökte Wahren-dorffsläkten på Taxinge-Näsby. Kanske blev han påverkad av åren på Penningby slott. Vi vet däremot att även vid de allra första stationerna gjordes det planteringar. Det kanske inte var Adolf von Rosen som såg till att det blev så men det är inte omöjligt att han hade en möjlighet att påverka i den riktningen. Men det finns andra järnvägsintressanta kopplingar till Wahren-dorffsläkten. Värt att notera är att SJ:s trädgårdsdirektör Enoch Cederpalm anlitas på 1920-talet för att rita den italienska trädgården på Taxinge-Näsby som finns kvar än idag!



Med järnvägen som hembygd. Fortsättning från sidan 7.

han så storslaget med sitt "sätt", Zetterman var hela besättningen på tåget, som bestod av tre eller fyra lastade grusvagnar. Han hade en bromsvagn med träblock, som hade tagit eld, så de fungerade inte vidare bra utan både "Knallen" och del en del utav vagnarna åkte genom hela bangården och lokstallarna och ut på Eklunds väg, och hade det inte varit för den stora björken som stod där, kanske de hade varit på resa ännu!"

Epilog

1911 emigrerade Theodor Strömquist till Kanada och USA. Han åkte med drömmen om att komma till ett mer jämlikt och friare samhälle. I ett brev till min pappa år 1927, som var permitterad från trafikavdelningen på SJ och då sökte anställning som konduktör på den nyöppnade Ostkustbanan där han samma år anställdes som stationskarl i Ljusne, skrev Theodor;

"Jag hoppas att Du har tur och får en konduktörtjänst så blir det väl inte så illa, det är i alla fall många gånger bättre än att vara här, fast det kan ju kännas lite djåkligt att göra honnör för alla "prickar", som inbillar sig att de är befäl. Jag brukade krypa ned i bromskuren när jag var "skruvare" så jag skulle slippa att stå givakt när jag for förbi "stinsarna" därhemma.

Om du någon gång får se Sörman (1882-1929), som var bromsarbas i Bräcke när jag var där, så kan du väl, om det blir tillfälle och ingen ser dig, ge honom på käften och hälsa honom från mig. Om det inte varit för den knekten så har jag nog inte varit här i USA och plockat i brädstaplarna".

Järnvägen var ju på den tiden ett hierarkiskt system med olika tjänsteklasser

och en militär befälsordning, något som definitivt inte tilltalade min då unge och frihetslängtande farbror.

Mellan de oftast glättiga skrönorna om livet vid banan fanns alltid en underton av djupt allvar i hans brev. Livet i Nordamerika blev trots allt inte så olik det flyttat bort ifrån, utan ett hårt arbete som rallare, skogshuggare och sågverksarbetare. Mot slutet på sin livsresa längtade han hem till sin barndoms bana, som när han i en bandinspelning gjord något år före hans död berättade om tjugningen med att åka bromsare genom det "fula men ändå vackra" myrlandskapet norr om Bräcke en tidig försommarmorgon när grönskan var skir och fåglarna sjöng.

Merparten av min släkt blev kvar vid banan i Sverige och fortsatte därmed under generationer att bidra till järnvägens och min hembygdshistoria. Tyvärr var det få som nedtecknade sina berättelser. Självt fick jag mig dock till livs en rejäl mängd historier genom den muntliga tradition, som jag själv fick bidra till så fort jag kunde observera och kommunicera.

Nutidens järnvägslandskap är annorlunda än både mitt och Theodors. Ingen får längre förmånen att växa upp tätt intill banan och tidigt i livet lära sig iakttä och förstå hur det hela hänger ihop. Nu är banan avreglerad, öde och obebodd. Mina och mina förfäders barndomshem är sedan länge rivna. Tidskrifter som berättar om dagens järnvägar ger oss en kontinuitet i historien. Frågan är bara om någon i framtiden kommer att få uppleva järnvägens historia som sin egen hembygdshistoria?

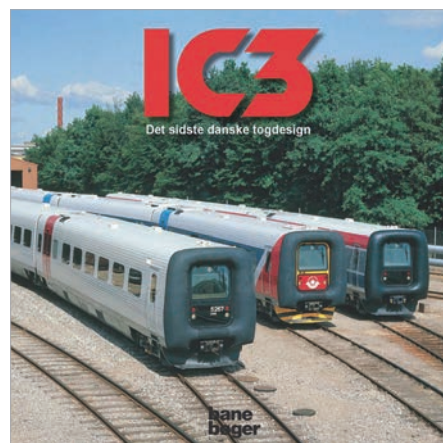
Uppsala i juli 2017, Lennart Strömquist

För fyrtiosex år sedan!

Mellansel i augusti 1971. Ett norrgående godståg, draget av 2 multipelkopplade brunlok passerar på sin färd mot Vännäs. Foto: Rolf Sten.



Recenserat!



Jag har läst
Danskt tågkoncept blev internationell succé – även i Skåne.
Benny Knudsen
Bokförlaget Banebøger

Många är vi som med välbehag minns komfortabla och trevligt färgsatta littera Y2 som tågen kom att heta i Sverige men som marknadsfördes under namnet Kustpilen. Nu kan vi frossa i Kustpilens historia i en nyutkommen dansk bok.

Det här var ursprungligen ett danskt tågkoncept, faktiskt det allra sista helt danskkonstruerade på anrika Vognfabriken i Randers. Det var framtaget utifrån de rådande geografiska förhållandena i Danmark med tågfärjeförbindelsen över Stora Bält. Huvudprincipen med tåget är att du vid startpunkten kör iväg med ett tåg men att vid en given punkt, till exempel vid färjeläget, delar upp tåget så att det blir två eller tre tåg. Det är möjligt genom att tåget består av ett antal självkörande enheter som kan kopplas isär. Tågen har ett mycket karaktäristiskt utseende med platta ändar som försetts med gummivulster och de är dieseldrivna. Varje enhet består av tre vagnar med bara fyra boggier, varav två är gemensamma.

I Danmark kom tågen att kallas IC3 och de utvecklades under åren 1984–1989. Totalt skaffade DSB 96 sådana tågsätt. De användes flitigt i Danmark ända fram tills Stora Bält-bron stod klar 14 juni 1998. Men även efter bronns öppnande har IC3-tågen fortsatt att trafikera många banor i Danmark. Efterhand som det danska järnvägsnätet elektrifierats har förstås deras betydelse minskat.

IC3-tågens historik skildras utförligt i boken IC3 – Det sidste danske togdesign, författad av Benny Knudsen med hjälp av John Poulsen, och utgiven av förlaget bane bøger (ISBN 978-87-91434-46-4).

I boken finns förstås även ett utförligt kapitel om de tåg som tillverkades för Sverige och här kom att rulla under namnet Kustpilen och där varje tågsätt var namngivet efter historiska personer. I januari 1992 började de första kustpilarna trafikera linjen Malmö–Karlskrona som under en längre tid haft ett sviktande passagerarunderlag. De nya, mycket komfortabla tågen, togs emot väl och nyordningen ledde till ett kraftigt uppsving i resandestatistiken. Man kan nog utan överdrift säga att Kustpilen kraftigt bidrog till att rädda Blekinge kustbana som ju senare till och med elektrifierades och idag trafikeras med Öresundståg.

Från mitten av 1990-talet började Kustpilar även att trafikera sträckan Hässleholm–Helsingborg och innan Öresundsbron öppnades år 2000 fortsatte även en del Kustpilar via tågfärjan Helsingborg–Helsingör till Köpenhamn.

Efter hand byggdes kustpilskonceptet ut i Sverige och 1996 började kustpilar att rulla på Stångådalsbanan mellan Kalmar och Linköping. När Blekinge kustbana elektrifierades 2007 blev kustpilarna där överflödiga och de såldes därför, dels till Israel, dels tillbaka till Danmark. Ännu senare har faktiskt några israeliska kustpilar köpts tillbaka till Danmark.

Än i dag finns Y2-tågsätt, sex stycken, kvar i trafik i Sverige för trafiken i Småland och Östergötland.

Kustpilarna var under tiden i Skåne och Blekinge mycket uppskattade och politikerna i kommunerna längs gamla MSJ, Malmö–Simrishamns järnväg, såg tågen som en intressant möjlighet för att återuppväcka den banan som ju ända sedan början av 1970-talet till stor del legat för fäfot. Som en pr-åtgärd för de tankarna arrangerades därför i lobbygruppens Simrishamnsbanan regi 30 augusti 2002 en resa för särskilt inbjudna (däribland undertecknad) med Y2 1369 Christina Piper på sträckan Mal-

mö C–Staffanstorps tur-och-retur. Då var kommunerna rörande överens om vikten att få igång persontrafik igen på MSJ, gärna med Kustpilar. Idag har dock entusiasmen svalnat, mycket beroende på Trafikverkets ljumma intresse.

Under tiden i Sverige har kustpilarna fungerat i stort sett fint. En enda riktigt allvarlig olycka har inträffat. Det var hösten 2004 i Nosaby vid Kristianstad på Blekinge kustbana, när en lastbil lastad med pellets stannade i plankorsningen med järnvägen då bommarna var på väg ned. Lastbilschauffören valde att gå ur bilen och försöka lyfta bommen istället för att köra igenom med lastbilen. Tåget krockade med lastbilen. Två järnvägsanställda dog och flera skadades allvarligt. En femtiotal passagerare fick lättare skador. Lastbilschauffören dömdes senare till fängelse i ett år och två månader för grov vårdslöshet, vållande till annans död och vållande till kroppsskada. Danska DSB valde senare att köpa in det olycksdrabbade tåget [Y2 1376 Christian IV] och delar av det finns fortfarande kvar och används som övningsobjekt för räddningstjänsten, en av många intressanta upplysningar man får i det här praktverket.

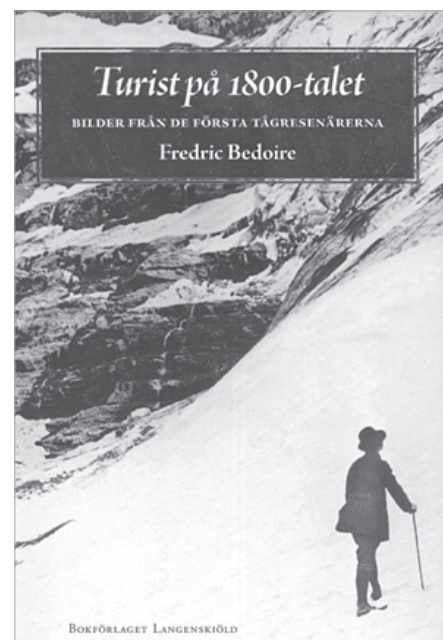
Anders Lundquist

**Jag har läst
Turist på 1800-talet.
Fredric Bedoire
Bokförlaget Langenskiöld**

Fredric Bedoire har en bakgrund som professor i arkitektur- och kulturhistoria vid Kungliga Konsthögskolan och vice preses i Konstakademien.

Fredric börjar med tågresandets start i England, Frankrike och Tyskland. Ett bra kartmateriel finns och man får en god inblick i hur snabbt utbyggnaden av järnvägarna skedde, förmodligen baserat på resandets behov.

De resandes egna berättelser visar på hur



mycket som måste till för att överhuvudtaget kunna påbörja en resa. Biljett, pass, pengar i form av olika valutor m.m. Turismens framväxt blev en följd av järnvägarnas i form av kur- och badorter men därtill kom också utbildning, handel och ekonomi. Storstädernas interna transportbehov och utveckling följde liksom hur gatubilden förändras. Lockelser på både gott och ont blev mer tillgängliga. Teatrar och museer blev lättåtkomliga mål liksom också nöjeslokaler av olika slag. Som slutkläm beskrivs ett antal resor i Italien, Nordafrika och den Nordamerikanska kontinenten i slutet av 1800-talet.

Bo Jonson

Järnvägarnas Museiförening i Linköping

Grundad 1961 av Bengt E Unvär
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 Järnvägsmuseum beläget i Valla Gård, en del av Friluftsmuseet Gamla Linköping. Jvgmf

medverkar därvid i vård och presentation av materiel som deponerats av Sveriges Järnvägs-museum 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 Järnvägsmuseum, Valla Gård, 583 30 Linköping.

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

Medlemsavgift 2017: 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.

JÄRNVÄGSMUSEET PÅ TURNÉ!

VÄLKOMMEN ATT RESA MED OSS
UNDER RENOVERINGEN AV DET NYA MUSEET!

2017

25 november: **Julmarknad i Norrsundet**, Gävle. *Prel.*

2 december: **Ångtåg Ängelholm - Malmö**.

3 december: **Julskyltning i Ängelholm**, "Triangeln".

9 december: **Jamtli julmarknad**, Gävle - Östersund.

2018

2 april: **Påsktåg för barnfamiljer**, Gävle - Storvik.

27 april-1 maj: **Inlandsbanan**, Valborgsfirande.

18-19 maj: **SJK firar 60 år**.

2-3 juni: **Järnvägens Museum firar 20 år**, Ängelholm

16 juni: **"Hälsingerundan"**, Rättvik - Järvsö - Ljusdal.

17 juni: **"Halva Mälaren runt"**, Uppsala - Stockholm - Mariefred.

2 augusti: **Classic Car Week**, Rättvik.

4 augusti: **Axmar Bruk**, Gävle.

25 augusti: **Avesta Art och Oljeön**, Ängelsberg.

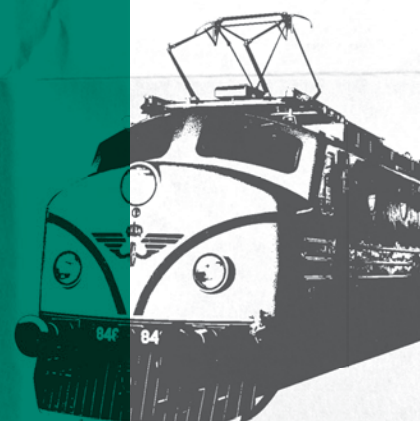
8 september: **Diggarresa**.

13 oktober: **Eltåg** Gävle - Stockholm. **F1200** Stockholm - Gävle.

2 december: **Pepparkakståg**, Gävle.

Med reservation för ändringar i turnéplanen.

Mer information publiceras på nätet!



Bokning & Info: **070-724 64 79**

E-post: sjvmresor@trafikverket.se

Trafikverket.se/jarnvagsmuseum

Facebook.com/jarnvagsmuseum

Instagram @jarnvagsmuseet



**SVERIGES
JÄRNVÄGSMUSEUM**
TRAFIKVERKET