

SIDOSPÅR 2/18

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Järnvägmuseet





Robert Sjö

Museichefen har ordet

Foto: Mikael Dunker

Mellan hall och förtvivlan

I ett års tid har jag varje gång det dragit ihop sig till några inledande ord i Sidospår hoppats på att få berätta om våra ombyggnadsplaner och den nya utställningen. Ännu en gång har jag fått skjuta på det till min och säkert många andras stora besvikelse. Det är märkligt vad snabbt avståndet kan växa till den forna huvudmannen och hur svårt det kan vara att komma överens mellan myndigheter. Självklart är det en utmaning att gå från självkostnadshyra till marknadshyror för de olika lokalerna, vilket kräver att gränsdragningen mellan ansvarsområdena är utredda in på detaljnivå. Den ökade hyran ska dock inte vara något problem då de ökade kostnaderna på det ena stället ska kompenseras av de ökade intäkterna på det andra genom en omfördelning av anslagen på departementsnivå. Nåväl, det sista som överger en är hoppet.

I avvaktan på en projektstart har vi fått koncentrera resurserna på löpande arbete med samlingarna, tågtrafik och den publika verksamhet som trots allt kommer att erbjudas två dagar varje månad, maj-september, det öppna fordonsmagasinet – Tåghallen.

Första helgen med Tåghallen i maj sammanföll med de första somrardagarna med sol och värme, vilket var en oövervinnerlig motståndare trots ångtågspendel från Gävle Central och guidning genom samlingarna av museichefen. Sanningen att säga skulle jag nog själv ha valt trädgården, gräsmattan eller utecaféet om valet varit fritt. Inte kunde väderluttrade medborgare heller veta att sommarvädret skulle bestå genom hela månaden.

Till första helgen i juni kommer en något försenad följeslagare till Tåghallen i form av boken Järnvägmuseets hjältar, med små berättelser om vår unika fordonssamling. Smakprov från boken finns i form av skyltar vid respektive fordon i Tåghallen, vilket framför allt var en enkel och smart lösning för att få till texter på kortast möjliga tid. Boken är även tänkt att vara en argumentsamling för varför vi bör spara och vårda ett brett urval av lok och vagnar och i bästa fall väcka intresse hos den försiktigt nyfikne



Tåghallen. Många intressanta fordon, bland annat kopian av Novelty. Foto: Mikael Dunker.

museibesökaren. Priset kommer därför att vara lågt.

Vad är det då som är märkvärdigt med Tåghallen och som gör den väl värd ett besök? Jo, för första gången har vi haft tid och möjlighet att sätta samman tidstypiska tåg i en kronologi som gör en vandring bland dem till en begriplig resa genom järnvägens historia och utveckling. Det sista steget kan vi ta först när den nya utställningen är färdig. Än så länge saknas av praktiska skäl det allra äldsta och tiden efter mitten av 1900-talet. Men redan nu kan vi visa snälltågens utveckling 1880-1950, alla våra kungliga vagnar, ånglok- och ellok för Malmбанan för att inte tala om ånglok i form av engelska och tyska originalkonstruktioner, liksom svenska kopior och egna utvecklingssteg. För den specialintresserade kommer Tåghallen nu och framdeles att vara platsen att besöka medan det nya museet främst är till för den som behöver en spännande introduktion till järnvägen och dess betydelse. Därför är också många museivänner delaktiga i förmedlingen och fördjupningen som kan göras i Tåghallen genom att finnas tillhands när den är öppen. Några kommer också att hålla föredrag om olika specialområden. Vad som händer de olika dagarna ser du enklast på museets hemsida.

Som museivän är du lika välkommen vare sig du är guide eller gäst. Du har några månader på dig men bestäm dig innan första helgen i september eller så kan du följa med det extra Årgångståget från Stockholm som gör uppehåll här den 8:e samma månad.

Välkommen till Tåghallen!



Tåghallen. Intressant samling av dressiner.
Foto: Mikael Dunker.





2018 års stämma hölls på Gimo Herrgård den 21 april

Text: Rolf Sten

Foto: Lennart Lundgren

Med anledning av detta passade vi på att ordna en årsmötesresa med klassiskt rälsbusståg på forna Uppsala -Gävle Järnvägs sidobana Örbyhus - Dannemora och på den breddade Dannemora - Hargs järnväg och förlängningen till Hallstavik. Lördagen bjöd på soligt väder och på slaget 0941 lämnade Y7 1113 och Y6 1109, som tåg 89065, Gävle C.

Bakom spakarna satt Robert Montgomery som, tillsammans med lotsen Stefan Johansson och reparatör Mattias Smedberg, tog oss alla till Hallstavik. Där vände vi och rullade tillbaka till Gimo där det blev uppehåll för JvmV årsmöte.

Årsmöteslokalen "Stallet", som ligger i anslutning till herrgården, var platsen för mötet. Mycket trevlig konferensanläggning och namnet "Stallet" passade väl järnvägsintresserade ganska bra, även om det en

Fortsättning på sidan 15

Överst: Snart framme i Harg. Långa raksträckor och hög spårstandard.

Mitten: Uppehåll i Hallstavik. Snart rullar vi tillbaka till Gimo.

Nedan: Konferenslokalen "Stallet", det är bara vändskivan som fattas!



JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

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



Du kan hjälpa Järnvägsmuseet 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", medlems-tidningen "SIDOSPÅR", rabatt i Järnvägsmuseets 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 2 - 2018, årgång 15
Nyhetsblad/medlemstidning för Järnvägsmusei Vänner, utkommer med 4 nummer per år.

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

E-post till redaktionen: sidospar@jvmv.se

© JvmV 2018 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. sidospar@jvmv.se

I redaktionen även:

Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 3 2018 utkommer under oktober
Presstopp 10 september



Omslagsbilden: Tåghallen. Många intressanta fordon. Ta chansen och gör ett besök, det är värt besväret. Foto: Mikael Dunker.



Rolf Sten

Bruksbanan Hå - Vallvik

Fabrik byggs i Vallvik

Bolaget Sulfit AB Ljusnan bildades 1907. Bakom bolagsbildningen stod Marma Sågverks AB, Ljusne – Woxna AB, Långrörs AB, Ab Ad. F. Hillman samt några privatpersoner.

Anledningen till den nya bolagsbildningen var att man hade beslutat att bygga en sulfitfabrik vid Vallvik, strax söder om Ljusnans utlopp i Bottenhavet. Sulfitfabriken uppfördes under åren 1907 – 1908

Hur få råvaran till Vallvik?

Vedråvaran till fabriken fanns i skogarna längs Ljusnan och dess biflöden. Veden flottades i Ljusnan nästan hela vägen

till kusten. Över sjöarna Bergviken och Marmen även kallad för Marman bogserades veden. De sista kilometrarna av älven bestod av ett antal forsar vilka gjorde flottning mycket dyrbar. Av bland annat det skälet valde man att bogsera veden till Hå vid sydöstra änden av Marmen.

En järnväg

För att få veden den sista biten till fabriken i Vallvik anlades en 11 kilometer lång järnväg med spårvidden 891 mm. Banan byggdes samtidigt som fabriken och arbetet med banans underbyggnad startade 1907.

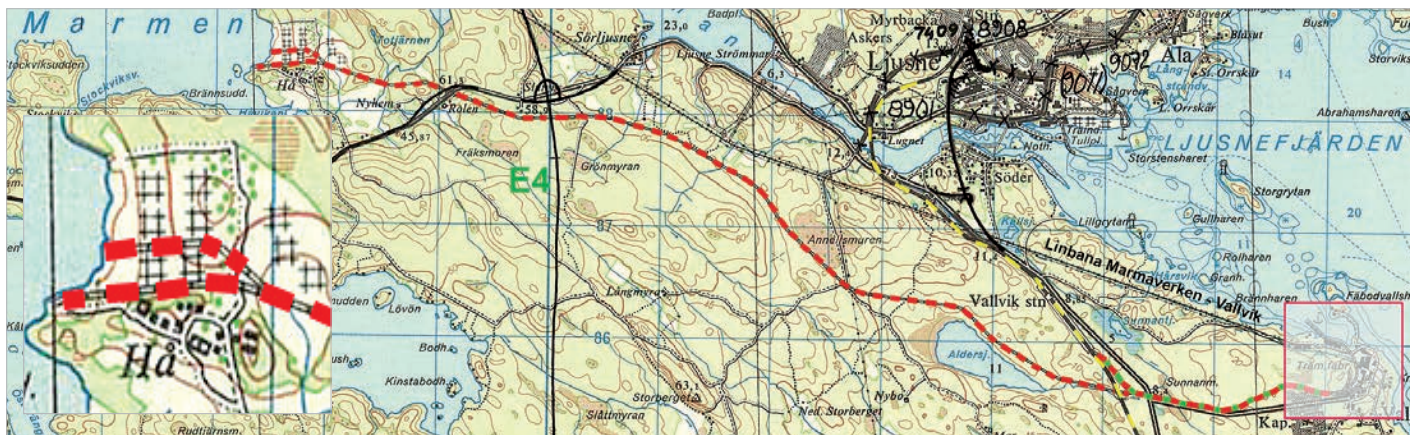
Inför järnvägens rälsläggande och grusning hyrdes 1908 ett ånglok från Dala – Ockelbo – Norrsundets Järnväg, DONJ. Loket som var ett tanklok med axelföljden C1, det vill säga tre drivande axlar följda av en löpaxel. Det köptes för 10000 kronor från DONJ 1909 och numrerades som nummer 2. Från DONJ hyrdes även ett antal grusvagnar och någon lastvagn. Enligt vissa källor sägs att lok och vagnar transporterades med pråm från Norrsundet till Vallvik.

Senhösten 1908 var järnvägen trafik-eringsbar, detta någon månad innan fabriken startade driften i december.

Översta bilden visar fabriken i Vallvik fotograferad cirka 1927-1928. Till vänster syns den blivande ändstationen för linbanan från Marmaverken. På andra sidan bukten skymtar hamnen i Ljusne. Foto: Järnvägmuseet KCAC14261.

Den nedre bilden visar det inhyrda anläggningståget med DONJ lok 8 "Vargen" och ett antal grusvagnar. Personal från DONJ var med och instruerade Vallvikspersonalen. Foto: 23 september 1908 vid den nybyggda fabriken. Samling Rolf Sten.





Kartorna bearbetade av Rolf Sten.

Till vänster: Hösten 1908. Järnvägen är färdiggrusad och är i stort sett trafikabel. I Söderhamnskuriren den 11 november 1908 kunde man läsa följande. ”Järnvägen Vallvik – Hå och arbetsutsikten vid fabriken i Vallvik” ”Järnvägen Vallvik – Hå är nu i det närmaste färdig. Grusningsarbetena fullbordades i sistlidna veckan, varför nu endast återstår justering som dock måste uppskjutas till nästa år, emedan marken redan är tjälrad. Omkring 100 arbetare ha varit sysselsatta vid banbygget och arbetsförtjänsten har varit rätt god – 50 a´ 60 öre. Foto: Stig Wallströms Arkiv DiBiS, Digital Bild i Söderhamn.



Slutjustering av järnvägen gjordes under våren 1909.

För transporter av veden köptes 30 stycken nya tvåaxliga timmervagnar. Som dragkraft till tågen användes lok nummer 2 och 1.

Lok nummer 1 var nytillverkat och levererat 1909. Det var tillverkat av Ljungrens i Kristianstad och var ett tanklok med axelföljd C. Loket numrerades som nummer 1.

För lokens drift- och underhåll byggdes ett lokstall inom fabriksområdet i Vallvik. På sträckan mellan Hå och Vallvik fanns inga sidospår.

Transporterna av vedråvara

I Hå där veden lyftes upp ur vattnet anlades en stor vedgård och en brokran. Vedgården var stor nog för att kunna lagra fabriken behov av ved under den tid på året då flottningen låg nere.

Järnvägens bangård bestod av ett antal spår som gick mellan vedstaplarna. Spårlängden i Hå uppgick till cirka 2,5 kilometer.

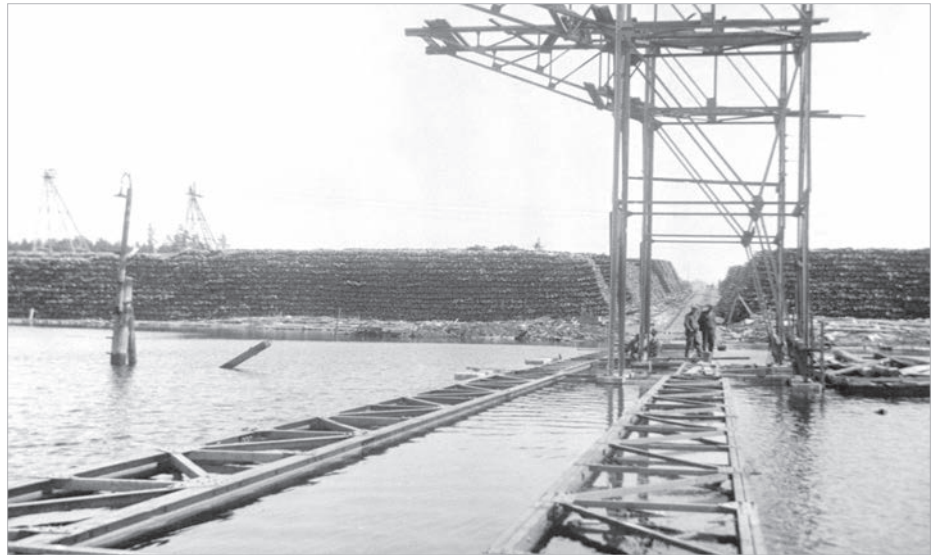
Den sedan några år bortgångne Baningenjören vid SJ, Börje Thoursie, har beskrivit hur lastningen gick till i Hå.

”Det mest intressanta med bruksbanan Hå - Vallvik var lastningssystemet uppe vid Hå. Där fanns två lastningssystem som tillsammans betjänade en vedgård och Håbanans två grenar in i denna. För vardera av Håbanans två grenspår fanns

Bilden nedan är tagen vid årsskiftet 1908/1909 och visar det första tågsättet med massaved till fabriken. Det är även premiär för det nylevererade lok nummer 1. Från vänster: 1. banvakten Robert Wiklander 2. banvakten Lilja 3. okänd man, förmodligen chef för linjen 4. lokeldaren Per Olsson 5. lokputsaren Albin Johansson Inne i loket finns: lokförare Arnberg samt bakom honom lokföraren Nordström – det var han som ansvarade för hela tåget – samt bromsaren Karl Andersson. Källa: Söderhamnskuriren. Foto: Järnvägmuseet KCAC15584.



Översta bilden. Ca 1935 Vedgården i Hå. Byggnation av sjökran vid tvåa-kajen. När sjökranarna byggts skrotades rullbanorna, istället blev det vagnar som gick på räls. Knipporna togs upp ur vattnet med sjökranen och lastades på vagnarna. Vagnarna på tvåa-linjen vände och lastades där männen står. De drogs sedan av vajrar, en betydligt enklare och snabbare hantering än med rullbanorna. Knipporna lastades sedan av med någon av kranarna i vedgården, beroende på var massaveden skulle lagras. På bilden är vattenståndet i Marmen mycket högt, ca. 2 meter högre än normalt.. Foto: Stig Wallströms Arkiv DiBiS, Digital Bild i Söderhamn.



Vedgården i Hå, Ljusne Tvåa-kajen. Arne Norman med en fullastad vagn med massaved. Timmervältorna syns i bakgrunden. Timret räknades och prickades av med krita. Vagnarna drogs på rälsen med hjälp av en vajer. Rälsbanan hade två spår, det ena, ned för pålastning vid Marmen, där det växldes om för att köra upp virket på det andra spåret. Foto: Arne Norman. DiBiS, Digital Bild i Söderhamn.



följande, av Nordströms konstruerade transportsystem:

Vid Marmens strand finns en brygga och ett lyftverk, som lyfter en bunt massaved upp till en vedtralla, som med en ändlös lina transporteras via ett lutande plan upp till en över hela vedgården nående brokran. Brokranen lägger virket antingen i upplag eller direkt på tåget till Vallvik.

Lok nr 4 i Hå med vagnar lastade med massaved. Foto vid Norränge, Hå, drivstation, som syns lite bakom tåget, är riven någon gång på 1980-talet. I bakgrunden, en av kranarna, "Tysken". Foto: DiBiS, Digital Bild i Söderhamn.



Hå. Närmast i bild det så kallade "Tysktornet": Foto: Anna Nygrens samling. DiBiS, Digital Bild i Söderhamn.





Vedgården i Hå, Ljusne, 10-8-1957. Massaveden, som kom från skiljet vid Sunnanå, togs upp från Marmen, vid denna tid av två sjökranar och lades i vagnar som gick på räls till kranarna. Från kranarna lastades massaveden i vältorna. Det gick vajrar mellan kranarna och motvikterna på andra sidan vältorna. Från vänster Nedre kran och Mellankran byggda 1922 och Tysken, byggd 1924, dessutom fanns en Pendelkran byggd 1927. Foto: Martin Sigvard Gustavsson. DiBiS, Digital Bild i Söderhamn.

Vedtrallan står vid lyftverket på det norra av två dubbelspår, vilka just här ligger horisontellt. I de båda spårens mitt löper på ledrullar en ändlös wire, driven av en stor elmotor i ett litet tegelhus längst upp ovanför det lutande planet.

Det lutande planet har en profil enligt följande. Från ändpunkten ute på bryggan lutar det ned till lastningsplatsen. Därifrån går det upp till lossningsplatsen, som ligger på ett kort horisontalplan och efter detta följer en liten berg- och dalbana – spåret går brant ned och strax upp igen mot ändpunkten. När vagnen rullat ned i dalen och upp igen, och av tyngdkraften vänder, har den precis gått igenom en fjäderväxel,

så att den slussas in på det nedgående parallellspåret. Samma sak händer när vagnen kommit ner till Marmen och slussas tillbaka till uppspåret.

Under vagnarna finns en gripanordning som i princip kan beskrivas som en stor klädnypa, som håller ett fast grepp om wiren. När en vagn är färdiglastad trampar lastarbasen på en pedal som rent mekaniskt lyfter upp en av ledrullarna så långt och så kraftigt att wiren trycks in i klädnypan och så följer vagnen så snällt med wiren uppför det lutande planet.

När vagnen nått horisontalplanet under brokranen lossas den från wiren genom att en hävarm förbunden med klädnypan

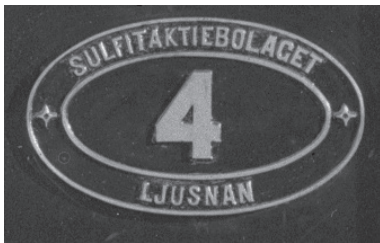
pressas mot en plåtkuliss invid spåret. När kranen tagit hand om lasten sker samma manöver som nere vid sjön - man trampar upp linan i klädnypan, och vagnen fortsätter upp till starten av berg- och dalbanan, där en annan plåtkuliss lossar wiren, vagnen rullar ned i dalen, genom den ovan nämnda fjäderväxeln och upp igen på nedspåret, där den återigen fästs vid wiren och i rätt tempo vandrar ned till sjön igen.

Där upprepas historien med berg- och dalbana och fjäderväxel, tills den tomma vagnen snällt står färdig för lastning vid lyftverket". Så långt Börje Thoursie

I Vallvik byggdes ett omfattande spårssystem

Hå i slutet av 1960-talet. Lok nummer 5 är berett att gå mot Vallvik med massaved. Foto: Lars Jonsson.





Överst. Leveransfoto av lok nummer 4. Tillverkat av Nydqvist och Holm i Trollhättan 1926.

Foto: Järnvägmuseet KAGC00373.

Mellan: Loknummer 6 växlar i Vallvik med massavedslastade normalspårsvagnar.

Foto i slutet av 1960-talet. Lars Jonsson.

Nederst. Lok 5 eller 6 framför lokstallet i Vallvik. Foto omkring 1960. Järnvägmuseet KAGC00373.

som anslöt till alla de delar av anläggningen som behövde spårförbindelse. Längden på detta spårssystem uppgick till cirka 4,5 kilometer.

Mer transporter

Fabriken genomgick kapacitetshöjande ombyggnader under åren 1914 – 1915 samt 1920.

Åren 1918 – 1919 byggdes och togs en ny sulfitsprittfabrik i drift.

Dessa förändringar medförde att transportbehovet av vedråvara ökade varför järnvägens kapacitet också utökades. I Hå utökades 1920 både vedgården och spårssystemet.

Inom fabriksområdet ändrades och utökades spårssystemet i takt med om- och tillbyggnaderna.

Ett nytt tanklok levererades från Ljunggrens 1914. Detta var identiskt med lok nummer 1. Det nya loket fick nummer 3.

Även ett antal nya timmervagnar levererades.

Anslutning till Ostkustbanan

Under åren 1925 – 1926 gjordes en stor ut- och ombyggnad av sulfittfabriken. Samtidigt, 1926, öppnades Ostkustbanan för trafik. Ett smalspårigt anslutningsspår byggdes från Hå – Vallviksbanan till Ostkustbanans station Sörljusne (från 1943 namnändrad till Vallvik) Mellan Ostkustbanan och fabriken är sträckan 3 kilometer.

I och med dessa förändringar ökade behovet av både vagnar och lok. 1926 levererades ett nytt lok från Nydqvist & Holm i Trollhättan. Det var ett tanklok med axelföljd C. Det numrerades som nummer 4.



Vagnparken utökades med fler nya och ett antal begagnade vagnar. 1926 hade man totalt 60 timmervagnar.

Under åren 1941 – 1943 utökades fabriken. Ytterligare utökningar gjordes 1948 – 1950 bland annat byggde man om

vedrenseriet, syrahuset och sileriet. Under åren 1954 – 1956 byggdes ett nytt blekeri.

1946 ändrades bolagets namn till Marma – Långrörs AB. 1961 blev Korsnäs AB ägare till fabriken. Den drevs vidare som dotterbolag med det gamla namnet.

Ett tomtåg passerar Riksväg 13. Växeln i förgrunden skvallrar om att tåget är på väg mot Hå. Treskensspåret till vänster leder upp till Ostkustbanans station Vallvik.. Foto kring 1960: Lars Jonsson.

Mellanbilden. Lok nummer 5 med lastat tåg rullar ner mot Vallvik. Foto kring 1960. Lars Jonsson.

Nederst. Lokstallet i Vallvik 1958-07-19. Lok nummer 3 står som reserv och kommer snart att ställas av för skrotning. Foto: Stig Eldö. Järnvägmuseet KBDA00779.

1968 sålde man Vallvik sulfittfabrik till NCB.

Vallviks Bruk ägs i dag av Rottneros. Vid bruket tillverkas långfibriga kemiska sulfatmassor som står för cirka 60 procent av koncernens produktion.

Sulfatprocessen som används är inte bara den vanligaste processen för framställning av kemisk massa utan metoden ger också en starkare massa. Hela 99 procent av bränslet som används i bruket i dag är fossilfritt och 97 procent av alla kemikalier återvinns.

Treskensspår

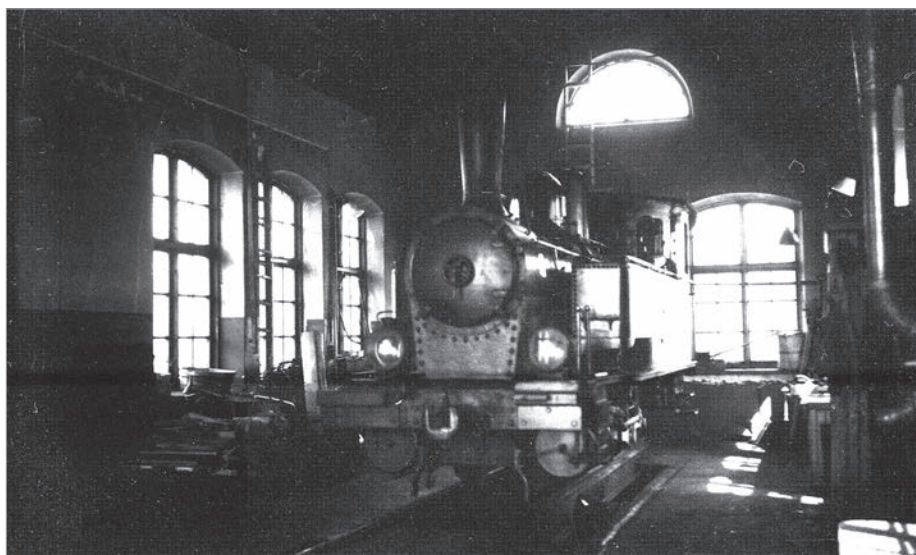
Transporterna till och från Ostkustbanan ökade alltmer och omlastningarna mellan normal- och smalspår vid stationen i Vallvik blev alltmer besvärande. Man beslöt därför att lägga in en tredje skena mellan fabriken och stationen i Vallvik. Detta skedde 1942. Vid det här tillfället köpte man inget normalspårigt lok utan smalspårsloken fick vara dragkraft även för de normalspåriga godsvagnarna. För att klara detta kompletterades loken med normalspårskoppel samt en normalspårsbuffert i varje ände.

Spårsystemen utökades både i Hå och i Vallvik 1951 respektive 1953. Trafiken på järnvägen ökade kraftigt under andra hälften av 1950-talet bland annat på grund av att man körde vedråvara i båda riktningarna. Till Hå kördes barkad björkved för mellanlagring i Hå.

Fram till 1959 gick ångloken med sotskåpen vända mot Hå. Efter det här året blev det möjligt att vända loken då man installerade en begagnad vändskiva vid fabriken.

Ångloken blev med tiden allt mer slitna. Lok nummer 2 skrotades 1930. Lok nummer 1 avställdes 1948 och skrotades 1958. Lok nummer 3 ställdes av 1959 och skrotades en tid därefter. Lok nummer 4 ställdes av 1961 och skrotades 1965.

Enligt Kurt Möller hade lok 4 sin



Överst. Hå 1968. Vedgården avvecklas och rälsen rivs upp. Snart faller även "Tysken", den 40 meter höga kranställningen. Foto: DiBiS, Digital Bild i Söderhamn.

Nedan. Vallvik 1969, spåret till Hå är rivet och massavedsvagnarna står uppställda i väntan på skrotning. Smalspårsepoken är slut. Foto: DiBiS, Digital Bild i Söderhamn.

speciella, lite sorglustiga historia: "Loket var i ganska bra skick i början av 1960-talet - utom att hjulringarna började bli kraftigt slitna och visade tendenser att börja lossna. En extra hjulsats till 4:an fanns dock! Då N6p-loken anskaffats bestämde man sig trots allt för att skrota 4:an inom en snar framtid och började med att skära ner den extra hjulsatsen. I samband med en trafikökning återtogs beslutet om slopning av 4:an, varvid man tvingades svetsa fast dom tunna hjulringarna för att kunna ha loket i tjänst lite då o då. När sen ringarna började släppa på allvar, blev man tvungna att ställa av loket för gott i alla fall.

Det bör nog framhållas att lok 4 var unikt på sitt sätt - det hade 12 tons axeltryck, mest av alla svenska ånglok på spårvidd. 891 mm!! "

Som ersättning för de avställda loken köptes 1959 respektive 1960 två stycken smalspåriga tanklok från SJ, N6p 3163 och 3162.

Dessa lok var tillverkade av NOHAB 1917 och hade axelföljden 1D. Loken numrerades som nummer 5 respektive 6. Som reservdelsförråd köpte man 1964 ännu ett begagnat tanklok från SJ, N6p 3164. Det var identiskt med de två tidigare levererade. Det här loket fick inget nummer även om det under en kortare tid var i drift på banan.

Delvis nedläggning av smalspårs-järnvägen

1967 blev den sista flottningssäsongen på Ljusnan och det innebar dödsstöten för järnvägen.

Sedan vedlagret hade tömts i Hå, våren 1968, lades banan ned. Den revs under vintern 1968–1969 från Hå till den plats där treskennsspåret till Vallviks station mötte.

Vedråvaran till fabriken lagrades i fortsättningen i Vallvik som flis. En del ved kom via Ostkustbanan eller per lastbil till Vallvik där den flisades. Stora leveranser kom även i form av färdig flis, även den via järnväg och lastbil.

Smalspårsdriften upphör

1969 köptes ett normalspårig tvåaxligt begagnat diesellok. Detta innebar att



smalspårsdriften upphörde det här året. Smalspårsdelen revs 1970. Lok nummer 5 såldes 1969 till SRJmf. Loket är för närvarande under renovering och kanske kan vi få se det i drift på Uppsala – Länna Järnväg någon gång i framtiden. Lok nummer 6 skrotades 1970 och reservdelsloket hade mött samma öde redan 1967.

Normalspårsdriften

1968 såldes fabriken till NCB, Norrlands Skogsägares Cellulosa AB, även kallat Norrlands CellulosaBolag. Sedan 1988 var

det officiella namnet NCB AB.

Under första halvan av 1970-talet byggdes fabriken om till en sulfatfabrik. I samband med detta ändrades spårsystemen. Bland annan tillkom en ny bangård och ett längre spår till en ny fabriksanläggning. Som tidigare nämnts köptes ett diesellok 1969. Det var tillverkat av DWK och hade tidigare använts vid Hissmofors. 1975 köptes ytterligare ett begagnat diesellok, likadant som det tidigare köpta loket. Det här loket var tillverkat 1943 och hade tidigare använts vid Gränges Nyby. De här båda dieselloken skrotades 1986



Ovan. Hamnen i Vallvik omkring 1930. Lastångfartyget TIIIU från Tallin ligger och lastar. Fartyget var byggt 1907 i England av Craig Taylor Co Ltd Stockton.

Till höger. Lok 4 växlar i Vallvik. Foto 1950-talet, Lars Jonsson.



Till höger nedan. Före detta TGOJ V803 med vagnar på väg från Ostkustbanan till fabriken. Till vänster i bild skymtar banvallen från den gamla smalspårsbanan till Hå. Foto cirka 1980, Lars Jonsson.

Nedan. Nutid, hamnen i Vallvik. Foto från Rottneros hemsida www.rottneros.se.



respektive 1983.

1974 köptes även ett begagnat treaxligt diesellok från TGOJ, V803. Loket var byggt av Deutz 1952. Loket såldes 1989 till skrotfirman Nejmans vilka i sin tur sålde loket vidare till Grängesbergbanornas Järnvägmuseum i Grängesberg där det finns bevarat.

1981 köptes ett bättre begagnat treaxligt diesellok. Loket är tillverkat 1969 av MAK. I början av 1990-talet genomgick Vallviksfabriken stora moderniseringar vilket ledde till att kapaciteten höjdes rejält.

1994 övertogs fabriken av Assi-Domän vilka i sin tur sålde den vidare 1995 till Rottneros-koncernen vilka är nuvarande ägare.

Järnvägen då? Industrispåret mellan Ostkustbanan och fabriken är fortfarande i drift och trafikerats, dock ej i egen regi. Spåret som en gång var fabriken livlina används i dag mycket sporadiskt!



CARL SETTERWALL - Importör av räler

Augusti 1842 i Stockholm var en varm månad. Totalt bodde ungefär 85000 personer i Huvudstaden, kanske 15000 av dessa i det vi kallar Gamla Stan. Den 14 augusti föddes Carl i huset Lilla Nygatan nr. 18 som det första barnet till Carl Fredrik och Elisa Fredrika Laurin. De hade gift sig ett drygt år tidigare i Burg på Gotland, där Elisass pappa var kyrkoherde. Utsikterna var inte goda för den nyfödde, den genomsnittliga livslängden i Stockholm vid den här tiden var 20 år för män och något bättre för kvinnor, bl.a. ett mått på den höga barnadödligheten. Men Carl hade turen att födas i en familj som man nog kan säga hade det gott ställt. Carl Fredrik var grosshandlare och ägde vid den här tiden Latorps Alunbruk i Tysslinge norr om Örebro, tillsammans med en kompanjon, som småningom löste ut honom. Han startade en zinkfabrik i Ekensberg nära Hornstull (den första i Sverige), och senare köpte han hälften av Robertsfors Bruk i Norrland.

Totalt fick Carl Fredrik och Elisa 10 barn, varav flera nådde vuxen ålder.

Carl fick sin första utbildning i hemmet av sin mamma. Det påstås att man då ansåg att ett barn var skolmoget då barnet nådde sitt vänstra öra med höger hand, men det är nog hörsägen.

Hursomhelst, först 1851 antogs Carl vid Nya Elementarskolan på "Norr". Han studerade även en tid i Uppsala men började sedan arbeta på sin pappas kontor i Stockholm. På den tiden var arbete bättre än studier, i alla fall när det gäller handel och bokföring. Han var språkkunnig, han både talade och skrev obehindrat engelska och franska och han flyttade 1863 till England där han arbetade hos en svensk, Firma Tydén, Nordenfeldt & Co i London. Torsten Nordenfeldt hade utmärkta förbindelser med Vickers m.fl. och Carl Setterwall stannade i flera år. 1869 reste han tillbaka och startade Carl Setterwall & Co i Stockholm där han till en början fungerade som platsombud för Nordenfeldts. Dessa hade gjort stora och vågsamma affärer i Ryssland som gick snett och den Nordenfeldtska firman avvecklades, varvid Carl Setterwall & Co successivt tog över helt. Till verksamheten hörde import av räler från Cammell's i Sheffield samt export av specialstål från Söderfors Bruk och svenskt Lancashirejärn från diverse svenska tillverkare. När det gällde räls var detta en engelsk specialitet,



*Carl Setterwall vid 10 års ålder - oljemålning av C. V. Nordmark.
Foto: Robert Herpai.*

där hade ju järnvägarna byggts ut under lång tid. Carls etablering i Stockholm sammanföll med den svenska satsningen på järnvägarna, och Cammell's ganska nya valsverk i Sheffield hade kapacitet att exportera.

År 1869 hade Carl även gift sig med Emmy Fagerlund (som egentligen hette Emilie Charlotte Gunilla). Hon var född 1844 i Karlskrona där hennes pappa Johan Adolf var Handlare, en dåtida affärsman. De fick tre söner, Albin som blev officer, Hugo och slutligen Gunnar. De två senare kom att arbeta i firman.

Under åren 1875 till 1909 levererade firman 721000 ton räler och totalt var det nog bortåt en miljon ton som gick från Cammell's valsverk i Sheffield till

den svenska marknaden. Kung Oskar II besökte Cammell's år 1900 och bilden nedan visar detta.

Man förstår hur betydelsefull satsningen på järnvägarna i Sverige var. Carl Setterwall står närmast bakom kungen.

Det tonnage som levererades till den svenska marknaden, representerar betydligt flerspårkilometer än motsvarande kvantitet idag. Dåtidens räls vägde kanske hälften per meter räknat, jämfört med dagens.

Carl Setterwall var, som sagt, exportagent för Söderfors Bruk. Även på den tiden var detta en utsatt position, starka krafter ville nog att bruket skulle sköta sin egen export. Förmodligen, för att skydda sin position köpte Carl aktier i Söderfors Bruk och kom med tiden att bli den störste privata



Oskar II på besök hos Cammell's i Sheffield år 1900. Lägg märke till Unionsflaggan. Carl Setterwall står bakom kungen till höger. På bilden till vänster om kungen står de svenska deltagarna i delegationen och till höger de från England. Tavlan skänkt som gåva av Gunnar Setterwall till Järnvägsmuseet 2017 och ingår numera i samlingarna. Foto av tavlan: Robert Herpai.

aktieägaren i bruket. 1907 förvärvade Stora Kopparbergs AB, som dominerades av Wallenbergarna, Söderfors Bruk AB vilket skapade en stor vinst för Carl Setterwall. Carl var en varmt religiös människa och det berättas att han satt utomhus i gräset med sin sväger (som nu blivit landshövding i Kalmar), blickandes ut över Kalmarsund, och resonerade om samma söndagspredikotext: "Den som tror på mig, skall hava evigt liv". Hur tankarna gick den gången vet vi inte. Carl dog 1909.

Firman levde vidare. Under första världskriget utsågs Carl Setterwall & Co till Englands "Crownagents" och kunde därigenom överleva, ett tecken på firmans stora anknytning till det landet. På 20-talet gjorde man stora vinster i början, men när 30-talet kom blev tiderna sämre. Ett framgångsrikt mål om leveransvägran blev räddningen. Inför andra världskriget

tog så affärerna fart igen, och även om krigsåren var tunna, så var firman engagerad i den svenska smugglingen av kullager till England och även en störtad V1-a hanterades av CS&Co för export till England.

Firmans samarbete med den engelska sidan, ledde till nya stora agenturer efter kriget. Från krigsslutet representerade CS&Co stora delar av den engelska stålindustrin och intäkterna sköt i höjden. Man fick även agenturen för det engelska LM Van Moppes & Sons som levererade industridiamanter. Tillsammans investerade man i företaget Industridiamanter AB som på 60-talet flyttade till nya lokaler i Norrtälje och även utvecklade sitt samarbete i Tyskland. Den gamla rälsaffären hade även inspirerat till leveranser av rälsbefästningar.

Den engelska stålindustrins förstatligande medförde nya svårigheter för företaget, och det fanns delade meningar om framtiden

inom familjen.

Carl Setterwall & Co AB såldes till Beijerinvest AB under början 1970-talet, efter drygt 100 år i familjens ägo. 🇸🇪

Robert Halvarsson

GMJ, Granholmen - Morrsundets Järnväg

JÄRNVÄGSMUSEI

VÄNNER

GMJ Granholmen - Morrsundets Järnväg

**Järnvägmusei vänners
aktivitet i källaren**

Det var ett gäng herrar som ursprungligen startade en modelljärnvägsklubb i en källarlokal på Gästrikegatan i Gävle. Namnet på klubben var på den tiden GMJ, Gävle ModellJärnvägsklubb.

1984-1985 flyttades Järnvägen till Järnvägmuseet. Där fick den en ny hemvist i källaren under museentrén.

Ett fåtal personer följde med i flytten och idag finns bara 3 stycken kvar Gunnar Jonsson, Leif Ekström och Bertil Pettersson varav den sistnämnde inte är så aktiv längre

Modellanläggningen, som har Bergslagen som förebild, har ett fiktivt landskap, där många av byggnaderna har verkliga förebilder från 1950-60 tal. Många byggnader står fortfarande kvar i Gävleborgsområdet.

Byggandet av anläggningen påbörjades 1985 av Leif Ekström, Bertil Pettersson, Anders Hendel, Gunnar Jonsson., Lars Jonsson, Matte Lundby, Rune Lundby, Börje Sten, Per Lennart Svensson, med flera.

För 10-15 år sedan digitaliserades banan. Digitalisering möjliggör individuell kontroll av fordon.

När fastighetsägaren skulle börja ta marknadsmässiga hyror för källarlokalen under museet så gjorde vi så att vi skänkte hela anläggningen i form av fast material, så som spår och andra fasta installationer till JvmV, då de flesta var medlemmar i denna förening. All rörligt material i form av fordon och vagnar ägs enskilt av "klubbens medlemmar".

I och med detta så ingår nu GMJ som en del av Järnvägmusei Vänner. Vi har visning av anläggningen för museets besökare under speciella dagar, något som är väldigt uppskattat

Under de senaste åren har en ny grupp yngre medlemmar påbörjat uppgradering av elinstallationerna på anläggningen. Vår ambition är att få mer liv och rörelse i anläggningen.

Utöver de tekniska åtgärderna kommer vi även att se över landskapets estetiska design då detta har börjat blivit väldigt slitet efter många år.



Foto: Robert Halvarsson



Foto: Alexander Lindblom

Foto: Johan Hyllengren



gång inte hade innehållit anghästar utan bara hästar.

Årsmötet började på planerad tid klockan 1345 i närvaro av 38 medlemmar. Vi tog oss igenom dagordningen i god fart. Valberedningen hade som vanligt gjort ett bra jobb även om man inte hade lyckats få fram förslag till ny ordförande i föreningen. Rolf Sten som hade innehaft posten sedan 2004 hade meddelat att han inte ställde för omval. Det hela löste sig efter en stunds diskuterande genom att Ove Häger ställde upp som ny ordförande.

Föreningens förtroendevalda består nu av följande personer. Styrelse: Ove Häger, ordförande. Ledamöter: Lars Berggrund, Leif Ekström, Thomas Gustavsson, Gunnar Jonsson, Hans Koinberg, Bengt Lindberg, Lennart Lundgren och Rolf Sten. Museets representant: Robert Sjö. Revisorer: Ove Wahlgren, Gunnar Ekeving (sammankallande), suppleanter: Margareta Wahlgren, Örjan Zakrisson. Valberedning: Lars Scott (sammankallande), Lars Hessner, Peter Öden.



Sedan årsmötet avslutats tog sig flertalet av oss till herrgården där vi intog middag i dess genuina matsal.

Efter en skön promenad åter till Gimo station och det väntande rälsbusståget, rullade vi klockan 1530 åter tillbaka till Gävle C dit vi ankom något sena, cirka 1740.

Slutligen, ett stort tack till alla inblandade som gjorde denna årsmötesresa möjlig! 🍷

Översta bilden: Rolf Sten valdes till årsmötesordförande och Thomas Gustavsson till sekreterare för årsmötet.

Nedersta bilden: Snart dags för återresa till Gävle.

Bilden till vänster: Avgående ordförande Rolf Sten avtackas av tillträdande ordförande Ove Häger.



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.

JÄRNVÄGSMUSEETS STJÄRNOR

– SMÅ BERÄTTELSE OM VÅRA LOK OCH VAGNAR

ROBERT SJÖÖ

NY BOK OM VÅRA LOK OCH VAGNAR

Äntligen är den här – 300 sidor
om Järnvägmuseets stjärnor!

Museichef Robert Sjöö har
författat ett antal små
berättelser om våra lok och
vagnar, i kronologisk ordning
som tar sin början år 1829.

Från en flyende uppfinnarens
försök till det lutande tåget vid
SJ – möt det bortglömda loket,
en svenskbyggd "wannabe",
brigadloket som blir ett krigs-
byte, slitvargen på Bergslags-
banan och fler berättelser,
illustrerade av gamla och
nya bilder ur museets historia!



JÄRNVÄGSMUSEETS STJÄRNOR

PRIS 100 KR

BOKA PLATS TILL ÅRETS HISTORISKA TÅGRESOR

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 & F1200:

F 1200 hem till Gävle 13 okt

ÖPPET 12.00–16.00 BESÖK TÅGHALLEN!

2–3 juni

7–8 juli: Barnspecial

4–5 augusti

1–2 september

Ångtåg avgår från

Gävle C varje hel timme:

12.00, 13.00, 14.00, 15.00

JÄRNVÄGS MUSEET

TEL 026-455 1460
JARNVAGSMUSEET.SE