

SIDOSPÅR 1/19

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Järnvägmuseet





Robert Sjöö

Museichefen har ordet

Foto: Mikael Dunker

Den som väntar på något gott

För den som av någon anledning passerar eller besöker området med det stängda museet verkar ingenting hända för att det ska öppna igen. Sant är att vi stod och stampade under den gångna hösten, efter vårens tömning och rivning, men nu är vi på gång. Finansieringen av internhyran, som blivit extern, är löst, projekteringsunderlagen är åter under lupp och gruppen som ska ta fram den nya utställningen har börjat arbeta på allvar.

Väntetiden och bytet av huvudman inom staten har visat sig erbjuda nya möjligheter. När vi startade projektet i resultatenheten Fordonsresurser i Trafikverket var vi helt hänvisade till oss själva på museet och de ekonomiska ramar som var satta för hela museiverksamheten. Den kompetens vi inte hade själva, vilket naturligtvis var en hel del, måste köpas utifrån. Vi hade ingen erfarenhet av att bygga om ett helt museum. I vår nya myndighet, nu dessutom med nytt namn, Statens maritima och transporthistoriska museer (SMTM), finns de resurserna i form av erfarna och kunniga personer. Här finns en utställningsenhet som har tagit fram utställningar för Sjöhistoriska, Maritimuseum och Sveriges mest besökta och dessutom mest uppskattade museum, Vasamuseet. De resurserna får vi nu tillgång till samtidigt som vi behåller det vi redan hade. Ibland kan det vara värt att vänta.

Det är inte bara på utställningssidan som vi har fått förstärkning. I myndigheten finns även en fastighetsstrateg som under byggtiden kommer att jobba halvtid med vårt projekt och vara den direkta länken mot fastighetsägaren som blir byggherre och ansvarig för själva om- och tillbyggnaden av lokalerna enligt den projektering som är gjord. Det är således hög tid att presentera *Maths Rigelius* som blir projektledare för den fastighetsrelaterade delen av projektet. Maths har en gedigen erfarenhet från myndigheten med bland annat flera chefsuppdrag. Den andra halvtiden ska han ägna åt Örebro läns museum med andra fastighetsprojekt.



Två ansikten som kommer att synas mycket på museet under de kommande två åren. Till vänster: Johan Gustafsson har arbetat som utställningsproducent på alla de maritima museerna i vår myndighet. Nu har turen kommit att ta sig an järnvägmuseets nya utställning.

Till höger: Maths Rigelius är fastighetsstrateg vid Statens maritima och transporthistoriska museer. Maths har jobbat med säkerhet och lokalförsörjning i över 30 år och blir nu vår expert i om- och tillbyggnadsprojektet.

När det gäller utställningen kommer vår till vardags programansvariga, *Helena Skärström*, att vara projektledare och koordinator. För det arbetet har vi fått tillskott av två viktiga personer, chefen för utställningsenheten, *Tove Frambäck*, och utställningsproducenten *Johan Gustafsson*. Tove har jobbat med utställningar på flera museer men även med scenproduktion. Hon kommer att fungera som kvalitetsgarant och ha ett leveransansvar mot det som vi har tagit fram i förberedelsearbetet. Johan har jobbat med flera produktioner på de maritima museerna, senast som producent utställningen *Kvinnor* på Vasamuseet. Han ska ta hand om idé och innehåll för att det ska bli en begriplig och sammanhängande berättelse ur flera perspektiv.

Myndigheten SMTM har inte fått ytterligare resurser eller anslag för att fixa detta samtidigt som alla som var med i projektet på trafikverkstiden ska vara kvar. Hur ska den ekvationen gå ihop undrar kanske någon? Nå, man kan inte bara få, utan man måste också ge. Två medarbetare som tidigare fanns i museets publika



enhet ingår efter verksamhetsövergången i utställningsenheten, *Maria Eriksson Bergström*, som såväl tidigare som nu kommer att vara producent för formgivningen och *Peter Magnusson*, som även han har kvar sin roll som tekniskt ansvarig. Det innebär att när vårt projekt är klart så kommer Maria och Peter att utöver driften av vår nya utställning även vara inblandade i produktioner på de andra museerna. Samtidigt kommer då Tove, Johan och Maths att ta sig an något annat. Vi kommer alltså under de närmaste åren att få en rejäl resursförstärkning men därefter bjuda tillbaka under en tid. Resursoptimering kräver följaktligen tålamod men äntligen är det inte vi som ska vänta längre.





I huvudet på redaktören!

Mitt i allt "redaktörandet" av Sidospår så inser jag hur länge jag har hållit på med det här ideella arbetet med medlemstidningar. Inte minst inser jag hur otroligt mycket enklare det har blivit tack vare den tekniska utvecklingen.

1976 tackade jag, "mot bättre vetande", ja till att bli Ostkustbanans Vänners, OKBv, förste ordförande. Det var verkligen en ny utmaning men det är en annan historia. Senhösten 1977 föreslog jag att vi borde ha en medlemstidning något som styrelsen tyckte var ett bra förslag. Resultatet blev som det många gånger blir i beslutsfrågor, det studsar tillbaka till förslagsställaren. Så blev det och så här 42 år senare är jag fortfarande redaktör. Inte längre för Skenbladet och inte heller för JTJ-NYTT utan nu är det Sidospår som är i fokus.

På ett styrelsemöte i maj 2004 föreslog jag att Järnvägmusei Väner skulle ge ut en medlemstidning! Vad var det som hände? Jo, styrelsen sade ja och naturligtvis var det förslagsställaren som åkte dit på redaktörsjobbet!

Det är absolut inte min avsikt att klaga på redaktörsarbetet, tvärt om. Jag har under dessa år lärt mig enormt mycket som jag har haft stor nytta av i många andra sammanhang både privat och yrkesmässigt.

En analog värld

1976 var det en synnerligen omständlig historia att få till ett nummer av tidningen. Det gick ut på att skapa ett fysiskt färdigt originalexemplar. Detta levererades sedan till tryckeriet för mångfaldigande.

Först skulle all text skrivas ut manuellt på skrivmaskin. Därefter klistrades texten in på ett papper i samma storlek som den färdiga tidningen. Hade jag skrivit något fel, till exempel en felstavning fick jag skriva ut ordet på nytt och klistra över det felstavade. Bildhantering var också helt manuell. Om någon skribent skulle ha med en viss bild kom bilden tillsammans med manuset per post. Hade jag själv tagit en bild som skulle vara med var det bara att gå ut till mörkrummet och framkalla filmen och därefter sätta negativet i förstoringsapparaten och ta fram en positiv bild i rätt storlek. När alla bilder som skulle vara med i tidningen var klara skickades dessa till tryckeriet, via post eller personligt besök, för så kallad rastning. När de rasterade bilderna väl kom tillbaka klistrades dessa på rätt plats i originalet. Rubriker och sidnumreringar gjordes med bokstäver och siffror som gnuggades fast på rätt ställe i originalet. När allt var klart kunde äntligen originalet skickas till tryckeriet. När tidningarna kom från tryck återstod det bara att kuvertera och låta posten skicka ut tidningarna till medlemmarna.

Som ni förstår var det här en tidsödande process. Det fanns absolut inget digitalt på den här tiden, allt var analogt.

Den digitala världen tar över

Tiderna förändrades och efterhand började datorer, programvaror, epost och Internet sprida sig in även i den här verksamheten. 1986 köpte jag min första dator, en så kallad VIC-20 och den gjorde "livet lättare". Tillsammans med en matrissskrivare kunde jag nu skriva ut texter med kursiv stil och raka högermarginaler och inte minst var



det lättare att rätta skrivfel.

1987 köpte OKBv en begagnad Macintosh med en skärm som var 7 tum! Till datorn köptes även ett så kallat designprogram, Pagemaker.

Nu började det likna något. All textsättning gjordes i datorn. Färdiga sidor skrevs ut som original. Fortfarande hanterades bilder på samma sätt som tidigare.

1994 börjar det bli möjligt för privatpersoner att via modem kunna koppla upp sig mot Internet. Även eposten blev tillgängligare för privatpersoner. Hemsidor började att förekomma.

Några år senare började skannarna bli överkomliga i pris även för privatpersoner. Med dom kunde dokument och bilder läsas digitalt direkt in i designprogrammet. Även digitala kameror började komma.

2002 hade utvecklingen kommit så långt att man med digital teknik kan producera tidningen till 100 %. Numera görs Sidospår med hjälp av dator, designprogram, epost och Internet. Jag kan i princip sitta vara som helst i världen och producera tidningen. När jag är klar så skickas tidningen som en fil direkt till tryckeriet via Internet. När tidningen kommer från tryckeriet, är den fortfarande analog och måste handgripligen fysiskt skickas ut till medlemmarna! Men man vet aldrig!!?

Rolf Sten

JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

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



Du kan hjälpa Järnvägmuseet i arbetet med att vårda, bevara och utveckla de unika järnvägshistoriska samlingarna som finns på museet genom att bli medlem i Järnvägmusei vänners 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 vänners 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 2019 är årsavgiften för vuxen 400 kr och för familjemedlemmar 50 kr. Ungdom (t o m

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

SIDOSPÅR

Nummer 1 - 2019, årgång 16

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

Adress: SIDOSPÅR, Box 407, SE-801 05 GÄVLE.
E-post till redaktionen: sidospar@jvmv.se

© JvmV 2019 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. sidospar@jvmv.se

I redaktionen även:

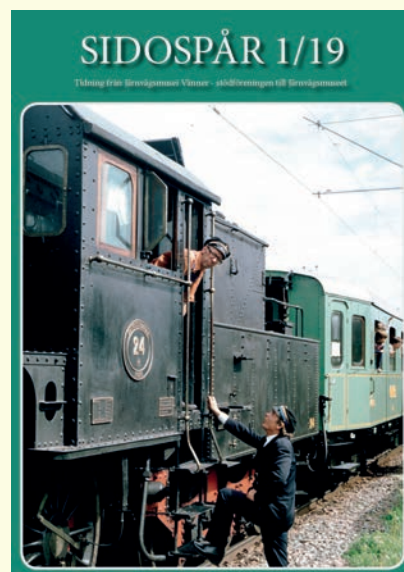
Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 2 2019 utkommer under juni.

Presstopp 10 maj.

Omslagsbilden: 1981-06-14. Ostkustbanan i närheten av Söderhamn. OKB H24 med OKB-tåg på hemväg till Sundsvall efter att ha medverkat vid SJ:s 125-års jubileum i Stockholm. Lokförare Arne Bruman konfererar med tågbefälhavare Svante Wennberg. Foto: Samling Rolf Sten.





Gunnar Ekeving

Kalla kriget: Östblockets försök till informationsinhämtning kring Säröbanan

I augusti 1965 fick Järnvägsaktiebolaget Göteborg–Särö ett brev från Budapest. Det var Alexander Rado på statliga geodesi- och kartografikontoret som ville ha tidtabell, karta, uppgifter om elektrifiering mm. Orsaken uppgavs vara att man skulle ge ut en reviderad version av sin världsatlas, och ville ha med "your railway system". Dessutom gav kontoret varje kvartal ut Cartactual, en uppdatering med ändringar bland annat i transportsystemen. Som motprestation för leveranserna till Ungern skulle Säröbanan kunna få diverse kartografiska publikationer. En lista över sådana samt ett provblad av Cartactual bifogades skrivelsen.

Alexander Rado var en internationellt känd auktoritet inom det kartografiska området. Enligt material från amerikanska Central Intelligence Agency CIA [Thomas] arbetade det ungerska geodesi- och kartografikontoret med informationsinhämtning för östblockets militära behov. I första hand utnyttjades öppna källor. Säröbanan annonserade vid denna tid inte längre i Sveriges kommunikationer, och detta kanske kan ha väckt Rados intresse för järnvägen.

Nedläggning nära förestående
Säröbanan var vid denna tid under avveckling. Järnvägen hade under hela sin existens varit trafiksvag - med undantag

av tillfälliga trafiktoppar under söndagar med fint badväder. Under 1950-talet ersattes ångtågen med motorvagnar. I början av 1960-talet förlängdes banan några hundra meter till ett nytt stationshus vid Linnéplatsen i Göteborg. Sträckan Frölundaborg – Göteborg ersattes av en dubbelspårig spårväg som även Särötågen kunde utnyttja. Men efter dessa förbättringar började snart avvecklingen. 1965 gick bara fem dagliga tågpar på vardagar. En del abonnemang för skolutflykter till Stora Amundön kördes också. På söndagarna var banan helt utan trafik.

Brevet från Ungern besvarades den 11 augusti av järnvägens chef Arvid Carlsson, som berättade att man räknade med att snart lägga ner banan; "...our intention to put down the railway.....We are only waiting for information about the day for retire". De lite ovanliga ordvalen berodde väl på att Carlsson inte var van vid att kommunicera på engelska om järnvägsnedläggningar. Carlsson var ganska ny i järnvägsbranschen, men hade redan 1922 startat sin första busslinje och därefter bland annat varit direktör för det statliga bussbolaget GDG. Carlsson skrev att det skulle ge en felaktig bild av järnvägen om den fanns i Rados publikationer men inte i verkligheten.

Rado svarade den 6 oktober 1965 att han gärna ville veta om det verkligen blev en nedläggning, "in order that our maps representing this line could be modified accordingly". Så tydligen fanns GSJ trots allt redan på det ungerska institutets kartor. Några dagar senare fick Rado besked: "his majesty the King has determined to put down the railway from 1st of januar 1966". Och så kunde GSJ raderas från den reviderade utgåvan av världsatlasen. Kanske kom det också en notis i Cartactual?

Rados tidigare verksamhet

Enligt Thomas rapport från Central Intelligence Agency hade Rado anslutit sig till det ungerska kommunistpartiet redan när det bildades 1918. Efter att ha deltagit i ett misslyckat uppror tvingades han bege sig till Tyskland. Där började han studera kartografi vid universitet i Jena. 1919 arbetade han vid Komintern i Moskva. Omkring 1920 skall han ha drivit ett sovjetiskt underrättelse- och propagandakontor i Haparanda. Det framgår inte av Thomas rapport vilka källor han använt vid kartläggningen av Rados karriär, och därför är det svårt att bedöma trovärdigheten.

Efter Haparanda-vistelsen skall Rado enligt Thomas ha återvänt till Sovjetunionen för att lära sig ännu



Bilden på vänster sida: En typisk bild från 1964. Säröbanans station vid Linnéplatsen i Göteborg. En spårvagn har just lämnat det gemensamma spåret och passerar Säröbanans uppställda manöverbuss UB0y 12. Foto: KDAJ05084, Järnvägmuseet. Bilden ovan: Nu har den omtalade nedläggningen genomförts, och vid Säröbanans station i Göteborg finns endast bussar och spårvagnar. KBAA 01888, Järnvägmuseet.

mer om underrättelseverksamhet, och därefter återupptagit sin kartografiska verksamhet i Berlin. Lufthansa var en av uppdragsgivarna, liksom svenska Aerotransport.

1933 flyttade Rado enligt CIA-rapporten till Paris, och skall med sovjetisk finansiering ha startat en agentur för kartor och geografiska data. Därefter placerades Rado i Schweiz, och skulle enligt Thomas rapport leda en sovjetisk underrättelseorganisation riktad mot Tyskland. Officiellt arbetade Rado även här med kartutgivning och insamling av geografiska data.

Efter andra världskriget anklagade Sovjetregimen Rado för att ha hjälpt västsidan, och han sattes i straffarbete som personalchef för en kolgruva i Sibirien. Snart var han dock tillbaka i kartbranschen, och efter Stalins död kunde han återvända till Ungern och en chefsposition på det statliga geodesi- och kartografikontoret. Ungerska geodesi- och kartografikontoret Thomas menar att Sovjetunionen gav Rados kontor ett tydligt uppdrag att bedriva geografisk underrättelseverksamhet mot Västvärlden. Kontorets verksamhet tog sig många olika former. Bland annat påstås man ha givit ut en Kina-karta i samarbete med svenska Esselte. Enligt CIA-rapporten var de främsta produkterna

dock världsatlasen samt den kvartalsvis utkommande publikationen Cartactual, som ju båda nämndes i Rados brev till Säröbanan. Kartproduktionen gav Rado skäl att efterfråga många typer av detaljerad information som underlag – och denna var användbar även för militärt bruk.

CIA-rapporten nämner att brev med begäran om information sändes till organ inom transportsektorn, myndigheter, handelskammare och forskningsinstitut med flera. Så småningom började dock

många mottagare bli restriktiva med att skicka information till Rado, delvis på grund av den närliggande kopplingen till militära syften. Dessutom var de publikationer som Rado erbjöd i utbyte oftast av ganska ringa värde.

Källor:

GSJ arkivhandlingar i Regionarkivet, Göteborg [Thomas] Thomas, Louis: "Alexander Rado" på CIA:s webbplats https://www.cia.gov/library/center-for-the-study-of-intelligence/kent-csi/vol12i3/html/v12i3a05p_0001.htm



Biljett Säröbanan. Tryckt av Paragon i Stockholm

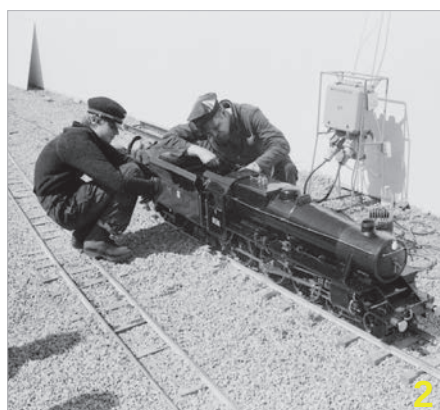
Historik: IPO Print & Distribution AB startade verksamhet 1901 under namnet Centraltryckeriet. Samma år etablerades samarbete med Lamson Paragon i England och hette då Paragon AB. Paragon var ett av de tryckeriföretag som 1913 bildade Esselte. Enligt källan, som slutar vid år 2002, så har IPO förvärvat delar av Paragon Svenska AB's verksamhet. Varumärket står för lång tradition på svenska marknaden. Källa: ipoprint.se/foretaget, 2017-02-27.



Sörbybanan, Kalles järnväg på museet.

Text och foto Lars Olov Karlsson

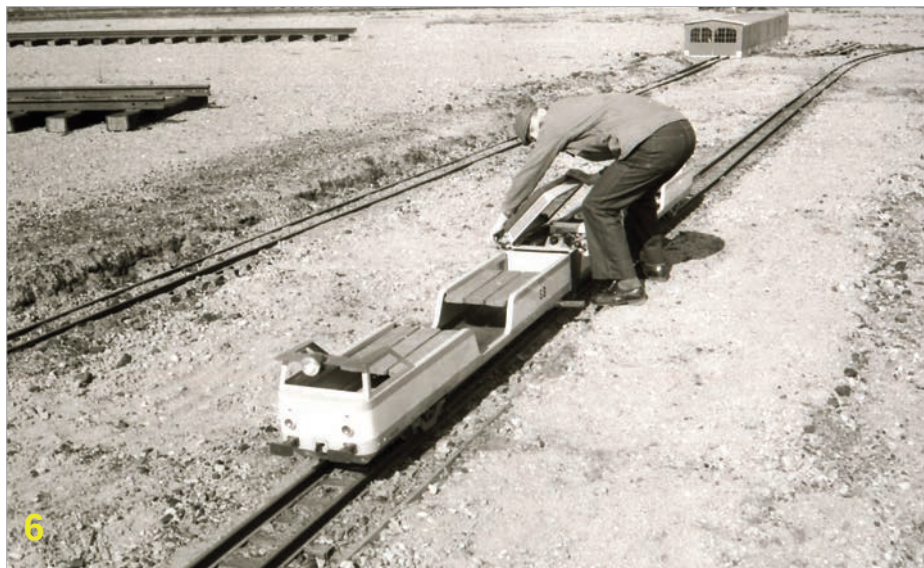
Till utställningen vid SJ:s 125-årsjubileum 1981 byggdes den första minibanan på järnvägs museet. Jag har inga ordentliga data om banan och dess uppbyggnad, men jag har några bilder jag vill dela med mig. Banan, kallad Sörbybanan, kom att byggas om och utvidgas 1992 i samband med den förra museiförändringen. Banans allt-i-allo var Kalle Karlsson, anställd på järnvägs museet. Han anskaffade ett motorvagnssätt och rälsmaterial från en bana i Bohuslän och han kom sedan på 1980-talet att bygga flera lok och vagnar fram till sin bortgång omkring år 2000. Kalles modeller försvann sedan, men lär finnas i Gävletrakten för att någon gång i framtiden kunna användas igen. Bilderna visar Sörbybanan fram till ombyggnaden 1992.



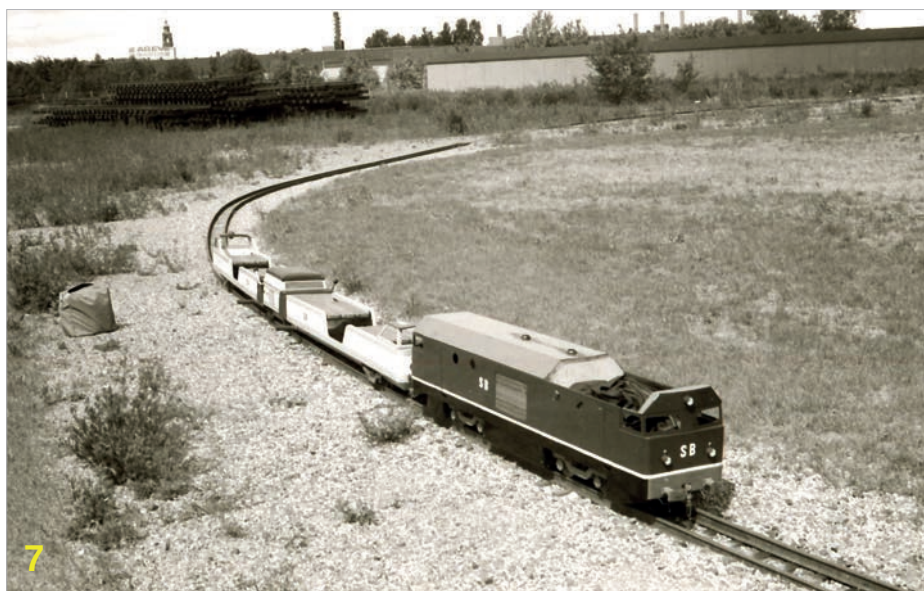
1: En av de första gången man kunde åka med en minibana med spårvidden 184 mm var under den stora utställningen "Tåg 62" i Göteborg, försommaren 1962. Den som stod bakom uppbyggnaden var den kände modellbyggaren Rustan Lange som sedermera var med och lade grunden till minibanan i Borås. Detta lok av engelskt ursprung tillhörde Rustan, men lär ha sålts åter till England senare.

2-5: Under SJ:s 125-årsfirande hölls under en vecka en utställning på järnvägs museets område i Gävle. Då hade en 184mm-bana byggts upp som trafikerades med inlånade lok, huvudsakligen från minibaneklubben i Borås.





6: Efter jubileumsutställningen behölls banan och Kalle Karlsson började trafikera den med ett motorvagnståg han köpt begagnat från Bohuslän. Banan där var även den uppbyggd av Rustan Lange. På bilden startar Kalle tågets motor under förarplatsen, mitt på motorvagnen.



7: Det stora fyraxliga loket hade förarplats i båda ändar och kom att bli banans huvudsakliga dragkraft i flera år. Loket var helt konstruerat och byggt av Kalle. Innan det kom riktiga personvagnar användes det gamla motorvagnståget som sådana. Bilden från 1984.

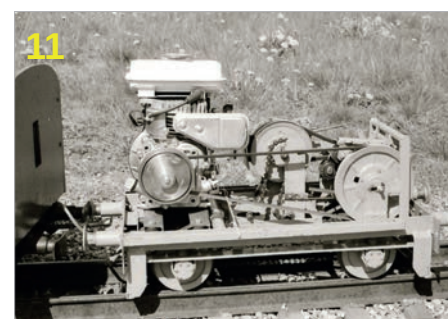
8: Kalle byggde ett par personvagnar 1984. Här provsitter han en av vagnarna utanför museet. Vagnarna kunde även användas som restaurangvagnar då man kunde lägga in en bricka vid varje sittplats, något som dock sällan utnyttjades.



9: Kalle byggde också några godsvagnar, som denna Oe-vagn. Den var, som övrig materiel på banan märkt SB, Sörbybanan. Kalle, som kommit på kant med byråkrater inom SJ fick en gång frågan från generaldirektör Larsson varför det inte stod "SJ" på vagnarna. Kalle tittade bort och mumlade något om att han "inte tyckte om SJ".

10: Ett fullsatt motorvagnståg 1986.

11-12: Kalle byggde 1988 ett tvåaxligt motorlok. Vi ser det här med och utan överdel.





Ulf Diehl

Hur misslyckat var SRJ diesellok 50 ?

ASEA startade i början av 1930-talet ett nytt steg i utvecklingen av den dieselelektriska DEVA-vagnen med den snabbgående råoljedrivna och direktinsprutade Atlas Polar-motorn (1800 rpm) som omfattade såväl motorvagnar som dieselelektriska lok. Man fick order från SJ på ett lok och en motorvagn, från SRJ på ett lok och från HSJ, UVHJ, VBHJ, SWB på motorvagnar. Men man stötte på problem, främst med motorerna, men även med sprickbildning på boggierna. Godkända leveranserna av loken och motorvagnarna fördröjdes till slutet av 1930-talet, i en del fall med avbrutna leveranser som följd. När världskriget utbröt 1939 innebar det närmast ett stopp för de fordon med råoljedrift, som inte kunde lösas genom gengasdrift.

De flesta källor anklagar Polarmotorn som ansvarig för driftsstörningarna. Samtidigt kunde Atlas visa upp framgångsrika driftserfarenheter från marin användning av samma motortyp. En f.d. ASEA-montör anförtrodd författaren att ett fel skulle vara felmonterade insprutningspumpar, som inte förmådde ge tillräckligt bränsle vid högre belastning. För SJ blev motorn ett närmast "rött skynke", som efter kriget ledde till att NOHAB tvingades ta kontakt med GM i sin jakt på motoralternativ.

En hjälp för anskaffningen av dyra motorvagnar och rälsbussar till privatbanorna var den instiftade statliga Motorvagnslånefonden, som gav bidrag till inköp. Fordonen tillhörde staten, tills de var betalda (och ibland märktes även fordonen med "Tillhör svenska staten")

Roslagsbanan hade elektrisk drift på linjerna närmast Stockholm, men övriga persontåg gick med ånga. Man påbörjade under Åke Rydberg på 1930-talet en anskaffning av dieselmotorvagnar och fick i februari 1935 låna 151.000 kr av Motorvagnslånefonden för inköp av ett motorlok, som beställdes hos ASEA i januari 1936. Det beställda motorloket skulle vara ett tvåhyttss boggielok på 400 hästkrafter och som skulle klara ett tåg (inklusive lok) om 100 ton med 75 kmh på horisontell bana, med 62 kmh i 10% stigning och 37 kmh i 16,7 % stigning. Accelerationen på horisontell bana med samma tåg skulle klara 50 kmh på 72 sekunder, 60 kmh på 104 sekunder och 75 kmh på 190 sekunder samt uppnå 50 kmh på 236 sekunder i 10% stigning.

Sedan ASEA fått allvarliga problem med övriga beställningar där bl.a. SJ avbeställde sitt motorlok, dröjde tillverkningen länge och först i maj 1939 kunde Åke Rydberg

besöka ASEA i Västerås för att bevittna proven med en dieselmotor typ J12D med generator monterad på en provboggie. Vid mätningen utvecklades 182 hkr vid 1650 rpm.

Först i slutet av 1939 kunde motorlok 50 levereras men leveransprovkörningarna för Väg- och Vattens (och statens) godkännande kunde först genomföras i mars 1940. SRJ hade anhållit om ett mer utförligt testprogram med den välkände Einar Fredriksson som statens kontrollant.

Den 18 mars 1940 startade färden i nollgradigt väder och vindstilla från Stockholm Östra. Tåget bestod av lok 50, BCo 52, Co 67, Co 76, Co 79 totalt 100,2 ton (med lok) och 9 personer medföljde. De särskilda proven skedde på sträckan Frösunda-Ekskogen. Resultatet visade att loket klarade de uppställda kraven, dock uppnåddes 60 kmh 4 sekunder försenat, men 75 kmh på 18 sekunder tidigare än specificerat.

SRJ var dock inte helt övertygat och en förnyad provkörning genomfördes den 29 mars på Stockholm-Uppsala med samma vagnar (dock med BCo 53 istället för BCo 52) och en total tågvikt på 99,9 ton och under samma väderförhållanden.

Leveransfoto SRJ 50. Foto: Järnvägs-museet.

Provsträckan blev Bärby-Uppsala som innebar en kurva med 1200 m radie och stigningar på 10- 13,3 %. Resultaten blev nu sämre i accelerationen (80 sekunder till 50 kmh, 125 sekunder till 60 kmh) och i 10% kunde man inte uppnå 50 kmh eller begärd motoreffekt.

Loket sattes i stall i Norrtälje, tills bränsle-situationen hade förbättrats dvs krigets slut.

Kriget medförde att SRJ byggde ut sin elektrifiering snabbare än planerat. 1939 hade man nått Vallentuna och inför den planerade fortsättningen till Lindholmen behövde man köpa fler ellok. Två ellok beställdes från ASEA 1941 för 170.000 kr/styck, men ett tredje ellok hade beställts i Tyskland för 151.000 kr, sedan ASEA vägrat utöka den första ordern utan prishöjning. För att klara de långväga persontågen söder om Vallentuna fick man insätta multipelkörda motorvagnar (121-129) som dragare och fler lok behövdes. Man ville inte köra ånglok på elektriska linjer. På förslag av Åke Rydberg i februari 1943 beslöts följaktligen att låta bygga om dieselmotorlok 50 för 145.000 kr till elektriskt lok.

Ombyggnaden innebar att dieselmotorn togs bort, vilket innebar en viktminskning på 5 ton. Den elektriska utrustningen anpassades efter de senast levererade motorvagnar (121-129), dock med en effekthöjning till 400 hkr och för 750 och 1500 V likströmsdrift. Boggierna förlängdes cirka 1 dm. och nu fick man plats med en resgodsavdelning. Elloket SRJ 50 besiktigades den 23 oktober 1944 av samma Einar Fredriksson och fick ett långt liv på Roslagsbanan. Det finns nu på ULJ som har vissa planer på att återställa det som motorlok.

Medlemskort för 2019

För er som har betalat medlemsavgiften för 2019 bifogas kortet med denna försändelse. Har du inte betalat avgiften för 2019 bifogas en påminnelse.

Är det något som inte stämmer? Vänligen ta kontakt med medlem@jvmv.se



Det hände för 61 år sedan

Text & foto: Bo Jonson

Lördagen den 22 februari 1958 kl 0754 avgick tåg 501 från Göteborg mot Borås. Resan som började händelselös tog emellertid ett abrupt slut mitt för Hultafors stationshus.

Ett rälsbrott resulterade i ett tvärstopp. Den tredje vagnen kastades av spåret ned i den intilliggande Viaredssjön. Som tur var hamnade den delen av vagnen som innehöll ett pentry och några tomma barnkupéer

under ytan i den isbelagda sjön men med resterande del över istäcket.

Loket Bs 572 f.d. GBJ nr 6 och de två första vagnarna stod kvar på spåret men resterande vid sidan om.

Turligt nog omkom ingen men en hel del små blesyrer kunde inte undvikas. På den tiden fanns Hultafors sanatorium i full drift och kunde ställa upp med första hjälpen.

Redan senare på dagen kunde trafiken återupptas efter en nödortfiktig röjning.

Det var tider det. Reparation och återställande av spår och elledningar kom igång någon dag senare. Med hjälp av ånglyftkranen från Nässjö kunde man plocka upp den badande vagnen och få de andra på spår.



Källor:

Göteborg-Borås Jernväg av Bertil Thulin, Borås Tidning, Sveriges Kommunikationer 1958 via Robert Herpai Järnvägs-museet, Foto Bo Jonson



Lennart Strömquist

Stölden av påskbrännvinet på Bispgårdens station år 1910 Ett polisprotokoll berättar

När Norra stambanan genom övre Norrland öppnade 1886 växte det fram stationssamhällen, som till sin karaktär och befolkning avvek från de traditionella samhällena i området. Samhällets centrum var järnvägsstationen och befolkningen utgjordes till stor del av inflyttade personer, järnvägsmän och andra som följt järnvägsbygget mot norr och blivit bofasta. Bispgården, där denna händelse tilldrog sig, var inget undantag. Av de då 210 innevanarna var en fjärdedel direkt beroende av järnvägen för sin försörjning. På den tiden var min farfar, Frans August Strömquist (1855-1930) banmästare där. Han kom från Småland och hade arbetat sig norrut som rallare när järnvägen byggdes genom Hälsingland och Jämtland. Hans granne, Sven Brandborg (1844-1926), var också smålänning och hade som bagare med sitt mobila bageri försörjt rallarna med bröd. Bagarens barnbarns barnbarn, nu anställd på järnvägsföretaget Green Cargo, har bidragit med underlag till denna berättelse, som inte bara handlar om ett brott utan också om personer som levde i ett nybyggarsamhälle längs järnvägen.

Bispgården station. En del platser nämnda i brottsutredningen. Stationshuset där inbrottet skedde. Turisthotellet där vittnande järnvägsmän intog sin kvällsmat dagen efter inbrottet. Höglunds hus där en del av stöldgodset konsumerades samt godsmagasinet mellan vilket och stationshuset "dyrken" till resgodsrummet återfanns.

Onsdag 23/3 1910

Persontåg 501 från Boden till Ånge bromsade in och stannade på Bispgårdens station exakt klockan 21.42 onsdagen den 23/3 1910. Stins Hugo Sandberg (1859-1931) stod på perrongen beredd att visa "avgång" sedan stationskarlen Karl Olof Eskilsson (1888-1932) tagit hand om godset. Det var två paket med tre liter sprit i varje som skickats från Hotell Appelbergs spritbutik i Sollefteå till herrarn O. André och M. Eriksson, som mot efterkrav skulle lösa ut sina paket följande dag, vilken var skärtorsdag.

Tåget avgick, stinsen gick in på sin expedition för anmäla detta till nästa station, Ragunda, och samtidigt lade stationskarlen in spritpaketen i resgodsrummet. Därefter

Stins Hugo Sandberg (1859-1931) under sin tid som förste stationsskrivare i Ljusdal år 1905. Hugo Sandberg tjänstgjorde i Bispgården åren 1907 till 1912, var engagerad i nykterhetsrörelsen samt hade under sin tid i Bispgården ett eget förlag som bisyssla för att publicera egna poem och nykterhetsföredrag. Foto: Järnvägmuseet.

satt stinsen och stationskarlen och samtalade en stund, när den f.d. stationskarlen Cyprianus Cleofas Noterius oväntat visade sig i dörren till resgodsrummet, som även kunde också nås via en ytterdörr på stationshusets gavel. Klockan var då kl. 22.00, Cyprianus önskade "god afton" och försvann.



Klockan 22.08 låste stationskarl Eskilsson bagagerummet därefter gick han ut för att släcka fotogenbelysningen i norra infartssемаforen och sedan hem för dagen. Han såg då Cyprianus i samtal med tre för honom okända ynglingar på plattformen. Cyprianus följde med Eskilsson till infartssignalen och sedan Eskilsson släckt semaforlampan gick Cyprianus tillbaka till stationen. Stins Sandberg satt under tiden kvar på sin expedition och väntade på tåganmälan från Ragunda. När den var klar upphörde passningen av telegrafan, stationen stängde för natten och stinsen gick en trappa upp till sin bostad. Stationshuset, som revs 1985, var av samma typ, s.k. Hällnästypen, som det som nu finns bevarat på Järnvägmuseet i Gävle.

Torsdag 24/3 1910, Skärtorsdag

Kl. 08.00 på morgonen låste stationskarl Eskilsson upp resgodsrummet och fann, tillsammans med extra ordinarie stationskarlen Algot Emanuel Sjögren (1888-1918), att de två ilgodspaketen med sprit var försvunna! Cyprianus Cleofas Noterius blev genast misstänkt. Först kl. 20.30 larmade Stins Sandberg med ett telefonsamtal kronolänsmannen i Fors distrikt, Nils Martin Heliodorus Sunding (1847-1928), som bodde nära stationen. Länsmannen antecknade att ”dessa ilgods har på obehörigt sätt förekommit och att har för tillgreppet av dessa misstänkts förre extra stationskarlen Cyprianus Cleofas Noterius med vilken stationsinspektor Sandberg anhöll att polisförhör och undersökning nu skulle anrättas”. Därefter gick länsmannen till stationen för att börja förhören.

Förhören

Först förhördes stationskarlen Eskilsson. Han berättade, enligt Sundings protokoll, att han ”söndagen före påsk den 20de mars, på kvällen, kommit tillsammans med Noterius på ett dansnöje i det så kallade Folkets Hus härstädes och som han visste att Noterius för någon tid sedan tjänstgjort vid denna station (Bispgården) frågade han Noterius om han hade någon

nyckel som kunde passa för att komma in på stationen dit Eskilsson påföljande morgon skulle infinna sig för att tjänstgöra under dagen, och att Noterius då tagit fram en nyckelknippa på vilken han hade en nyckel eller dyrk som han lämnade till Eskilsson under uppgift att denna nyckel går till dörren. Att Eskilsson dagen efter träffade Noterius och lämnade honom då nyckeln åter”.

Enligt polisutredningen gick stationskarlarna Eskilsson och Sjögren vid halvnötiderna på kvällen till Turisthotellets tredje klass matsal för att äta middag. Hotellet låg strax bakom stationen och hade som järnvägshotell fullständiga rättigheter. Där fann de Cyprianus högradigt berusad. Han hade bjudit hotellvaktmästare Beck på brännvin och köpt pilsner, som han bjudit bromsaren Theodor Strömquist, min farbror, och torparen Carl Gustaf Höglund på. Cyprianus hade uppträtt hotfullt mot stationskarl Eskilsson när denne hade berättat om stölden på stationen och då bl.a. utropat att ”Du tror väl inte att det var jag!”

För länsmannen berättade Höglund att Cyprianus kommit till hem till dem med en liter brännvin mellan klockan 16 och 17 samma dag (skärtorsdagen) och bett dem värma på kaffe för han skulle bjuda på kask! Brännvinet var kallt och Cyprianus berättade för Höglund att han förvarade det utomhus då han inte vågade ha det hemma. Eftersom han hade ytterligare tre-fyra liter erbjud han sig att komma tillbaka vid 11-tiden nästa dag (långfredag) för att bjuda på mer. Höglund berättade i förhöret att han mött Cyprianus kusin, Gustav Eriksson, som sett Cyprianus komma från sina föräldrars nybyggda och oinredda stuga, som låg vid järnvägen omkring 200 meter väster om Höglunds hus, med en brännvinsflaska i handen.

Då beslöt länsmannen att kalla Cyprianus till förhör. Förhöret fick skjutas till nästa dag då han var alltför berusad, men han hävdade att ”han av en person som han ej kände och som rest med tåget hvilket strax före sextiden i afton parkerade i Bispgården blifvit bjuden på brännvin inne i kupén så att han tillfölje därav blifvit berusad”. Enligt tågtidtabellen var det tåg 855, ett blandat tåg mellan Vännäs och Bräcke, som hade ett tre minuter långt uppehåll i Bispgården. Länsmannen överlämnade då Noterius till fadern, f.d. rallaren, stenhuggaren Johan August Noterius, som fick ta hand om honom till dess han nyktrat till och kunde inställa sig till förhör.

Därefter gjordes en husrannsakan ”af undertecknad i närvaro af e.o. stationskarlen Algot Emanuel Sjögren, torparen Carl Gustaf Höglund och Banvakten A. Dahlén (1861-1952), därvid uti en nybyggd, ej inredd stuga, strax söder om banan i hvilken en större hög med hö och halm var inlagt påträffades undangömda; dels ett öppnat paket med en litersflaska brännvin i hvars omslag fanns tecknad Ilgods från Sollefteå till Bispgården och dels ytterligare ett öppnat ilgods innehållande 3 liter brännvin försedd på omslaget med lika anteckningslapp. Båda dessa kollin tagas nu i förvar och inlemnades under förvaring till stationsinspektor Hugo Sandberg”.

Fredag 25/3 1910, Långfredagen

Följande dag, långfredagen, återupptogs polisutredningen och landsfiskalen skrev att, ”Extra ordinarie stationskarlen Algot Emanuel Sjögren anmäla och upplyser att han i dag mellan klockan 2 och 3 på eftermiddagen, då han skulle gå från stationen till godsmagasinet hittat en nyckel eller dyrk hvilken vid ställd undersökning visades kunna användas för upplåsandet af dörren till bagageutrymmet, samma dag inställdes Cyprianus Cleofas Noterius i Länsmanskontoret härstädes för undergåendes af fortsatt förhör därvid han fortfarande nekar att hafva begått uppgivet brott”.

Under förhöret tog den misstänkte tillbaks uppgiften om att ha bjudits på brännvin av en okänd person under det tre minuter långa tåguppehållet, utan skyllde nu på bröderna Höglund, som bjudit på kask när han på skärtorsdagen var på väg till järnvägsstationen. Enligt protokollet hade han ”begifvit sig hemifrån gående nedöfver banan, mitt för den härövan uppgivna nybyggda stuga var det stulna ilgodset anträffats och utanför vilken stuga han då stannat å talat med banvakterna Olof Alfred Bernhard Björk (1882-1954) och Erik Bernhard Ritzell (1883-1956) från vilka han skiljdes och fortsatte gående banan österut mot stationen”, och Höglunds torp.

Landsfiskalen avslutade utredningen med orden ”Eftersom Noterius fortfarande förnekar att hafva begått det ifrågavarande tjufnadsbrottet så framgår dock af hvad förhöret framkommit dels genom trovärdiga personers berättelser och dels genom omständigheter i öfrigt att Noterius måste anses skäligen misstänkt för att hafva begått brottet hvarför han nu förklarades häktad vid Länsfängelset i Östersund för att rannsakas inför Ragunda tings häradsrätt, Som ofvan. Martin Sunding.” ➤

Kronolänsmannen i Fors socken, Nils



Martin Heliodorus Sunding (1847-1928), som larmades av stationsinspektor Sandberg per telefon på kvällen efter det att brottet upptäckts. Foto: <https://www.geni.com>

Cyprianus Cleofas Noterius (1887-1938), hade arbetat som extra stationskarl i Bispgården mellan 1905 och 1908. Efter militärtjänst anställdes han 1909 som stationskarl i Långsele. Han avskedades därifrån den 20/2 1910 därför att han hyrt en annan person att åka som bromsare i hans ställe. Han var dessutom misstänkt, men inte fälld för, en liknande stöld på Långsele station. Sedan han lämnat SJ hade han hjälpt sin pappa Johan August Noterius (1859-1940) med stenhuggeriarbete hemma i Bispgården.

Indicierna pekade mot Noterius, var han oskyldig eller hade han haft medhjälpare till brottet? Varför förhördes inte banvakterna Björk och Ritzell, som mötte Cyprianus på väg till Höglund? Varför tilläts den tidigare, 1909, för misshandel dömde Höglund att delta i en husrannsakan och var han ett " trovärdigt " vittne med tanke på att han deltagit i konsumtionen av den stulna spriten? Hur var det med " dyrken " till resgodsrummet, som dök upp vid olika tillfällen? De frågorna kan inte besvaras i dag men vi vet att Cyprianus lyckades väl livet efter avtjänat straff.

Han dömdes av Ragunda häradsrätt till fyra månaders straffarbete den 27 april. År 1916 är han i folkbokföringen överförd till obefintlighetsboken. Han hade flyttat till Norge, bildat familj, utbildat sig till elektriker och blev med tiden chef för Kvam elverk i Steinkjer i Nord Trøndelag där han levde till sin död 1938. 🚫

Referenser

Brandborg, Jan, 2003; Kronobergare som följde järnvägen norrut. Kronobergs Genealogiska Förening. KGF-Nytt, mars 2003.
Statens Järnvägar; Arvodesstat år 1910, K. L. Beckmans Boktryckeri, Stockholm
Strömquist, Lennart, 2017; Med järnvägen som hembygd. En tidsresa från Bispgården till Jättendal mellan 1884 och 1943.
Sunding, Martin, 1910; Protokoll hållet vid Polisförhör i Bispgården nedan nämnda dagar år 1910, återfunnit och bearbetat av Jan Brandborg.
Sveriges Kommunikationer, Nr 10, 1910
Östersunds Posten, 1909, 8/8; Våld mot järnvägstjänsteman.



Leif Wester

Vårfloden vid Ervalla 1977

Vintern 76/77 var en mycket snörik vinter och med en vårmältning som hör till det ovanliga slaget. Mycket kom den att ställa till med i hela bergslagen. Jag tänker här bara hålla mig till Ervalla och NBJ men det är klart att när de visar hur änder simmar runt i en villas kök i Lindesberg på TV så kanske ni förstår hur mycket vatten det rörde sig om i området.

Bilden ovan tog jag vid norra infarten till Ervalla, nästan på exakt samma plats där ångtåget sakta tar sig fram vid vattenmassorna 1924, se bilden nedan.

Låt mig fördjupa mig något om denna händelse då den kom att påverka NBJ i så hög grad att NBJ kom att försvinna som eget bolag. Vidare så öppnade den händelsen också dörren till att NBVJ skulle kunna bildas.

Bilden ovan var det sista paprikatåg som hade möjligheten att ta sig igenom vattenmassorna. Vattennivån var nu så hög att risken att få in vatten i motorerna omöjliggjorde fortsatt trafik.

För SJ gällde följande.

2 Maj. Måndag Från kl 16.00 förbud mot två samtidiga tåg på bron över Dyltaån, övervakas av tld i Ervalla. Ervalla måste nu extrabevakas dygnet runt. Sth nedsatt till 10/20 km/h på båda spåren.

3 Maj. Tisdag Ca kl 04.00 genombröts östra spåret. Enkelspårdrift Ervalla-Frövi 4-5 Maj. Onsdag- Torsdag. Avvaktan, med ständig vattendjupsmätning. Elmotorvagnar blev förbjudna.

6 Maj. Fredag. Vattenståndbesiktning kring enda spåret högre, krismöte kl 13.00.

Södra utfarten från Ervalla maj 1924. Till höger skimtar NBJ järnvägsbro. Foto: Samling Leif Wester.

Totalstopp från kl 19.30 Stoppets längd gissades till ca 10 dygn.

16 Maj. Måndag. Ena spåret Ervalla-Frövi återöppnas kl 11.00, men med fortsatt enkelspårdrift och stora efterarbeten.

För NBJ gällde följande.

2 Maj. Måndag. Nora -Ervalla stängs på grund av ras. Örebrotågets vagnar sändes via Strömtorp.

3 Maj. Tisdag. Trafikspärr utfärdad för hela NBJ.

9 Maj. Måndag. Spärren hävd i huvudsak, men all samtrafik går via Strömtorp. Ervalla och Bredsjö dock alltför ofarbara. Hur länge detta kvarstod vet jag inte. Bredsjölinjen återställdes bara till Grängen.

Trafikavbrott med kännbart inkomst bortfall, stora reparationskostnader av spår och bankroppar får nog ses som de viktigaste orsakerna till NBJs kommande nedläggning. NBJ hade helt inte tillräckligt i kassan för att klara av detta. Det fanns säkerligen fler faktorer som kom att spela in för det tragiska slutet att NBJ kom att försvinna som järnvägsföretag. De största orsakerna var säkerligen att gruvorna hade lagts ned här uppe i Nora Bergslag och med dem minskade trafikintäkter. NBJ var ju trots allt järnets järnväg! 🚫



Ett gulnat fotografi

I mitt arkiv finns ett gulnat foto från Visby hållplats, dvs Västerhejdebanans (VVJ) ändpunkt i Visby. Fotot är enligt notering på baksidan taget i augusti 1937. Bilden har skador från delvis misslyckad framkallning och har därtill en diagonal skrapskada i vänstra delen. Trots de tekniska bristerna är bilden ett dokument från ett ögonblick ur Visbys vardag 1937.

Trafikaktiebolaget Västerhejde - Visby ombesörjde från år 1912 persontrafiken på den drygt 7 km långa järnvägen mellan Visby och slutstationen Hallvards i Västerhejde socken. Banan hade kontakt med det övriga järnvägsnätet på Gotland via en växel i spåret som gick ner från Visby station till hamnen.

Västerhejdebanans tåg angjorde dock inte Visby station. Ändhållplatsen för persontågen låg på en liten plan jämte hamnspåret, där detta korsade Visborgsgatan. Här fanns förutom huvudspåret ett rundgångsspår, en låg plattform och en öppen väntkur med skylten: 'Wisby - Kneippbyn - Högklint - Hallvards'.

Den som idag söker upp platsen mellan Visborgsgatan 26 och 28, hittar den lilla grönytan där Västerhejdebanans tåg ankom och avgick, och där togs bilden i augusti 1937.



Vad händer på bilden?

Det förekom ett visst samarbete mellan Trafikaktiebolaget Västerhejde - Visby och Gotlands Järnväg när det gällde lok och vagnar. Under sommarsäsongen hade dessutom enstaka Västerhejdetåg anslutning till Visby hamn, vilket kunde innebära att banans personvagn transporterades ner dit och tillbaka upp med lämplig dragkraft.

- Närmast till höger i bild Gotlands Järnvägs lok nr 2. Loket längst bort i andra änden är sannolikt Västerhejdebanans lok nr 8 'Högklint'. Mellan de båda loken Västerhejdebanans personvagn som denna augustidag varit ute på vift någonstans på spåren i Visby, kanske i hamnen, kanske i något annat ärende.

På bilden överlämnar GJ-loket vagnen till hemmabanen och loket "Högklint" för vidare färd ut mot Hallvards. Vid hållplatsen väntar en klunga resenärer, ivriga att få embarkera. Varubudens paketcyklar är lastade med varor som ska skickas med tåget ut till anhalterna söderut.

Trafiken upprätthölls ytterligare ett par år efter att bilden togs. Den inställdes på nyåret 1940.

Järnvägens sträckning ut från Visby hållplats kan än idag följas i Klippgatans mjuka böjning söderut.



Visby 1921. Kartan kommer från Nordisk Familjebok. Delvis färglagd av Rolf Sten.

Bokstaven "A" anger hamnspåret. "B" Västerhejdebanan. "C" Gotlands Järnväg mot Burgsvik. "D" Gotlands Järnväg mot Lärbro. "E" Västerhejdebanans "station" i Visby, där bilden är tagen.





Arne Bruman vinkar farväl!

Text & foto: Rune Lindgren

Arne föddes i Bräcke den 25 juli 1926. Han fick efter realskola jobb vid Bräcke Bil- och smidesverkstad. 1946 gick han vidare till SJs verkstad i Ånge. Samma år träffade han sin blivande hustru Lisa. De gifte sig 1952 och fick sonen Lars året därpå.

Arnehade drömt om att bli lokförare som liten och 1956 gick den drömmen i uppfyllelse, då han gick SJs lokförarutbildning. Det blev ett hektiskt år, eftersom Arne samtidigt byggde ett hus i Ånge åt sig och sin familj. Arne jobbade vid SJ ända fram till pensionen. Han tyckte att han haft ett fantastiskt jobb, där han fått se stora delar av Sverige och dess fantastiska natur. Han blev så småningom även instruktör för blivande lokförare och lärare vid SJ-skolan i Ängelholm och Mjölby. På fritiden ägnade han sig åt hemmet och familjen och åren runt 1985 även OKBv där han periodvis även satt med i OKBv:s styrelse till 2006. Arne och Lisa fick 60 fina år tillsammans. Hon gick bort 2006 och blev mycket saknad.

Lokinspektorn var en aktiv pensionär som läste mycket på sin fritid, bland annat Dostojevskij och Dumas. Han var ledare för en bokcirkel och deltog i föreningslivet, Birgittakören och i bostadsområdets styrelse. Han var även en mycket aktiv medlem i Svenska Druidorden. Här visade man verkligen att gammal är äldst! Till och från Gävle körde Arne OKB:s paradlok H 24, som numera finns i Gävle. Men hans i särklass största projekt var uppförande av vagnslyften på föreningens bangård i Svartvik. Här skaffade han ritningar, köpte in material, byggde formar och göt betongfundament. Det blev ett lyft för föreningen som nu kunde utföra en hel del jobb i egen regi.

2006 på Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle, under jubileet "TÅG 150", framförde han ett av de större och kraftigare ångloken SJ R 976, med 38 lastade timmervagnar med en tågvikt av 1 254 ton. Se och lyssna själv på Youtube: <https://www.youtube.com/watch?v=RYzJ65XpuqY>

Med en förare som till och med detta år sett till att klara SÄO kompetensen och godkänt läkarintyg. Både förare och lok hade en aktningssvård ålder. Arne var fyllda 80 och Sveriges starkaste kolvånglok var 97. Ett annat av hans skötebarn blev andelsägda elektroloket Du 432 som han ledde renoveringen av i Ånge. Han skaffade fyra duktiga mekaniker vars löner flöt in från AMU. Oftast hade han släpvagnen på Volvon full med reservdelar från den Svartviksbaserade vitvagnen, som medföljde köpet av Du 432. Han lirkade fram ekonomiska förutsättningar för att få hela detta "Du-projekt" i mål. Loket gör nu tjänst på Järnvägs museet i Gävle. Under senare år blev det besvärligt för honom med balansen och vid hans körs framträdande i Italien ramlade han och slog sig illa.

Runt 2015 flyttade han in på ett servicehus i Matfors där han bodde till sitt frånfälle den 13 februari 2019. Under hela denna tid försåg han Skenbladet med artiklar om hans tid på spåren. Han var i full färd med en artikel om ett lok, vilken han inte hann avsluta. Det senaste samtalet med honom var för någon vecka sedan, där han funderade över om jag skulle kunna läsa vad han hade skrivit. För själv tyckte han att det var besvärligt att tyda sin egen text.



Recenserat

Järnvägar på Söderslätt

MTJ, TKJ, HSFJ, KTJ och TRJ



Jan-Olov Svensson, Roland Hansson

Stenvalls

Järnvägar på Söderslätt

På Stenvalls förlag gavs hösten 2018 ut en bok med rubricerad titel. Författare är Jan-Olov Svensson och Roland Hansson, den senare tyvärr bortgångnen innan boken kom ut. Boken är på 216 sidor och inbunden i stående A4-format. Den är rikt illustrerad. ISBN 978-91-7266-199-8.

Underrubriken till boken är "MTJ, TKJ, HSFJ, KTJ och TRJ" och boken behandlar dessa järnvägar, vilka hängde ihop i ett nio mil långt bannät från Malmö i nordväst till Rydsgård i sydost och till största del gick genom de trakter som brukar betecknas som Söderslätt.

På sidan 4 i boken finns en utmärkt karta över järnvägarnas sträckning och angränsande banor. Författaren Jan-Olov Svensson förklarar i förordet att huvudvikten har lagts på MTJ med TKJ och HSFJ medan TRJ och KTJ fått lämnas delvis ofullbordade.

Till bokens förtjänster hör bland annat det ca 60 sidor långa kapitlet "Järnvägens alla byar på slätten". Här behandlas ingående varje driftplats på MTJ och TRJ med faktauppgifter, bilder och bangårdsritningar. Kapitlet innehåller även en del kulturgeografiskt intressanta uppgifter om de olika stationssamhällena. Motsvarande uppgifter om HSFJ och KTJ behandlas i samband med dessa banor. En del uppgifter om driftplatsernas status är dock felaktiga eller endast ungefärliga trots att exakta uppgifter finns att tillgå i Järnvägsdata (SJK 83). Som exempel kan anges Gislöv och Simlinge, där boken anger att dessa blev håll- och lastplats på 1940-talet i stället för 15 juni 1951.

Den rullande materielen behandlas ingående, vilket är en annan av bokens förtjänster. En stor del av dessa uppgifter torde härröra från bortgångne Roland Hanssons omfattande forskning kring främst vagnmateriel.

Omslagets framsida pryds av en bild av stationshuset i Vellinge (samma bild finns på s. 72) men på omslagets baksida anges felaktigt att bilden på framsidan föreställer Falsterbo stationshus. Tyvärr är boken behäftad med ett stort antal uppenbara sakfel och stavfel, vilka enkelt borde ha kunnat rättas till vid en noggrann genomgång och korrekturläsning.

Många stationshus är avbildade men endast en (?) banvaktsstuga. Jag saknar också bild av lokstallet i Vellinge. Bildmaterial finns, kanske främst från 1960-talet. Tiden efter förstatligandet är endast ytligt behandlat (18 sidor av bokens totalt 216), trots att det borde ha gått att få fram betydligt mera fakta och bilder om tiden fram till nedläggning av de olika bandelarna. Likaså är de tidiga årens trafik mycket utförligt behandlad (exempelvis finns tre tidtabeller för MTJ åren 1887–1892, s. 15–19). Det finns också egenritade grafiska tidtabeller för MTJ/HSFJ gällande sommaren 1904, 1914 och 1930 men inte häfter. En mera ingående skildring av tågplanens förändringar under tiden från rälsbussarnas intåg 1955 och trafikens successiva nedbantning till den slutliga nedläggningen hade varit värdefull men har endast berörts kortfattat.

Boken fyller ett tomrum och är välkommen i bokhyllan. Ett gediget arbete har lagts ner av författarna och de ska ha all heder av boken men en liten smolk i glädjebägaren är det ändå att man inte tagit sig tid att rätta uppenbara fel. Boken hade också vunnit på att lite mera utförligt behandla tiden från förstatligandet fram till nedläggningen. Boken kan trots sina brister ändå varmt rekommenderas.

Jan-Anders Wihérén



Nya spår på gammal räls

För en person som i likhet med recensenten ställer sig djupt skeptisk till den svenska modellen med en total uppspjälkning av järnvägen i ett otal funktioner, spridda på ett antal utförare och paketerad i en väv av byråkrati, blir det lite svårt att recensera Nya spår på gammal räls av MTR Express tidigare chef

Johan Söör och den i boken förda diskussionen om SJ:s monopol. Kan man egentligen tala om monopol i SJ:s fall med tanke på att företaget har fått tackla alltför befintliga eller uppdykande konkurrenter inom transportmarknaden som sjöfart, lastbilar, bussar, privatbilar och flyg de senaste 160 åren? Att uppdelningen av trafik och bana dessutom inte är en universellt tillämplig modell kan illustreras av bl.a. de amerikanska privata järnvägarna. Dessa drivs traditionellt och effektivt och har andelar av godstrafikmarknaden som europeiska järnvägar bara kan drömma om. Persontrafiken har konkurrerande färdmedel i huvudsak tagit över. Att i detta sammanhang tala om SJ som monopolist är för recensenten totalt obegripligt. Med detta sagt kan vi gå över till boken. Problemkomplexet ovan är något som Söör naturligtvis inte har någon anledning att diskutera mer på djupet; hans verksamhet är ju en effekt av den svenska avregleringen, framställd på en ledig prosa.

Avregleringens förhistoria ges en snabb genomgång. Via flyget och tunnelbanan i Hong Kong landar han i Sverige, som sågs som en intressant startplats för de kinesiska ägarnas och MTR:s strävan att etablera järnvägstrafik i Europa. Författaren ger också en genomgång av de olika privata aktörer som uppträtt på europeiska spår, som följd av en alltmer avreglerad europeisk järnväg. Av störst intresse ur svensk synvinkel är naturligtvis skildringen av MTR Express tågtrafiks i Sverige tillblivelse. Processen som ledde till att man snabbt frångick tanken på att köpa sedan länge avskrivna och avställda personvagnar till att beställa ett modernt motorvagnståg, i syfte att erbjuda en attraktiv produkt, är intressant läsning. Detsamma gäller även – den törhända något hejiga – skildringen av de överväganden man gjorde för att denna produkt skulle göras attraktiv och lockande för resenären. En eloge för att man avskrev museitågstrafik; det gör MTR Express till en intressant nyetablerad aktör.

Beskrivningen av problemen kring allokering av spårutrymme när allt fler skall konkurrera om befintliga resurser har också ett visst intresse. Den redan skeptiske blir inte mindre tveksam av skildringen. Inte minst kan man förundras över inställningen att man förväntade sig redundans i systemet både med avseende på spårkapacitet samt verkstäder. Bristerna ses som ett tecken på att avregleringen inte var helt genomtänkt. Fast att järnvägen avviker

från alla andra transportmedel genom att infrastrukturen är en produktionslina i naturen, omfattande hela sträckan från start till mål, tvingas Söör diskutera. Då närmar han sig en problematisering av avregleringen som får recensenten att kvickna till. Han blundar inte för att parallellen med flygets avreglering inte håller fullt ut: att bygga ut en flygplats är enklare än att bygga ut en järnväg. Tillgång till fordon är inte en löst fråga heller. Söör ser också att en fragmentisering riskerar att slå sönder stordriftsfördelarna hos järnvägen; fler avgångar gynnar resenärerna men leder till lägre fordonsutnyttjande. Därtill kommer den allestädes närvarande byråkratin. Att trafikverksorganisationen i många fall lett till ett administrativt masturberande som går ut över alla inblandade parter får också sin beskrivning. Detta illustrerar dilemmat med järnvägens avreglering; för att marknaden skall fungera krävs fler byråkrater.

Söör konstaterar även att det gamla, sammahållna SJ också var en förutsättning för utvecklandet av X2000. Järnvägsföretaget kunde i samverkan med industrin utveckla en specifik produkt för svenska förhållanden, ett tåg Söör dessutom formulerar sig positivt om. Att detta projekt hade varit omöjligt idag menar han också. En reflexion från recensenten är att om SJ inte utvecklat X2000 hade det inte funnits någon snabbtågstrafik för SJ:s konkurrenter att kliva in i. Frågan är om det funnits någon fjärrtågsmarknad över huvud taget. Så blir den struktur de privata alternativen nyttiggör sig till en gåva från det förflutna. Söör konstaterar också att ett snabbfotat SJ – samt resenärerna – så här långt har tjänat mest på avregleringen.

Behållningen med boken är dels den allmänna genomgången av olika järnvägsrelaterade frågor i Europa men framför allt beskrivningen hur bildandet av ett nytt fjärrtågsföretag gick till och vilka överväganden som gjordes i processen. För mer traditionellt inriktade personer kan denna berättelse framstå som aningen exotisk. Skildringen är lättflytande och inte utan sina poänger. Dock skulle orsakerna till, tankarna bakom, genomförandet och effekterna av avregleringen förtjäna en mer problematiserad skildring. Detta är inte Söørs ärende även om han tangerar komplexet. På denna punkt får man söka annorstädes.

Torbjörn Mårtensson

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 2019: 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.



”Se Sverige – ta tåget!



NYHET!

HÖSTÅNGAN 12–13 OKTOBER

Vi lanserar ett nytt resekoncept som vi kallar för *Höstången*, ett årligen återkommande evenemang med ångtåg. Vid årets resa bär det av till Fryksdalsbanan och Värmland!



GÄVLE

Stockholm

Karlskrona

Järnvägmuseet är en del av Statens maritima och transporthistoriska museer, med publika arenor på tre orter i Sverige. På webben hittar du mer information om våra samlingar och verksamhet.

JÄRNVÄGSMUSEETS SAMLING håller internationell toppklass och består av över 300 fordon från mitten av 1800-talet till idag, däribland Prins August som är det äldsta, driftklara lokomotivet i världen.

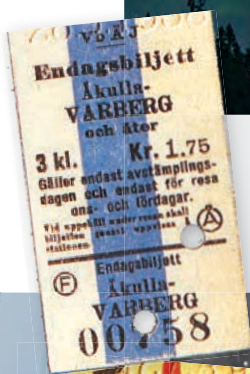
Just nu är Järnvägmuseet i Gävle stängt för ombyggnad. Den 1–31 augusti öppnar Tåghallen där du kan uppleva många lok och vagnar.

Välkommen att boka plats och följ med oss på våra historiska tågresor runt om i landet!



”

Fira en oförglömlig Valborg på toppen av Dundret, norr om Polcirkeln!



JÄRNVÄGSMUSEET.SE

Läs mer under *Aktuella resor* och *Våra tåg* – om vilka som går i trafik.

VILDMARKSTÅGET

Tillsammans med Inlandsbanan erbjuder vi tre unika och exklusiva tågresor 2019. Boka plats idag!

VALBORG: 27 APRIL – 1 MAJ

SOMMAR: 24 – 29 JUNI

HÖST: 26 AUG – 1 SEPT

Inlandsbanan tel 0771-53 53 53
boka@inlandsbanan.se



JÄRNVÄGS MUSEET

Reseinfo 026-455 1470
Måndag – fredag 10.00 – 15.00
resor@jarnvagsmuseet.se