

SIDOSPÅR 1/18

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Järnvägmuseet





Robert Sjöö

Museichefen har ordet

Foto: Mikael Dunker

Dörren på glänt

Det har varit mycket att vänja sig vid. Ny huvudman under nytt departement, ny matrisorganisation, nya administrativa rutiner och så på det ett stängt museum. Som jag har skrivit tidigare innebär huvudmannabytet också att det måste till ett omtag i om- och tillbyggnadsprojektet. Det trafikverk som vi var en del av för bara ett par månader sedan är nu plötsligt en extern samarbetspart och det är två myndigheter som var för sig måste driva frågor om tillstånd och ekonomi mot var sitt departement. Det kommer att lösa sig men tidsfaktorn är oroande även om öppning sommaren 2020 fortfarande känns högst realistiskt. I sin tid hoppas jag kunna återkomma till hur vi har tänkt oss det hela. Vi har trots allt kommit långt med förberedelsearbetet.

I väntan på det har det efter tömningen uppstått en i sammanhanget angenäm

situation. I fordonsmagasinet på Nynäs i Gävle har en redan imponerande samling av lok och vagnar fått sällskap av fordon från den gamla utställningen. Vi har faktiskt fått en möjlighet att visa mer än någonsin av det bästa från det rörliga, järnvägshistoriska kulturarvet. Vi har passat på att sätta samman några tågsätt från olika generationer så magasinet har nästan blivit en utställningsliknande tåghall. Under varumärket Tåghallen kommer vi att hålla den öppna första helgen varje månad maj-september. Ett extratillfälle, förbehållet resenärer på Årgångståget, kommer att erbjudas i samband med att tåget passerar Gävle den lördag då vi annars brukat hålla den årliga museidagen, andra lördagen i september. När Tåghallen är öppen kommer det att gå ångtågspendel från och till Gävle C liksom det kommer att erbjudas föredrag med olika fördjupningar.

Till den första öppethelgen i maj hoppas vi också ha fått färdigt en bok om våra fordon som jag har jobbat med en tid. Tanken med den är att på ett så lättamt sätt som möjligt berätta om vilken fantastisk skatt vi förvaltar, inte i första hand för dem som är specialintresserade utan för en nyfiken allmänhet och vem vet kanske en och annan beslutsfattare. Om den sedan faller museivänner i smaken så mycket bättre!



UPPLEV TÅGHALLEN – ÅNGTÅG & FÖREDRAG

Första helgen i varje månad,
maj–september 2018,
öppnar vi Tåghallen i
Gävlestadensdelen Nynäs.
Åk ångtåg från Gävle central.
Föredrag vid varje tillfälle.

JARNVAGSMUSEET.SE

Tåghallen. Foto: Helena Skärström.



Järnvägmusei Vänner

Från den 1 januari har Sveriges Järnvägs-museum en ny huvudman och tillhör nu Statens Maritima museer. Museets nya namn är numera kort och gott Järnvägmuseet!

Museets hemsida har fått ny design www.jarnvagsmuseet.se. Där används grönt som grundfärg. Vad passar då inte bättre än att Sidospår går över från blå till grön framsida?!

Årets medlemskort, som bifogas med detta nummer, är även det i grönt utförande.



Lägesrapport Ro2 2702

Text och foto Kenneth Landgren

Arbetet med att återställa Ro2 2702 pågår hela tiden. I somras kom den att få stå på sina boggiar m/07.

Fortfarande återstår enormt mycket snickeri-, målnings- och monteringsarbete. Nya bälgar har tillverkats, ett rent hantverk. Beskrivning över hur det går till finns, tyget som används är segelduk. Nu har alla lanterninfönster fått glas och ramarna har lackats, det gäller även andra fönster på vagnen. Gavelvestibulerna har grundmållats invändigt. Invändigt arbetas det med att tillverka och montera listverk, samt mycket finsnickeri återstår.



Ovan: Här syns fönstren som fått nya ramar och glas, när de ligger för torkning i november 2017.

Till vänster: Gavelvestibulen i passagerar-änden, har liksom den andra gaveln blivit grundmållade.

Till höger: Stefan och Björn arbetar med finsnickeriet inne i vagnen.

Nedan: Så här fin är vagnen i november 2017.



JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

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

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

Som medlem i Järnvägmusei vänner får du bland annat museets årsbok "SPÅR", medlems-tidningen "SIDOSPÅR", rabatt i Järnvägmuseets butik samt fri entré till de nordiska Järnvägmuseerna. (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 1 - 2018, årgång 15

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

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

E-post till redaktionen: sidospaar@jvmv.se

© JvmV 2018 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. sidospaar@jvmv.se

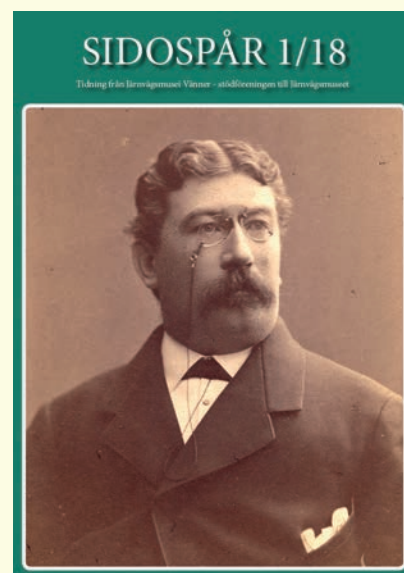
I redaktionen även:

Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 2 2018 utkommer i början av juni

Presstopp 10 maj



Omslagsbilden: Carl Julius Fogelqvist. Ett porträtt!! Va då! Lugn, det har faktiskt med Järnvägmuseet att göra. Läs mer på sidan 5
Foto: Järnvägmuseet.

På jakt efter nya motiv

Jag fick ett tips av en kollega att kolla på ett förstadagsbrev som var till salu på en auktionssajt och om det var av intresse för museet eller inte. Jag tittade på det och konstaterade att den inte fanns i våra samlingar.

Jag lärde mig processen hur det gick till att buda, och vann auktionen.

Auktionen ledde in mig på Tradera. Här fanns ju massor av andra intressanta saker. Skaffade mig ett konto och la ett bud på ett foto/vykort men det gick mig ur händerna.

Att upptäcka att så många intressanta foton och vykort som är till salu på t ex Tradera får mig att tänka. Vi har många fotografier och en bra representation samt bredd i samlingarna men kan naturligtvis hitta nya okända objekt av betydelse.

Det är långt ifrån så att vi har allt, kommer inte heller att få det och saknar en hel del på individnivå.

Det finns inte bild på alla vagnar, lok, personal eller stationer. Men är det ett självändamål? Nej det tycker inte jag.

Men det som är av intresse, är om det ger en ny dimension i samlingarna.

Att komplettera Järnvägmuseets samlingar av foton, handlingar och böcker med avsikt att kunna ge ny kunskap och skapa förståelse av en historisk händelse i järnvägshistorien, att med hjälp av samlingarna kunna skapa kvalitet så att det ger djupare insikt i det historiska skeendet, det, är en del av vårt uppdrag.

För att det ska vara möjligt är kännedom om vad vi har av betydelse och förståelse vad det tillför.

I vår vision står bland annat: "I kontakt med Statens maritima museer får man kunskap och nya insikter som bidrar till att se världen i ett nytt ljus".

Jag ska i följande beskriva några nytillskott i fotosamlingen som på olika sätt bidrar till ny och djupare kunskap till järnvägshistorien.

En del är ny kunskap, annat befäster det vi antagit och eller sett i skrift. Men inte på bild. Ett tredje ger mer frågor som jag jobbar vidare med och sen slutligen ett "roligt" tillskott.

Södertälje

Detta är det objekt som fick mig "att gå upp i taket". Att hitta en gammal bild i detta skick att få berika samlingarna med, är bara för bra för att vara sann. Vilken otrolig lycka jag kände att få se en sådan här bild. Det var en kväll i september och jag visste inte riktigt vad jag skulle ta mig till. Ska jag ringa min chef nu på kvällen? Näe det blir inget svar förrän dagen därpå. Hm... jag var som en liten gosse som var så ivrig att tala om för mina chefer, att ska vi inte lägga bud på detta? Det är ett högst ovanligt objekt och ett unikt tillfälle.

Natten blev sömnfattig och dagen därpå fick jag chansen. Direkt, knappt innan de fått av sig ytterkläderna stampade jag omkring och ville berätta för Anna Lindgren och Robert Sjöo. Vi vara alla tre överens om att lägga bud på bilden. Auktionen skulle sluta samma dags eftermiddag.

Hur det gick? Jo bilden, se nedan, är numera en del av Järnvägmuseets samlingar och det gemensamma kulturarvet och alla till del. Det är inte ofta jag i jobbet har varit så nervös som jag var när auktionen närmade sig de sista skälvande minuterna av budtiden.

Bilden är tagen av den kände Stockholmsfotografen Johannes Jaeger. Det finns inget datum på bilden men det bör vara cirka 1863-64.

Den är tillsammans med en Göteborgsbild, till exempel KBIA01547 (finns på Samlingsportalen.se) de enda två som visar tågsätt från 1860-talet så tydligt.

Det som gör denna bild ytterst intressant är att den visar en av de statsvagnar som fanns innan de kungliga vagnarna kom till stånd 1874. Statens järnvägstrafik hade fram till 1874 sex stycken statsvagnar/kungliga vagnar.

Nummer I Lauenstein omkr 1856

Nummer II Lauenstein omkr 1856 I distriktet

Nummer III Lauenstein omkr 1856 III distriktet

Nummer IV Lauenstein omkr 1856 öppen utsiktsvagn

Nummer V Lauenstein omkr 1856 täckt musikvagn

Nummer VI Lauenstein omkr 1856 öppen musikvagn

Ovanstående ur Spår 1998: Erik Sundströms artikel om Kungliga vagnar, s 14.

Då Södertälje tillhörde första distriktet bör det enligt ovanstående tabell vara statsvagn nr II som syns stående på spåret närmast stationshuset.

Loket är lite svårtytt men det ser ut att vara nr 8 Stockholm.

Att få se en bild av den här kvalitén är inte av det vanliga slaget. Man kan titta hur länge som helst på den och tiden flyger sin kos. Tittar man i dag hur det ser ut runt stationen så ser man att på den här tiden var detta "på landet".

Samtidigt som Södertäljebilden köptes så köptes även en annan bild från Södertälje och av samma säljare.

Bron över Södertälje kanal.

Bilden är troligen från samma tid och tillfälle som ovan. Även här är fotografen

Södertälje station cirka 1863-1864. Foto: Johannes Jaeger.





Bron över Södertälje kanal cirka 1863-1864. Foto: Johannes Jaeger.

Jaeger. Banan invigdes i december 1860. På bropelaren där pivån är, bildens vänsterkant, står en person som inte går att identifiera men det kan vara någon av stationsingenjörerna kanske? Det är den tidigaste bilden vi har på svängbron över Södertälje kanal.

Båda bilderna representerar de allra tidigaste bilderna från järnvägens barndom som vi kan visa upp.



Carl Julius Fogelqvist

Annat som kan locka när nya bilder dyker upp till försäljning är foton på järnvägspersonal.

"Kamrer vid järnvägen i Stockholm. C J Fogelqvist"

Mer än så var inte informationen. Jag kollade i Samlingsportalen om vi hade

någon bild på en C J Fogelqvist. Men det fanns inte och då var bilden av intresse. En person som arbetade vid järnvägen och som vi inte har bild på bild i samlingarna är klart av intresse.

Genom sökning i SJ arvodesstater så dök inte någon herr Fogelqvist upp. Kanske var han inte vid SJ? Någon privatbana kanske? Jag kollade i de andra matriklarna som finns skannade och inte heller där fanns han. Säljarens information om att han var kamrer vid järnvägen fann jag inte anledning att misstro. Bilden fick ligga till sig en kort tid.

När Rolf Sten, i början av mars, ville ha underlag till en artikel i Sidospår resonerade vi om upplägget. Jag fick en vecka på mig. Oj jisses hur ska jag hinna med något?! Några nya bilder och historia omkring det? Visst, taget!

Jag bestämde mig att nu ska jag hitta dig C J Fogelqvist! Jag "greppade" de digitala matriklarna och arvodesstaterna igen och sökte kors och tvärs men ingen herr Fogelqvist. Missmodet steg. Kunde säljaren ha fel? Jag kollade om han möjligen kan ha hetat Fogelqvist, med v stället för u, och så där, nu blev det träff!

Här kommer historien om en person som blev från "okänd" in till rampljuset.

Carl Julius Fogelqvist föddes 26 december 1840 i Stockholm. Fadern hette Carl Gustaf Fogelqvist (1797 - 1855) och var kontorsskrivare. Senare postexpeditör. Modern hette Juliana Sofia Gezelius (1819 - 1886) Modern gifte om sig (1858) med Carl Fredrik Samuel Virgin, föreståndare för Tekniska Skolan i Örebro och flytten gick till Örebro.

Han utbildade sig senare på Bergsskolan i Filipstad och tog examen 1861.

Han var verkligen en kringresande person som hade anställningar på många håll och platser efter sin examen. Här är några exempel:

- Bruksbokhållare Svanå Bruk, Haraker, feb 1863 till nov 1863
- Bruksbokhållare i Åbylund, Romfartuna 1863 till 1864
- Bokhållare på Franshammars bruk i Hassela 1864 till 1865
- Bokhållare på Jäders Gård i Arboga 1866 till 1868
- Bokhållare på Klefva Nickelverk, Alseda 1868 till 1871
- Åren 1871 till 1875 fanns han i Gräsmarks socken i Värmland.

I Svensk järnvägsatrikel 1897 står det att han tiden 1876-1880 var anställd på Filipstads Norra Bergslags järnväg som trafikchef, kamrer och kontrollör. Banan drogs med ekonomiska svårigheter och vid årsskiftet 1880/1881 ingick en gemensam förvaltning med nybildade Nordmark - Klarälvens Järnväg, NKIJ, förvaltningsort Hagfors. Fogelqvist blev därmed övertalig och sökte ny tjänst.

Han började 1880 på SJ och Järnvägsstyrelsen som extra ordinarie kontors-skrivare. 1883 blev han ordinarie kontors-skrivare.

I SJs matrikel för 1897 står han som kontorsskrivare på Kontrollkontoret en befattning han ska ha haft sedan 1883.

Nu har vi en person till i samlingarna som det finns en bild på och här kunde historien ta slut men...

I Svensk järnvägsatrikel 1897 står det att han är ledamot i styrelsen för Statsbanornas tjänstemannaförening. Isamma styrelse vid 1897 fanns även följande personer:

Ordförande Killander CFC Överdirektörs-assistent.

Vice Ordförande Welin KGA Byråassistent Sekreterare Ahlberg VAF Konstruktör.

Skattmästare Unnéus CA Förste stations-skrivare.

Ledamöter Wikland SHS Överdirektörs-assistent, Ström CE Kontorsskrivare, Fogelqvist CJ Kontorsskrivare.

Det är idel "kända personer". Welin var bland annat redaktör för SJ minnesskrift 1856 - 1906, den i fyra band, och Ahlberg var far till Nils Ahlberg som bland var museichef, 1952- 1957. Nils var för övrigt född just 1897.

Fortsättning på sidan 10



Bernt Forsberg

Snälltågen nr 57 och 58, ”snabbtåg” på Ostkustbanan i början på 1950-talet **En lokförardagbok berättar**

Redaktörens anmärkning:

Iförra numret av Sidospår handlade en hel del om Ostkustbanan. Vi fortsätter här med Bernt Forsbergs artikel och snälltågsparet 57 och 58. Artikeln har tidigare varit införd i Skenbladet 2/82.

Över till Bernt och hans tolkning och målade beskrivning utifrån hans fars noteringar i lokförardagboken. Håll till godo:

Under ångdriftens sista år på Ostkustbanan i sin helhet, det vill säga åren 1951-1953 kan tågplanen från Gävle ses enligt följande: Lätt godståg, Lgt, 8262 – person-tåg, Pt 2556, pt 427- Pt 414-Pt 413 – Snälltåg, St 57 - St 58 - Pt 2558 - Lgt 8261 - Pt 2555. Godsexpresstågen 4251-4252, vilka medförde sovvagnar mellan Stockholm och Sundsvall.

Dessa drogs in efter en tvåårig sejour vid tidtabellskiftet 1952 för att senare återkomma in i bilden efter elektrifieringen.

Vidare fanns en del lokaltåg i Gävle-trakten samt tågparet 2575-2576 Söderhamn-Gävle-Söderhamn.

Snälltågsparet 57-58 var Ostkustbanans två ”stora” tåg. Normalsammansättningen för dessa var ett tågsätt på 26 vagnsaxlar bestående av resgodsvagn, F-vagn, 5 st boggivagnar BCo- och Co-vagnar samt restaurangvagn, Ro.

Ånglok av typen B-lok var den normala dragkraften i tågen, någon gång kunde A2 1004 ses som dragare. A2:an hade ju B-ångpanna och klarade ledigt av samma tågvikter som B-loken.

Loken var stationerade i Gävle och gick upp till Sundsvall med 58:an ena dagen och tillbaka med 57:an dagen därpå. I Sundsvall skedde lok- och personalbyte för den återstående sträckan till Härnösand och Långsele.

Tågen framfördes av lokpersonal från Gävle, för 58:ans del hela sträckan Gävle-Sundsvall samt för 57:an Hudiksvall-Gävle.

Av Gävles 18 B-lok var det vissa utvalda som insattes i snälltågen, så var till exempel 1106, 1150, 1270, 1282, 1364, 1382 och 1429 snälltågslok. Vissa andra B-lok hade dåligt rykte som känsliga för varmgång, tröga för ånga etc. och var aldrig tänkbara att sättas in i snälltågen.

Gångtiderna var lagda för en medelhastighet av 75 km/tim och en största tillåtna hastighet av 90 km/tim. Då förseningar stundom uppkom försökte förarna givetvis att köra in något av den förlorade tiden. Detta kunde innebära att tågen momen-

tant framfördes med hastigheter ganska mycket överstigande den största tillåtna. Det var speciellt vissa stationshåll som var kända fartsträckor, så var till exempel för sydgående tåg sträckorna Lindefallet – Norrala – Söderhamn samt Ljusne – Vallvik – Axmarby och Hamrångefjärden – Trödje kända fortkörningssträckor.

På nordgång var det speciellt Lindefallet – Enånger – Hudiksvall samt i backarna från Årskogen och ned mot Sundsvall där man drog på extra.

Låt oss med hjälp av min salig faders lokförardagbok följa snälltåg 57 på dess färd på Ostkustbanan mellan Hudiksvall och Gävle den 13 februari 1953.

En ung artikelförfattare med pappa på loket till snälltåg 57, 25 mars 1949. Rålsbussen till vänster ska gå till Ljusdal. Foto i Hudiksvall, samling Bernt Forsberg.



Bilden till vänster visar 57:an när den med B 1367 i spetsen passerar Lunde cirka 8 kilometer söder om Kramfors.
Foto 5 juli 1957 Erik Sjöholm.



"Skymningen faller och lokens AGA-ljus tändes."

Foto: Järnvägsmuseet, Samlingsportalen.se.

Nedan. Tjänstetidtabell för tåg 57 på sträckan Hudiksvall - Gävle C.

Snt 57. Dgl. 2, 3. Rtv.					
Gdh 80; Sth 90. Lok A. Ax 60.					
Brgr P2. Brtal 61. Vikt 350 t.					
2	3	Ank.	Avg.	6	1
		14.36	14.43	8262 x	Hkl
			54	414	Ir
			57		Id
			15.06		Ntr
			14		Eär
					Vdm
					Ldt
					Jä
			27		Töd
					Nla
					Shv
		15.40	43	8382 x	Shm
		Soh ●	52		Stu
			59		Sne
					Skg
					Lse
					Lsek
		Soh ●	16.03		Vv
			11		Måb
					Säu
					Silb
					Abr
			20		Ax
			28	2576 x	Beb
			31		Hfj
		Soh ●	41		Tdj
					Tdj grp
		Soh ●	45		Opa
		Soh ●	49		Hly
					l)
					Säa
		16.55			Ge

b Tåg 8382 x undanvaxlas.

c Sth U—Cst 100 km.

l) Signalplatsen vid km 118 + 200.

Snöhinder och kyla har föranlett lokledningen i Gävle att sätta in lokkoppling från Hudiksvall. Sundsvallspersonalen är i rätt tid i Hudik med 57:an, men på grund av växling med loken för lokkopplingen, 1282 skall gå främst och 1311 är koppellok, vattentagning och framläpning av frusna kol i tendern blir 57:an 14 minuter försenad vid avgången från Hudiksvall.

Tåget är relativt lätt, endast 22 axlar och 263 ton, varför de båda B-loken kan göra en snabb acceleration ut från Hudiksvall. Rökmolnen och ångslagen syns och hörs vida omkring. Iggesund passeras efter en gångtid på 12 minuter och till Njutånger är två minuter inhämtade, men här står infartssemaforen på stopp. Signalen "Tåg kommer" och "beredd", det vill säga en lång och tre korta, ljuder från ångvisslan. Det rasslar till i semaforen och en vinge "klart in" visar in tåget på stationen med

sänkt hastighet.

Tågklararen på stationen visar stopp med röd flagg och överlämnar en kvarhållningsorder för möte med 414, vilket försenar 57:an ytterligare 5 minuter.

Efter avgången från Njutånger får 57:an snabbt upp farten igen för att åter mötas av grön blink och stopp i Enånger. Här skall 8262 mötas, men godståget har ännu inte hunnit in på stationen, varför 57:an får stå utanför norra infartssignalen och vänta medan minuterna rinner iväg.

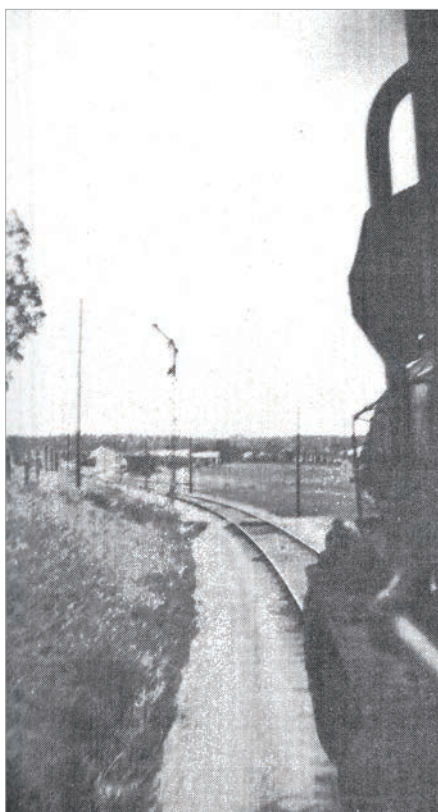
Så får man köra och avgångssignal ges av tågklararen på stationen.

De båda loken arbetar på hög cylinderfyllning för att snabbt accelerera upp tåget till 90 km/tim, svart stenkolsrök sveper ned utefter tåget. 10 %-stigningen upp mot Järsvallen är snart övervunnen och fyllningen kan minskas, regulatorn står fortfarande fullt öppen, men pådraget kan reduceras när tåget dundrar iväg nedför medlutet mot Trönödal. Snart pendlar hastighetsmätarnålen över 90 ibland uppemot 100 km-strecket. Trönödal passeras i god fart och en blick på klockan visar att 4 minuter hämtats in sedan det ofrivilliga uppehållet utanför Enångers infartssignal.

Efter passerandet av Norrala hållplats kan regulatorn stängas och tåget rullar av egen kraft ned emot Söderhamn. Ett ihåligt skramlande ljud uppstår då tåget passerar över viadukten in emot Söderhamn C, dit 57:an ankommer 10 minuter försenad.

På Söderhamn Central står snälltåget under den nydragna kontaktledningen, vilken vittnar om att ångloksepoken snart är till ända för Ostkustbanan.

Lokeldaren känner över lagren, inga varmgångar visar sig, vevlagren får sig en extra trycksmörjning med oljesprutan inför de avslutande 84 kilometrarna till Gävle.



"Trönödal passeras i god fart". Norra infarten till Trönödal station. Foto taget från B-lok 1430 år 1944 av Roland Liljedahl.

Skymningen faller och lokens AGA-ljus tändes. Avgångstiden dröjer och tåget försenas ytterligare, nu på grund av att ett anslutande tåg från Kilaforsbanan låter vänta på sig.

Så är då avgångstiden inne, tågmästaren stänger dörrarna i tåget och vi inväntar avgångssignalen." Klart ut" och "avgång", med ett fräsande från de öppna utblåsningsventilerna drar 1282 och 1311 igång, ångslagen dånar, rökkvastarna står ett 10-tal meter upp i luften. Inom någon minut är tåget uppe i 90 km/tim.

Den lätta uppförsbacken efter Sandarne forceras och vid passerandet av Ljusne har vi återvunnit 3 minuter. En lätt nedbromsning av tåget före passerandet av Ljusnebron och sedan full regulator igen. Farten är snart uppe i 90-95 km, Vallvik och Sunnäsbruk passerar med en tidsvinst av ytterligare en minut.

I småbackarna ned mot Axmarby registreras åter hastigheter på uppemot 100 km/tim. B-loket kränger, oväsendet i förarhytten når ett crescendo. Eldaren vräker in skyffel på skyffel med kol i den vitglödande fyren, manometernålen darrar mellan 11 och 12 kg ångtryck i pannan.

Strax före Axmarby når vi för en kort stund en topphastighet på 102 km/tim. En inbromsning reducerar farten ned mot mera normala 90 km/tim.

Vi närmar oss Bergby, där vi enligt tidtabellen skall möta 2576. Föraren spanar ut i mörkret, grön blink i försignalen till Bergby. Han stänger regulatorn och lägger fram slidstyrningen för fullt, eldaren sätter till båda injektorerna, pannan behöver vatten efter hårdkörningen. Huvudsignalen visar stopp och 57:an bromsas in och stannar framför signalen, en lång och tre korta i ångvisslan.

2576 är på ingående i södra delen. De svaga gasljusen på det lilla L-loket närmar sig och tåget går in på sidospåret. De nyliken intjänade minuterna förloras återigen. Semaforen går om till kör, ny start, tågklareraren i Bergby visar avgång och snart är vi uppe i "marschhastigheten" igen.

Hamrångefjärden, klart in, på stationen förs en grön lykta i cirkel - avgång - kort signal på ångvisslan och stationen passerar med full hastighet.

Den långa stationssträckan ned mot Trödje avverkas och någon minut tas igen, glädjen över detta blir dock kortvarig då återigen en grönt blinkande försignal dyker upp, Hilleby, här har vi inget möte enligt tidtabellen,



"En lätt nedbromsning av tåget före passerandet av Ljusnebron och sedan full regulator igen." OKB bro över Ljusnan. Foto Gustaf Reimers cirka 1929. Järnvägmuseet, samlingsportalen.se

men 57:an stoppas likväl av tågklareraren, vilken överlämnar nya order, en grön S10:a, Varsamhetsorder. Manuell bomfällning har måst tillgripas på ett par ställen fram till Gävle, varför extra försiktighet och sänkt hastighet beordras.

Efter det att ordern kvitterats, drar B-loket åter ljudligt igång tåget för de sista kilometrerna fram till Gävle C.

När så 57:an rullar in på Gävle C dras man med en försening på 20 minuter trots stora ansträngningar av lokpersonalen.

Ångloken kopplas ifrån och går till lokstallarna för slaggning, kol- och vattentagning, varefter lokpersonalen kan avsluta ännu en tjänstgöringsdag och efter välförtjänt vila, nästa dag, ånyo ta upp kampen mot snö, kyla och minuter. 🚂

Snälltåg 57

13 februari 1953. Lok B 1282 + 1311. 22 axlar, tågvtikt 263 ton Lokförare O Forsberg, lokeldare Å Hedström, Gävle.

Slutligen en liten sammanfattning av resan i siffror. Avstånd = mellan stationerna. Tdt tid min = Körtid enligt tidtabell. Körtid min = Verklig körtid. Hastighet km/tim = Genomsnittshastighet på denna sträcka. +/- = Försening i minuter.

Kolåtgång från Sundsvall 5200 kg, eller 22,3 kg/km

Station	Avstånd km	Tdt tid min	Körtid min	Hastighet km/tim	+/- min	Anm
Hudiksvall	-			-14		Vatten, växling
Iggesund	12,6	12	10	75		
Njutånger	3,9	3	3	78	-17	Möte 414
Enånger	9,8	8	6,5	90	-16	Stopp inf 8262
Lindfallet	8	7	5,5	87	-15	
Trönödal	12,8	10	8	96	-12	
Söderhamn C	14,6	11,5	9,5	92	-10	Sen avg 20 min
Sandarne	7,9	9	7,5	63	-19	
Ljusne	6,9	7	5,5	75	-17	
Vallvik	3,7	4	3	73	-16	
Sunnäsbruk	10	8	6	100	-14	
Axmarby	11,9	9	7	102	-12	
Bergby	10,2	8	6,5	94	-10	Stopp inf 2576
Hamrångefj	3,5	3	3	70	-14	
Trödje	12,5	10	8	95	-12	
Oppalaby	5,4	4	3,5	92	-11	
Hillebyn	4,3	4	3,5	73	-11	Stopp, order
Gävle C	7,2	6	6	72	-20	Stopp, infart spårbrist



En förarrapport "Händelserapport"

Rapporten avser in händelse då tåg 3775 den 26 februari 1952 hörde på en ren. Den inträffade mellan Håmojokk och Lina Älv (på linjen mellan Kiruna och Gällivare). Loket som drog tåget var Du 432. Loket finns numera på Järnvägs museet i fullt driftduktigt skick.

Förarrapporten kom till Sidospårs redaktion på en något krokig omväg. Tobias Bengtsson råkade, i mitten av december, på rapporten vid kaffebordet. Han skickade den vidare till Henrik Reuter Dahl som vidarebefordrade till Martin Öhlin som i sin tur drog iväg den till Robert Sjöo varvid Robert tänkte på Sidospår och skickade den till redaktionen där den dök upp med Ämnet: "Dk 432 och en stackars ren".

Redaktören tog tacksamt emot den och tänkte - Yes! Nu kan jag fylla nästan en hel sida till i nästa nummer. Läs rapporten och njut av den knastrande ironin som texten förmedlar.

Bilderna har förutom, bilden med Du 432, inget att göra med den här händelsen men den kanske förmedlar lite av lokpersonalens arbetsmiljö. Man kan aldrig veta vad som döljer sig bakom nästa kurva!

Rolf Sten

Samtliga bilder kommer från Samlingsportalen.se

Mellan Abisko och Vassijaure 19 februari 1963.



Förarrapport
"Händelserapport"

Tåg nr 3775 den 26. 2. 52. Fordon litt Dk nr 432.

En ren påkördes och dödades å linjen Håk - Lin.

Luleå den 26/2 1952

B. Lundström

Lokn. Luleå.

P.G. av inforrat yttrande ang. avståndet; sikten o s v så anföras följande:

det var natt,
det var högerkurva,
det var för kort avstånd för att kunna stanna.

Händelsen tillgick sålunda: Tåg 3775 och renen färdades i samma riktning på samma spår, båda ovetande om varandra, från Håk mot Lin. Så snart renen iaktogs företogs fullbromsning i syfte att få tågets hastighet att bli lika med renens, eller mindre. Under inväntan härför förminskades ändock avståndet till renen oupphörligt. Då biträdet H.H. Larsson bedömde saken så att en omkörning var oundviklig grep denne signallinjan och gav signalen "flyglarm" med tanke att renen då skulle gömma sig i den närbelägna skogen. Denna signal missuppfattades av den unga renen, vilken i stället för att taga ett enda räddande steg åt höger tog två ödesdigra steg åt vänster med påföljd att renen kom mitt framför loket i det ögonblick då omkörningen icke med några medel stod att förhindra.

Den beräknade omkörningen blev i stället en överkörning.

Luleå den 27.2.1952
B. Lundström



Riksgränsen april 1954. Du 432 gör uppehåll för resandebutby.

Mellan Gällivare och Kiruna december 1964. Renar på spåret.



I maj 1897 fick Vincent Ahlberg i uppdrag att göra en utredning. I september var frågan uppe igen till behandling och sekreteraren läste upp ett förslag. Ordföranden hade kollat med Järnvägsstyrelsen och dess medlemmar som hade gett sitt stöd till tanken.

Vad var det då denna förening hade utrett och vilken tanke var det som Kungliga Järnvägsstyrelsen gav sitt stöd till?

11 december lästes ett upprop upp på mötet. Ur protokollet: "Ordförande meddelar, att styrelsen för tjänstemannaföreningen ansåg det vara högst angeläget att några förberedande åtgärder vidtogs för att om möjligt få till ett järnvägmuseum. Med anledning härav beslöts, att ett upprop skulle utfärdas i Jernbanebladet till de enskilda järnvägarnas direktioner och till för saken intresserade personer, att var och en i sin mån verka för denna plans realiserande"

Carl Fogelqvist var således en av initiativtagarna till ett järnvägmuseum.

Han stannade kvar i styrelsen och var dess vice ordförande under åren 1901 - 1906. Han dog 4 april 1908 och förblev ogift. I sin tjänsteutövning blev han trogen kontrollkontoret under hela tiden. Sista tiden var han bokhållare, en befattning han "var van vid".

Så spännande kan nytillskott i samlingarna vara. En till synes "okänd" person kan högst påtagligt få liv och bli betydelsefull.

Allt har inte denna dignitet

Några andra bilder som kommit in i samlingarna är till exempel.

Och nu undrar man ju, hur kommer detta in i historien och järnvägen? Ett gammalt jaktslott! Bilden ovan till höger.

Det låg i Liljeholmen och som namnet antyder så var det av gammalt datum. Jaktslottets historia kommer jag inte att berätta utan vad det har för koppling till järnvägshistorien.

I Liljeholmen hade SJ under lång tid sin verkstadsrörelse i Stockholmsområdet. Den etablerades redan i järnvägens tillblivelse i början på 1860-talet. Verkstaden växte kraftig under resten av 1800-talet och tog alltmer mark i området i anspråk. "Strax utanför knuten" gick Västra stambanan fram till dess att Årstabron byggdes.

När området etablerades fanns det "på höjden" intill, det vill säga väster om järnvägen och stationen i Liljeholmen ett världshus, Drottning Christinas jaktslott.



Huset hade köpts in av SJ, vet inte när, har inte kollat, och kom att användas av järnvägen för olika ändamål för att slutligen rivas 1912.

Vykortet till höger

Detta är ett, kan tyckas, onödigt kort som inte har sin plats i samlingen. Men jag tycker det har det och det är av anledningen hur det är utformat. Det visar Slottsskogen i Göteborg som inte alls har med järnväg att göra. Bilden på Slottsskogen som en "adressetikett" på en trälår som är stämplat ilgods och med en destinationslapp - Göteborg 444. Det är den kopplingen som är intressant att kunna visa upp ett exempel på.



Till sist ett inköp av helt annat slag.

Bilden till höger visar Ostkust-banans lok nummer 1. Söker man på loket i Samlingsportalen får man två träffar på motivet: KDAJ03039 och KBIA11432.

Så den här bilden behöver vi inte! Det är sant i och för sig. Det är bara det att befintliga exemplaren är av sämre kvalitet än det nya. I museets samling av pappersbilder på ånglok från OKB, finns motivet också, men av samma dåliga kvalitet. Här är det fråga om en kvalitetshöjning av befintligt motiv.

Det finns också en annan aspekt.

På baksidan av detta vykort finns det något som väckte mitt intresse. Det är det som är skrivet med blyerts. Den stilen och sättet att skriva på känner jag igen och jag vill veta mer genom att kolla våra original vem det är som haft detta kort, gjort kopior för



att sälja eller att det har varit som byte. Jag vet nämligen att vi har kort precis lika detta korts baksida. Det här är på gränsen till lite "djupdykeri" och "nörderi", jag vet ..men sån är jag :-)

Inga bilder av museets pappersbilder på rullande material är skannade. Här finns motiv i vår samling som inte finns digitala. Här ovan har jag redogjort för lite olika sätt att tänka när beslut fattas om införlivande av foton och vykort till Järnvägmuseets samlingar.



Tomtebodabesök 1968

Text och foto: Lars Olov Karlsson



Lars Olov Karlsson, LOK.

Inte 1968 utan 2 februari 1976 i samband med reportage om provkörning av Italienska motorvagnar på Inlandsbanan.

Foto: samlingsportalen.se

Våren 1968 firade Svenska Järnvägsklubben tioårsjubileum med ett omfattande besöks- och utflyktsprogram.

Det började den 23 maj med turer på Saltsjöbanan och Lidingöbanan, båda med udda dragkraft. Turerna lockade över hundra deltagare.

Den 24 maj var ägnad åt ett extratåg med N-loket 1436 från Stockholm Central till Tomteboda och Hagalund. Turen hade lockat 181 medlemmar. Inte dåligt.

I Tomteboda hade man en V3-maskin som drog ut de olika museiloken. Vädret var toppen och loken glänste i solen. God fotodisciplin rådde och man kunde ta verkliga praktbilder på museiloken. Vid ett tillfälle kom V3an lite för långt in i vagnhallen och brandlarmet gick. Solna-Sundbybergs brandkår var på plats efter några minuter. Det kändes tryggt att larmet fungerade. Brandmännen tog det hela med ro, och tog några extra minuter för att se på alla godbitarna.

Sen fortsatte tåget till Hagalund där mer moderna fordon kunde besiktigas.

Nästa dag gick sedan turen till Hamar i Norge med ånglok, A8 1808, från Karlstad. På norska sidan fick tåget draghjälp av ett norskt museilok, NSB 26c 411. Men det är en annan historia.



Smalspårsloken RIMBO och GOTLAND var utdragna för fotografering i Tomteboda.



Ca 198 BREDA kom senare att stå många år nästan ofotograferingsbar med kungavagnen i museet i Gävle. Men här kan hon förevisas i all sin glans.



PRINS AUGUST är alltid värd en bild

Solna-Sundbybergs brandkårs släckbil, en Ford, som då var något år gammal. Den vore idag en veteran värdig att bevara om den funnits kvar. På den tiden var det rödljus som gällde på utryckningsfordon.





Sven Olof Muhr

Från Snappahem till Lidhem som blev Snappahem

Bakgrund

Omkring år 1980 körde jag bil längs den gamla järnvägsbanken efter Växjö - Tingsryds Järnväg, VTJ, från Ingelstad och söderut (det fanns inga förbudsskyltar då). Jag noterade att det vid km-stolpe 27 låg något som såg ut som en järnvägsstation. Framför allt uthuset med sin snickarglädje på gaveln bar en omisskännlig järnvägsprägel. Man kunde också se att det funnits ett sidospår. Men det stämde inte med mina beräkningar. Det skulle inte finnas någon station där.

När jag kom fram till vägkorsningen vid Lidhem låg ju Snappahems lilla stationshus, där, som det skulle göra. Men vad var det som jag hade passerat ute på slätten 1,5 km norrut? Min nyfikenhet var väckt. Det skulle dock dröja omkring 20 år innan jag fått fram tillräckligt med upplysningar för att våga yttra något om saken, då ingen av de järnvägsexperter som jag rådfrågade under denna period kände till något om Snappahem.

När jag år 1998 bosatte mig i Tingsryd beslöt jag att ta reda på mer, och började prata med äldre Väckelsångsbor. Och då utkristalliserades ganska snabbt en samstämmig bild av att Snappahems station först legat på en plats och sedan flyttat till ett annat ställe. Man berättade också att poststationerna i Jät och Kalvsvik utväxlade sin avgående och ankommande post vid

Banvaktstugan Lidhem vid en tidpunkt före utbyggnaden. Bilden är tagen från nordväst, till vänster syns lite av järnvägen. . Gräsplätten i förgrunden togs senare i anspråk för utbyggnaden av väntsal och expedition. Foto genom Sven Olof Muhr.

Bilden ovan: Två bilder från Snappahem km 27. I bakgrunden ser man trädriddån längs Skye-ån, och till vänster bortom jordkällaren Snappahems kvarn.

Nedan: Frans Algot Dahl var föreståndare vid Snappahem åren 1901 – 1929. Bilden har bedömts vara tagen omkring 1910. Km-stolpen visar 18 km från Tingsryd. Stenstolpen som skulle bli km nr 27 (från Växjö) ligger utlagd vid kanten. Stationshus, jordkällare och uthus vid Snappahem km 27 fanns kvar på platsen år 2000. I februari 2018 återstår bara jordkällaren och stationshusets stengrund. Kilometerstolpe nr 27 står emellertid ännu rak i sin position. Foto, båda bilderna: Samlingsportalen.se





Tegnaby stationshus, 1963, är intressant i sammanhanget eftersom det var "syskon" till Snappahem (jämför med översta bilderna till vänster) och senare byggdes på med ett halvplan på samma sätt. Huset fick också en flygel åt norr; som påminner om Snappahem. Foto: Samlingsportalen.se

tågen i Snappahem (km 27). Det förekom till och med att bybor från Jät rodde tvärs över Lidhemssjön till Snappahem. Och någon drog sig till minnes att banvaktstugan vid Lidhem så småningom byggdes ut för att bli "station".

Snappahems station kompletteras med hållplatsen Lidhem

På den ursprungliga platsen vid km 27, byggdes stationshus i trä, jordkällare, uthus och godsmagasin samt ett rundspår. Stationshuset var av modell liknande Tegnaby, och båda dessa stationshus byggdes senare på med en högre takresning för att ge plats åt lägenhet på andra våningen.

Med tiden förbättrades vägnätet i området och Snappahems station hamnade allt mer på sidan om. Läget vid km 27 var inte längre praktiskt. År 1927 kompletterades Snappahem med en hållplats vid banvaktstugan Lidhem, vid km 28,4. De båda trafikplatserna fungerade parallellt under



På lokalbiljett kunde man åka mellan Lidhem och Snappahem för 20 öre.

-Möjligheten fanns, men troligtvis var resan från Lidhem till Väckelsång för samma pris mera attraktiv.

-Arkiv Gerd Johansson, Tingsryd.

ett antal år. Mot slutet av 1930-talet beslöt järnvägsbolaget att stänga verksamheten vid km 27 och satsa på Lidhem. Man förberedde genom att bygga till banvaktstugan med en flygel på norrsidan, för väntsal och expedition.

Hållplats Lidhem

Vid banvaktstugan Lidhem, km 28,4 öppnades 1927 en hållplats benämnd Lidhem.

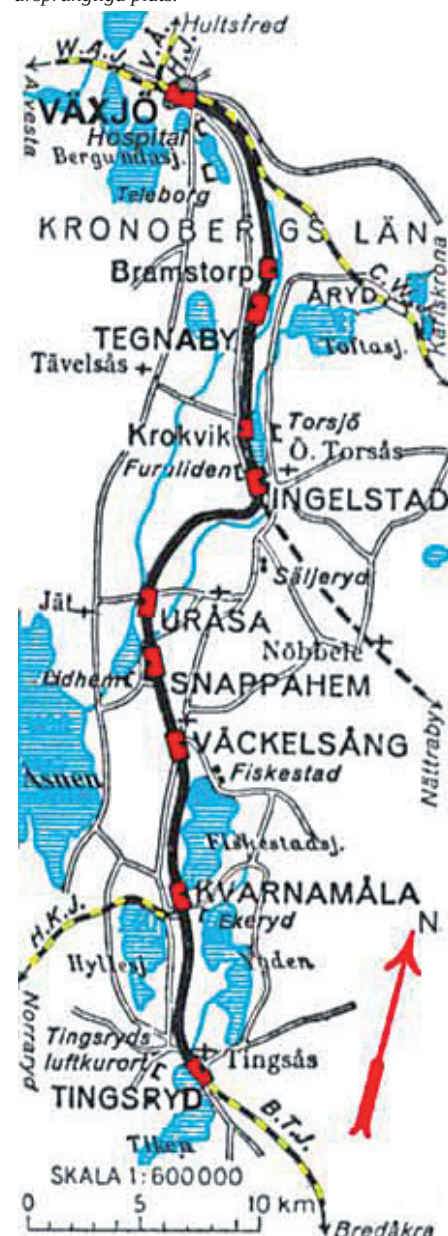
"Nya" Snappahem

Posthistoriker Erik Lindgren i Växjö beskriver kortfattat denna del av händelseförloppet i boken Kongaposten (1987), under avsnittet Snappahem:

"Den förenade post- och järnvägsstationen flyttades den 1 februari 1939 1,5 kilometer söderut till den plats vid järnvägen, där hållplatsen Lidhem var belägen. I detta sammanhang begärde trafikchefen vid Växjö - Tingsryds järnvägsaktiebolag att få namnet ändrat från Snappahem till Lidhem, men Kungl. Väg och vattenbygg-

Fortsättning på nästa sida

Växjö - Tingsryds Järnväg, VTJ. På kartan från 1925 ligger Snappahem fortfarande kvar på sin ursprungliga plats.



Snappahem vid kilometer 28,4 (tidigare Lidhem). Jämför med bilden vänster sida längst ned. Bilden är tagen av Claes Dahlander 1963, och hämtad från hans samling hos järnvägmuseet i Gävle. Norr om vägövergången kan man notera mjölkbordet, samt skymt bakom detta den stensatta lastkajen, och resterna av det upprivna sidospåret med växelgraven nästan i vägkanten.



Från Snappahem till Lidhem som blev Snappahem.
Fortsättning från föregående sida.

nadsstyrelsen fann inte skäl att medge en sådan ändring."

Hållplatsen Lidhem upphörde alltså till namnet i och med flytten, och dess plats vid km 28,4 intogs av det inarbetade post- och järnvägsbegreppet Snappahem. Spårsystemet vid den nya trafikplatsen inskränkte sig till ett kort sidospår till en stensatt lastkaj norr om vägkorsningen, där det också fanns ett mjölkbord. Växeln och sidospåret togs bort före 1965. Personplattformen låg framför byggnaden, dvs söder om vägövergången.

Nedläggning

Snappahem km 28,4 nedgraderades 1959 från håll- och lastplats till hållplats. Poststationen Snappahem drogs också in detta år. Den 29 maj 1965 gick det sista tåget och därmed försvann Snappahem även som hållplats.



Recenserat!

Thomas Gustavsson har läst

Olyckshändelser och missöden vid Sveriges Järnvägar, del III, 1918 – 1939. Författare Kenneth Landgren ISBN 978-91-980701-3-2



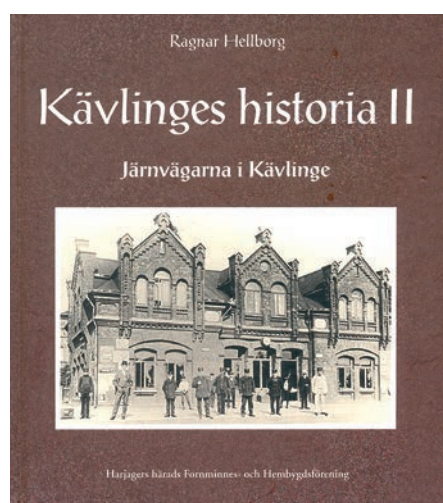
Boken tar upp en del av de olyckor och missöden som skedde under denna tid. Getå olyckan 1918 tas bara upp till en viss del, det finns så många andra böcker om denna olycka.

Den ökande trafiken efter första världskriget slet hårt på den rullande materielen, men framför allt på spåren. Mörkertalet på olyckor är säkert stort men boken är en bra början om man vill fördjupa sig mer i något specifikt. Bilderna är det bra kvalitet på, som kuriosa såg jag att man gärna ställde upp sig finklädd på de tidigare bilderna trots att det bara var skrot bakom nyfikna åskådare. Att ha sina händer i byxfickorna är också tydligt på vissa bilder.

Boken är intressant och undrar hur del IV kommer att bli?

Christer Karlsson har läst

Järnvägarna i Kävlinge av Ragnar Hellborg (ISBN 978-91-983190-1-9)



Denna bok utgör del två av en ambitiös skriftserie om Kävlinges historia utgiven av Harjagers härads Fornminnes- och hembygdsförening. Författaren är den i järnvägmuseala sammanhang välkände Ragnar Hellborg som bl.a. tidigare varit ordförande i Museibanornas riksorganisation (MRO) och som tidigare även publicerat Järnvägen i Eslöv 150 år.

Enligt författarens inledning vänder sig boken till de med intresse för Kävlinges historia och speciellt dess järnvägshistoria, inte bara till järnvägsintresserade utan även till en bredare publik av hembygds- och historiskt intresserade.

Skriften börjar med en mer allmän del, där bakgrunden till järnvägarnas begynnelse i allmänhet och för västra Skåne i synnerhet detaljerat behandlas. Sedan kommer lite mer Kävlingeorienterade kapitel om stationsområdets framväxt med spårsystem och byggnader. Här finns många intressanta fakta även för den inbitne järnvägsintresserade. De olika järnvägarnas anslutning till Kävlinge behandlas i olika kapitel och på slutet ett par kapitel om modernare tider. För egen del fann jag kapitlet "Sockerbeter på järnväg" och kapitlet om posttransporter som extra intressanta.

Sakinnehållet är detaljerat och väl underbyggt. Spontant tycker jag att fokus kunde varit lite mer på just Kävlinge. Den allmänna järnvägshistorien och tekniken skulle jag önskat mer beskrivningar och bilder om hur verksamheten bedrevs på Kävlinge station.

Eftersom jag inte läst del I i denna skriftserie vet jag inte om det finns någon röd tråd för layout och disposition. Även om de olika järnvägarna tidsmässigt kom till Kävlinge med flera års mellanrum kunde detta beskrivits mer samlat. Enligt mitt

förmenande är boken inte en bok som man sträckläser i favoritfåöljen utan den är mer ägnad åt att läsa ett kapitel i taget i skrivbordslampans sken. Om man ska ha källhänvisningar i löpande text är en fråga som det finns många synpunkter på. Själv tycker jag det blir mer lästlöst om man samlar hänvisningarna efter varje kapitel eller längst ner på sidorna. Någon återkommande uppgift kunde stått i inledningen istället.

En annan invändning är att korrekturläsningen kunde vara bättre, lite väl många stavfel, särskrivningar och lösa bokstäver. Sist en av mina käpphästar och den gäller bilderna! Liggande bilder i en spalt är ingen hit. Ett flygfoto på 68x45 mm kommer definitivt inte till sin rätt och det gäller även de flesta andra bilder. Dessutom kunde bildurvalet särskilt för de senaste åren varit bättre. Jag har sett intressantare på annat håll.

Nåja, det är alltid lätt att hitta plumpar i protokollet, men innehållsmässigt finns det mycket att hämta för den vetgirige. Med sin stora bredd på ämnet är boken en bra källa att ösa ur, antingen man är lokalhistoriskt intresserad eller vill veta mer om järnvägarna i Västskåne och Kävlinge. Sammantaget överväger förtjänsterna, varför jag kan rekommendera boken till alla intresserade.

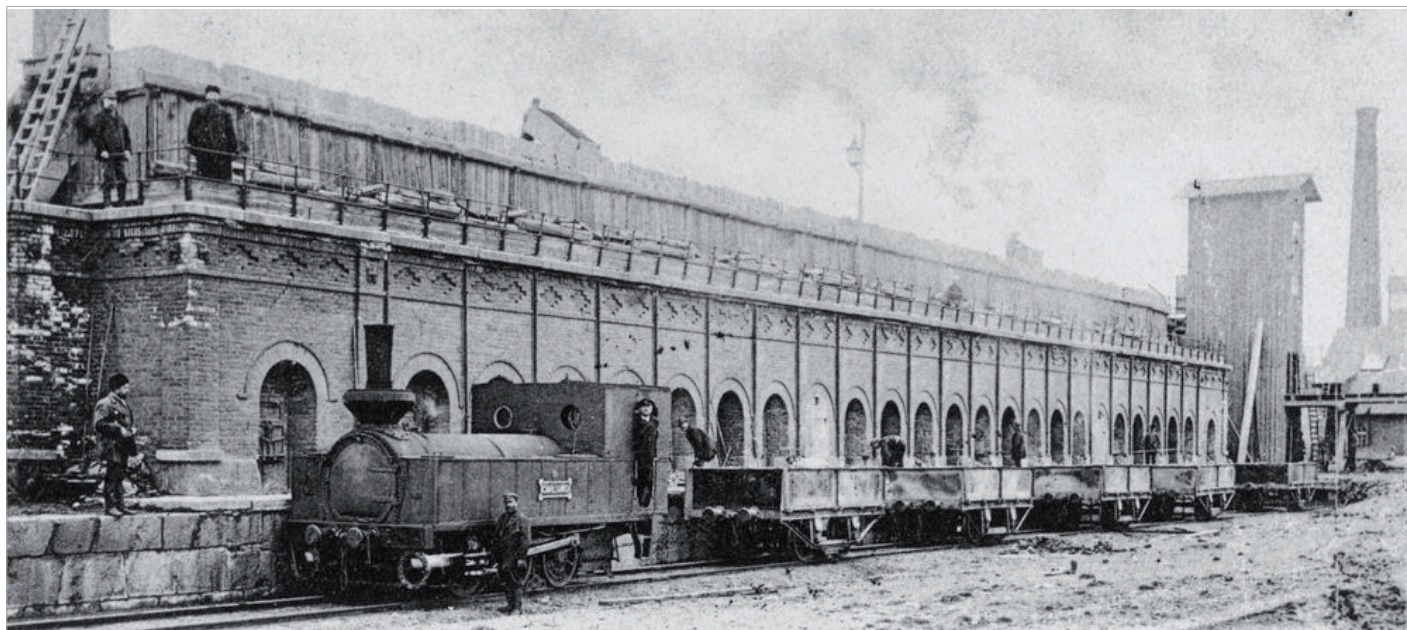
Thomas Gustavsson har läst.

Längs Spåret 2016 av Ulf Diehl och Lennart Nilsson. Utgiven av Svenska Järnvägsklubbens skriftserie nr 94, ISBN 978-91-85195-18-3.



Boken är den andra årgången av Längs spåret och innehåller dels uppdateringar av vad som har hänt med det rullande materialet i Sverige under 2016 och artiklar av vissa händelser under året.

Många fina bilder och lite statistik på myrvagnar, timmervagnar, Y1:or. Trevlig läsning bland annat om Kyrktåg ur ett östgötaperspektiv. En fin bok att ha i sin samling.



Åmmebergs Järnväg, ÅJ. Lok nummer 1 "Carlsund tillverkat 1862 av Motala Verkstad. Foto vid rostugnarna i Zinkgruvan, observera placeringen lok och vagnars buffertar. Samlingsportalen.se

Buffertarna på loket CARLSUND

Text: Erik Sundström



Många besökare på Sveriges Järnvägs-museum undrar varför buffertarna på loket CARLSUND, det första som byggdes i Motala, sitter så nära varandra jämfört med alla SJ-lok. Orsaken är att Åmmebergs järnväg ägdes av det belgiska gruvbolaget Vielle Montagne och fick buffertarna placerade efter belgisk standard. Vi citerar ett avsnitt ur M M v Weber: Jernvägsskola (1853):

”Är puffarnes höjd över skenorna och avstånd sinsemellan alltid lika stora? Thyvärr icke, hvaraf följer att då vagnar från särskilda banor skola förenas i samma tåg stötdynorna ej motsvara hvarandra. Ensamt i Tyskland finnas tre puffersystemer; det så kallade Nord-Tyska, enligt hvilket puffarna sitta 3,1 fot öfver skenorna och 5,5 från hvarandra; det Österrikiska, der de sitta på enahanda höjd men blott 2,2 fot från hvarandra; samt det Bayerska och Rhenska, der mel-

lanståndet är lika med det förstnämnda men höjden öfver skenorna endast 2,1 fot. Då det gemenligen inträffar att en otalig mängd af vagnar från alla länder gå blandade om hvarandra, så uppstå härigenom ofta nog stora svårigheter, och man nödsakas att påskrufva nödfallspuffar eller inställa i tåget vagnar försedda med efter två systemer konstruerade puffar.” De olika systemen hade egentligen arbetarskyddsbakgrund. Det nordtyska liksom det engelska var bäst anpassat till vagnsunderredets konstruktion men var svårt eller riskabelt för den som skulle koppla kedjan då man måste krypa under buffertarna. Med det österrikiska systemet kunde man luta sig över buffertarna, och med det bayerska kunde man kliva över buffertarna. Belgien och Åmmebergsbanan hade i princip det österrikiska systemet.



Carlsund uppställt i Järnvägmuseets utställningshall i tomtebodan 1936. Foto: Samlingsportalen.se

Järnvägarnas Museiförening i Linköping

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

medverkar därvid i vård och presentation av materiel som deponerats av Järnvägmuseet 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.

– EN DEL AV STATENS MARITIMA MUSEER

JÄRNVÄGS MUSEET

Just nu genomför vi den största renoveringen
sedan Järnvägmuseet kom till Gävle 1970.

Res med våra historiska tåg i hela landet och besök
Tåghallen som öppnar exklusivt vid några tillfällen!

F 1200 foto Jakob Ehrensvald
Med reservation för ändringar.

BOKNING & FRÅGOR OM VÅRA RESOR 070-724 64 79

Telefontid:
Måndag – fredag
10.00 – 15.00

Ny e-postadress:
resor@jarnvagsmuseet.se

RING VÅR VÄRD!

UPPLEV TÅGHALLEN – ÅNGTÅG & FÖREDRAG

Första helgen i varje månad,
maj – september 2018,
öppnar vi Tåghallen i
Gävlestadsdelen Nynäs.
Åk ångtåg från Gävle central.
Föredrag vid varje tillfälle.

JARNVAGSMUSEET.SE

RESETIPS 2018

Karlskrona – Kristianstad 19 maj
Mariefred & Kakslottet 17 juni
Classic Car Week 2 aug
Avesta Art & Oljeön 25 aug
Årgångståget special 8 sept
Kulturnatt Norrköping 29 sept
Getå 1918 30 sept
Gävle – Stockholm, ellok & F 1200:
F 1200 hem till Gävle 13 okt

HISTORISKA TÅG

1 CLASS

