

SIDOSPÅR 4/17

Tidning från Järnvägsmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum





Robert Sjöö

Museichefen har ordet

Järnvägmuseet - på ny kula

Jag har blivit erbjuden ett nytt jobb! Det har för övrigt samtliga medarbetare i Trafikverkets museiverksamhet. Det handlar om så kallad verksamhetsövergång från en myndighet till en annan. För många av oss är det inte första gången. För mig blir det den fjärde. Det råder därför ingen domedagsstämning utan snarare försiktig nyfikenhet hos personalen.

Sveriges Järnvägmuseum kommer att bli Järnvägmuseet inom Statens Maritima Museer som då får ett längre namn som ännu inte är helt fastställt. När vi nu får en stadig plats bland landets mest betydelsefulla museer finns ingen anledning för oss att behålla det otympliga tvåordiga namnet. "Sveriges" lades till det ursprungliga Järnvägmuseum i mitten av 1980-talet för att särskilja det från jämbördiga, ideella järnvägmuseer med lokala namn. De flesta har alltid sagt "järnvägmuseet" så nu kör vi på det. Det låter riktigt bra bredvid Vasamuseet och Sjöhistoriska museet.

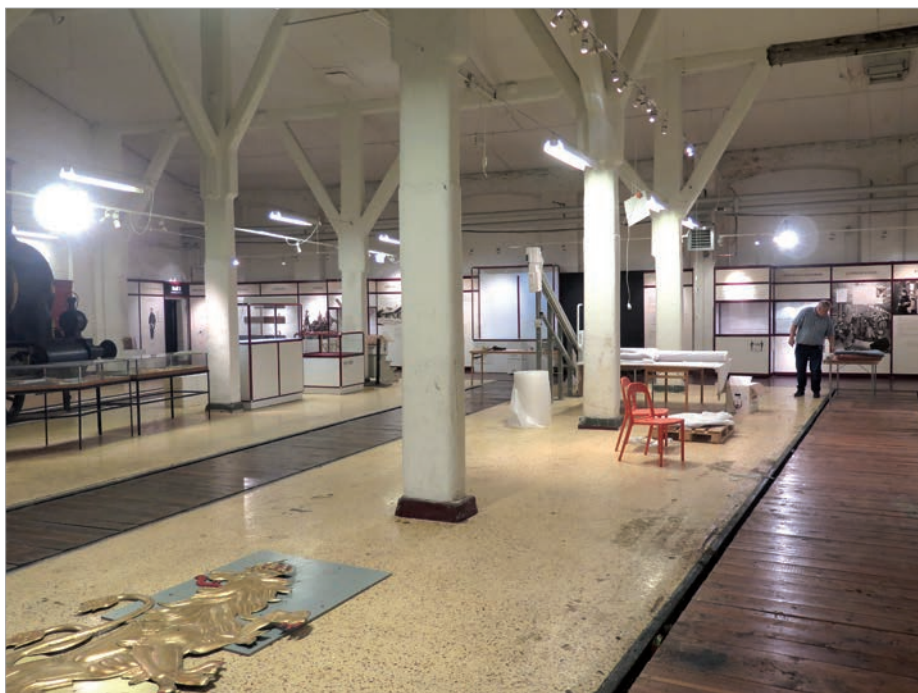
Vad kommer då Järnvägmuseet att vara den 1 januari? Någon utställning har vi inte att visa. Utställningshallarna är tomma i väntan på om- och tillbyggnad efter ett intensivt tömningsarbete under hösten. Fordonsmagasinet i Gävle är en möjlighet men bara vid vissa tillfällen. Nej, varumärket kommer under nästa år att bäras av tågtrafiken. Henrik Reuter Dahl och hans team har lagt upp en tågplan som saknar motstycke i museets historia. Det viktigaste steget är att vi kommer att köra mer för tågintresserade och för allmänheten runt om i landet. Vi använder stängningen till att visa att Järnvägmuseet är hela landets museum och lägger därför en hel del resurser på marknadsföring och att på andra platser berätta om verksamheten och samlingarna.

För att underlätta för trafiken så har vi åtgärdat bangården på Sörby i Gävle genom att bygga ett direkt infartsspår med växel mot trafiklokstallet, i folkmun kallat UGJ-stallet. Nära stallet byggs också en 20 meter lång arbetsgrav som även om den ligger utomhus kommer att bli ett stort lyft för arbetsmiljön. Spåret kommer att ligga på pelare med god åtkomst till ett

fordon både underifrån och från sidan. De befintliga arbetsgravarna inomhus uppfördes under en tid när arbetarskydd inte var uppfunnet så det krävs överseende, entusiasm och en stor portion vighet för att krypa in under ett lokomotiv. Och på tal om lyft så kommer den nya arbetsgraven också att användas för slaggtömning av ångloken med en sinnrik lyftanordning, så kallad slagghund. En annan mycket viktig funktion blir tvätt- och spolplats.

Ska man åka museitåg med oss redan det

här året så är det Skåne eller Jämtland som gäller. 2-3 december kör vi traditionsenligt ångtåg för våra lokala kollegor i Ängelholm. En dagsresa med ellok från Gävle till julmarknaden på Jamtli i Östersund den 9 december är slutsåld men vi kör en lokal ångpendel i tre dagar, 8-10 december. Sedan väntar välbehövlig vintervila innan en intensiv trafiksäsong tar sin början. Följ oss i våra informationskanaler så är det sedan bara att välja när du vill resa med Järnvägmuseet mot nya mål!



Utställningslokalerna töms på innehåll. Foton: Örjan Zakrisson.



Järnvägshistoriska dagarna 23-24 september 2017

Höstens dagar arrangerades på Järnvägens museum i Ängelholm och som konferenslokal användes Järnvägsskolans hörsal. 45 personer hade anmält sig till dagarna och vi fick lyssna till 12 intressanta föredrag.

På lördag kväll var det gemensam middag på Järnvägsskolans restaurang. Maten, under båda dagarna, var alldeles utmärkt.



Inte varje dag man får en lunchtallrik så här smakligt upplagd.

Kommande järnvägshistoriska dagar kommer att förläggas på olika platser detta mesta av den anledningen att järnvägsmuseet är under ombyggnad.

Datum kommande dagar!?

Våren 2018 blir i Stockholm antingen i mars eller april. Planering pågår.



Exempel på föredrag var bland annat Frank Stenvall (nedan) som berättade om sina erfarenheter efter 50 års bokutgivning.

Ett annat exempel var Evert Andersson som berättade om Järnvägens forskning. Se nedan. Samtliga foton: Lennart Lundgren.



Järnvägens forskning,
utveckling och utbildning
i ett historiskt perspektiv



Evert Andersson
Järnvägensmuseum
2017-09-23



Recenserat!

Sidospår rättar!

I förra numret av Sidospår, under "Recenserat, blev det en namnförväxling. Boken "Danskt tågkoncept blev internationell succé – även i Skåne" hade inte lästs av Anders Lundquist utan av Kenneth Larsson och ingen annan!

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

Som medlem i Järnvägsmusei 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 50 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 4 - 2017, årgång 14

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

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

E-post till redaktionen: sidospaar@jvmv.se

© JvmV 2017 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. sidospaar@jvmv.se

I redaktionen även:

Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 1 2018 utkommer i början av april
Presstopp 10 mars



Rolf Sten

Ostkustbanan, OKB, en återblick

1 november 2017 var det 90 år sedan Ostkustbanan öppnades i sin helhet. Det är även 40 år sedan föreningen Ostkustbanans Vänner, OKBv tillsammans med Svenska Järnvägsklubben, SJK, arrangerade ett 50-års jubileumståg mellan Härnösand och Gävle Södra.

Ostkustbanan (OKB) torde nog vara den järnväg i Sverige som hade den längsta tiden från de första idéerna till förverkligandet.

Tankar på en bana längs Norrlandskusten framlades och diskuterades redan på 1800-talet. Det första konkreta förslaget, baserat på en inom Stockholms stadsfullmäktige utarbetad plan, lades 1869 av revisionssekreteraren Alb. Lindhagen genom en motion i Andra kammaren om att Bergslagens och Norrlands järnvägsfrågor skulle lösas genom anläggandet av två banor, den ena i nordvästlig riktning genom Västmanland, den andra förbi Uppsala och Gävle genom Gästrikland och Hälsingland in i Medelpad, där den skulle dela sig i två grenar, en nordlig i riktning mot Nyland vid Ångermanälven och en västlig genom Jämtland.

Förslaget föll inte i god jord hos riksdagen vilken i stället 1870 beslutade om norra stambanans byggande från Uppsala via Sala till Storvik. Man trodde då att en enda bana skulle kunna tillgodose både Bergslagens som Norrlands behov av järnvägsförbindelser.

Under kommande årtionden var det olika kommittéer och intressenter som lade fram olika förslag till en kustbana mellan Gävle och Härnösand.

Slutligen, den 1 september 1901 ansöktes om koncession för en normalspårig järnväg mellan Gävle och Härnösand. Den avsåg en 294 kilometer lång järnväg och var kostnadsberäknad till 16 250 000 kronor. Efter lång och omständig remissrunda beviljades koncession 12 augusti 1903. 21 oktober 1905 bildades Ostkustbanans Aktiebolag, OKB.

Pengar och bygget börjar!

Finansieringsfrågan gjorde att det hela drog ut på tiden. Först under 1915 blev det klart med finansieringen och fastställande av järnvägens slutliga sträckning.

Bygget började den 6 mars 1916 då det första spadtaget togs vid Katrineberg,



*Ljusne 2 december 1923. Första delsträckan Stugsund - Ljusne invigs. Foto: Shalin.
Nedan: Gnarp 1 november 1927. Invigningståget har stannat. Gnarpsborna vill ha en skymt av kungen. Foto: Järnvägmuseet Samlingsportalen.se*



strax söder om Sundsvall.

Banbyggnaden skedde i olika etapper och järnvägen kom att öppnas för trafik på olika delsträckor.

Dessa togs i trafik enligt följande:

- Stugsund - Ljusne 2 december 1923
- Hudiksvall - Iggesund 6 september 1924
- Härnösand - Sundsvall - Njurunda 17 december 1925
- Gävle Södra - Ljusne 1 november 1926
- Hudiksvall - Njurunda 1 november 1927 (i samband med hela OKB:s öppnande)

- Söderhamn - Iggesund 1 november 1927 (i samband med hela OKB:s öppnande)

Hela Ostkustbanan öppnas

Under pompa och ståt invigdes hela Ostkustbanan Härnösand - Gävle Södra den 31 oktober 1927.

Ett invigningståg draget av dubbla A-lok gick från Härnösand till Gävle. Glädjen stod högt i tak efter att äntligen, efter så många års slit, få uppleva att järnvägen var klar.

Hamrångefjärden 1931. Ett lokaltåg Gävle Södra - Bergby och åter har stannat för av- och påstigande. Foto: Samling Rolf Sten.



OSTKUSTBANAN 50ÅR



JUBILEUMSRESA MED ÅNGLOK

lördag 1/10 1977 söndag 2/10 1977 avgifter

SUNDSVALL C - HÄRNÖSAND
 för och retur
 Resan till Harnösands Järnvägsstation
 Skarabåns tillgång till järnvägen före
 1977-07-01

	1/10	2/10
Fr Sundsvall C	08.00	08.00
Fr Harnösand	10.00	10.00
Fr Sundsvall C	12.00	12.00
Fr Harnösand	14.00	14.00
Fr Sundsvall C	16.00	16.00
Fr Harnösand	18.00	18.00

HÄRNÖSAND - ÅLSTEN
 tillgång till järnvägen före
 1977-07-01

	1/10	2/10
Fr Harnösand	08.00	08.00
Fr Ålsten	10.00	10.00
Fr Harnösand	12.00	12.00
Fr Ålsten	14.00	14.00
Fr Harnösand	16.00	16.00
Fr Ålsten	18.00	18.00

SUNDSVALL C - GÄVLE
 för och retur
 Resan till Gävle Järnvägsstation
 Skarabåns tillgång till järnvägen före
 1977-07-01

	1/10	2/10
Fr Sundsvall C	08.00	08.00
Fr Gävle	10.00	10.00
Fr Sundsvall C	12.00	12.00
Fr Gävle	14.00	14.00
Fr Sundsvall C	16.00	16.00
Fr Gävle	18.00	18.00

ÅLSTEN - GÄVLE
 tillgång till järnvägen före
 1977-07-01

	1/10	2/10
Fr Ålsten	08.00	08.00
Fr Gävle	10.00	10.00
Fr Ålsten	12.00	12.00
Fr Gävle	14.00	14.00
Fr Ålsten	16.00	16.00
Fr Gävle	18.00	18.00

Arrangörerna: Svenska Järnvägsklubben (SJK) Sällskapet Ostkustbanans Vänner (OKBv)



Inför 50-års jubileet, se vidstående affisch, rustades Ostkustbanans lok "Räven" H24 till driftdugligt skick. Ostkustbanans Vänner lade ned 1740 ideella arbetstimmar på loket. Fint blev det och fungerade gjorde det också! Läs mer: http://okbv.se/skenbladet/okbv_artiklar/skenbladet_arkiv/sb_78-1.pdf Foto i Sundsvall 1977-09-29 Rolf Sten.



Söndagen 2 oktober 1977 klockan 11,16. "50-årståget" passerar bron över Iggesundsån. Nedan: Samma dag, Gävle Södra klockan 15,31. Jubileumståget har anlänt till slutstationen. 50 åringen har blivit ordentligt firad, allt genom en fantastisk insats av ideella krafter. Foton: Stefan Olsson.



hand införts under åren 1982 -1998.

Under åren har många mindre och större linjeombyggnader utförts. Även flera nya linjedragningar har gjorts under senare år.

Idag tillhör banan de mest trafikerade och lönsamma linjerna i Sverige. Trycket är stort från många håll att stora delar av OKB

måste byggas ut med dubbelspår.

Vi kan därmed tänka en tacksamhetens tanke till de personer som i historisk tid arbetade så hårt och envetet på att få denna bana byggd. Dom trodde på sina idéer och dom fick rätt.

Läs mer om Ostkustbanan på:

<http://historiskt.nu/normalsp/okb/okb.htm>

Dagen efter öppnades hela OKB för allmän person - och godstrafik.

Den totala byggnadskostnaden inklusive rullande materiel samt inköp av Norra Hälsinglands Järnväg uppgick till strax över 50 miljoner kronor.

För det hade man fått en 295 kilometer normalspårig järnväg. Rälsen hade på sträckan Härnösand - Sundsvall en vikt på 30 kg/m och på bandelen söder om Sundsvall vägde rälsen 34,5 kg/m. Sidospåren som uppgick till 32,7 kilometer hade räls med en vikt på 25 kg/m

Konkurs, SJ tar över

Den nya järnvägen fick en bra start med ökande trafik men även kostnaderna ökade. I början av 1932 var läget allvarligt och man tvingades söka lån ifrån staten.

En kommitté tillsattes för att reda ut den ekonomiska framtiden. Kommitténs rekommendation var att OKB borde förstatligas. Redan den 17 mars 1933 lades en proposition på riksdagens bord om förstatligande. Riksdagen biföll detta och den 1 augusti 1933 överfördes OKB till statens Järnvägar, SJ, och införlivades i dess organisation.

Trafiken ökar

Banan fick allt större betydelse för SJ:s trafik och i början av 1950-talet beslutades att Ostkustbanan skulle elektrifieras.

Eldriften byggdes ut efterhand under åren 1953 till 1957 med början söderifrån.

Fjärrblockering har efterhand införts. Med början söderifrån infördes den mellan åren 1977-1999.

Rälsen är idag på hela Ostkustbanan utbytt mot helsvetsad 50-60 kilos räls vilande på betongslipers och makadamballast.

Automatisk tågkontroll, ATC har efter-

Stationsfrågan i Gävle - en het fråga på 1920-talet

(Red. anm.) Den här artikeln har tidigare varit införd i Skenbladet nummer 1 1983.

Vid sekelskiftet fanns det i Gävle två olika järnvägsbolag, Gefle-Dala Jernväg, GDJ, och Upsala-Gefle Järnväg, UGJ. Båda järnvägarna hade sina egna stationer. GDJ hade några år tidigare flyttat sin ursprungliga station från Gävle Norra (Alderholmen) till centrala staden, Gävle Centralstation byggdes och togs i bruk 15 november 1877. UGJ hade sin station i anslutning till sin bangård med verkstäder och godsmagasin på Gävle Södra, själva stationsbyggnaden var en låg envånings träbyggnad. Stationen togs i bruk 15 december 1874.

GDJ dominerade fullständigt staden norr om Gavleån och UGJ hade motsvarande ställning söder om ån. De båda stationerna förenades med ett förbindelsespar över Gavleån. Allt var frid och fröjd.

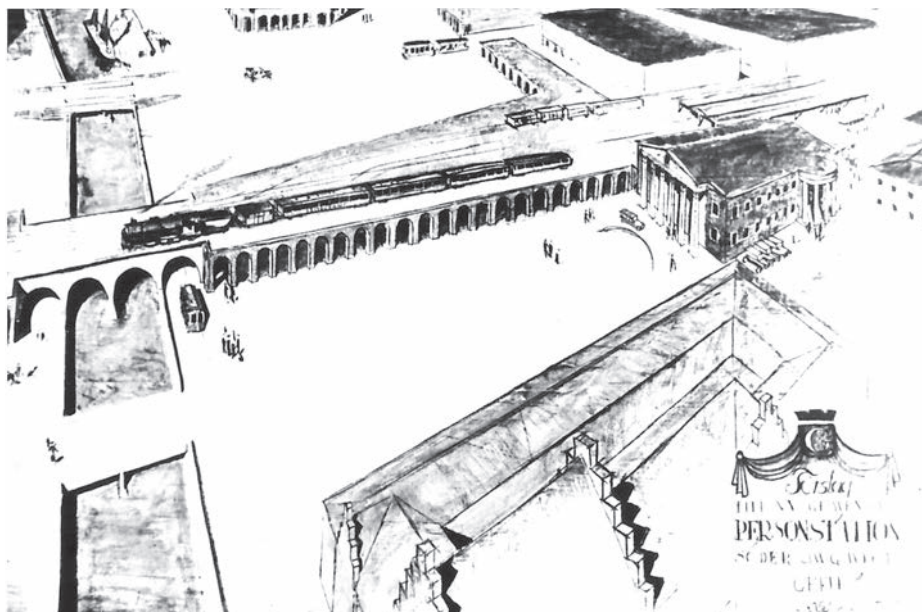
När så under senare delen av 1910-talet planerna på Ostkustbanans, OKB, byggande började ta form uppkom hos Ostkustbanans anläggningschef K.A. Lagergren tanken på att låta bygga en gemensam station för alla till Gävle inkommande järnvägar, vilka vid denna tid uppgick till 4 banor förutom den tillkommande OKB. Eftersom nu K.A. Lagergren i första hand tänkte på sin bana och i största allmänhet var mycket partisk i frågan genom sitt engagemang i det blivande Trafikförbundet Uppsala-Norrland, var det naturligt att han tänkte sig denna nya storstation förlagd till södra sidan om Gavleån.

Projektet med en gemensam station tilltalade även GDJ. Däremot var GDJ inte intresserade av tanken att låta denna station ligga på något annat ställe än norr om ån d.v.s. på Gävle C.

GDJ hade en mycket stark ställning i staden och hävdade att det var mycket ogenomtänkt att förlägga en gemensam station på sidan om stadens centrum, detta skulle medföra en rad nackdelar. UGJ å sin sida intog en lika negativ inställning till att överge sin starka ställning söder om ån.

Argument för och emot i stationsfrågan kom dagligen in i Gävletidningarna. Man drog sig inte för att anklaga varandra för både det ena och det andra, invektiven haglade. Frågan debatterades flera gånger i stadsfullmäktige men utan att man kom någonstans. Hela stationsfrågan slutade med att parterna inte kunde enas, varför alla förhandlingar avbröts.

Relationerna mellan GDJ och UGJ/



Stadsarkitekt Wetterlings förslag till gemensam station i Gävle. Foto: Samling Björn Linn.

OKB försämrades kraftigt i början på 1920-talet då GDJ vidtog vissa mer eller mindre förhindrande åtgärder för att förhala påbörjandet av det nya stationshusbygge som måste till vid Gävle Södra eftersom den gamla UGJ-stationsbyggnaden var alldeles för liten för den resandetillströmning som skulle komma då OKB skulle påbörja sin trafik.

Om man nått fram till en enighet i stationsfrågan så hade Gävle med all sannolikhet begävt med en stationsbyggnad av rent kontinentalt snitt. Stadsarkitekt Wetterling i Gävle uppgjorde det förslag till stationsbyggnad som kan ses på vår bild. Stationsbyggnaden med raka majestätiska pelare för taken till Madeleinekyrkan i Paris eller Lincoln-monumentet i Washington. De norrifrån inkommande järnvägslinjerna är förlagda på en viadukt starkt påmin-

nande om de romerska akvedukterna. Av befintliga byggnader kan Dala-palatset ses längst upp och det numera rivna Murénska Badhusets trappstegsfasad längst ned till höger. Briggen Gerda ligger på sin plats i ån, öster om Svängbrom". Tänk om Gävles folkvalda redan då haft lite sinne för att bevara henne. Spårvagnslinje är framdragen på Södra Skeppsbron och planen framför det imponerande stationshuset var säkert i kolossalformat.

Det är svårt att tänka sig vad man skulle ha gjort med denna byggnad om nu projektet hade förverkligats. Det byggdes ju trots allt en ny stationsbyggnad i Gävle, vilken redan efter några år var överflödigt. Eller kanske det hade varit Gävle C som hade gått detta öde till mötes?

Eftersom de olika järnvägsbolagen i Gävle inte kunde enas om en gemensam station, byggde UGJ och OKB gemensamt, ett nytt stationshus. Det togs i bruk under 1926. Bilden visar Gävle Södra 31 oktober 1927 i väntan på Ostkustbanans invigningståg. 1 november 1933 flyttades all trafik över till Gävle C och därmed blev huset överflödigt som stationshus efter endast 7 år! Foto: Samling Rolf Sten.



Bernt Forsberg

Tankar om gamla OKB

(Red anm.) Med anledning av att det är 90 år sedan Ostkustbanan invigdes passar det bra med ännu en artikel som har OKB-bakgrund.

Bernt Forsberg får ordet ännu en gång!

Även den här artikeln har tidigare varit införd i Skenbladet, nummer 1 1984.

Episoder, berättade av fd OKB-lokeldarna, sedermera SJ-lokförarna Ivan Jonsson, Arvid Cederblad, Sven Åkerlund och Harald Gustafsson i Gävle i samband med OKB-50 jubileet år 1977.

Skinnrockseldare

OKB var en bra bana att tjänstgöra på, tågen var rejäla, loken var bra och tjänstgöringstiderna var humana med lite nattjänst. Eldarna hade egna kolskyfflar, egen smörjspruta och verktygslåda samt vintertid även egna fårskinnspälsar. En eldare hade således en anseelig börda att bära på. Många hade förutom sin egen utrustning och matskrin även förarens verktygslåda och i en del fall även hans matskrin att släpa på. Efter några år bytte OKB ut fårskinnspälsarna mot skinnrockar. När OKB-eldarna efter förstatligandet år 1933 kom ut till olika SJ-lokstationer fick de ofta gå under benämningen ”skinnrockseldare”, vilket ingalunda var en förnedrande benämning utan ett mycket hedrande öknamn, eftersom det uteslutande var mycket kunniga

"Delförstoring av omslagsbilden. Två stycken Skinnrockseldare", namnen okända. Någon som vet?



Hälkenyland 6 januari 1945, snömassorna är enorma och tågen är försenade. Stationshuset skymtar till höger. Foto: Järnvägmuseet samlingsportalen.se.

och bra eldare som en gång tjänstgjorde på gamla OKB.

Slirande A-lok

Vintern 1927-28 var ovanligt besvärlig ur snösynpunkten. Det hände vid flera tillfällen att tåg körde fast i snömassorna

Lokförare Arvid Cederblad, Gävle, med eldare på ånglok B 1312. Foto: Samling Bernt Forsberg.



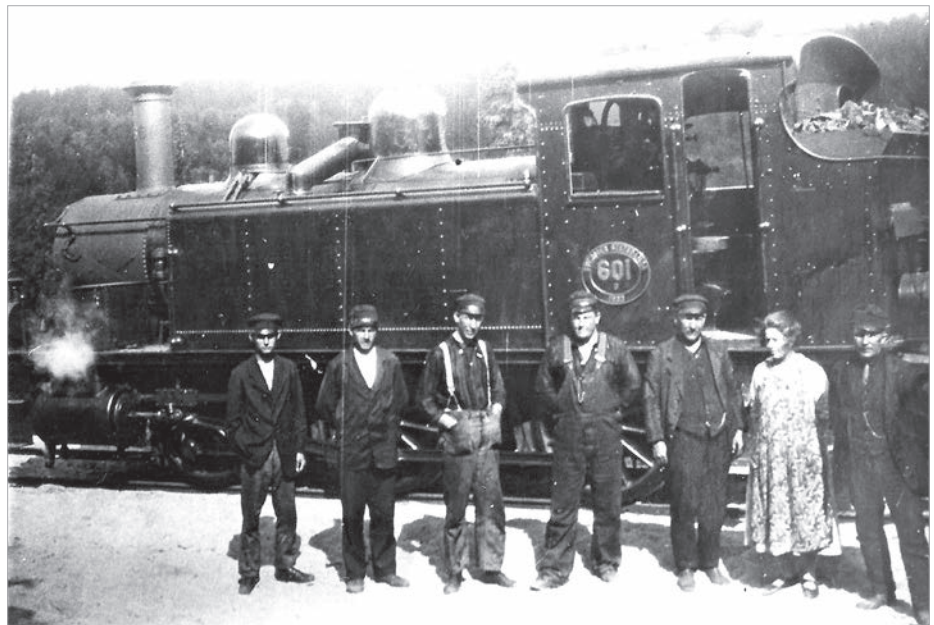
och fick skottas fram. Hälkenyland strax söder om Härnösand var en besvärlig station om tågen fick stanna framför norra infartssignalen. Det var svårt att komma igång i motlutet. Tågen nr 10 och 1 hade normalt möte i Härnösand. Under vintern hände det emellertid ganska ofta att 10:an var försenad, varför mötet förlades till Hälkenyland. Den ordinarie personalen på Hälkenyland station försökte alltid att se till att det sydgående tåget alltid hade ”klart in” vid de tillfällen då möten var förlagda till stationen. Vid ett tillfälle tjänstgjorde emellertid en vikarie som tågklarerare i Hälkenyland. Denne kände inte så väl till förhållandena utanför den norra infartssemaforen. Då 1:an och 10:an skulle mötas i Hälkenyland, tog han först in 10:an och lät 1:an med dess tunga tåg stanna utanför. Då ”kör” så småningom visades för tåg 1, var det mycket svårt att få igång tåget. A-loket slirade så våldsamt att stora ”urtag” svarvades ur i rälsen. Det gick inte att komma i gång för egen kraft. Man beslöt då att ta hjälp av loket på tåg 10, vilket kopplades framför 1:an. Med gemensamma krafter drogs tåget med lätthet igång.

Några dagar senare när tåg 1 närmade sig Hälkenyland visade signalen ”Stopp” trots att något möte ej var beordrat. Anled-

ningen var att den vikarierande tågklararen inte hade gjort sig någon brådska med att "fälla" för l:an sedan han fått "Tåg 1 ut" från Härnösand. l:an som denna dag drogs av A-lok nr 14 stannade framför signalen, nu hände det sig inte bättre än att A-lokets drivhjul hamnade i "urtagen" från händelsen några dagar tidigare. Det var helt omöjligt för lokföraren att få igång tåget. A-loket slirade allt djupare urtag i rälsen och denna gång fanns det inte något hjälplok tillgängligt på Hälleylands station. Föraren fick då tillstånd att backa tåget ned till Fällövik för att ta fart och kunna passera Hälleyland. Efter dessa missöden utfärdades order på att möten i Hälleyland skulle undvikas.

Stavrevikens grusgrop

I Stavrevikens grusgrop pågick sommartid ett intensivt arbete med utlastning av grus till banavdelningen. Under sommaren 1925 lastades dagligen ett 40-tal grusvagnar i gropen. Normalt tillgick det så att ca 20 vagnar lastades, varefter de drogs upp till Stavrevikens bangård där lika många tomvagnar väntade på att dras ned till grusgropen. Gubbarna i grusgropen jobbade på beting, d v s när 40 vagnar var klara så var jobbet klart för dagen. För att vinna tid så hade man börjat med en ful vana, nämligen att låta tomvagnarna, bemannade med ett par bromsare, rulla ned till gropen utan lok. Man tjänade då den tid det gick åt för loket att först gå upp med de lastade vagnarna och sedan gå tillbaka med tomvagnarna. Lokföraren var införstådd med manövern och inväntade alltid vagnarna innan han gick upp till bangården. En dag var det emellertid en vikarie som tjänstgjorde som lokförare på grusgropsväxlingen. Då han fick sina vagnar färdiglastade gav han sig iväg till Stavreviken utan att invänta tomvagnarna. På Stavrevikens bangård hade Arthur Jonsson som vanligt bemannat den första vagnens bromsarplattform och startade färden till grusgropen. Mitt emellan bangården och grusgropen får Arthur till sin förskräckelse se att gruståget kommer, han fattade snabbt vad som skulle ske, skruvade till bromsen några varv, varefter han hoppade av strax före smällen. Tre tomvagnar spårade ur och blev till skrot, de lastade grusvagnarna, liksom loket, som gick sist, klarade sig utan skador. Nu hör det till saken att dessa manövrer med vagnarna var absolut förbjudna, varför goda råd voro dyra eftersom man visste att ingenjör Lagergren var i antågande. Bevisen måste snabbt undanröjas, varför man släpade undan resterna av de tre grusvagnarna och grävde ned dem vid sidan av spåret. Ingen skulle ju sakna tre grusvagnar.



Växlingsloket i Stavrevikens grusgrop. U nr 601 sedermera OKB U nr 21. Fr v bromsare Bror Hansson. Arthur Jonsson, Okänd, lokeldare Helge Andersson, lokförare G Axberg, Kockan i grustipparlaget samt lokförare Andersson (Lok-Anders). Foto: Samling Bernt Forsberg.

Det finns ingen känd bild från Stavrevikens grusgrop men det går kanske lika bra med en bild från Selångers grusgrop. Bilden är från 1924 och visar ett gruståg under lastning, dragkraft är ett av Ostkustbanans U-lok. Foto: Järnvägmuseet samlingsportalen.se.



Ingenjör Lagergren fick emellertid efter en tid reda på händelsen och kallade till sig Arthur Jonsson vilken fick redogöra för vad som hade hänt. Efter det att Arthur fått en rejäl utskällning av Lagergren var det hela utagerat. Om vagnsresterna fortfarande ligger kvar uppe vid Stavreviken är emellertid obekant, kanske är det ett jobb för någon arkeologi intresserad OKB:are att starta utgrävningar.

"Räven"

Det första av två H-lok, nr 24, levererades 1 månadsskiftet september-oktober 1928

och placerades i Gävle.

På grund av den röda färgen på lokets ramverk erhölet det omedelbart namnet "Räven" av personalen. Loket gjorde ingen större succé hos lokpersonalen. Det höga pannläget medförde t ex att fyrluckan kom att ligga ca 3 dm högre än koltaget i tendern, varför eldaren fick lyfta upp varje skyffel. Loket var även svårt att smörja, eftersom det var mycket trångt mellan ramplåtarna för utsmörjning av vevlagren.

De första månaderna efter leveransen tjänstgjorde "Räven" i lättare persontåg. Loket, som var lokmästare Fabian Nygrens



Statens Järnvägar, SJ OKa 1510. Före detta, "Räven" Ostkustbanan, OKB H 25, systemmaskin till H 24. Norrgående persontåg, bestående av en Hs, DF04 2991-93 före detta OKB och två C08a, lämnar Gävle. Foto: 29 juni 1937, Tore Westerman.

i Gävle ögonsten, kontrollerades noggrant beträffande kol-, vatten- och oljeförbrukning. Lokmästare Nygren var ofta nere på Gävle Södra och tog emot loket, även om det var sena kvällen eller en söndag, för att höra efter om allt var i ordning med loket. Under inkörningstiden uppmärksammades det att ena vevlagret hade en benägenhet att bli något varmt.

Den 23 november 1928 var 24:an insatt i tåg nr 3. Vid ankomsten till Enånger var vevlagret så pass varmt att lokföraren bedömde att fara för ursmältning förelåg. Smörjgången togs ur och lagret trycksmordes med cylinderolja, ett förfarande som

sedan upprepades vid varje uppehåll fram till Gävle. Detta förorsakade att tåg 3 försenades om ca en timme. Ryktet om 24:ans varmgång hade emellertid gått före tåget och hade tidigt på eftermiddagen nått lokmästare Nygren i Gävle. Lokmästaren var en mycket impulsiv och högljudd person. Ögonvittnen hade sett den upprörde lokmästaren gå fram och tillbaka på Gävle Södra i 2 timmar före tågets ankomst. När 3:an slutligen anlände med det varmgångna loket, klargjorde lokmästaren sin vana trogen med åtskilliga mustiga ord och uttryck för personalen, att det var närmast att jämföra med världens undergång att

varmköra 24:an. Rapport skulle omedelbart inlämnas till maskiningenjör Höjer. Miö Höjer avfärdade dock det hela och svarade den upprörde lokmästaren "den höll ju i alla fall drygt en månad", varefter saken var utagerad.

Det allmänna omdömet om H-loken var, tungeldade och svårsmorda, "det var som att elda en Sjöpanna". Igånghänseende var loken rätt så bra, det höga pannläget medförde dock att loken fick en svajig gång, speciellt i kurvor. Det senare var ju rätt anmärkningsvärt, eftersom det ju var detta som det höga pannläget skulle motverka enligt maskiningenjör Höjer.



"Räven" OKB H 24 med "snälltåg" vid Frånö på väg mot Långsele och Fallens dag i Näsåker.

Under åren 1977 till 1985 rullade loket 9824 kilometer i Ostkustbanans vänners, OKBv, regi. Loket finns numera på Järnvägmuseet där det kommer att driftsättas när resurserna så medger. Foto: 18 juli 1981, Börje Göransson.



Något om Sveriges första Järnvägsknut Dylta/Ervalla.

Ervalla station skulle säljas eller rivas det hade man bestämt på högre ort. Detta skulle också betyda att Sveriges första och äldsta järnvägsknut skulle kunna försvinna för alltid.

När bergsmännen i Nora Bergslags hade bestämt sig för att ansluta sin bana, NEJ, Nora Ervalla Järnväg till den under byggnad, KHJ, Köping Hults Järnväg kom man också att bestämma sig för att den lämpligaste platsen för mötet mellan de båda järnvägarna var vid Ervalla.

Eftersom båda dessa järnvägar räknas som de första järnvägarna här i Sverige är det också naturligt att mötet mellan dessa båda järnvägar automatiskt kom att bli den första järnvägsknuten här i landet.

NEJ öppnades 17 mars 1856. Det finns uppgifter om att trafikstarten skulle skett den 5.3 1856 men det torde nog avse det

invigningståg som gick upp till Nora.

Trafiken mellan de olika järnvägsbolagen NEJ/NBJ Nora bergslags Järnväg och KHJ/SJ kom att upphöra den 1 december 1978. Därefter stod stationen övergiven och alltmer förfallen.

Banlängden mellan Nora och Ervalla är 18 km och sträckan Dylta ”som stationen kom att heta först” till Örebro/Skebäck är 18 km lång.

Nåväl, ett rivningsshot av Ervalla station gjorde sig allt mer påträngande. Frågan om stationens bevarande gick naturligtvis till NJOV, Nora Järnvägsmuseum och Veteranjärnväg/ NBVJ, Nora Bergslags Järnväg men här såg man sig oförmögen att kunna ta ansvar för stationen.

Hembygdsföreningar i trakten som också är medlemmar inom NJOV började alltmer engagera sig i saken. Man resonerade

sålunda, inte skall vi väl medverka till att Sveriges första och äldsta järnvägsknut skall rivas och försvinna för alltid. Detta fick bara inte ske, men som tidigare, ingen ville gå ut och ta det fulla ansvaret. Vad skulle man till exempel använda den gamla stationen till?

Frågan har rullat vidare likväl som förfallet av den gamla stationen har fortskridit. Inget har skett.

Men så hände något till slut och vi skriver nu 2011.

ERVALLA STATION är nu räddat till eftervärlden.

En privatperson ”Hasse Dansk” och inbiten MC-åkare har nu köpt stationen och det gamla Lantmannamagasinet som ligger alldeles intill stationen. Ägaren får disponera stationen hur han vill. Han får riva

Nedan Ervalla station och järnvägsrestaurang som 1871 ersatte den provisoriska stationsbyggnaden. Stationen är uppförd i sten i medeltidsinspirerad ”rundbågsstil” stationen är till stor del helt intakt sedan uppförandet. Strax söder om stationen uppfördes 1870 också en restaurang och ett godsmagasin i trä. Det var tidigare regel att där tågbyte förekom skulle det också finnas möjlighet att kunna få sig något till livs. I tredje klassens väntsal uppförde man också en ölservering. Denna ölservering kom naturligtvis att bli en mötesplats för ortens oroliga element. Nu var det dock så att öl endast fick inhandlas om man innehade en tågbiljett. Jag har hört berättats att den kvinna som ansvarade för det hela mer än en gång och med egen handkraft placerat oroliga och törstiga personer utan för ölserveringens dörr.

Nordväst om stationshuset uppfördes en stinsbostad i samma byggnadsstil som stationshuset, och därtill ett tillhörande uthus. Trädgårdar anlades också runt de båda byggnaderna.

Stinsbostaden finns fortfarande kvar och är mycket välbevarat. Putsen går i blåaktig färg. Se vidare bild från 150 års dagen den 5 mars 2006. Foto: Järnvägs museet Samlingsportalen.se



och bygga som han själv finner lämpligt, men han har sagt till mig att någon yttre stilförändring vill han inte göra. Man skall vara rädd om och ha respekt för sådana här gamla historiska hus menar han.

Vad skall då stationen användas till? Stationen skall i första hand användas till hans egen MC- verksamhet, men det finns också tankar om att det skulle kunna bedrivas någon form av ungdomsverksamhet och kaffeverksamhet där i framtiden. Detta skulle utan tvekan bli ett lyft för de unga och för alla andra som bor eller färdas där i trakten kring Ervalla.

Avstyckning från själva järnvägsområdet är genomfört, en rätt så dyrbar historia bara det för en privatperson men det betyder också att Sveriges första och äldsta järnvägsknut med tillhörande station och godsmagasin är räddad för framtiden. Han har nu lyckas med det han har tänkt och stationen har fått det lyft som stationen verkligen är värd.

Stationen är den enda stationsbyggnad som återstår av engelsmännens satsning vid byggandet av Örebro-Köpings-Hults-Järnväg. Senare Örebro-Köpings-Järnväg. Det är ju också så att detta är Sveriges första järnvägsknut mellan de olika järnvägsbolagen, NEJ, Nora-Ervalla-Järnväg och ÖKJ, Örebro - Köpings Järnväg.

Lite historia kring denna så historiska järnvägsknut

Stationens namn var Dylta fram till 1881 då den namnändrades till Ervalla. (Dylta - Ervalla)

Redan 1845 köptes ett markområden från en lantbruksegendom i närheten av den tänkta stationsplatsen. Ägaren av ursprungsområdet har fortfarande köpekontraktet kvar i sin ägo.

I gamla handlingar kan man läsa följande ett " provinsieellt stationshus af timmer" byggdes år 1855. 12 meter långt och 4.8



Maj 1924. Norra utfarten från Ervalla. Norrgående tåg mot Krylbo passerar det översvämmande området runt Dyltaån. Till höger skimtar spåret mot Nora. Foto: Samling Leif Wester.

meter brett. Intill byggdes också ett "lokomotivhus" av restvirke med något mindre dimensioner. Troligt var att stationshuset påminde om Järle station till form och färg, enligt en återberättad minnesbild från ca 1870.

1856 tillkom en vattencistern.

1863 byggdes ett vattentorn i tegel.

Året därpå hade en banvaktstuga med bostäder för en banvakt och en rälsläggare tillkommit och redan 1858 var det dags att bygga ut bangården med flera spår.

Området kring stationen är ett vattensjukt område och spårområdet har därför höjts vid flera tillfällen. Anledningen till dessa spårarbeten är naturligtvis att de höga vattennivåer som Dyltaån alldeles invid stationen ställer till. Ån svämmar ofta över och ställer till stora och negativa konsekvenser för all trafik där. Mer om detta senare.

1862 var det så dags igen att utvidga stationsområdet med fler och längre spår. Arboga, Nora hade via Örebro fått förbindelse med Västra stambanan vilket natur-

ligtvis gav ett ökat trafikutbyte. Flera och längre tåg behövde samtidigt kunna stå på stationen. Dylta hade alltså blivit en riktig järnvägsknut vilket snart kom att visa sig i ständiga utbyggnader av spårområdet.

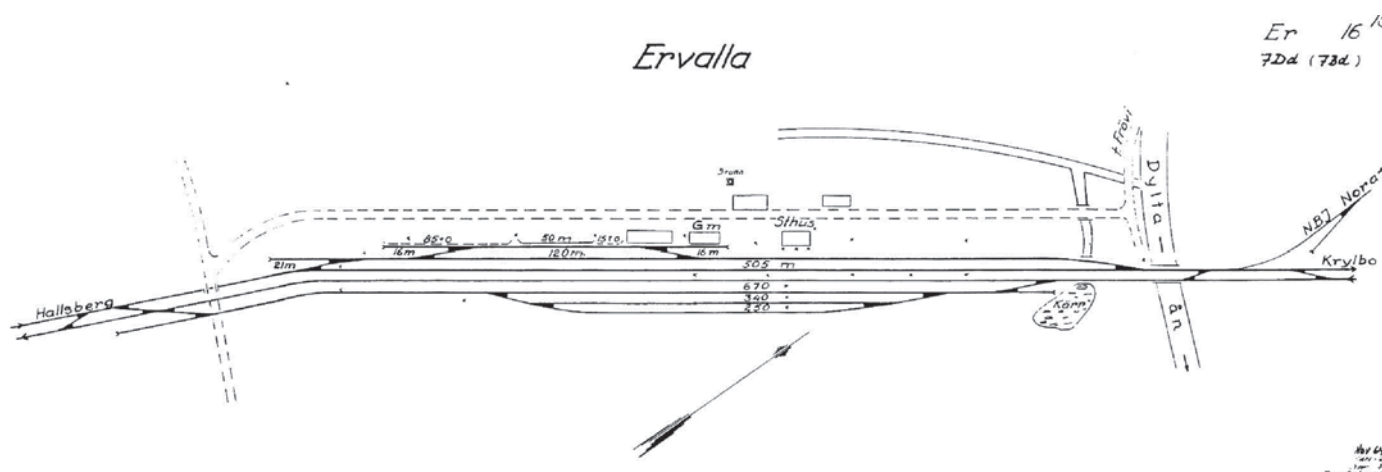
Spårområdet

Allt eftersom trafiken ökade krävdes naturligtvis ständiga utbyggnader vilket jag redan nämnt. Här behövdes plats för växling av tåg, omlastning av gods och plats för passagerarnas tågbyten. Som mest fanns sex spår. I dag återfinns vi en hel del växlar och spår från stationen hos oss vid NBVJ.

1909 tillkom ett särskilt omlastningsmagasin mellan spår 5 och 6.

1912 byggdes en ny bro över Dyltaån med dubbelspår och med en växel mellan SJ och NBJ norr därom.

1913 tillkom växelförregling och semaforer som reglerades från ett nybyggt ställverk snett framför godsmagasinet. Ställverket fanns kvar till 1933, då det revs sedan kontrollen flyttats fram till stations-



huset. 1932 hade korsningen mellan väg "gamla R50" och järnväg i södra delen av stationsområdet blivit så besvärande att en viadukt byggdes. Dittills hade korsningen skötts med bommar, som ersatte den första tidens grindar.

Fram till 1921 hade bommarna skötts manuellt av en grindvakt som var bosatt i en vaktstuga alldeles intill övergången. 1887 anställdes en kvinnlig grindvakt sedan hennes make hade blivit överkörd och dödad av tåget, ett slags dåtida socialhjälp förmodar jag.

1954-56 byggdes dubbelspår Örebro – Frövi. Året därpå tillkom ett plattformstak på en av mellanplattformarna

Något om KHJ och NEJ

Nora bergslags transportkostnader och problem är väl lika gammalt som bergshanteringen i sig själv. Något måste göras.!

Att transportera på vatten hade diskuterats redan 1628 av Carl Bonde. Då skulle det byggas en kanal från Järle stad via sjön Lången, strax norr om Örebro, fram till Skebäck i Örebro. Av detta blev det inget.

På 1840 talet var det dags igen. 1842 var frågan åter aktuell. Även denna gång var vattenvägen inte något som bruksherrarna gillade. Däremot på ett möte 1846 hade ett nytt alternativ kommit upp nämligen "järnväg för hästkraft".

De tongivande herrarna kring transportfrågorna kom även i kontakt med Greve A.E. Von Rosen som hjälpte till med frågorna kring eventuell bana mellan Nora-Örebro. Den 5 april 1849 utfärdades inbjudan till aktieteckning för bolaget i fråga.

1852 i december konstituerades Köping – Hults Jernvägs Aktiebolag i vars uppgifter det bl.a. ingick att bygga järnväg mellan Örebro och Dylta/Ervalla.

1853 bestämde man sig i Nora att nu endast bygga järnväg på sträckan Nora- Dylta/ Ervalla. Blivande NEJ.

Vid byggandet av Norabanan användes loket Förstlingen men för övrigt hade NEJ inga egna lok till sin trafik. NEJ hade kommit överens med KHJ att dom skulle ombesörja all trafik på Norabanan.

Här några händelser kring byggandet av järnvägarna kring Ervalla.

1853-04-02 KHJ svenska direktion ansöker om tullfri införsel från England av två lokomotiv. Loken har 14 tums cylindrar och kostar 1000 pund per styck.

1854-06-21 Pengar fattas att från Göteborg vidaretransportera det anlända loket till Örebro. En Örebro skeppare ligger och lastar i Göteborg och han skulle kunna frakta loket billigt till Örebro.

1854-08-29 Följande materiel finns vid



NBJ T21 på väg mot Nora och passerar över Dyltaån och bron vid Ervalla Foto: Leif Wester i slutet av 1960-talet.

NBJ 17 med persontåg står på "NBJ-spåret", klart för avgång mot Nora. Foto: Samling Leif Wester.



järnvägsbyggnaden Örebro-Arboga: 168 jordvagnar, 50 stjälpkärror, ca 500 skottkärror, fyra lyftkranar, tre svängkranar, två pålkranar och fem stenvagnar.

1855-02-21 Cirka 600 man är i arbete med järnvägen mellan Örebro och Arboga
1855-03-24 Järnvägsledningen hoppas att järnvägen skall vara klar till hösten.

1855-06-07 600-700 personer är i arbete. Ballastering klar på sträckan Skebäck-Dylta. Järnvägen är farbar ca en kvarts mil bortom Dylta. KHJ skall trafikera Nora – Ervalla järnväg mot 60 procent av trafikinkomsterna.

1855-06-30 Fem lokomotiv är nu på väg till Sverige.

1855-08-18 Nerikes Allehanda: Ett lo-

komotiv ankom i torsdag, den 16/8, med ångaren Nerike från Stockholm. Det är större än det förra och ganska prydligt.

1855-08-20 Två fartyg har anlänt till Arboga med räls för järnvägen Nora – Ervalla.

1855-12-05 På grund av broraset på NEJ arbetar nu två KHJ lok med ballastring där mot skälig avgift.

1856-02-07 Loket Oscar har varit i tjänst hela januari.

1856-02-27 Provisorisk godstrafik startar på linjen Örebro-Nora.

5 mars 1856 rullar invigningståget Örebro - Dylta - Nora, draget av KHJ-loket Oscar.

Ervalla omkring 1972. NBJ T 21 gör en liten paus innan färden går vidare in mot Örebro. Föraren är Gösta Larsson. Spåret närmast stationen tillhörde NBJ men är numera upprivet. Foto: Leif Wester.



Några bilder och händelser kring NBJ:s östra ändpunkt



Mellan dessa ovanstående bilder är det 50år.

Jag hade länge haft en tanke att jag skulle infinna mig vid Ervalla 150 år efter att ånglokomotivet Oscar passerade här med sitt invigningståg den 5/3 1856.

Det är den 5 mars 2006, jag parkerar bilen men det är inte lätt att finna någonstans att parkera på grund av mycket snö. Jag pulsar ut över bangården och väntar. Klockan går och jag känner spänningen så sakta

stiga. I Nerikes Allehanda kunde man läsa följande. *I onsdag(5.3) afgick från Örebro lokomotivet Oscar, medförande fyra passagerwagnar och tvenne wagnar för fraktgods.*

Klockan närmar sig men allt är tyst och stilla. Jag tittar åt norr och jag tittar åt söder men inte ett liv kan jag uppleva, ingen vill vara med om denna historiska dag. Annat var det den 5 mars för 50 år sedan, då var det liv och rörelse” se bild ovan” hela

Ervalla var där och tittade, här ville man vara med och uppleva järnvägshistoria. Loket är NKJ Nora-Karlskogas lok nr 1 KARLSKOGA som hade uppgiften att vara dragare för dagen. Man har med sig fyra vagnar för passagerare men "tvenne" vagnar för gods har man glömt. Jag tar några bilder ändå, det är ju 150 års dag i dag och då vill jag föreviga hur det var här i Ervalla.

De sista malmtransporterna vid NBJ och mötet av de sista privatjärnvägarnas giganter NBJ/TGOJ.

Den sista malmgruvan i Nora bergslags lades ned 1967. Vid Striberg fanns rätt så stora malmlager kvar under flera år.

1974 var behovet av råmalm stort vid Oxelösund varför man såg sig omkring efter lämplig malm som överensstämde

med den egna malmen från Liberia. Den malmen hittade man i Striberg och åter fick NBJ bli Järnets Järnväg. Trafiken pågick under våren 1974. Nu hade tågen åter blivit stora och tunga igen på NBJ. För att klara stigningen ut från Nora fick man ofta ta

hjälp av påskjut trots att man använde de kraftfulla loken T25 och T26.

Två bilder från Ervalla

NBJ T 25 har ankommit från Striberg via Nora med lastade malmvagnar. Loket har gjort rundgång och parkerat i andra änden av tågsättet.

Efter en stund ankommer ett tomt malmtåg, från Oxelösund, draget av ett TGOJ Bt-lok. NBJ T 25 går nu ut och kopplar i bakänden på den nyss ankomna tomma tågsättet med malmvagnar,

Efter bromsprov får NBJ-maskinen avgång och drar i väg tomvagnarna mot Nora och Striberg.

Den nu ensamma TGOJ-maskinen växlar och kopplar mot det lastade tågsättet.

Gör bromsprov och får här avgångssignal mot Oxelösund med hjälp av en Tkl inlånad från Frövi.

Foton: Leif Wester.



Ervalla som station började så sakta närma sig sitt slut som station. NBJs persontrafik lades ned 1966. Godshantering vid Ervalla försvann 1976 och persontrafiken året därpå.

SJ:s normalspåriga ånglok



Lars Olov Karlsson

Stenvalls

SJ:s normalspåriga ånglok

av Lars Olov Karlsson

En utveckling av boken *SJ:s ånglok*, som först utkom 2008 och sedan länge är slutsåld. Den nya boken beskriver utförligare SJ:s egna loktyper och många aspekter som bränsle, gnistsläckare och tendrar. 256 sidor, nära 380 foton i färg och s/v, många av dem ej tidigare publicerade. Kr 295:-.



Övriga böcker i serien, vardera kr 295:-, tre valfria (inkl den nya) kr 795:-.

- Sveriges normalspåriga ånglok
- Ånglok vid Sveriges normalspåriga enskilda järnvägar, del 1, BJ-LyJ
- Ånglok vid Sveriges normalspåriga enskilda järnvägar, del 2, MBJ-ÖVJ
- Ånglok vid Sveriges industrier
- Ellok vid Sveriges järnvägar
- TGOJ lok och vagnar



Stort urval antikvariska böcker, tidtabeller, SJK-foton med mera på vår hemsida!

Stenvalls

Box 17111, 200 10 Malmö.

Tel 040 12 77 03, info@stenvalls.com

Butik: Föreningsgatan 12 (vid Triangeln), måndag-fredag 10-18

www.stenvalls.com

Lennart Berns

Historia i det lilla



Den gamla stationsskylten på Skänninge stationshus med sin av spikhål perforerade träram. Foto Lennart Berns

Permittenttrafiken med tyska soldater genom Sverige till och från det ockuperade Norge i början av andra världskriget väckte starka känslor. Men det illa rustade Sverige hade knappast något att sätta emot tyskarnas krav. Tågen rullade från Helsingborg och norrut och på några av stationerna utmed vägen gjordes raster för att soldaterna skulle kunna sträcka på benen. Som många svenskar vid den här tiden hyste sympatier för Tyskland var det inte sällan som permittenterna bjöds på frukt och cigaretter vid dessa tillfällen. Trots den påtvingade öppna attityden från svensk sida när det gällde trafiken, var den ändå förknippad med vissa restriktioner. Soldaternas rörelsefrihet var begränsad och det fanns vakter och svenska förbindelsemän med på tågen för att se till att utfärdade regler respekterades.

Permittentresorna var också omgivna av

Tyska permittenter på Helsingborgs järnvägsstation i början av kriget. Permittenttågen gick genom Sverige till och från de tyska ockupationsstyrkorna i Norge. Foto via Sveriges Järnvägmuseum



viss förståelig sekretess. Här ingick också att hemlighålla rutterna för tyskarna. Av det skälet, men också för att hindra främmande och fientligt flyg att navigera, spikades masonitskivor för stationsskyltarna. De var av den anledningen försedda med träramar. En av de svenska stationsskyltar som fortfarande bär vittnesbörd om denna "maskering", är Skänninges gamla skylt med den tidigare stavningen Skeninge. Runt skylten ses fortfarande den svarta träramen med dess mängder av spikhål som ett litet minne av krigshändelserna för 75 år sedan.

Skänninges stationshus påminner även i övrigt om dess historia. Runt huset finns en kavalkad med inramade bilder som visar järnvägsstationens historia, från begynnelsen och i huvudsak fram till våra dagar. Ett trevligt initiativ för många andra lokala tåghistorievänner att ta efter! 🚂



Foto: samling Anders Adelman

Stjärnholms station 1926, ett fryst ögonblick - en sekund i historien

Max 1 sekund tog det för kameran att fånga denna bild, en bild som genom den okände fotografens konstnärliga blick kan ge oss, oändligt många sekunder senare, så mycket information.

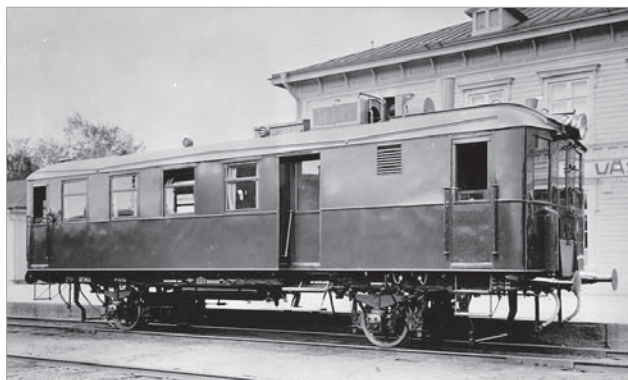
Det är sommar, troligen år 1926. På plattformen syns stationsföreståndaren i vit sommaruniform. Personen är sannolikt Johan Emil Karlsson, född 18 juni 1878. Han har innehaft tjänsten som stationsföreståndare sedan 1919. På motorvagnen syns lokföraren och konduktören.

Klockan är 1410. Motorvagnen går mellan Oxelösund och Nyköping som tåg 44/45 och skulle ha varit framme i Nyköping 1400 för att sedan kl 1427 som tåg 45 gå

tillbaka till Oxelösund. Ingen fara, den kommer att hinna fram till Nyköping innan kl 1427, det är bara 7 kilometer till Nyköping.

Motorvagnen då? Den tillverkades 1924, nummer 22, av DEVA, Diesel-elektriska vagnaktiebolaget, med elektrisk utrustning från ASEA. Motoreffekt 60 hästkrafter.

Den var beställd av Oxelösund-Flen-Västmanlands järnväg där den blev OFWJ nr 1. Sålades 1929 till Norra Södermanlands



Järnväg där den blev NrSIIJ nr 3. Vid den här banans förstatligande 1933 blev den SJ Xc2 3, slopades 1940, ombyggd till tjänstevagn med identitet 699. Skrotad med okänt datum.

...	fr. Nyköping C.....	t.	...	...	...	8.14	L 70	...	9.59	12.30	...
125	t. Nyköping	fr.	...	...	...	8.10	III	...	9.56	12.27	...
125	fr. Nyköping	t.	...	...	...	7.55	V 9.00	...	9.54	12.21	2.00
133	fr. Stjärnholm	fr.	...	...	...	7.45	×8.46	...	9.40	×12.1	×3.46
138	t. Oxelösund	fr.	...	...	...	7.38	V 8.38	...	9.34	12.0	1.40

Bilden ovan. Leveransfoto på motorvagn 22 tillverkad 1924. Foto i Västerås: Järnvägmuseet samlingsportalen.se

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 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 2018: 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!

2017

- 2 december: **Ångtåg Ängelholm - Malmö**, samarr. Järnvägens Museum.
3 december: **Julskyltning i Ängelholm**, samarr. Järnvägens Museum.
8-10 december: **Ångtåg Östersund C - Jamtli**. Köp biljett ombord.
9 december: **SLUTSÅLD: Julmarknad på Jamtli**.

2018

- 1-2 april: **Påsktåg för barnfamiljer**, Gävle - Storvik.
27 april-1 maj: **Inlandsbanan**, Gävle - Dundret.
18-19 maj: **SJK firar 60 år**.
2-3 juni: **Järnvägens Museum firar 20 år**, Vi deltar i Ängelholm.
16 juni: **Hälsingerundan**, Gävle - Bollnäs - Järvsö.
17 juni: **Kakresan**, Gävle - Uppsala - Stockholm - Mariefred.
2 augusti: **Classic Car Week**, Rättvik.
4 augusti: **Axmar Bruk**, Gävle.
25 augusti: **Avesta Art & Oljeön**, Gävle - Avesta - Ängelsberg - Oljeön.
1 september: **Årgångståget**, Stockholm - Gävle.
8-9 september: **Premiär E10 1746**, Gävle - Mora - Östersund - Gävle.
29 september: **F 1200**, Linköping - Norrköping.
30 september: **F 1200**, Norrköping - Kroken via Getå "Getå 1918".
1 oktober: **F 1200**, Norrköping - Stockholm "Getå 1918".
13 oktober: **Eltåg** Gävle - Stockholm. **F1200** Stockholm - Gävle.

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

Med reservation för ändringar

Viktig information!

Vi kommer att få ny adress till hemsida och e-post i början av 2018, med anledning av huvudmannabytet.

För bokning av resor, ring: 070-724 64 79

Se även www.facebook.com/jarnvagsmuseum



**SVERIGES
JÄRNVÄGSMUSEUM**
TRAFIKVERKET