

SIDOSPÅR 4/18

Tidning från Järnvägsmusei Vänner - stödföreningen till Järnvägsmuseet





Robert Sjöö

Museichefen har ordet

Foto: Mikael Dunker

Svåra men viktiga val

Vi var i valet och kvalet. Datumet 1 oktober närmade sig. Dagen då det var 100 år sedan vårt lands värsta tågolycka inträffade vid Getå, strax norr om Norrköping. Olycksloket, SJ F 1200, som var något av paradloket och då relativt nytt, finns i våra samlingar. Vi visste att det fanns förväntningar på oss att något borde göras men hur uppmärksammar man en hemsk händelse i det förflutna utan att exploatera den? Det är svårt att påstå att dagens media, vare sig den är statlig eller privat, klarar liknande händelser särskilt bra. Skulle vi göra något så insåg vi att det oundvikligen blir medialt. Läsare, lyssnare eller åskådare kan tro att det är reklam eller uppmärksamhet du är ute efter och allt du gör och säger kan i media vändas emot

dig. Till och med små enkla rader i Sidospår kan faktiskt få viss media att vädra en givande konflikt att bevaka. Vi kände ändå en skyldighet att med respekt använda och lyfta fram vårt berörda kulturarv för att dels ge det ytterligare en meningsfull innebörd och dels faktiskt belysa vikten av att sätta säkerheten främst när det gäller järnväg och transportsystem, att en historisk händelse kan leda till förbättringar.

En viktig utgångspunkt blev samarbete. Kontakter togs med Svenska kyrkan som i sitt hägn har flera nyckelpersoner dedikerade även till världsliga ting, såsom tåg och järnväg, samt med Norrköpings kommun. Vi mötte genast ett stort intresse som utmynnade i ett nödvändigt och givande samarbete. Diskussioner fördes även med

Trafikverket och SJ som i ännu högre grad än vi själva befarade att det skulle kunna bli fel. Det som till sist genomfördes under tre dagar i månadsskiftet september-oktober blev ändå ett värdigt och av media positivt mottaget arrangemang. Korta tågresor med F 1200 som dragkraft gjordes för allmänheten första dagen, en lördag. Nästa dag stod loket under ånga på Norrköping C för nyfikna besökare. Under söndagen hölls också en minnesgudstjänst i Matteus kyrka under ledning av förre ärkebiskopen, Anders Wejryd, där jag själv under viss nervositet för första gången talade till en kyrkoförsamling. Även SJ ingick slutligen bakom kransnedläggningen som gjordes vid den gemensamma graven för olyckans offer på kyrkogården. ▶

Loket från Getåolyckan, F1200, och Trafikverkets Rc1 1021 i Norrköping den 1 oktober 2018. Foto: Robert Sjöö. Bilden är tagen med både lots och varselväst.



På hundraårsdagen körde vi ett tåg med F 1200 som dragkraft för inbjudna gäster mot Nyköping och Stockholm som stannade i Getå strax innan klockan 19.00, då olyckståget, exakt 100 år tidigare, rusat ut i tomma intet sedan banvallen och spåret rasat. Vårt tåg hade följts av en kortege bilar längs den parallella landsvägen och i Getå var många människor samlade. Här hölls en tyst minut under tågets uppehåll. Det blev värdigt, det blev respektfullt och det blev fint. När lokförare Thomas Larsson avslutade den tysta minuten med en både vacker och ödesmättad signal med ångvisslan så insåg vi att det vi hade gjort var rätt.

Det var värdefullt och viktigt med de erkännanden som kom från ättlingar till dem som var med om olyckan 1918, varav några också omkommit. Bäst kändes det ändå att få höra historierna om dem som klarade sig, som mannen som nyligen tagit över en konkursmässig fabrik och var på väg till bankens huvudkontor i Stockholm. Han hade gått till restaurangvagnen som var den första vagnen i tåget som inte krossades och började brinna. Väl hemkommen så lyckades han vända förlustaffären till en global storkoncern. Att världen inte är så stor blev jag varse när jag på en släkttillställning dagen innan arrangemanget fick veta att min frus kusins mormorsmor hade varit med om olyckan och överlevt. När jag letade fram kopian av olycksrapporten i museets arkiv fann jag att hon hade lämnat en redogörelse och att hon suttit i en av vagnarna som totalförstördes och var en av få överlevande i den. Historia kan bli personlig när man minst anar det men det också därför den tillhör oss alla.



Text & foto: Rose-Marie Forsberg

Med Järnvägmusei Vänner till Ängelholm

Torsdagen den 31 maj var det dags att embarkera för vår resa till Järnvägens museum i Ängelholm för att delta i deras 20-årsjubileum. Vår resa började vid museets station Hennan där ett gäng glada entusiaster från Järnvägmusei Vänner hade samlats.

Själv hade jag sett fram mot denna min första resa med Vännerna med en till det närmaste barnslig förtjusning. Åka med eget tåg! Vårt lok var en RC1007, byggd 1967 och den äldsta kvarvarande med originalfärg. Vi fick köra max 100 km/h.

Fortsättning på sidan 3



JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

- en stödförening till Järnvägsmuseet
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 Järnvägsmuseerna. (Den fria entrén kan vara indragen vid speciella arrangemang)

För år 2018 är årsavgiften för vuxen 400 kr och för familjemedlemmar 50 kr. Ungdom (t o m

17 år) 100 kr samma förmåner som vuxen. Avgiften betalas till föreningens Bankgiro 5777-5561. (Årsbok och medlemstidning ingår inte i familjemedlemskapet)
Adressändring mm. Kontakta medlem@jvmv.se eller via post JvmV box 407 801 05 GÄVLE

SIDOSPÅR

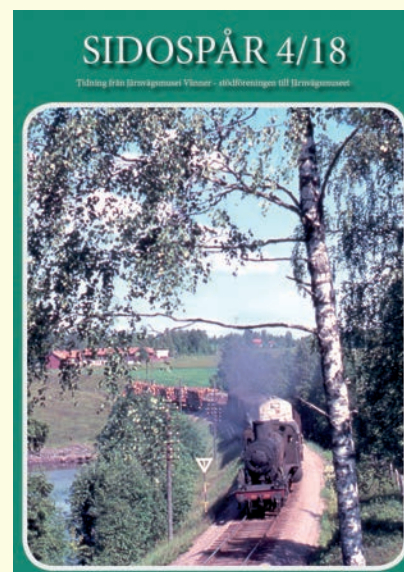
Nummer 4 - 2018, årgång 15
Nyhetsblad/medlemstidning för Järnvägmusei Vänner, utkommer med 4 nummer per år.

Adress: SIDOSPÅR, Box 407, SE-801 05 GÄVLE.
E-post till redaktionen: 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 1 2019 utkommer under april.
Presstopp 10 mars.

Omslagsbilden: Södra Inlandsbanan 1962. Södergående lokalgodståg söder om Rämnen med E2 980 som dragkraft. Foto: Erik Sjöholm.
Fler Sjöholmsbilder finns på sidan 14.





Robert Herpai

Drottningen, greven och järnvägen

När man håller på med släktforskning eller arkivletande ska man ha klart för sig att det kan vara tidsödande. Men så otroligt givande på många olika vis. Uppgifter som man inte behöver just då och där vimlar förbi. Men så rätt vad det är kommer något som ändå fångar ögats intresse och vi registrerar det i minnet. Kanske gör vi mer än så. Vi tar reda på mer. Det vi egentligen letade efter har vi kanske inte funnit ännu. Just så var fallet för mig i detta. Jag sökte efter andra personer och händelser än vad som jag här ska berätta en kort historia om. Jag ska ta er från en Drottning och till en av adeln och allt ska ändå handla om järnväg! Berättelsen tar sin början när landet såg annorlunda ut och inte alls så "nära till allting" som det i dag är med allt byggande på snart alla lediga ytor. Det ska byggas och bo överallt.

Folkmängden var långt när så stor som den är i dag. Det fanns stora landytor som bara låg där öppna, vilda och kanske skrämmande. Att då ha ett hus långt utan för staden är idag en plats där vi befinner oss på samma ställe "mitt i smeten". *Se teckningen längst upp, Liljeholmen 1858, Samlingsportalen:KDAA11721*

Drottningen

På en plats i Brännkyrka socken fanns en höjd och ett landskap som vittnar om något helt annat än vad vi ser i dag. Då var det långt utanför Staden, som Gamla Stan då kallades, och det egentliga Stockholm. På slottet var väl livet inte alltid som i sagorna och utflykter till olika slott och säten var kanske ett välkommet inslag.

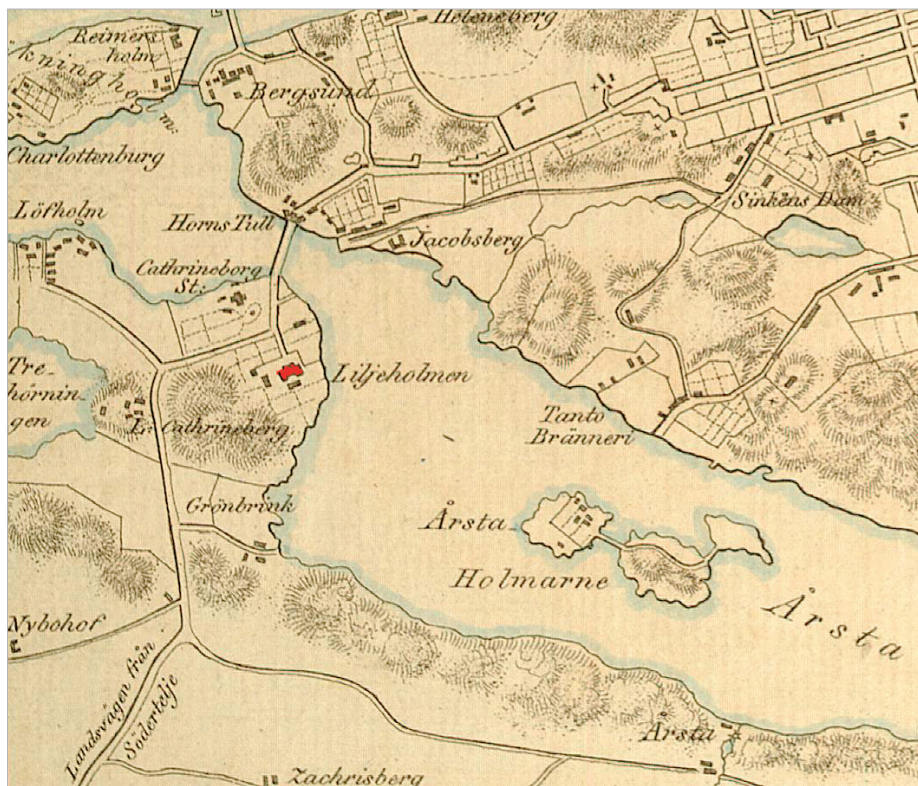
Hon trivdes inte riktigt och kom att göra något som sände en chock i den styrande makten, i landet och ute i Europa. Hon abdikerade. Drottning Kristina hade just i Brännkyrka socken, sägs det, ett av sina jaktställen. Då förståeligt med tanke på hur omgivningen tedde sig. Det var inte särskilt stort, inte alls att jämföra med andra slott men lagom för kortare vistelser för att njuta av just jakten. Det låg vid sidan av den stora landsvägen ut från Stockholm och söderut. *Se rödmarkeringen på N G Wermelings karta från 1818.*

Drottning Kristinas jaktställe kom det också långt in i vår tid att just kallas. *Bilden på höger sida längst upp. Samlingsportalen:KDAA05221.*

Vi kastar oss vidare till mitten av 1800-talet.

Järnvägen

I mitten av 1800-talet var det "krig" i



Riksdagen. Debatten var lång, hätsk och stundtals hög i hur järnvägen skulle dras ut från Stockholm. Allt börjar med en hemvändande svensk. Han kom med ångbåten Gauthiod resandes från England över Lübeck och klev i land på Skeppsbron i Stockholm en dag i början av september 1845.

Han var erfaren i många ting, en man med stor erfarenhet och nu på toppen av sin karriär. Med sig hade han ett oemotståndligt förslag som han skulle presentera för kungen. Lite om det stod det i tidningarna månaderna innan- allt skulle göras med stora utländska pengar och ett komplett system skulle det bli. Adolph Eugene von Rosen var hans namn.

I Riksdagen hade hans ankomst satt igång en stor debatt som skulle fortsätta i många år till. Hans plan kom förvisso att förverkligas men inte på så vis han önskade men enligt de intentioner han skissat upp.

Åter till debatten i Riksdagen. Västra stambanans dragning i Stockholm, norr

eller söder om stan var den stora frågan. När man väl hade bestämt sig så blev det söder om. Det var tur det för annars hade inte denna berättelse kunna bli av. Nu blev det bråttom. Från Göteborg och Malmö hade man redan kommit en bit på väg mot Stockholm och här står vi 1858 i Brännkyrka socken.

Det gamla jaktstället (*höger sida längst upp*) är sedan länge värdshus. Det är kallat Liljeholmens krog fram till 1820-talet och därefter blev det nämnt värdshus. Under mitten av 1850-talet ägdes det av före detta Bergsfiskalen från Valbo utanför Gävle, Erik Sundberg. Han bodde även en tid här medan han hade frun kvar i Valbo. 1856 flyttar han ut och upp närmare hem, han bosätter sig i Gysinge Bruk i södra Gästrikland.

Under två år kommer en bokbindare finnas skriven på värdshusfastigheten, även som dess ägare. Redan 1857 står SJB (Statens Järnvägsbyggnader) som ägare, uppenbarligen inköpt av staten?!

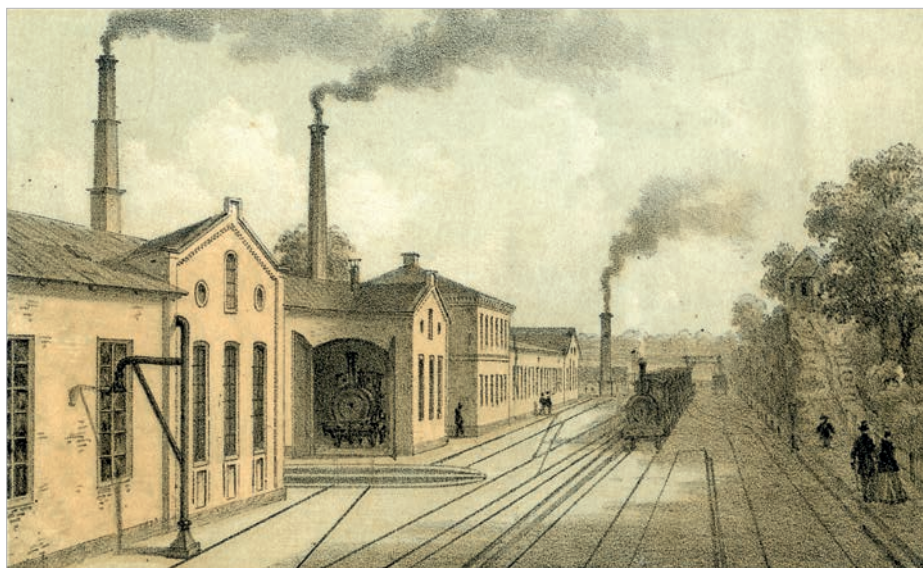


Liljeholmens krog - värdshus cirka 1910. Samlingsportalen: KDA05221.



Bilden är från Illustrerad tidning 14 augusti 1858 och visar banbyggnaden mellan Hornstull och Liljeholmen. Samlingsportalen: KABA00433.

Bilden visar "Jernvägens mekaniska verkstad å Liljeholmen". Samlingsportalen: KDA016944.



Vi sitter på värdshuset Liljeholmen och blickar ut genom fönstret och funderar, ska här en gång resa sig höga hus, frustande hästar ila fram i oanade hastigheter? Hur kommer det att te sig? Vi har precis kommit till platsen med den ångbåt som går med turer till platsen.

Snart ska stora saker hända på denna så fridfulla plats, just på Brännkyrkolandet, vid sidan av den stora södra landsvägen. På en kort och en intensiv tid ska platsen omvandlas från en idyll till en modern verkstadsanläggning för underhåll av den rullande materielen för den statliga järnvägen. Verkstäder, gasverk, växthus, expeditioner ja allt som kan tänkas behövas för att tågen ska gå. Massor av folk som ska arbeta med underhåll på platsen. Det bor snickare, trädgårdsmästare, bokhållare, eldare, lokförare, verkstäder ja snart alla slags olika järnvägsyrken finns på plats och många ska bo på eller runt omkring Liljeholmen. Bilden till vänster är från Illustrerad tidning 14 augusti 1858 och visar banbyggnaden mellan Hornstull och Liljeholmen. Samlingsportalen: KABA00433. Bilden nedan visar "Jernvägens mekaniska verkstad å Liljeholmen". Samlingsportalen: KDA016944.

Greven

När jag sökte i Brännkyrka sockens kyrkoarkiv, sida upp och ner, år efter år under "SJ-tiden" (1857 och framåt) så hände just det som jag nämnde i början. Ögat registrerade något av intresse. Mitt bland alla namnen skymtade ordet greve till och under i samma kolumn stod det lokförare. Va?! Det står verkligen att en greve var lokförare. Nå ja, det var high tech då det här med järnvägen. Det kanske inte var så märkvärdigt, men jag reagerade i alla fall. Vi har ju både friherrar och annat adligt folk som tjänstemän, både stinsar, distriktschefer och kanslisters. Jag registrerade bara företeelsen och gick vidare. Till slut fann jag det jag sökte efter och noterade det och gick vidare.

Men, jag kunde inte släppa tanken. Det låg där och gnodde sig i mina tankar. Jag gick tillbaka och kollade mer, både före och efter. Vem var han och varför blev han just lokförare?

Här kommer en kort berättelse om greven (foto på nästa sida) som var "en av de första" i en lång rad av personer som kan titulera sig lokförare.

Det hände sig den 3 september 1828 att Ivan såg dagens ljus. Han var nr 2 i en syskonskara på 6 barn till föräldrarna greve Otto Mörner av Morlanda (1801–1866) och grevinnan Julia Chatarina (1807–1864). Han döptes till Albert Ivan Valfrid.

När Ivan var 15 år var det dags att sätta honom i skola. Han började i juni 1843 inne i Eksjö (enligt husförhörlängden för Norra Solberga) När han var i mogen ålder deltog han som frivillig i det dansk-tyska kriget 1849 tillsammans med en del andra svenskar. Han gick på 6 maj och var med i 2:a danska lätta bataljonen fram till 12 september. Ivan hade också en tid i sitt regemente en farbror som även han tjänstgjorde i kriget.

Han står under tiden 1847 till 1854 skriven hemma hos föräldrarna i Vetlanda på gården Holmersberg där familjen var hyresgäster. 1854 flyttade föräldrarna och de yngre syskonen till Bäckседа medan Ivan skrivs som flyttad till Jönköping i januari 1854.

*Greven och
lokföraren Ivan
Mörner 1828-
1878 Samlings-
portalen:
KDAK01552*



Det blir lite rörigt med Ivans hemvist 1854-55. Det finns flera platser han är skriven på och som jag inte tänker reda ut. Han finns i vart fall under -55 på Ekmans bruk i Finspång. Hela tiden är hans yrke klensmedsgesäll. I Finspång skrivs han även som smedsdräng.

Innan vi går vidare ska vi pausa Ivan och ta en annan sak som kommer att ha betydelse för den fortsatta berättelsen.

En av hans systrar, Julia Ulrika Elisabeth (1834 – 1867) flyttade också till Finspång. På bruket fanns en verkmästare som var inflyttad från Motala 1854, Frans Anrep. Frans var född 1826 på Lekeberga herrgård i Knista socken i Örebro län. Paret fattade tycke för varandra och gifte sig året därpå, 1855 den 9 februari. De flyttade senare på året till Skultuna där Frans blev verkmästare på bruket.

Till Skultuna kom även brodern Ivan 1855. Han var elev på bruket och flyttade året därpå till Hällefors. Han blev inte långvarig i Hällefors utan redan 1857 flyttade han till Eskilstuna för att börja på Munktells mekaniska verkstad. Nu hade han lämnat smedsyrket och var anställd som ritare. Paret Anrep lämnade 1858 Skultuna för att flytta till Björneborg i Finland där Frans hade fått tjänst som verkmästare på bruket. Till Finland bar det även av för Ivan som 1859 började på samma bruk. Paret Anrep blev kvar till 1862 då de kom tillbaka till Sverige varvid maken i nov 1862 står som anställd på SJ.

Ivan då? Vad ska han nu göra, "ensam" i Finland? Om han blev kvar på verkstaden hela tiden står inte att finna, men varför inte göra som tidigare? Han följde sin sväger och syster i hasorna. Han befanns åter i Sverige 1864.

Det är nu det blir lite konstigt. När han åkte till Finland var han ritare och när vi finner honom tillbaka i Sverige och dyker upp i Brännkyrka sockens husförhörlängd 1861–65, Liljeholmen. Där är han nu lokförare.

Frågan väcks, hur blev han lokförare om han jobbade som ritare? Han kan ju mycket väl sökt sig bort från verkstaden och utbildat sig till lokförare på finska

järnvägen. Den hade just öppnat sin första linje mellan Helsingfors och Tavastehus 1862 och han flyttade till Sverige i nov-dec 1864. Omöjligt är det inte att han var lokförare i Finland.

I Liljeholmen blir han kvar mellan åren 1864 – 1871 som lokförare. 1868 gifte han sig i Hallsberg med Hädda Hedvig Margareta Malmberg (1840 – 1922) Paret fick 4 barn varav tre överlevde till vuxen ålder.

Dottern Cidi (1870 – 1936) blev telegrafist i Nässjö och var gift med förste stationsskrivare vid Nässjö- Oskarshamns järnväg, Viktor Ivar Vilhelm Strömqvist (1873- ?).

Sonen Hampus Ivan (1872- ?) flyttade till Nordamerika och tredje barnet Ester Gabriella Henrietta (1875 – 1924) gick teknisk skola i Stockholm och var bland annat konstnär. Hon gifte sig 1900 med postmästaren i Linköping Möllberg (1868 – 1949)

I Kristinehamn, till vilket familjen hade flyttat 1871, blev han kvar som lokförare fram till 1877 då familjen flyttar till Örebro. Nu hade han befordrats till lokomotivförman.

Tyvärr drabbas han av sjukdom och dör året efter (1878-06-23) i njursjukdom. Säg den lycka som består.

Familjen Anrep då? Jo, de hade ju gift sig

1855 och hade fått 8 barn varav 7 överlevde till vuxen ålder. När deras sista barn föddes i april 1867 dog tyvärr hans hustru bara fyra dagar därefter. Frans gifte om sig, 1872 med Anna Ida Wretman (1830-12-21 – 1875-11-15) När han började på SJ i november 1862 vet jag inte vad han hade för titel. 1869 var han på officiellt uppdrag då han var på utrikes resa: Han skulle inhämta kunskap i bräntorv och dess användning som lokbränsle (rapporten finns i museets samlingar) Då är han biträdande ingenjör. När han kommer tillbaka från sin utrikes resa var han maskiningenjör under Hjalmar Elworth åren 1870 – 73 och från 1874 "överdirektörsassistent" på maskinavdelningen, nu under överdirektören vid Maskinavdelningen Fredrik Almgren.

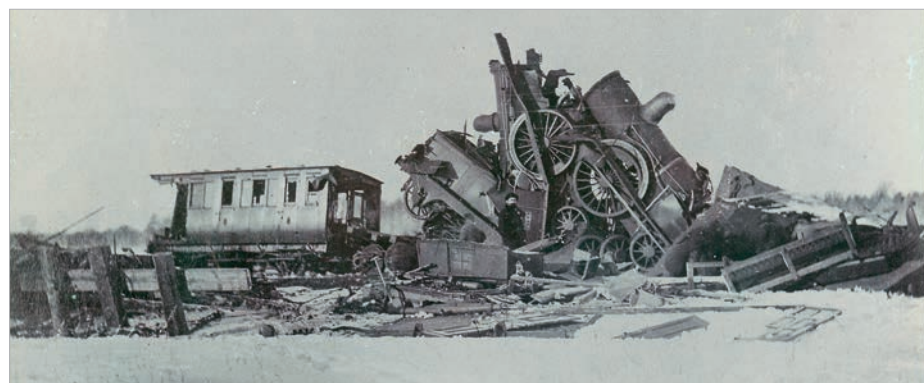
1875 i november den 15 reste paret Anrep med tåg. Hur vet vi det? Jo, olyckligtvis är det tåget paret reste med ett av tågen i sammanstötningen i Lagerlunda, se bilden längst ned. Paret omkommer i olyckan. (Biljetten som de begagnade finns i museets samlingar)

Ett snöpet slut, men det som fångade mitt intresse när jag letade något helt annat blev till dessa sammanträffanden som här ovan, kort har redogjorts för.



Del av järnvägsverkstaden/lokstall i Liljeholmen. På vändskivan SJ lok 10 Södertelje. Foto 1860-tal, Samlingsportalen KBEA00596.

Olyckan i lagerlunda 1875-11-15. Foto Samlingsportalen KDAJ07480.



Fortsättning från sidan 3

När vi kom till Gävle central fick vi till vår stora förtjusning se att vår destination var utlagd på skylten varpå många hängde ut genom fönstren ivrigt fotograferande denna unika företeelse.



Detta satte myror i huvudet på en man som satt på bänken nedanför. Han tittade på oss, tittade på skylten, tittade på oss och på skylten igen. Till slut förbarmade sig vår ombordansvarig, Henrik Reuter Dahl, över honom och förklarade att det var ett museitåg som var på väg till en destination som normalt inte utgick från Gävle. Resan gick via Storvik och ner mot Avesta-Krylbo där vi fick stanna ett tag och låta andra tåg passera innan vi gav oss av neråt mot Mjölby.

En sak är säker, gamla tåg låter massor! Det bullrar och rycker och gnisslar. Jag fick inte en blund i ögonen förrän vi var framme i Ängelholm klockan halv sex på morgonen. Jag fick sova ett par timmar innan jag blev väckt för frukost.

I Ängelholm var vårt uppdrag att organisera den sedvanliga marknaden. En godsvagn lastad med bord, stolar och böcker till våra egna bord ingick i det tågset vi hade med oss.

Vi hade även med oss andra utställare och deras varor.

Förutom restaurangvagn, barvagn, en 1:a



klass sittvagn, en sovvagn och en liggvagn samt generaldirektörens vagn hade vi med oss en biovagn. Javisstja - en vagn full med dieselaggregat för att hålla oss med ström när vi inte var ute och åkte var en nog så viktig detalj.

Så småningom hade vi fått allt i ordning, de flesta utställarna var på plats. Hur mycket böcker som helst och alla handlade om - just det, tåg! En massa Märklindelar också förstås.

Nu var vi lediga för dagen och passade på att gå runt inne på museet. Ett trevligt museum med många intressanta stationer att stanna till vid. Vi var alla överens om att vi måste övertala Robert att bygga oss en simulator hemma i Gävle. På ett par ställen visade de kortare filmer, en handlade om rallare på 30-talet och en om snöröjning på 40-talet.

På lördagen gick jag runt och fotade och åkte ånglok och rälsbussar. Den roligaste var nog denna ångvagn. Byggt 1888, ombyggd 1890 eftersom kung Oscar II ville



ut och åka. Raskt inrättades en kungakupé med stoppade soffor, tvåglasfönster och en liten kamin så inte majestätet skulle frysa. Även drottning Sophia, som tyckte om att "dricka brunn" fick åka med denna sista tre milen fram till Hook.

Det var Vännerna från Nässjö som hade med sig denna lilla pärla.

Räddningstjänsten visade upp sin specialbyggda brandbil. Den finns i två exemplar placerade på var sin sida om den 8 km långa tunneln genom Hallandsåsen. Den kan ta sig fram på ordinarie väg och skifta till räls i en plankorsning för att hjälpa till om något skulle inträffa i tunneln. I en följevagn har



de 8000 liter vatten och även möjlighet att ta hand om skadade.

Från Gävle var ångkranen Ånge utlånad. Även denna byggdes i två exemplar och den andra placerades i Nässjö. 1948 kom de i delar från England och sattes ihop här i Sverige. Totalvikten är 127 ton och de kan lyfta 50 ton, främsta användningsområdet har varit att bistå vid allvarligare tågolyckor och vid utbyte av broar.

Kranen från Nässjö var den som senast var i bruk vid en tågolycka detta i Nässjö 1979. Ett nattåg höll för hög fart in till stationen och alla vagnar spårade ur, loket snurrade ett halvt varv och lokföraren omkom. Av passagerarna skadades 40 stycken.



Nässjökranen har skrotats men Ånge hamnade i ett förråd i Gävle och renoverades för några år sedan.

Nu är vi på hemväg och middagen är serverad.

En eloge till de Vänner som har haft kökstjänsten denna resa! Det kan inte ha varit lätt med uppåt 60 grader i köket. 🍲





Kenneth Landgren

Ett stationshus till har försvunnit

I slutet av augusti 2018 revs stationshuset i Forsmo efter stambanan genom öfre Norrland. Stationshuset byggdes 1923 och hade redan då centralvärme med en panna från Götaverken. Kostnaden för byggnaden var då 62.240 kr och 11 öre. Stationshuset var av en typ som var vanlig på flera platser i Norrland, bl. a Ådalsliden, Holmsund, Lycksele och Arvidsjaur. Expeditionsindelningen skilde sig åt mellan de olika stationshusen. Vid Forsmo fanns endast en militärmötesplats, innan bygget av tvärbanan Forsmo – Hoting började byggas 1918. Då uppfördes flera byggnader av SJB (Statens Järnvägsbyggnader), bl. a ett stort förråd i två våningar, och en expeditionsbyggnad där även förrådsmästaren Anders Reijlitz hade sin bostad.

Växelförregling anordnades på stationen 1924.

Stationshuset hade väntsal och expedition på nedre våningen, och stinsbostad om tre rum och kök på övre våningen.

Godsmagasinet var hopbyggt med stationsbyggnaden, förbundet med en gång emellan, där två mindre förråd fanns för verktyg, mm. Tvärbanan till Hoting invigdes en riktigt kall vinterdag den 2 december 1925.

Från 1935 hyrde Kungliga Telegrafverket ett område söder om stationshuset för att bygga upp en impregneringsanläggning för telefonstolpar, där omkring 18.000 stolpar impregnerades per år. Impregneringen här upphörde i mitten av 1950-talet.

Magasinet stod i förbindelse med en lastkaj ute vid spår 2. En godsbygga förband

magasinet med spår 1. Bryggan revs och ersattes 1937 med en ny anordning, där en del av magasinsgolvet utgjordes av en tralla som rullades ut mot lastkajen, och blev en del av denna.

Efter elektrifieringen 1939–40 var det inte enkelt om flera vagnar skulle lastas eller lossas vid kajen. Den var försedd med ett staket med grindar mot spår 2, för att öppna dessa måste strömmen brytas och nyckeln tas ur och låsa upp grinden, detta måste ske för varje vagn om det behövdes. Stationen var utrustad med ett stort vevställverk och semaforer.

Posten var inrymd på stationen, där byborna hade sina postfack i väntsalen. Det var träffpunkten då posten kommit med tåget. Även en kiosk fanns bakom stationen, den stängdes i slutet av 1950-talet. I samband

Bilden ovan. Tåg 3481 har stannat till i Forsmo den 5 maj 1985, innan det fortsätter mot Långsele. Knappt en månad är kvar av persontrafiken på Hotingbanan. Foto: Kenneth Landgren.

med bygget av Forsmo kraftverk 1947 och några år framåt hade stationen ett uppsving både på person- och godstrafiken.

Vattenfall uppförde ett stort byggnadsmaterielförråd BAF väster om bangården med eget spår, där hade de maskiner och utrustning för byggen i hela Norrland.

Två långa plattformar fanns, dessa revs under 1970-talet och en kortare del mellan spår 3 och 4 blev kvar för rälsbusstrafiken på Hotingbanan.

Stationen förestods av en stationsmästare fram till 1959.

Forsmo station på ett kolorerat vykort från 1925, då hade trafiken på Hotingbanan precis invigts. Stationshuset var rödmålat fram till modernisering 1959. Lennart Norströms samling.





En bild från det nya förrådet för SJB i Forsmo, bilden troligen från sommaren 1919. Till höger sittande troligen Nordberg. I svarta hatten stående troligen C. J. A. Wästfelt, bredvid i vit hatt troligen J. Lilliehöök. Övriga kan vara M. Kihlgren, Ivar Gewalt, David Bergö och Anders Rejlitz m. fl. foto: Kenneth Landgrens samling.



Forsmo station 1937, Telegrafverket har byggt sin impregneringsanläggning i södra änden av bangården med ett eget spår. Lastkajsspåret har lagts från magasinet fram till där kajen skulle byggas. På väggen syns postens skylt och brevlåda. Det stora vevställverket är placerat framför stationsbyggnaden. Bänken stod kvar till det "bistra" slutet då den sågades upp. Bakom flaggstången syns utedassen och förråd. Foto: Järnvägmuseum KDAE02425.



Här syns materiel för ombyggnaden som skedde 1959, då stationen moderniserades ordentligt. Foto: Palle Lindblom.

Stationshuset genomgick en totalrenovering 1959 -1960 då de småspröjsade fönstren ersattes av kopplade fönster. Ny panna sattes in och ny skorsten murades upp, dessutom installerades WC.

Tågklareringen skedde hela tågdygnet. Fjärrblockering började införas 1961, vilket innebar att stationen fick ett minskat personalbehov. Forsmo var trots allt gränsstation till fjb från Hotingbanan, men det löste man genom den s.k "Forsmomodellen" där ankommande lok- och rälsbussförare ringde i Forsmo till "fjärren" i Vännäs och anmälde sitt tåg "in i Forsmo"! Därefter ställde fjärren till grönt mot Österås. Kvar fanns ett godsombud som skötte växlingen till BAF, och tog hand om det gods som ankom och avgick. Posten flyttades på 1960-talet över till ett eget postkontor på byn, sedan den 31 oktober 1966 ersatt av lantbrevbärare. Den snörika och kalla vintern 1966 innebar att det ibland gick ånglok litt E2 på Hotingbanan. Där gick ett godstågspår, och tre rälsbusspar. 1968 drogs ena paret av rälsbussarna in.

Styckegodset lades ned den 1 juli 1970 och stationen blev utan bemanning. Vagnslasterna växlad med personal från Långsele. Det var huvudsakligen till och från BAF.

Stationshusets lägenhet hyrdes senare ut.

Sista persontågen var tåg 4512/4511 Ånge – Vännäs och vv. Tåget drogs ofta av Hg-lok och hade både gods- och personvagnar. Sommaren 1975 var dess saga all.

Den äldre plattformen revs och en ny träplattform byggdes vid spår 2 på 1980-talet. Under 1990-talet byggdes väntsalen och expeditionen om, så att Banverkets personal fick manskapsrum där. Infranord flyttade ut då behovet inte fanns för att ha personal i Forsmo 2015. Hyresgästen sades upp, och huset kallställdes, och en vattenskada uppstod i lägenheten. Sedan dess hyrdes endast magasinet ut. 2017 sades även den hyresgästen upp. Stationshuset stod då tomt, och rivningen skedde veckorna 34 - 35. Numera är det endast en stor tom grusplan där det fina stationshuset en gång stod.

Fram till sommaren 1975 gjorde persontåg även uppehåll i Forsmo, det var sista persontågsparet Ånge–Vännäs 4512/4511. I och med att bangården lutar mot linjen i södra änden så fanns en skyddsväxel som ledde ner i diket. Den togs senare bort.

I samband med att timmertrafiken från Hoting till Örnsköldsvik började i mitten av 1980-talet så byggdes bangården om i norra änden, korsningen togs bort, och en profildetektor sattes upp.

Bangården fick ny belysning som tändes på stationshusväggen. Senare byggdes bangården om igen och har dragit in spår 4 till huvudtågvägen, tidigare gick det två spår ut i norr. Banavdelningen byggde om expeditionen och väntsalen till manskapsrum. Ställverket flyttades ut till reläkuren. Det gamla tegeltaket byttes ut mot plåttak, lägenheten på övre våningen hyrdes ut, den fick treglasfönster mot spårsidan. På platsen för den gamla impregnering gjordes ett stort saneringsarbete av den arsenikhaltiga jorden, som lastades upp på vagnar och kördes iväg för destruktion. Spåret där kortades av väsentligt och ett garage för motortralla sattes upp på resterande del. Efter det att Banverket upphörde att använda stationshuset som personallokaler, stod det tomt i flera år, då även hyresgästen flyttat. Magasinet hyrdes ut under en period på 2010-talet, men i samband med att det kom rivningsbeslut blev även han uppsagd. Rivningen skedde med en grävmaskin som helt plötsligt bara stod där, och sedan gick arbetet fort. En firma från södra Sverige hade fått uppdraget.



Vänstra bilden: Nuvarande ställverksplan i Forsmo teknikhus 2018. Till höger: Den gamla ställverksplanen visar hur bangården såg ut fram till 1980-talets slut. I dag finns ställverket på Sollefteå MJ-klubbs anläggning, där det fungerar utmärkt. Foton: Kenneth Landgren.



Lastkajen i Forsmo med det beryktade staketet med grindarna som först kunde öppnas när spänningen i kontaktledningen var bruten. Tåg 5352 gör uppehåll innan det fortsätter norrut. Foto: Kenneth Landgren.



Forsmo samhälle på ett vykort från 1960. Här syns stationshuset i vänstra nedre hörnet, här har det fått en gul färg. Resterna av impregneringsanläggningen syns i nederkant. Kenneth Landgrens samling.

Källor: Forsmo – Hotingbanan Kenneth Landgren 1981, Något om posten stambanan genom övre

Norrland Erik Lindgren, Teknisk Ekonomisk redogörelse Statsbanan Forsmo – Hoting SJ 1932,

Sören Persson Infranord, Lars Berggrund, Kungl. Väg och Vattenbyggnadskåren 1851 – 1937.



Halloweentåg till Furuvik

Text & foto: Henrik Reuter Dahl

Traditionellt har vi i många år haft spökarrangemang i Gävle under höstlovsvecka 44. Nu när museet är stängt så kom Furuvik passande nog på idén att öppna parken med Halloween-tema. Vi tog kontakt med dem om ett samarbete oss emellan, vilket gjorde att vi under onsdag-fredag vecka 44 körde fyra spöktåg om dagen till Furuvik

och Skutskär. Furuvik marknadsförde och sålde biljetter som förköp och vi körde tåg och spökade ombord. Allt gick mycket bra och totalt reste 2150 personer med oss om man räknar resor på båda håll. Mer troligt kan vi säga 1075 pers som åkte ToR, och av dessa var 982 förköp via Furuvik. Vi som jobbade tyckte detta var väldigt kul

Bilden ovan: Maten värmdes i ångloket och intogs i fält. Tura Sventon (Helena Skärström) ser hungrig ut hon också.

och vi gör det gärna igen. Många nöjda resenärer kom och tackade efteråt för ett bra genomförande och även Furuvik verkar mycket nöjda. 🍷

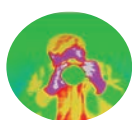
I personalens uppgifter ingick det att spöka ut sig. Hedda Reuter Dahl lyckades bra och Peter Iller med ungdomar höll alla barn vakna.

Anders "pandan" Westerberg och Martin Långström redo för avgång.



S1 1923 i den svaga höstsolen mellan två turer. Längst bak gick Du 432.





Med Järnvägsmusei Vänner till Storbritannien 1988

Text & foto: Lennart Malmsten

1938 slog ångloket Mallard, tillhörande London and North Eastern Railway hastighetsrekord för ånglok med 202 km/h,

men fick sedan sakta in pga. varmgång. Rekordet har ifrågasatts, framför allt från tyskt håll, men det anses fortfarande gälla.

Loket var vid rekordförsöket bara några månader gammalt.

1988 firades 50-årsjubileum av detta

Den första stationen (som också var ändstation) vid Island Gardens på Docklands Light Railway, fotograferad från ankommande tåg 11 juli 1988. Banan hade öppnats året innan. Den förlängdes 1999 att gå under Themsen till Lewisham. Då fick Island Garden och stationen närmast norr om, Mudchute, nya (lägre placerade) stationslägen för den ändrade dragningen.

Några i gruppen åkte 13 juli sträckan London (Kings Cross) – Edinburgh – Glasgow – London (Euston). Strax väster om Edinburgh Waverley, ses ett diesellok av typen 47/7 på väg till Glasgow Queen street. 47/7 var littra för en mindre serie av typ 47, som hade ett eget tekniskt utförande av manövrering från manövern. Som synes finns ännu ingen elektrifiering här, men den är bara ett par år borta. Edinburgh nåddes av elektrifiering även från Shotts vid Västkustbanan (WCML), när elektrifiering av Ostkustbanan från York och Newcastle färdigställdes.



rekord, genom att köra med Mallard från museet i York till Scarborough och tillbaka. Bilden till vänster: LNER 4468 Mallard vid fotouppehåll i Malton 10 juli 1988, mellan York och Scarborough.

Järnvägmusei vänner ordnade det här året en resa som inkluderade en tur efter

Mallard. Lars Olov Karlsson var reseledare. Vi flög till London Stanstead den 7 juli och åter den 14 juli.

Detta var startskottet för mig både att gå med i JvmV och att börja åka på de brittiska öarna, och nu, trettio år senare har jag tillbringat sammanlagt mer än ett halvår med att resa omkring på de brittiska

öarna, och lyckats åka i det närmaste alla banor med reguljär persontrafik i England, Skottland, Wales, Irland, Nordirland och Isle of Man. Därtill många men långt från alla museibanor,



Ealing Broadway i västra delen av Stor-London. Här passerar alla tåg på väg till eller från Paddington-stationen. Dessutom kan man här byta mellan lokaltåg och två tunnelbanelinjer, Central och District line. Den 14 juli 1988 ses här tunnelbanetåg på Central line ankomma stationen. Det är av det mindre utförandet, kallat Tube Stock, mera precis 1962 Stock.

Paddington tunnelbanestation. De tunnelbanetåg som har denna, större, lastprofilen kallas Sub Surface Stock, gör uppehåll 8 juli 1988. Just denna vagn är av typen C stock, från åren 1970-1978. Den breda tunneln och att det är öppet uppåt är ett arv från de allra första tunnelbanetågen, som faktiskt gick med ånglok, och började köra 1862.

Vid plattformen i Norwich står 9 juli 1988 elloket 86.229 med tåg som snart ska till London Liverpool street. Loket har även en namnskylt: Sir John Betjeman. Han var poet, författare och radioman. Några exemplar av denna loktyp finns ännu kvar 30 år senare, men endast för godståg. Just 86.229 är inte skrotat ännu, men är om uppgifterna är korrekta reservdelsförråd hos Freightliner i Crewe. Två dieselmotorvagnar av typ 101 syns också. De ska strax avgå till mindre platser i området.





För sextio år sedan, en ögonblicksbild

Text: Rolf Sten, Foto: Erik Sjöholm

Juni 1958, väg 272 strax norr om Lingbo. Vägen korsar norra stambanan på en viadukt strax söder om Åsens banvaktstuga. En 26-årig Erik Sjöholm, numera känd järnvägsintresserad, är ute i tjänstens vägnar, Vägverket, och arbetar med trafikräkningar. Järnvägsintresserad som är har han naturligtvis kameran med sig. Stannar den gröna "Vägverksduetten" och går ut och kommer fram på viadukten just som södergående snälltåg 95 kommer ut ur kurvan. En 250-dels sekund senare är ögonblicket fångat till eftervärldens njutning.

Platsen är banvaktstugan nr 168, Åsen, 277,775 kilometer från Stockholm. Den här delen av Norra stambanan, Ockelbo – Holmsveden, togs i bruk 1 november 1877.

Tåget är Snälltåg nummer 95 Östersund – Ånge – Krylbo – Stockholm C, avgångstid från Östersund kl 05.30 och från Bollnäs 09.50 Fotot bör då vara taget cirka 10.30. Tåget medför direkta vagnar Östersund – Stockholm samt Östersund – Malmö (via Krylbo-Hallsberg-Mjölby). Restaurangvagn, Ro2a går som Byffévagn Ånge-Krylbo-Hallsberg-Mjölby.

Tåget är verkligen en mix av personvagnar i varierande färger grönt och rött samt olika grader av nedsmutsning och färger på taken. Fyra vagnar har fortfarande svarta tak vilka verkar ha börjat målas grå i början av 1950-talet.

Sju av vagnarna har fortfarande SJ-monogrammet påskruvat och BFo4 har

en dekal med gult SJ i ring vilket betydde en på 50-talet modern vagn.

Tåget dras av D 297, tillverkat för Statens Järnvägar av ASEA 1934. Då med littera Ds. Det drar på 12 boggivagnar och 2 två-axliga vagnar, sammanlagt 52 axlar. Vagnarna efter loket är:

- en resgodsvagn F5a,
- två stycken andraklassvagnar Bo8d och Bo8b,
- en första- och andraklassvagn ABo7b,
- en kombinerad andraklass- och resgodsvagn Bo8f,
- en andraklassvagn (troligen Bo8b),
- en första- och andraklassvagn (troligen ABo7b),
- en restaurangvagn Ro2a,
- en kombinerad andraklass- och resgodsvagn (troligen Bo8f),
- en andraklassvagn (troligen Bo9b? Många luftsgare på taket. Skulle även kunna vara en vagn med lanternin?)
- en kombinerad andraklass- och resgodsvagn BFo4 varav de första levererades 1957,
- en första- och andraklassvagn ABo7b,
- en första- och andraklassvagn (troligen ABo11b),
- en resgodsvagn F5.

Bakom fönstret på loket skymtar lokförarens hand på "pådraget" där han samtidigt trycker ned knappen till "säkerhetsgreppet". Till vänster kan man även skymta lokbiträdet. Runt 1971 infördes enbemanning på loken varvid yrkesrollen lokbiträde försvann vid Statens Järnvägar.

I spåret ligger sliprarna väldigt tätt vilket visar att man har förtätat antalet sliprar och på så vis kunnat höja tågens axeltryck. En del sliprar är förbundna med varandra av ett långt plattjärn. Detta för att undvika så kallar "rälsvandring".

Till höger om första personvagnen syns en så kallad skivförsignal. Den gröna signalskivan ligger platt vilket betyder att nästa signal visar "Kör". Från försignalen skymtar, framåt i bild, den lingång som är kopplad till den semafor som tåget kommer till om 500 meter. Skulle den semaforen (vid växeln till Lingbo grusgrop) varit ställd i stoppläge skulle skivförsignalens gröna skiva varit uppfälld och visat lokföraren "vänta stopp".

Till vänster syns banvaktstugan Åsen. Den var av den klassiska modellen som Statens Järnvägar använde vid bygget av Norra stambanan.

Till vänster om loket syns banvaktens redskapsbod och trampdressin, även kallad för "hjulingen".

Från Järnvägens barndom fanns det alltid banvakter utplacerade på lämpliga avstånd mellan varandra. I takt med att spårstandarden förbättrades minskade även behovet av utplacerade banvakter. Vid Statens Järnvägar upphörde efterhand denna yrkesroll på 1950-talet och var i princip borta efter 1960. Banvaktstugan revs någon gång efter 1958.

Åter till Åsen

12 juni 1995 gjorde Erik en ny bilresa



Den vänstra bilden är tagen i en något annorlunda vinkel 1995. Den högra bilden är tagen i samma vinkel 2007. Man kan ana det gamla spårets svaga högerkurva i gruset till vänster om spåret.



längs väg 272. Han stannade naturligtvis för att ta en bild från samma fotoplatz. Nu var viadukten något ombyggd så det blev inte helt samma vinkel. Linjeföringen var densamma men nu var det 50 kilos helsvetsat spår vilande på betongslipers och ballast av makadam.

8 augusti 2007 var det dags för en ny bilresa via Lingbo och Åsen. Nu hade det hänt saker. Det

hade blivit dubbelspår i helt ny uträdd linjeföring. Fullt modern spårstandard. Den här 9 kilometer långa dubbelspårsetappen mellan Slättlandet och Holmsveden hade tagits i bruk 24 oktober 1999. 🚂

Stort tack till Saga och Erik Sjöholm, Thomas Tell, Jan-Peter Harboe, Robert Herpai och Kenneth Landgren för er hjälp med artikelunderlaget.

En 30-årig Erik Sjöholm är ute med Rune Carlsson i Dalarna. Dom är i Slättberg och väntar på ett B-loks draget tåg. Året är 1962.

Recenserat

Järnvägmuseets stjärnor -Små berättelser om våra lok och vagnar-



Detta är titeln på en bok, skriven av järnvägmuseets chef Robert Sjöo och utgiven av Statens maritima museer, Järnvägmuseet. Mikael Dunker har stått

för formgivningen. Formatet är 20,5 X 26,3 cm, limmad rygg med mjuka pärmar och hela 300 sidor tjock!

Boken borde vara ett måste för alla järnvägsintresserade. Den torde även väcka

intresse för den som inte är intresserad av järnväg. Boken handlar i grunden om alla de fordon som museet har i sina samlingar. Den börjar med det äldsta fordonet och går sedan framåt i tiden med en historisk bakgrundshistorik för varje fordon.

De sista sidorna innehåller listor över Järnvägmuseets samtliga lok, motorfordon och personvagnar ingående i samlingarna samt godsvagnar och tjänstefordon som finns med i boken. Allt är mycket väl skrivet och lättläst.

Kort sagt Robert Sjöo har gjort ett mycket gott jobb! Jag avslutar denna recension med Robert Sjöos text på sista sidan:

"Den här boken är inte en historiebok. Det är en bok med historier.

Lok och vagnar kan inte berätta själva men de är ändå huvudrollsinnehavare i större eller mindre berättelser.

Utan de första, primitiva ångloken, inga höghastighetståg.

Utan dem som konstruerat dem, använt dem, talat om dem, inget behov av något nyare eller bättre.

Samlingen av lok och vagnar som vi förvaltar är mer representativ än kanske någon annanstans i hela världen.

Varje museifordon är nog utvalt och har sin egen berättelse".

Rolf Sten

Boken finns att köpa och kostar endast 100 kr! Ja det är sant, endast 100 kr! Beställ den via telefon 026-4551460 eller mail info@jarnvag-smuseet.se. Porto tillkommer.

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.

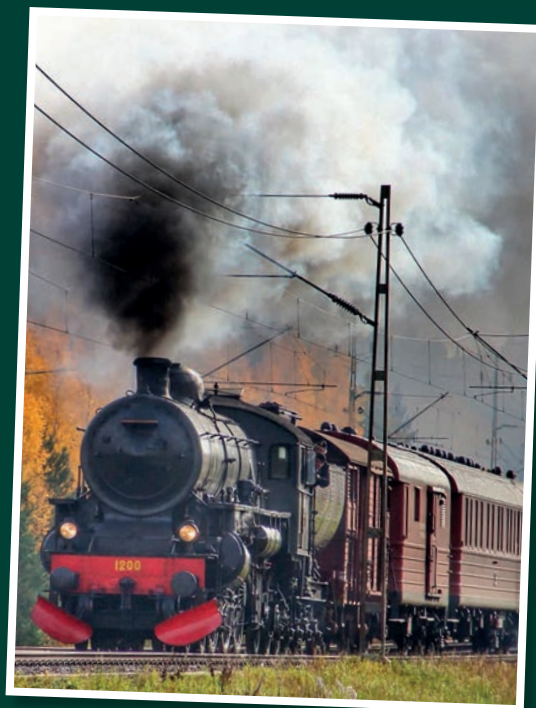
Ordförande: Lars Linde,
E-post: ordf@jvgmf.se, tel.: 0706-717595.

TACK TILL ALLA SOM FÖLJT MED PÅ VÅRA TÅGRESOR 2018 – NU LADDAR VI OM FÖR NYA, MINNESVÄRDA UPPLEVELSER!

Under tiden som Järnvägmuseet är stängt för renovering kommer vi att genomföra ett antal resor runt om i landet. Det blir både koncept du känner igen och några nyheter! Håll dig uppdaterad genom att besöka vår hemsida: **JARNVAGSMUSEET.SE**



OVAN:
Morgontåget med Rc1 1007 i spetsen, på väg från Gävle till Stockholm C, där F 1200 ska kopplas till.
Foto: Daniel Myrberg.



OVAN:
Efter körningarna kring Getå till minne av olyckan 1918 är nu F 1200 hemma i Gävle igen. Inga fler resor är planerade med detta lok men när vår utställning är klar kommer ni att kunna återse F 1200.
Foto: Håkan Svensson.



VÄNSTER:
Margareta Wahlberg fångde denna dramatiska bild på F 1200, precis i starten efter den tysta minuten som hölls på klockslaget och platsen där Getåolyckan skedde.



Foto: Henrik Reuter Dahl.



VÄNSTER & NEDAN:
Spöktåg till Halloween på Furuvik med Helena Skärström som "Tura Sventon", Mia Lundstedt, Hedda Reuter Dahl, Peter Iller m.fl. som spöken!



JÄRNVÄGS MUSEET

Telefon 026-455 1460
JARNVAGSMUSEET.SE



en del av STATENS MARITIMA MUSEER