

SIDOSPÅR 3/18

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Järnvägmuseet





Robert Sjö

Museichefen har ordet

Foto: Mikael Dunker

En mycket märklig sommar har tagit slut. Järnvägmuseet har varit stängt för besökare. Mig veterligen har den längsta stängningen innan dess varit från november 1932 till mars 1933 när museet bytte lokaler, i samma fastighet nära Centralstationen i Stockholm, och adress, från Klarabergsgatan till Vasagatan. När det i sin tur stängdes 1946 fanns ändå lok- och vagnhallen i Tomtebodan tillgå men med begränsade öppettider. Vi försökte något liknande med vårt nuvarande fordonsmagasin i somras under varumärket Tåghallen, vilket tyvärr inte blev någon större succé. Det varma och soliga sommarvädet ställde till det i dubbel bemärkelse. Dels fick vi ersätta den planerade ångtågspendeln med rälsbuss tre av fem helger och dels brukar inte heta somrar vara gynnsamma för museibesök. Någon fullständig utvärdering är inte gjord än men klart är att upplägget oavsett vädet behöver ändras.

I brist på en fast publik anläggning så försöker vi hålla fanan högt genom tågtrafik. Även här har våra förväntningar grusats där vi minst annat det. Till exempel fick vi ställa in tågresan till arrangemanget "Ångbåten 200 år" i Stockholm. Bara

fyra(!) personer hörsammade det förköp som annonserades. Huruvida det var brister i informationen, otillräckliga avgångsorter (Gävle och Uppsala) eller om tåget inte är tillräckligt spännande kan vi inte riktigt svara på men vi kan ändå skönja ett mönster. Uppställda lok- och vagnar eller "bara" det gamla vanliga museitåget räcker inte längre till ens för de mest inbitna teknik- och järnvägsentusiasterna, som kanske dessutom har blivit för få. Då och då kommer det brev, mail eller kommentarer från några, som är mer intresserade än andra av just detta, om museets förfall och hur vi tar bort fina lok från utställningen och i stället visar bilar eller ordnar tramsiga familjedagar. Jag tror inte jag behöver skriva vilken slutsats vi ändå måste dra av våra erfarenheter. Loken räcker inte längre. Utan våra arrangemang hade vi haft helt andra besöksiffror.

När vi nu står inför att bygga en helt ny utställning så kan inte utgångspunkten vara att proppa lokstallet fullt av fordon även om flödet av kritiska kommentarer skulle minska. Ännu värre skulle vara att glömmas bort, eller bli helt ointressanta för det stora flertalet. Om barnfamiljer, turister och en aktiv och upplevelsevan allmänhet uteblir så uteblir snart stödet från våra folkvalda

och då uppstår en negativ spiral som nog ingen önskar. Utan att kunna ge mig in på att beskriva vad vi planerar vill jag ändå förvarna om att vår nya utställning kommer att byggas på människor, berättelser och upplevelser, självklart med några av våra största stjärnor i centrum, vilket är och kommer att vara fordon. De flesta av dem kommer ändå att stå i Tåghallen, som absolut kan göras bättre och mer intressant men likafullt är det rader av tåg, som i all sin härlighet står still.

Sommarens mest framgångsrika körning och publika insats blev inte helt oväntat det dieseldragna tåget till och från Classic Car Week i Rättvik. Inte är det opportunt och inte är det miljövänligt med vrålade lok och bilar, men när det som kallas för det rörliga kulturarvet verkligen rör på sig, låter, doftar och känns då tycker nog de flesta att det är häftigt - åtminstone om det bara är några dagar om året. Då gäller det för oss att försöka fylla alla andra dagar med möjliga sinnesupplevelser. Så tänker vi när det gäller vår nya utställning. Jag ber att få återkomma om den och vad vi ska göra fram till dess att den är färdig. För övriga livstecken; håll koll på vår hemsida, järnvägmuseet.se.



Classic Car week i Rättvik. Järnvägmuseets tåg drogs av multipelkopplade T42 205 och T41 204. Foton: Henrik Reuter Dahl.



I huvudet på redaktören

När Sidospår nummer 2 gick till tryck vid månadsskiftet maj/juni konstaterade jag att lagret av artikelförslag gapade väldigt tomt. Ja, ja, det ordnar sig. Tänk på något annat och det gjorde jag!

Juni och juli försvann bara så där skönt, men i början av augusti började verkligheten att komma ifatt, det var dags att börja med Sidospår nummer 3 och det med ett nästan tomt artikkelager.

Jag såg framför mig en tidning med ett antal vita sidor. Det var bara att bita ihop och efter lite mailväxling började ljuset att skymta vid horisonten.

Robert Sjöö är tacksam, jag fixar något, svarade han! Resultatet ser du till vänster.

Lars Berggrund och Gunnar Ekeving greppade "pennan" och strax damp det ned två artiklar i maillådan. Resultaten hittas på sidan 4 respektive 8.

Mitt i alltihopa, glädjande nog, ramlade det in artiklar från Lennart Strömquist och

Lennart Cederberg. Artiklarna finns på sidorna 10 respektive 12.

Nu började det att kännas lite bättre och solen började lysa på himlen, "bara" 3 sidor kvar att fylla. Efter en djupdykning i arkivet fann jag ett mail med bifogad bild från Curt Fredén. Efter lite bearbetning fick jag till en artikel vilken du hittar på sidan 7.

Nu återstod endast en och en halv A4-sida.

Tillbaka till arkivet och efter lite rotande fann jag en kopia av en sida i SJ-nytt nummer 7 1997. Den handlar om gruslastning i Ytterhogdals grusgrop 1944, en bra beskrivning av arbetslivets villkor på 1940-talet. Läs den på sidan 14.

Återstod nu endast en liten vit yta att belägga och det var på den här sidan!

Artikeln från grusgropen 1944, hmm? Det är mitt födelseår och vad passar då inte bättre än att visa en bild på huset där jag

föddes, betjäningshuset vid Torpshammars station!

Jag är född i huset till höger, enligt mina föräldrar bakom något av fönstren mot spårsidan. Inte konstigt att jag blev järnvägsintresserad jag fick ju järnvägsljuden i mig redan i moderlivet.

Äntligen, ett nytt nummer av Sidospår har kommit till världen, det femtiotredje i ordningen! Håll till godo!

Stort tack till er alla som bidrar med artiklar till Sidospår, utan er blir det väldigt magert!

Rolf Sten

Torpshammar, västra ändpunkten på Sundsvall - Torpshammar Järnväg, STJ, spårvidd 1067. Hela sträckan öppnades för trafik 1874-11-11. Förstatligades 1885-01-01 och byggdes om till normalspår. Foto omkring 1920, samling Rolf Sten.



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 3 - 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 4 2018 utkommer under december.

Presstopp 10 november.



Omslagsbilden: Vy över, bland annat, Sammanbindningsbanan genom Stockholm. Läs mer på sidan 4. Foto: Järnvägsmuseet KBAA04497



Lars Berggrund

Ögonblicksbild från Sammanbindningsbanan

Det är fascinerande med historiska bilder, inte minst tidiga fotografier. Att identifiera platsen, tiden, byggnaderna och personerna har blivit en fix idé för mig.

Vid förberedelsen av en presentation om arbetet med Sammanbindningsbanan genom Stockholm sökte jag illustrationer. Bland fotografierna på Samlingsportalen fanns en som verkade intressant, Jvm. KBAA04497 (bilden ovan). Den hade

en ganska intetsägande bildtext "Vy över staden. Sammanbindningsbanan. 1860-talet eller senare". Men jag noterade några spännande detaljer, och bad Robert Herpai skicka en högupplöst bild. Och sällan har uttrycket "en bild säger mer än tusen ord" bättre täckning än här!

Sammanbindningsbanan genom Stockholm 1864-1872 innehöll omfattande

arbeten med tunnel genom Södra bergen, ombyggnader av gator vid Slussen, bro mellan Söder och Klara, utfyllningar i Mälaren, anläggande av Centralstationen, och mycket annat.

Genom studier av arbetsrapporter och handlingar hade jag fått en ganska bra uppfattning om skeendet över tid, vilket gjorde det möjligt att datera fotot på månaden när.





Fotot visar utsikten från Mosebacke mot Riddarholmen och Gamla Stan. Man kan notera att Klara kyrka, ungefär mitt i bilden, inte har fått den spira som vi är vana att se. Det nya tornet kom på plats 1885, så det ger en första tidsavgränsning. Men nedtill till höger syns en byggnadskonstruktion (*i delförstoring till vänster*). Jag kunde identifiera det som uppförandet av en provisorisk träbro utmed Östra Slussgatan. Den gamla skulle rivas för att byggas högre och bredare i samband med

järnvägsbygget. Enligt arbetsrapporterna byggdes den provisoriska bron från mitten av augusti till mitten av september 1867. Man ser att plankläggningen inte är klar i den nedre delen, till höger.

Den märkliga strukturen på andra sidan Östa Slussgatan är lagret av järnstänger vid Järnvågen, där vägning och förtullning av järn skedde.

Vänder man i stället blicken till nedre vänstra hörnet (*bilden överst*) kan man

se pågående arbete med tunneln under Bryggareämbetets hus, där den kända Restaurant Pelikan senare skulle öppnas. Man grävde sig under huset, byggde granitvalv under alla bärande väggar och anlade sedan järnvägen under det befintliga huset! Dessutom skulle Brunnnsbacken, på hitsidan av huset, höjas för att minska backens lutning.

Murningen av valvet under Brunnnsbacken pågår för fullt. Man ser också utfyllningen som en ås längs backen.

Det färdiga resultatet från ungefär samma utsiktspunkt framgår av Jvm.KCAA01621 (*i utsnitt till vänster*). Det fotot är taget ca 1900, och det är passagen till Katarinahissen som syns till höger.

Över Riddarfjärden syns vad som förefaller vara järnvägsbron till Gamla Stan, men det stämmer inte (*vänstra bilden på nästa sida*). Den började inte byggas förrän 1868. Däremot byggdes under vintern 1866-1867 en pålbro som gick parallellt med den planerade bron, och som skulle användas för transporter vid byggnadsarbetet. Under hela 1867 pågick en strid mellan Stockholms Stadsfullmäktige och Styrelsen för Statens Jernvägsbyggnader om utformningen av bron, liksom av viadukten över Köttorget på väg mot Riddarholmen.

Konflikten löstes inte förrän kungen fattade beslut i november 1868. Det blev



ett ganska salomoniskt beslut, där staden i huvudsak fick som den ville, men utan att järnvägsstyrelsen tappade ansiktet. Men det blev en dyrare lösning än planerat, och utan extrapengar!

Till vänster fotot från 1867, till höger det från ca 1900.

Pålbron hade en provisorisk rälväg, där man kunde dra trallor med material till byggnadsarbetena. Ser man noga kan man

se att vindbryggan som tillåter passage med fartyg genom pålbron står uppvisad. På andra sidan Söderström syns ett skjul som ligger precis där spåren går fram på bilden till höger. Byggnaden innehöll två lokomobiler, flyttbara ångmaskiner, som skulle användas för pålningen för bron. Den revs när arbetet var klart och viadukten över torget skulle anläggas.

Det finns mycket, mycket mer att berätta

om arbetet med Sammanbindningsbanan. Det kräver kanske en egen bok.

Gamla fotografier visar ofta färdiga arbeten. Men fotot från september 1867 ger en ovanlig och spännande inblick från ett pågående arbete, och stämmer perfekt med beskrivningarna i arbetsrapporterna från bygget. Det återstod fyra års arbete innan Sammanbindningsbanan kunde invigas i juli 1871.



Sammanbindningsbanan genom Stockholm, tunnel under Södermalm, södra mynningen. Bilden kommer från ett, år 1870, tryckt häfte utgivet av J J Flodins förlag.





Final för Mariestad - Moholms Järnväg, MMJ

En bild från sista trafikdagen, 14 maj 1961, på världens längsta järnväg, den mellan Mariestad och Moholm - resenären får "Jula" halvvägs!

Personerna på bilden är rälsbussförare Gösta Haldéus, okänd snabbutbildad hjälpförare till sista tågets dubbla rälsbussar samt Holger Asps dotter.

Platsen är bomfällningen före Säckestad (riktning mot Moholm). Platsvakten drogs in 1955. Diabilden är tagen med Gösta Haldéus kamera, sannolikt av Holger Asp, som dokumenterade sista trafikdagen. Hans bildsamling skänktes 20 år senare av dottern till mig.

Efter min artikel i Järnvägsnytt 1982 vidarebefordrades negativerna och bilderna till Västergötlands museums bildarkiv Skara.

Gösta Haldéus flyttade till Uddevalla (ULB) och därefter till Mellerud. Tågklarare i tjänst i Moholm var Kurt T Falk. Hans biografi finns i SPÅR 2008 med en bild på honom och Gösta Haldéus i Billingsfors. Bilden tagen vid ett kortvarigt Moholmsmöte. Stig Sjöholm var i tjänst i Mariestad och han är den ende kvarvarande av de som hade hand om sista turen. Jag fick en julkhälsning från honom.

Sista tåget pryddes med nyutslagna björkkvistar, den pensionerade stationsföreståndaren i Mariestad, Gunnar Pålsson, var iklädd stilig uniform och vinkade av Gösta Haldéus. I Säckestad fanns Carl Bergsten på plats i sin uniform. Han anställdes 1912 vid dåvarande MMJ! Från Säckestad medföljde flera med anknytning till banan sista tåget.

I Moholm var det en uppsluppen stämning på stationsexp. med bl.a. specialskriven visa. Kvällsturen från Moholm blev den sista turen med Yo1p i Mariestad. I Lugnås var det möte med YP, som vid ett tillfälle besökte Moholmsbanan. Ett chartrat tåg till Moholm för konferensdeltagare till middag på Moholms herrgård. Tåget hade ett behovsuppehåll på Jula mosse för drinkdistribution!

Dagen efter körde Gösta Haldéus fordonen till Skara för skrotning och tog bussen tillbaka till Mariestad.

Flera järnvägsintresserade dokumenterade smalspårerna före nedläggningen, bl. a. Anders Wirén. Han har en bild i Hällkvists Rälsbussbibel s. 34.

Därmed punkt för berättelsen om MMJ, Historiken finns på www.historiskt.nu och

de sista åren har jag skildrat i Järnvägsnytt och här. Jag hade månadskort 1949-53.

Curt Fredén



I korthet Mariestad-Moholms järnväg (MMJ)

koncession 1856-11-28 förföll, 1872-05-17 förverkligad.
Längd 19 km.
Spårvidd 891 mm.

Förvaltningsort Till -1890 Mariestad, till 1898 Moholm (SJ), från 1925 åter Mariestad, sedan Göteborg (VGJ).

Trafikförändringar 1874-03-01 öppnad för allmän trafik. 1961-05-15 Nedläggning de facto (formellt 1961-09-01, behovsgodståg 1949).

Samband

a) MMJ hade tidigt nära samarbete med Mariestad-Kinne-kulle järnväg, och i viss grad även med Skara-Kinne-kulle-Vänerns järnväg.

b) Ägande bolaget köptes 1925-02-01 av Västergötland-Göteborgs järnvägar som förvalttade och trafikerade banan, men det förblev formellt självständigt.

Trafik Överföringsvagnar förekom ej.

Förstatligad 1948-07-01.

Upprivning 1967.

Nollpunkt Mariestad för MMJ, Moholm för SJ -1948.

Källa: SJK Järnvägsdata 2009.



Signalteknisk pionjärverksamhet i Flen

År 1925 fick Flen en elektrisk signal-säkerhetsanläggning som låg i framkant av teknikutvecklingen. Hela bangården kunde styras från ett ställverkshus vid en av mellanplattformarna. Tågklareraren kunde övervaka tågspårens status med hjälp av en illuminerad spårplan. 1966 togs det återigen ett tekniksprång i Flen. Från ställverkshuset kunde man nu på elektronisk väg manövrera stationerna Skebokvarn, Sparreholm och Stjärnhov på Västra Stambanan öster om Flen.

Fjärrblockering - CTC

ISidospårnr22009skrev jag om fjärrstyrning av signalsäkerhetsanläggningar - CTC (Centralized Traffic Control), i Sverige oftast benämnt fjärrblockering (fjb). Med CTC får tågledaren eller fjärrtågklareraren realtidsinformation från stationerna på banan och kan med order till stationernas signalsäkerhetsanläggningar dirigera trafiken så att järnvägslinjen utnyttjas optimalt.

I Sverige började fjärrblockering införas i stor skala från mitten av 1950-talet. Informationsöverföring mellan centralen och understationerna skedde med hjälp av reläer. Fjärrblockering byggdes för att bättre utnyttja de enkelspåriga huvudlinjerna och minska personalbehovet på linjestationerna.

De stora stationerna bevakades fortfarande lokalt, delvis beroende på att det

reläbaserade fjb-systemet hade begränsad överföringskapacitet. Dubbelspårslinjer med intensiv trafik var också svåra att styra med relä-fjb. Det var framför allt de många indikeringarna från linjestationerna som riskerade att bli så försenade att tågledaren baserade sina beslut på inaktuell information. Något säkerhetsproblem var detta dock inte – trafiksäkerheten garanteras av stationernas lokala signalsäkerhetsanläggningar och den automatiska linjeblockeringen (som jag beskrev i Sidospår 2014 nr 3).

Tunnelbanan i Stockholm med sin intensiva trafik byggde fjärrstyrning med mångtrådsförbindelser. Då behövde informationen inte kodas och avkodas av reläer. På den stora järnvägen med sina långa avstånd skulle en sådan lösning emellertid bli för dyr.

Elektronisk CTC

Genom att använda elektroniska komponenter istället för reläer skulle det bli möjligt att snabbt överföra stora mängder information över ett enda trådpar. En trafikledningscentral kunde då styra alla linjer och stationer inom ett stort område. Driftsäkerheten borde öka med färre rörliga delar i systemet. Dessutom blev det enklare att koppla CTC till datorer för styrning och uppföljning av trafiken.

Den amerikanska tillverkaren GRS

utvecklade under första halvan av 1950-talet ett CTC-system, Syncroscan, som överförde indikeringar med elektronisk. Order gick fortfarande via ett reläsystem. Snart kom lösningar där även order från centralen till understationerna sändes elektroniskt.

Samarbete mellan Ericsson och Statens Järnvägar

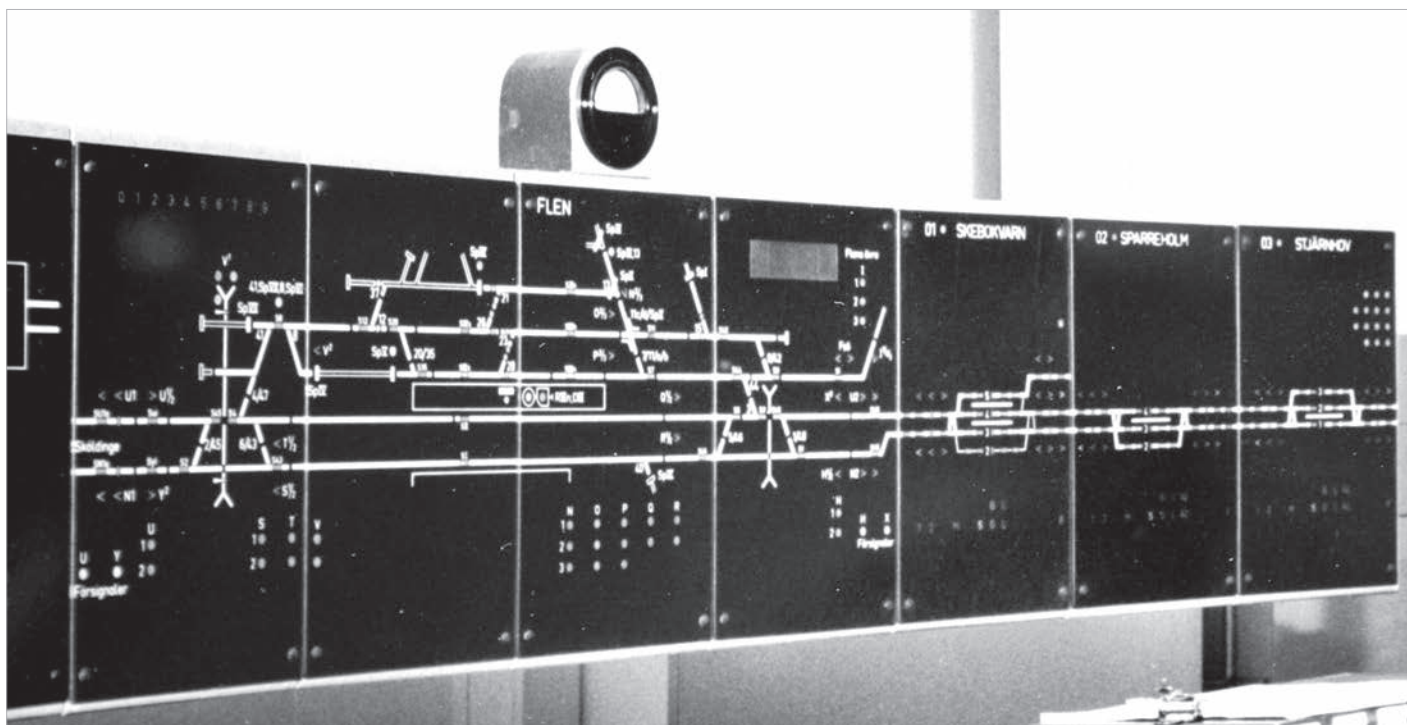
L M Ericssons Signalaktiebolag ("Signalbolaget") inledde i början av 1960-talet utveckling av elektroniska signalsystem. På förslag från Statens Järnvägar började man med två områden:

- Elektronisk CTC, ECTC
- Elektroniskt ställverk, ESTV

Den 7 december 1962 var fyra SJ-chefer inom det signaltekniska området på besök hos LME/Signalbolaget i Västberga och fick en dragning om ECTC. En del färdigkonstruerade modeller visades upp. Man kom då överens om att en provanläggning för tre stationer skulle byggas vid SJ. LME skulle låna ut den elektroniska utrustning som behövdes. SJ skulle koppla utrustningen till telelinjen och till de tre stationernas befintliga reläställverk.

Ericsson använde termen ECTC – elektronisk CTC. SJ skrev också ibland ECTC, men oftast efjb – elektronisk fjärrblockering.

Närbild på indikeringspanelen i Flen. Foto: Järnvägmuseet.





(CTC) Fjb, Fjärrblockering börjar. Ånge 1961-01-30 första dagen med FJb Ånge - Ovensjö - Alby. Foto: Järnvägmuseet, Seved Walther.

SJ valde att genomföra provdriften på Västra Stambanan vid Flen eftersom den sträckan saknade fjärrblockering (försöket skulle då ge ett mervärde genom effektivare trafikstyrning) och låg tillräckligt nära Stockholm (där SJ:s och Signalbolagets CTC-expert var baserade).

Transmissionsteknik

För dataöverföringen användes ett tonfrekvenssystem. Liknande utrustning användes redan vid Ovensjö nära Ånge (närmare detaljer okända för mig). Mellanblocksignaler indikerades med tonkodsbesked som gick via understationernas ställverk. Utrustningen för detta lånades inte ut av LME utan bekostades av SJ.

Till varje station kunde sändas 90 order (senare 100), och varje station sände kontinuerligt indikeringar för 100 olika organ (senare ökat till 256). Indikeringar för ytterligare organ kunde sändas på särskild begäran från centralen. Order och indikeringar överfördes på samma fysiska ledning med 1000 Baud (ungefär en kilobit per sekund, vilket nu skulle bedömas som ett mycket lågt värde).

Understationerna sände med några få sekunders intervall alla indikeringar

Den nya indikeringspanelen ovanför den fyrtyo år äldre ställverksapparaten i Flen. Stjärnhov längst till höger och Flen i mitten. De två fälten längst till vänster på panelen skulle enligt uppgift användas för totalindikering (visa status för samtliga objekt på viss station). Foto: Järnvägmuseet.

till centralen, oberoende av om status ändrats sedan förra sändningen. När understationerna var klara sände centralen ut eventuella nya order, och startade sedan en ny cykel av indikeringsändringar. Vid relä-fjb sände understationerna normalt indikeringar endast när ny information tillkommit. Det fanns paritetskontroll, och data som förvanskats under överföringen kasserades.

Centralen

Manövrering skedde liksom på övriga fjb-centraler genom

att stationens och kommandots (orders) nummer slogs in på en knappsats. Från början fanns en väggmonterad indikeringspanel, men denna ersattes i början av 1965 av en panel upphängd i taket ovanför ställverksapparaten.

Understationerna

På enkelspårs-fjb fanns stationsautomater som självständigt kunde genomföra tågmöten mm. ECTC-stationerna fick inga sådana automater; behovet skulle bedömas utifrån erfarenheter från provdriften. En förändring på stationerna i samband med efjb var att dvärgsignaler vid utfart från sidotågspår byttes mot låga huvudsignaler. Detta gav tydligare signalering, vilket kanske bedömdes angeläget när det inte längre fanns lokala tågklarare på stationerna. Man satte också upp knappar för stoppanmälan. Därmed eliminerades risken att ett tåg som togs in på sidotågväg för att släppa förbi ett annat tåg inte stannade utan fortsatte tillbaka ut på

huvudtågspår. Knappar för stoppanmälan fanns även på enkelspåriga sträckor med fjärrblockering.

Normalt utrustades fjb-stationer med växelvärm, fjärrstyrning av frångiljare i kontaktledningen och speciella fjb-telefoner, som gav fjärrtågklararen säkert besked om varifrån uppringning skedde. Inget av detta infördes vid Stjärnhov, Sparreholm och Skebokvarn.

Dataöverföring testas

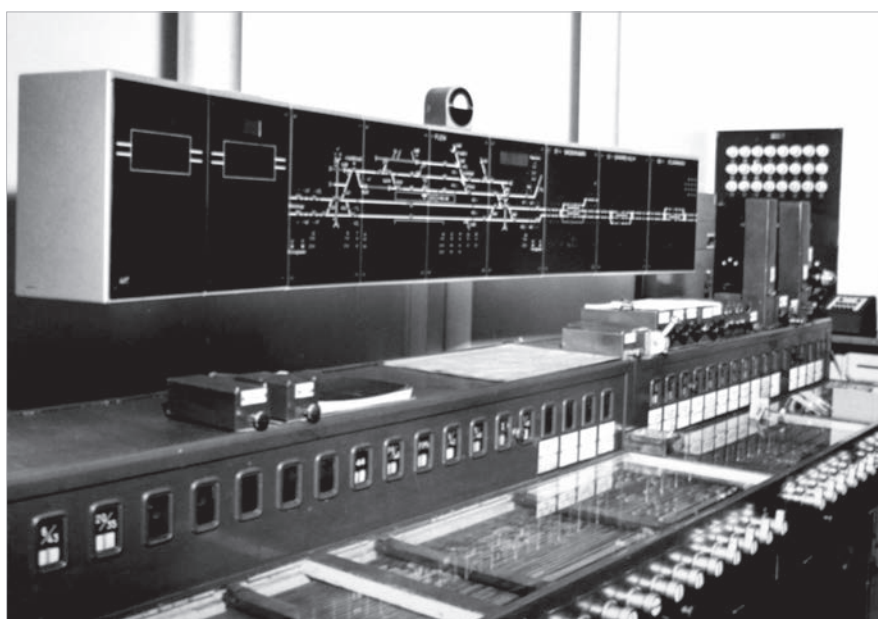
I november 1963 sattes ECTC-stativ upp i bagagerummet i Flens stationshus. Avsikten var att placera indikeringspanelen på biljettexpeditionen. SJ ändrade sig dock och ville ha panelen i ställverkshuset, vilket förstås var mer praktiskt. Elektronikstiven flyttades då till en kiosk av samma typ som vid automatiska blockposter, uppställd vid ställverkshuset.

Även de tre understationerna fick sin ECTC-utrustning i november 1963. Efter inkoppling till telelinjen började man testa dataöverföring mellan understationer och central. Det fanns ännu ingen koppling till stationernas ställverk. En utrustning från LME skapade var tredje sekund simulerade order och indikeringar. Eventuella transmissionsfel vid överföring av dessa testdata loggades.

Driftsättning

I december 1965 var det klart med anslutning till signalsäkerhetsanläggningarna i Stjärnhov, Sparreholm och Skebokvarn. Man hade fått tag i mycket tidåtanpassningar beroende på att anläggningarna inte var byggda med tanke på fjärrstyrning. Regulerad fjärrstyrning av de tre understationerna inleddes i juni 1966.

Fortsättning på sidan 15



Nazistpropaganda riktad mot svenska järnvägsmän 1938

Propaganda och förmågan att påverka människors omdöme är något som makthavare sökt åstadkomma genom historien. Nu är det Twitter och Face Book. Den tyska propagandan riktad mot Sverige före och under andra världskriget tog sig andra former, t.ex. via böcker, tidningar och radioutsändningar. Mindre känt är kanske hur den riktades mot järnvägsmän i Sverige. År 1938 erbjöds svenska järnvägsmän studieresor till Tyskland. De organiserades av trafikinspektören Axel Fredrik Bolmgren (1880-1940) vid 10 trafiksektionen i Malmö i samarbete med Tyska Riksbanan (DR) och Deutsche Arbeitsfront (DAF). DAF var en organisation, som bildats när nazisterna år 1933 förbjöd de fria fackföreningarna och beslagtagit deras ekonomiska tillgångar. Av korrespondens, reseprogram mm. framgår att den svenske arrangören agerade som privatperson och att SJ inte var inblandat.

Två resor anordnades 1938, en i april och en i juni. I juni resan, som varade mellan den 17 och 21 juni, deltog ett fyrtiotal järnvägsmän

från Sverige, däribland min pappa, som då var stationsföreståndare i Jättendal. Det är tack vare hans efterlämnade dokument och bilder får vi i dag en inblick hur tyskarna strax före andra världskrigets utbrott försökte påverka svenska järnvägsmän.

Reseprogrammet var ytterst komprimerat med tidiga morgnar, långa dagar och sena kvällar. Första och sista natten på tillbringades på tåg färjan mellan Trelleborg och Sassnitz. Resan förutsatte att deltagarna tog ut fribiljett till Sassnitz Hafen och därutöver betalade 35 kr för tåg- och bussresor samt för mat och logi i Tyskland. Pass gällande resan utfärdades gemensamt för hela gruppen. Hur relevanta de järnvägstekniska studieobjekten var för att eventuellt tillföra kunskaper till nytta för de deltagande järnvägsmännen är svårt att bedöma i dag. Klart är emellertid att resan hade ett stort inslag av objekt som skulle illustrera Tysklands och nazismens framgångar samt dess ideologi. Därför innehöll programmet t.ex. resor med buss längs Autobahn, besök på Olympiastadion

i Berlin och besök på historiska platser som slottet Sanssouci i Potsdam och till rent nazistiska kultplatser.

Gruppen avreste med färjan kl. 22.54 från Trelleborg F till Sassnitz H dit de anlände kl. 3.04. Redan under överresan välkomnades de svenska järnvägsmännen av nazisterna från DAF i färjans matsal (ingen nattsömn således). Strax efter ankomsten till Sassnitz åkte gruppen kl. 3.36 med tåg till staden Pasewalk. Genast efter ankomsten dit, kl. 6.16, gjorde man ett besök på en nazistisk vallfärdsplats, "Weihestätte zu Pasewalk", innan resan fortsatte med buss till Stettin (Szczecin, i nuv. Polen) dit de kom kl. 8.30 och serverades frukost.

"Weihestätte zu Pasewalk" fanns ett slags nazistiskt "tempel" med citat ur "Mein Kampf" på väggarna. Det hade uppförts till Hitlers ära år 1937 i anledning av att han år 1918 under 28 höstdagar, vårdats i staden efter en senapsgasatak under första världskriget och att han där bestämt sig för att bli politiker. Troligtvis undvek man att nämna att sjukhuset i Pasewalk där Hitler vårdats var en psykiatrisk klinik och att

Besök vid Reichbahn Ausbesserungswerk i Stargard. Ett tusentals ånglok, diesellok, resgodsvagnar och batteridrivna elmotorvagnar hade sitt underhåll vid denna verkstad. Året före de svenska järnvägsmännens besök år 1938 hade verkstaden, som en krigsförberedelse, börjat tillverka bepansrade järnvägsfordon. Efter kriget hamnade verkstaden hos PKP i Polen. Foto: Deutsche Arbeitsfront



han vårdats där i egenskap av en ”psykopat med hysteriska problem”.

På den tiden passerades minnesmärket av den privata smalspåriga (750 mm) järnvägen ”Kleinbahn Klockow-Pasewalk (KKP)”. År 1936 hade borgmästaren i Pasewalk begärt att den skulle läggas ned, då slamret från tågen störde friden vid minnesmärket! Banan överlevde dock minnesmärket och trafiken pågick till 1963. Förmodligen informerades inte de besökande svenska järnvägsmännen om att ljuden från en järnväg, deras levebröd, kunde verka störande på en nazistisk kulturell plats.

I Stargard utanför Stettin besåg den svenska gruppen järnvägsverkstäder, som årligen underhöll ett tusental järnvägsfordon. Från 1937 hade verkstaden börjat anpassas till krigsproduktion genom tillverkning pansartåg. Efter kriget hamnade Stargard i Polen och verkstäderna hos PKP.

I Stettin såg man på centralstationen och hamnen varefter tre turistbussar tog dem till Berlin via Autobahn. Dit anlände de kl. 22.00. Dagen därpå väcktes deltagarna

kl. 6.30, åkte S-tåg till Rikssportfältet och Potsdam och nästa dag i Berlin (hemresedagen) började man ännu tidigare (kl. 6.00) för att hinna med studier av ytterligare en järnvägsverkstad och tunnelbanan vid Alexanderplatz.

Kl. 13.55 åkte gruppen med tåg till Stralsund för att besöka Rügendamm, en fast järnvägsförbindelse som ersatt tåg färjan till ön Rügen år 1933. På kvällen blev det middag och samkväm i en matsal prydd med hakkors, innan färjan kl. 00.41 avgick från Sassnitz för att vara framme i Trelleborg kl. 6.20. Lika krävande sista dag på resan som den första dagen således.

Arrangörerna hade skickat med en fotograf, som dokumenterade resan och efteråt fick deltagarna sig tillsända ett antal fotografier monterade på (brun!) kartong. Fotografierna visar de svenska järnvägsmännen i grupp framför olika studieobjekt men inget eller lite av det järnvägsnära vilket förmodligen berodde på att det var förbud mot att fotografera järnväg på grund av strategiska skäl. Den bild man mest järnväg på är avresan från Stettiner Bahnhof i Berlin,

där dock utsikten mot spåren skymms av hitlerhälsande järnvägsmän. Min pappa, som var aktiv socialdemokrat, berättade att han förfärades över hur många av reskamraterna som ställde upp på att göra nazisthälsning och i övrigt låta sig dåras av den övertydliga propagandan. Kanske var många av deltagarna redan övertygande innan resan och inte bara nyfikna som min pappa.

I kuvertet med sparade handlingar ligger de tryckta menyerna från varje måltid. Min pappa kunde tydligen inte hålla sig för en del maträtter har han helt enkelt döpt om och antecknat med blyertspenna sina egna namnförslag på rätterna, t.ex. Göbbelssoppa (=consommé, buljong utan innehåll) och Göringfläsk (=Fet fläskstek med tjock sås).



Referenser:

Bernhard Horstmann, *Hitler in Pasewalk, Die Hypnose und ihre Folgen*, Droste Verlag, Düsseldorf 2004, ISBN 9783770011674
Wikipedia, Zakład Pojazdów Szynowych (Departementet för järnvägsfordon) https://pl.wikipedia.org/wiki/Zakład_Pojazdów_Szynowych

Avresa med tåg från Berlin mot Stralsund och Sassnitz. Man kan observera att ett stort antal av de svenska besökarna, liksom tyskarna på de övriga plattformarna, håller högra handen högt när blåsörkestern spelar nationalsången. Detta ögonblick tyckte min pappa var det värsta på hela resan och skämdes över sina reskamrater. Foto: Deutsche Arbeitsfront.



På Inlandsbanan till Gällivare april 2018

Text & foto: Göran Cederberg

Efter den fina resan på Inlandsbanan IB16 fick jag åter möjligheten att få åka på Inlandsbanan med ånglok, och det var Järnvägsmuséets resa till Gällivare för att fira Valborg uppe på Dundret. Att åka med dessa gamla genuina tåg är alltid en fantastisk upplevelse som man inte kan få för mycket av. Jag har filmat mycket inifrån tåget och en del utanför.

Resan gick från Gävle fredag kväll den 23/4 med D-loket 888 och dieselloket T43 235 som dragare med 14 vagnar i kroken bestående av restaurangvagn, barvagn, 1:a-klass sittvagnar, sovvagnar och godsvagnar, och alla var gamla 60-talsvagnar. I Östersund byttes D-loket ut mot ångloket B1316 som tillsammans med T43:an drog tåget på Inlandsbanan ända till Gällivare.

I Östersund gjorde vi ett besök i Jamtli, där vi efter en gedigen frukost visades runt på området, innan färden fortsatte norrut. Då ångloket drar ungefär 1 m³ vatten per mil, så fick vi stanna och fylla på tendern med jämna mellanrum, och första stoppet blev vid Faxälven, där även godsfinckans vattentanker fylldes. Det fanns fortfarande mycket snö kvar i skogen men inte på rälsen, vilket medförde att renarna föredrog att ta sig fram där, och under en lång sträcka körde tåget sakta bakom en stor renflock som till slut vek av på en liten skogsväg, men ingen ren blev påkörd av tåget.





Nästan alla måltider åts i restaurangvagnen, och där serverades mycket fin mat, och efter maten var det kaffe och kaka i barvagnen. I Hoting steg Ida från Norråkers Handel på tåget för att hålla en enkel ostprovning i restaurangvagnen på vägen till Dorotea. Efter flera fotostopp kom vi fram till Vilhelmina, där vi intog en helt suverän middag på Bergmans fisk och gårdsbutik. Efter denna delikata måltid rullade tåget vidare norrut till Sorsele, medan vi sov i våra sovkupéer till skendunkets ljuva musik.

Efter frukost på tåget besökte vi Inlandsbanemuséet i Sorsele, innan tåget tuffade vidare. Vid Avaviken gjordes resans första fotokörning. Tåget backade tillbaka och körde sen förbi med fullt pådrag på ångloket, och därefter var det diesellokets tur att dra på för att köra tillbaka tåget. Sedan gjordes ett längre uppehåll i Arvidsjaur, där vi bussades till Hotell Laponias Spa för en välbehövlig dusch. Under tiden servades tåget.

Nästa fotokörning gjordes över den kombinerade järnvägs- och landsvägsbron över Piteälven. Även här backade tåget tillbaka för att sen köra över bron, över vilken alla fotointresserade passagerare hade promenerat över. Strax före midnatt stannade tåget precis över polcirkeln, där vi firade detta med varm korv och champagne i barvagnen, innan tåget rullade vidare till Jokkmokk för ett längre uppehåll.

Nästa dag tillbringades förmiddagen i Jokkmokk, innan färden gick vidare genom Porjus till Gällivare. Här tar vi in på hotell, då vi inte kunde sova på tåget, men på hela tillbakaresan till Gävle hade vi tillgång till våra sovkupéer. Med buss åkte vi till liften vid Dundret för att åka



upp till toppstugan i lätt snöfall för att där inta en delikat 3-rätters Valborgsmiddag.

Sista dagen blev en lång tågresa med start 06.00 från ett kallt men klart Gällivare. Nu var det Rc-loket 1007 som drog tåget tillbaka till Gävle, där vi var framme strax före 21.00. Ångloket B1316 skulle åka vidare till Kiruna för att få hjulen svarvade. För min del blev det en ny hotellnatt i Gävle, innan jag tog tåget hem till Motala.

Jag vill framföra mitt största tack till Järnvägsmuséet och dess personal för genomförandet av denna fantastiska resa, och jag ser fram emot dess nästa långresa.

Även kockarna ska ha en stor eloge för den goda maten de serverade.

Jag har lagt 3 filmer från resan på YouTube:

Dag 1 o 2 till Gällivare 12:39: https://www.youtube.com/watch?v=or6mnG_QVoU

Dag 3 mot Gällivare 10:12: <https://www.youtube.com/watch?v=ZiszV1hIZsI>

Dag 4 o 5 till Gävle 10:37: <https://www.youtube.com/watch?v=aKBYcPHtW0U>

Göran Cederberg, Motala
En nöjd och trogen resenär



Hårda tag i grusgropen

Den här artikeln är skriven av Thore Jonsson och publicerades i tidningen SJ-Nytt, nummer 7 1997, under rubriken "Historik".

I mitten av maj månad 1944 förorsakade det höga vattenståndet i åar och älvar stor risk att banvallarna skulle rasa in vid många järnvägsbroar. Det myckna regnandet bidrog också till att så skedde på vissa ställen. Den arbetsdag jag vill berätta om stod regnet verkligen som spön i backen...

Vi började vår arbetsdag klockan 07.00 efter att först ha färdats en och en halv mil från hemmet. I det stora privatägda grustaget hade SJ i vanliga fall en rälsgående och rundsvängande grävmaskin av märket Altona-Hamburg. Den hade en vikt av 40 ton och tre mans besättning: maskinist, eldare och skopförare.

I de flatbottnade järnvägsvagnarna - så kallade "blåhoppor" - lastades mellan 6-8 kubikmeter grus, beroende av antalet fjäderblad. I bland lastades det på vagnar med littera O och Os och dessa var försedda med trälämmar som restes mot vagnsstakarna.

Ägaren till grustaget erhöll 25 öre per kubikmeter grus, vilket ansågs vara en god betalning.

Lasta för hand

Denna arbetsdag gick grävmaskinen sönder. Enda möjligheten som stod till buds var att utföra arbetet genom att lasta för hand. Ett tiotal banarbetare plus annan personal sammankallades och en slitsam upplastning utfördes av såväl sten som grus med långa langningssträckor från grusslänterna bortom järnvägen.

Själva grustaget bestod av höga isälvsavlagringar, ibland så välsorterade som kaffebönor. Grusåsarna bildades säkert när den så kallade Jämtska issjön bröt igenom sina hinder och avvattnades i samband med inlandsisens successiva avsmältning.

40 vagnar

Den dagen lastades 40 vagnar för hand,

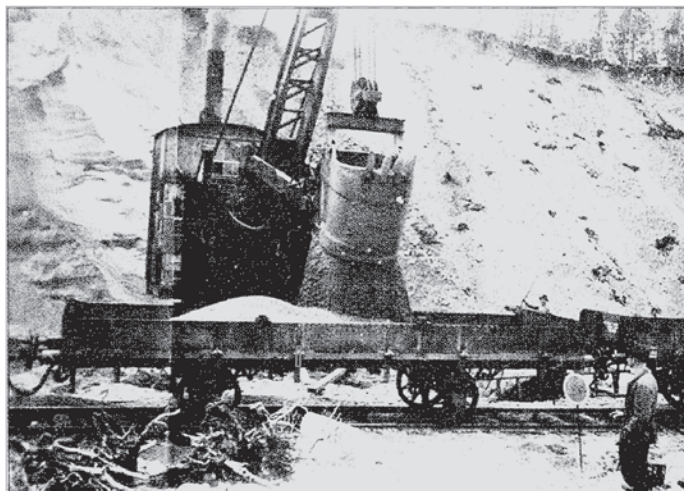
fördelade på två tågsätt. På kvällen företogs en mångmilafärd hem med manskapet sittande på de öppna vagnarna, helt oskyddade för väder och vind och med uppehåll endast för gruslossning vid de mest utsatta platserna. Vi slutade klockan 24.00 och då var det minus fyra grader kallt ute. Trots att vi fått låna värmande plagg blev färden ganska kylig eftersom vi var våta inunder. Följden blev ihållande luftvägsinfektion.

Ommanjämför med nutida förhållanden för manskapet var det förr helt omänskligt. I dag skulle man säkert ha vägrat men så var det inte för 50-60 år sedan. Gubbarna ville behålla sina jobb... Men visst tjänade vi kosing den dagen!

Thore Jonsson



*(Red anmärkning)
Den här bilden tillhör artikeln i SJ-Nytt)
Grusgropen belägen i Ytterhogdal på 1940-talet, med den ångdrivna grävskopan och "blåhopporna" (littera Bm3) på SJ-spåret, samt Thore Jonsson.*



Nedanstående bild är tagen i grusgropen vid Fuluälven. Den visar lastningen av ett gruståg med hjälp av liknande grävmaskin som i artikeln ovan. Fotot är från början av 1920-talet och taget i samband med grusning av den nya järnvägslinjen Limedsforsen - Särna. Vagnarna är märkta LSJ, Limedsforsen - Särna Järnväg. Foto: Järnvägmuseet KB EA01056





Elektronikskåp i Flen. Foto: Järnvägs-museet.

Signalteknisk pionjärverksamhet i Flen. Fortsättning från sidan 9

Eftersom det var en kort sträcka tillämpades inte de vanliga föreskrifterna för fjfb. Istället gällde lokalt undantag från säkerhetsordningen.

Driftsäkerhet och kapacitet

Ny teknik ger upphov till nya typer av fel. SJ:s signaltekniker var ännu inte utbildade på ECTC. Tills vidare tillämpade SJ följande rutin för felavhjälpning (1966):

- Vid fel i centralutrustningen: Slå ifrån elektronikstaven, byt sedan säkring
- Om indikeringar slutar komma in eller kommer i otakt: Tryck nollställningsknappen cirka två sekunder.
- Fel på understation: Diverse komponentplattor (kort) kan bytas.
- Om ovanstående inte hjälper: Tillkalla Signalbolaget.

Nu tycks det inte ha varit särskilt mycket

fel. 1969 inträffade en driftstörning orsakad av att ett kraftaggregat på grund av hög temperatur åldrats onormalt snabbt. LME påpekade i samband med detta att sedan 1965 hade anläggningen varit i bruk i cirka 46 tusen timmar utan komponentfel – trots ogynnsamma temperaturförhållanden.

Skillnaden i kapacitet mellan relä-fjb och den elektroniska fjb som användes i Flen är svår att bedöma; prestandauppgifterna är inte helt jämförbara. För relä-fjb uppges i SJ signaltekniska handbok att 98 indikeringar från en station sänds på cirka 7 sekunder. ECTC klarade, enligt en Ericsson-annons från 1964, att hämta in 64 indikeringar från var och en av 20 stationer på två sekunder. En enorm skillnad, och ECTC vidareutvecklades snart till ännu högre kapacitet.

Planer på utbyggnad

1964 ville SJ utöka anläggningen till att även omfatta Sködinge och Valla på sträckan Flen – Katrineholm. Man valde dock sedan att istället avvakta införande av efjb hela vägen mellan Älvsjö och Katrineholm, ansluten till den nya tågledningscentralen i Stockholm.

Resultat

Denna ECTC-installation gav Ericsson goda möjligheter att utveckla och förbättra sin lösning för elektronisk fjärrstyrning. Därmed kom man ikapp de signalsystemstillverkare som redan kunde leverera elektronisk CTC. 1966 installerades Ericssons ECTC även på Saltsjöbanan, som ersättning för samma leverantörs CTL-system från 1938, och vid Stoke-on-Trent på British Rail.

De största svårigheterna med elektronisk fjb tycks ha gällt gränssnitten mot relä-ställverken på de tre anslutna stationerna. Själva dataöverföringen var nog inte särskilt komplicerad att lösa.

Signalbolagets ECTC kom snart att kompletteras med datoriserade funktioner, och kunde då nyttjas bland annat för styrning av den intensiva järnvägstrafiken kring Stockholm, Köpenhamn och Melbourne.

Redan 1964 hade SJ idéer om ett mer komplett datorbaserat informations- och styrsystem vid Malmbanan. Stockholmsområdet kom dock att prioriteras, detta efter beslutet att införa pendeltågstrafik. Eftersom infrastrukturen inte skulle byggas ut nämnvärt måste den ökade trafiken klaras genom att med ECTC skapa förutsättningar för att utnyttja spåren optimalt. Då kom erfarenheterna från Flen väl till pass.

Det är inte troligt att fjärrstyrningen Flen – Stjärnhov medförde någon stor personalbesparing; ingen av de tre stationerna hade åren närmast innan varit bevakad nattetid. Och på dagtid var stationerna troligen fortfarande bemannade för kommersiella ändamål.

Källor

Material i SJ centralarkiv (numera hos Riksarkivet), framför allt diarienummer Ebr 21027

Produktblad mm från LM Ericsson



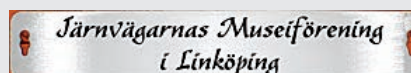
Erik Sundströms ande fortsätter att sväva på redaktionen. Här kommer ännu ett av hans bokurklipp!

Inredningen i olika vagnsklasser

Ur boken M M v Weber: *Jernvägsskola (1853) hämtar vi följande:*

”Passagerarvagnarna konstrueras fastmer efter tre huvudprinciper, som man efter de länder där de företrädesvis brukas kan benämna de Engelska, Tyska och Amerikanska systemen.

De efter det Engelska systemet konstruerade passagerarvagnarna äro lätta och jmförelsevis små, samt innehålla tre, högst fyra afdelningar, kallade kupéer i hvilka man stiger in genom på sidan befärliga dörrar, och hvilka allt efter den klass de tillhöra innehålla 6-10 sittplatser. De gå på fyra hjul, och deras utrustning är för den första klassen prydlig, för den andra enkel, men afser för den tredje klassens passagerare endast en säker fortkomst.”



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 Järnvägsmuseum beläget i Valla Gård, en del av Friluftsmuseet Gamla Linköping. Jvgmf

medverkar därvid i vård och presentation av materiel som deponerats av Järnvägs-museet i Gävle.

Besöksadress: Valla Gård, Gamla Linköping. Öppetider för museet: Midsommar till mitten på augusti dagligen kl 12-16. I övrigt se jvgmf.se eller kontakta Infomagasin, Gamla Linköping tel. 013-121110. Fri entré.

Postadress: Östergötlands Järnvägsmuseum, Valla Gård, 583 30 Linköping.

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

Medlemsavgift 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 dubbelansluta 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

Fullmatad med 300 sidor om
Järnvägsmuseets 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 uppfinnares
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

Följ med på våra AKTUELLA TÅGRESOR

Nu har Tåghallen stängt för säsongen, men några resor återstår
under 2018. Du hittar mer information på vår hemsida.

F 1200 hem till Gävle 13 oktober

Spöktåg till Halloween i Furuviksparken 31 oktober – 2 november

Ångtåg kring Ängelholm 1–2 december

Ångtågsresa Mora–Östersund 5–6 december

Julmarknad på Jamtli 8 december

JÄRNVÄGS MUSEET

Telefon 026-455 1460
JARNVAGSMUSEET.SE



en del av STATENS MARITIMA MUSEER