

SIDOSPÅR 2/19

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Järnvägmuseet





Robert Sjöo

Museichefen har ordet

Foto: Mikael Dunker

Att verka utan att synas

Vad gör ni nu när museet har stängt? Har personalen fått gå hem nu? Frågorna kommer med jämna mellanrum, liksom den oundvikliga; när öppnar ni igen? Den sistnämnda kan ingen svara exakt på och svaret på den andra är givetvis nej, men den första frågan kan förtjäna att utvecklas. Självklart pågår en hel del arbete inför om- och tillbyggnaden av museet. Visst hade vi hoppats på att ha kommit längre men det är bara att gilla läget när det inte går att påverka alla processer. Bytet av huvudman och några turer i finansieringsfrågan på regeringsnivå har inneburit förseningar men mycket av det arbete som måste göras inför en förändring ligger på utredning och planering. Ungefär halva personalen kommer mer eller mindre att arbeta med den nya utställningen och mer tid innebär att den totala arbetsvolymen kan fördelas över en längre period. I och med att även kostnader skjuts upp så har också ekonomiskt utrymme kunnat frigöras. Därför har vi kunnat tidigarelägga andra saker. Jag har tidigare skrivit om våra satsningar på tågtrafiken och fordon men det har också varit påtagligt när det gäller hanteringen av samlingarna.

Med hjälp av tre extra intendent under sex månader har vi fått lite extra skjuts i föremålsregistreringen. Parallellt med det har vi kunnat lägga tid på att integrera våra samlingar i den svensk-norska databasen DigitaltMuseum där ett 60-tal svenska museer finns. En förutsättning för det har varit det framgångsrika arbetet med samlingsportalen.se i Järnvägsmuseivänners regi. Det innebär



I jakt på larver och damm. Foto: Järnvägsmuseet.

att det vi bidragit med över 160 000 bilder och 6 000 föremål. Bilderna är förhållandevis högupplösta och fria för användning. En vits med att vara med i ett större sammanhang är att det därigenom går att söka i fler samlingar samtidigt. Samlingsportalen kommer att finnas kvar ett tag till men vad vi har förstått, från några referens- och nyckelpersoner som varit storanvändare av våra digitala tjänster, så är sökfunktionen på DigitaltMuseum helt tillfyllest.

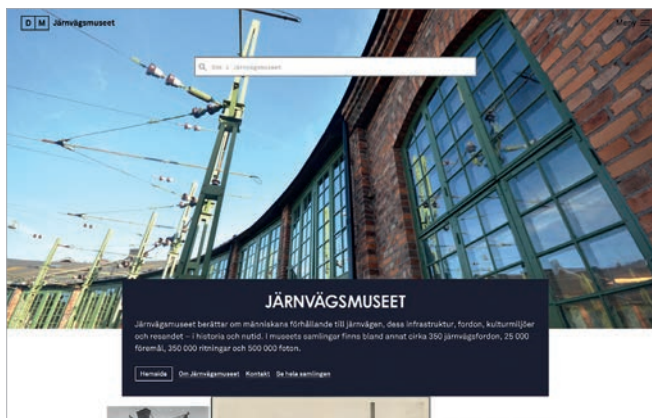
Några som jobbat på i skymundan har varit ett antal objudna gäster i våra äldre vagnar. Ett plötsligt malangrepp innebar att en kraftsamling måste göras för att jaga larver, städa kupéer och fastställa skador. I sanningens namn är det sannolikt många års angrepp som satt sina tydliga spår, men att angreppet efter förra årets varma sommar var något extra blev uppenbart när våra insektsfällor i fordonsmagasinet snabbt

fylldes. Våra föremålsintendenter fick bli städpatrull under ett antal månader och tack vare såväl extrapersonal som tillgänglig tid har det kunnat genomföras förhållandevis snabbt och effektivt. Ett extra tack måste skänkas till Länsmuseum Gävleborg som hyrde ut sitt frysrum för sanering av lösa dynor och kuddar från vagnarna. Innan städningen var klar så kom larvet från vår gamla huvudman, Trafikverket, att de kvarvarande arkivlokalerna för de vägshistoriska samlingarna i Borlänge måste tömmas, i stort sett omedelbart efter att man anmodats att använda lokalerna för andra ändamål. Med gemensam personal hos oss för väg och järnväg så var det bara att lägga annat åt sidan och rycka ut. Med beslutsamhet och iderikedom så löstes uppgiften. Såväl arkiv som vissa föremål har fått ny och mer ändamålsenlig placering. Bara tanken att allt detta skulle ha hänt mitt uppe i ett intensivt utställningsarbete svindlar. Nu rullar det arbetet igen och låt oss hoppas att vi slipper fler överraskningar, och oavsett det så kommer personalen att fortsätta göra väldigt mycket.

Vi borde kanske sluta säga att museet är stängt och i stället uttrycka det så här: Just nu har vi ingen utställning!



Järnvägsmuseet finns nu på DigitaltMuseum.





Rolf Sten

Motorvagnsresa med årsmöte i Kilafors

Gävle C – Söderhamn V – Kilafors

Lördagen 27 april startade 2019-års årsmötesresa. Den gick till Kilafors och den där belägna herrgården. Naturligtvis transporterades vi dit på ett ståndsmässigt sätt, i Järnvägmuseets Inlandsbanemotorvagn Y1 1343.

Vi lämnade Gävle C och spår 5 tidtabellsenligt kl 0900 och utfarten från Gävle bjöd på en överraskning eftersom vi fick åka ut via godsbangården, det är inte många resandetåg som får ta den vägen! Vi rullade vidare norrut och följde i stort Ostkustbanans ursprungliga 1927-års linjesträckning. Strax efter Vallvik kom vi in på en nyare linjesträckning vilken sedan 4 september 1988 går via en ny bro över Ljusnan. Strax efter passagen över Ljusnan kom vi in på ännu en ny och helt nybruten linjesträckning fram till Söderhamn. Ungefär vid gamla Söderhamn Västra anlades en helt ny station, Söderhamn V. Den nya linjen togs i bruk 19 maj 1997 och därmed behövde man inte längre köra på den gamla kurvrika linjen mellan Ljusne och Söderhamn.

Efter ett kort stopp i Söderhamn V för påstigande, rullade vi vidare ut på linjen mot Kilafors. Delen mellan Söderhamn och Bergvik byggdes ursprungligen av Söderhamn–Bergviks Järnvägsaktiebolag, ShJ. Banan var smalspårig, 1217 mm, och öppnades för trafik 9 september 1861.

När byggandet av stambanan genom Norrland nådde Kilafors och Bollnäs anlades, 1879, ett två kilometer långt

bispår från Kilafors station till en udde vid sjön Bergviken. Där en station kallad Kilafors nedre ordnades. Härigenom fick Söderhamns stad via ShJ och båtleden Bergvik – Kilafors Nedre förbindelse med statsbanenätet.

Behovet av en obruten järnvägsförbindelse mellan Söderhamn och stambanan växte sig allt starkare. Både från Söderhamns stad och ShJ drev man denna fråga mot framför allt staten. 1883 fick man gehör för sitt önskemål. Riksdagen beviljade då pengar, 3 847 000 kronor, till en

statsbana Kilafors–Söderhamn–Stugsund. I detta belopp ingick inköp av ShJ och ombyggnad av denna till normalspår samt nybyggnad av järnväg mellan Kilafors och Bergvik.

15 december 1885 öppnades bandelen Kilafors – Bergvik för allmän trafik och 17 maj 1886 öppnades den till normalspår ombyggda delen Bergvik – Söderhamn – (Stugsund) för allmän trafik. När banan öppnades för trafik fanns längre inget behov av stationen Kilafors nedre. Stationen lades ner och delar av spåret revs upp.

*Myssje station, tagen i bruk 1886-05-12. Namnändrades 1921-01-01 till Marmaverken.
Foto: Järnvägmuseet KBEA00735.*



JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

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



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

Som medlem i Järnvägmusei vänner får du bland annat museets årsbok "SPÅR", medlems-tidningen "SIDOSPÅR", rabatt i Järnvägmuseets butik samt fri entré till de nordiska 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

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

SIDOSPÅR

Nummer 2 - 2019, årgång 16
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 2019 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. sidospar@jvmv.se

I redaktionen även:

Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 3 2019 utkommer under juni.
Presstopp 15 augusti.



Omslagsbilden: Årsmötesresan 2019. Generationsmöte i Kilafors. Sista generationen "rälsbuss" Järnvägmuseets motorvagn Y1 1343 möter en av arvtagarna, X-trafiks motorvagnståg X50. På bilden nummer 9061. Foto: Rolf Sten.

► Banan var under många år en viktig del av järnvägsnätet där godstrafiken var den dominerande. Elektrisk drift infördes 23 mars 1953. Persontrafiken minskade efterhand och lades helt ned 1971-01-01. Vid samma tidpunkt upphörde även godstrafiken på alla driftplatser utom vid Marmaverken som under ett antal år hade godstrafik via Söderhamn.

Banan kom alltmer att bara användas som omledningsbana vid trafikstörningar på Ostkustbanan eller norra stambanan.

Efter öppnandet av Botniabanan och upprustningen av Ådalsbanan kommer godståg att behöva färdas mellan Norra stambanan och Ostkustbanan via järnvägen KilaforS-Söderhamn eftersom Ostkustbanan Söderhamn-Gävle är hårt belastad av regionaltåg och snabba persontåg.

Beslut fattades att järnvägen skulle byggas om till modern spårstandard och planeringen påbörjades 2008.

Mellan KilaforS och Marmaverken stängdes banan 2010 och spåren revs upp. 2013 började banan att återuppbyggas med ny modern infrastruktur och arbetet blev klart 2016.

2015 revs även spåren på sträckan Marmaverken – Söderhamn upp och återuppbyggnaden startade 2017. Vid Gunnarbo strax utanför Söderhamn anlades ett triangelspår norrut till Ostkustbanan. Detta för att möjliggöra för gods- och persontåg, både norr- och södergående, att kunna passera sträckan utan att behöva stanna för att loken ska behöva göra så kallad rundgång.

Den 30 oktober invigdes järnvägen mellan Söderhamn-KilaforS med premiärtur för inbjudna gäster.

Officiell start skedde i december 2018.

Efter ett fotostopp vid Marmaverken (se bilden nedan) rullade vi vidare och efter att ha färdats i 3 mil på denna toppmoderna

Bilden (tyvärr dålig kvalitet) är tagen vid den "nybyggda" stationen Marmaverken. Jämför med bilden på föregående sida. Foto: Rolf Sten.



Kartan till höger kommer från Trafikverket och visar den nyanlagda järnvägen mellan Söderhamn V och KilaforS.



Årsmötet 2019 började med gruppfoto på entrén till KilaforS herrgård. Jämför med entrén på bilden till höger, ovan, som är tagen 1925.

Till ordförande och sekreterare valdes "sittande" Ove Häger och Thomas Gustafsson.

Foton: Lennart Lundgren.

sträcka rullar vi, helt enligt tidtabell 1046, in till KilaforS station. En helt nyrustad station vid stambanan genom Norrland, i dag kallad norra stambanan och tagen i bruk 23 september 1878.

Vi växlar in motorvagnen till plattform och vi får alla en stärkande promenad på cirka 1200 meter till KilaforS herrgård.

Årsmötet

Vårt 39:de årsmöte genomfördes i KilaforS herrgård, ett residens med anor från 1700-talet.

39 medlemmar hade hörsammat kallelsen.

Ordförande Ove Häger hälsade alla välkomna och förklarade mötet för öppnat. Till mötesordförande och sekreterare valdes i båda fallen "sittande", Ove Häger och Thomas Gustafsson.

Efter sedvanlig genomgång av Ekonomi, revision och verksamhetsberättelse och val av ledamöter i styrelsen och övriga frågor, kunde ordföranden klubba mötet som avslutat och tackade för visat intresse. Styrelsen består nu av: Ove Häger, ordförande, Thomas Gustafsson sekreterare, Bengt Lindberg kassör samt ledamöter: Lars Berggrund, Hans Koinberg, Lennart





*Bilden till vänster
Visar Kilafors herrgård 1925. Foto:
Wilh. Sohlberg. DigitaltMuseum/Teknis-
ka museet.*



*Bilden nedan
Visar herrgården och Kilafors bruk 1882.
Till vänster syns herrgården och till
höger, bakom träden, skymtar hyttan.
Längst till höger syns taket på smedjan.
Bilden är ett foto av en tavla som målats
av Carl Wilhelm Jaensson 1882. Foto:
Jernkontoret.*

Lundgren, Leif Ekström, Gunnar Jonsson
samt Rolf Sten.

Efter mötet intogs buffé för de som hade
förbokad denna. Sedan var det dags att åter
ta en promenad tillbaka till stationen och
där inväntande motorvagn.

Kilafors – Ockelbo – Gävle C

På klockslaget 1330 och med alla ombord

rullade vi ut från Kilafors med Gävle C
som slutdestination.

I god fart rullar vi söderut på spår som
ursprungligen började att byggas i början
av 1875, Den här delen av Stambanan
genom Norrland togs i trafik, Kilafors
– Holmsveden 23 september 1878 och
Holmsveden–Ockelbo 1 november 1877.
Rälsen som lades in då vägde 27,77 kilo per

meter. I dag färdas vi på en fullt modern
järnväg med rälsvikt på 60 kilo per meter.
Vi rullar över Testboån och kommer in på
Ockelbo station.

Vid södra utfarten viker vi av mot Gävle
och kommer in på den ursprungligen
privata järnvägen Gävle – Ockelbo
Järnväg, GOJ. Den byggdes under åren
1883–1884 och öppnades för allmän trafik
15 oktober 1884. 28 september 1936
sålde järnvägen till Statens Järnvägar.
Omkring 1940 beslutades att järnvägen
skulle elektrifieras. Eldriften togs i bruk
10 juni 1942.

På klockslaget 1430 rullade i vi in på Gävle
C, spår 4, norra delen. En synnerligen
behaglig rundtur med årsmöte. Inte nog
med det heller, vi hade vädret med oss!

Ett stort tack till lokförare Lars Cardell
och till Järnvägmuseet som bjöd oss på
denna rundtur!



Lok som hot-rod?

Text & foto: Lars Olov Karlsson

På det kaliforniska järnvägmuseet i Sacramento finns bland annat detta ånglok.
Det är en 1C0-maskin från Virginia & Truckee Railroad. Det är tillverkat av
Baldwin 1873 och har namnet "Empire".

På museet visas lokomotivet i ett synnerligen prydligt putsat skick, och därtill
med speglar under, bakom och ovanför loket.

När jag besökte museet 1986 blev jag visad runt av en av museets guider.
Jag frågade lite försiktigt om inte loket var överrenoverat. "Det ser ju ut som en
hot-rod" undslapp det mig. Guiden blängde bara tillbaka innan turen fortsatte.

Många år senare var jag på en konferens om järnvägmuseer i York. Vid
kvällens middag kom jag att sitta bredvid en amerikan som berättade att han
jobbade vid museet i Sacramento. "Där var jag 1986" sa jag, inte ont anande.
Han stirrade på mig några sekunder och sen kom det, "det var du som sa att
vårt lok såg ut som en hot-rod!" Sen skrattade han, och vi blev under middagen
mycket goda vänner. Igen.





Leif Wester

Med cykeldressin på Särnabanan Limesfors – Särna 1972

Del
1/2

Under sommaren 2018 gjorde jag en liten MCtur och kom då att passera Särna och såg då att det gamla lokstallet fortfarande fans kvar. Naturligtvis så svängde jag av från huvudvägen och gjorde ett litet besök där. Jag kan väl inte påstå att jag blev upprymd av vad jag fick se, slitet stökigt men ändå kvar och funktionsdugligt till den verksamhet som bedrevs där. Rester av vändskivan och kolkranen sågs också tydligt så det kunde ju ha varit värre. Allt kunde naturligtvis ha varit borta för all framtid så jag blev glad ändå trots allt. Givetvis besökte jag även stationen i Särna och det blev en betydligt trevligare upplevelse. Väl underhållet och med stationsskylten kvar samt en postvagn som gått på banan fanns kvar. Alltid något men jag tyckte nog att vagnen såg mycket sorgsen ut där den stod.

Vad var Särnabanan för något eller banor vi glömt.

Många gånger har jag funderat över varför man så sällan skriver om denna typ av järnvägar. Små och oansenliga kan tyckas men ack så betydelsefulla för dem som kom i åtnjutande av dem. Vilka banor tänker jag på då förutom Särnabanan? Jo! t.ex. Järnvägen som gick upp till Hede eller till Skilingmark. Små samhällen i utkanten av våra tätbefolkade landsdelar men rika på naturresurser som skog, jordbruksprodukter, vildmark och andra mineraler.

När järnvägen ändå kom till slut så öppnades ju helt nya möjligheter för dem som levde och verkade där. Jag tänker nu i



första hand på möjligheten att snabbt kunna förflytta från en ort till en annan. Hur hela samhället kunde utveckla sig inte minst på grund av turismen osv. Eller vad sägs om att det ibland gick direktgående vagnar från Stockholm och Göteborg upp till Särna. Jag kan inte heller sluta fundera över om man inte har haft för bråttom att riva upp Särna banan. Utefter Särnabanan passerade man också Sälen en inte helt obekant turistort i dag. Det påstås att det under varje helg förflyttas lika mycket människor till och från Sälen som i en medelstor svensk stad. Så nog hade det funnits ett underlag alltid. Vad det gäller skogsprodukter så låg det under en tid en icke oansenlig timmerterminal i Malungsfors. Ja frågor finns det alltid, men nu är det som det är. Medan jag for hemåt på min MC kom jag att tänka på när jag och min betydligt

äldre järnvägsvän gjorde en resa med två stycken cykeldressiner på banan. Vid hemkomsten letade jag reda på bilder som jag tog på denna resa och bestämde mig då för att delge er alla andra som inte haft möjligheten att fått se eller resa på denna så speciella järnväg en liten glimt av vad som var en gång.

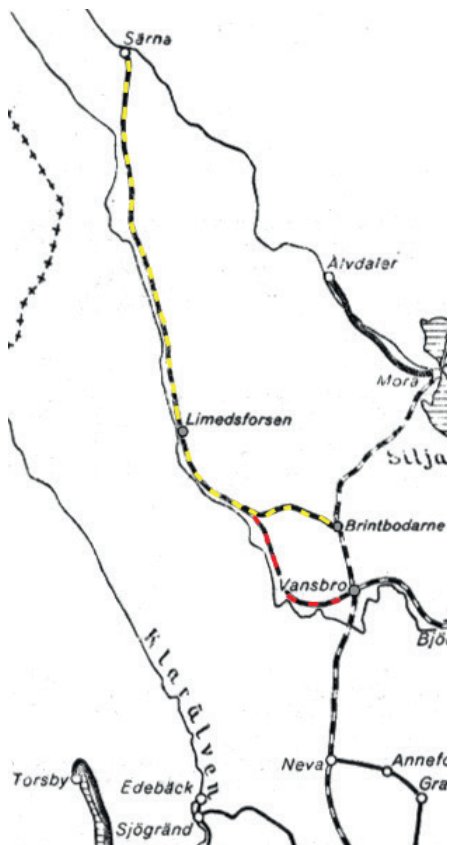
Bakgrund.

Något lite om järnvägen vill jag ändå nämna här. Järnvägen Limesfors - Särna knöt an till det tidigare byggda järnvägen som ägdes och brukades av Mora - Vänerns järnväg, senare av SJ. Särnabanan började byggas tack vare privata initiativ men köptes under tiden av staten.

Byggandet av järnvägen påbörjades i februari 1923 och stod klar den 1 augusti 1928. Banans längd är om man skall vara

Limesforsen på tidigt 1920-tal. Ett ångloksdraget, blandat tåg, ankommer från Malung. Foto: Georg Renström, samling Järnvägmuseet KAFR00445.





noga 98.140 m. Banans högsta punkt är 496 m över havet cirka 10 Km söder om Särna. Största tillåtna stigning är 17 0/00. Arbetsstyrkan var som störst i augusti 1927 och uppgick då till 575 man. Vill ni veta mer så rekommenderar jag boken SPÅR 2014.

Invigningen

Så här beskriver Elon Hedlund "Inbyggare

0	fr. Särna	...	5.00	...
5	Nacksjön	...	x	...
10	Byggevallen	...	x5.12	...
12	Örkvalen	...	x	...
17	Bornås	...	x5.19	...
23	Öjvallberget	...	5.25	...
34	Sörsjön	...	x5.38	...
42	Sandå	...	x	...
47	Hörmund	...	x5.51	...
56	Högstrand	...	x6.00	...
66	t. Sälen	...	6.10	...
...	fr. Högfjällshotellet	...	...	6.35
...	fr. Sälenstugan	...	...	6.45
66	fr. Sälen	...	6.12	7.00
71	Bergsbacken	...	x6.19	...
74	Transtrand	...	x6.23	7.15
76	Fiskarheden	...	x6.26	7.20
80	Hammargården	...	x6.31	x
87	Torgåsmon	...	x6.39	7.35
91	Lima	...	x6.45	7.45
96	Limesforsen	...	6.52	7.55
98	Riktra	...	x	x
102	Tandö	...	x6.59	8.05
108	Megrön	...	x	x
117	Malungfors	...	x7.17	8.25
121	Vallerås	...	x7.22	8.30
124	Möbäcken	...	x	x
127	t. Malung	...	7.30	8.45
...	...	883	...	1591
127	fr. Malung	...	5.30	7.35
129	Grimsåker	...	x	x
131	Östra Utsjö	...	x5.35	x7.41
141	Yttermalung	...	5.45	7.55
157	Äppelbo	...	x6.04	x8.12
158	Äppelbo östra	...	x	x
161	Ragsveden	...	6.11	8.19
172	t. Vansbro	...	6.23	8.30
...	...	...	...	10.00

vid Särnahunen" invigningen. Jag fick följa med mina föräldrar, jag var ju bara barnet då, men jag minns att det var musik och jubel när det pampiga tåget kom. I Falukuriren kan man också läsa följande. I det för Västerdalarna så historiska invigningståget fanns bland andra dåvarande stadsministern, Carl-Gustaf Ekman som förrättade själva invigningen. Celebriteterna från Stockholm kom i Granholms direktionssvagn via Kristinehamn – Vansbro – Brintbodarne – till Malung varifrån högtidståget avgick. Stora delar av Skinnarbygdens befolkning

uppgavs av rapportörer vara på plats för att bevittna den för hela Västerdalarna så stora händelse. Föraren på ångloket, en flagg och girdandprydd J-tank med Dalarnas vapen på sotskåpsluckan, fick klart ut. Dalaregementets musikkår, som tagit plats i en sommarvagn, klämde i med regementets paradmarsch när tåget accelererade norrut. I Särna kulminerade firandet med att statsministern förklarade Särnabanan öppnad. Invigningen var naturligtvis en stor händelse i sig. Men viktigast var att plötsligt blev Särna "centralt" och alla tunga transporter som virke, djur, djurfoder och inte minst malm från gruvan i Vassbo gick så otroligt mycket smidigare. Och alla förnödenheter som tidigare hade gått med häst från Älvdalen och upp kom nu med tåget.

Järnvägsnedläggningen.

Så här beskrivs detta i Kringelfjords Nytt. Nedläggningen kom liksom smygande bit för bit. Vilket säkert var en genomtänkt strategi från SJ? En arbetsgrupp föreslog omfattande "trafikomläggningar" som SJ-byråkraterna föredrog att kalla uttrycka sig när det handlade om neddragningar. Nu började avvecklingen, tågturer upphörde och ersattes med landsvägsbussar. I mars 1960 begärde Järnvägsstyrelsen att all persontrafik norr om Sälen skulle överföras till landsväg. Den 31 juli 1961 rullade sista rälsbussen ut från Särna station.

Vidstående bild från Särna visar när tågklararen H Johansson ger avgångssignal till rälsbussföraren på sista persontåget mellan Särna och Sälen. Foto: Järnvägs museet, KDA09902.

Trafiken på Malung Sälen lades ned i samband med tidtabellsskiftet i juni 1969.

Bilden nedan: Några Y-bussar vid södra utfarten i Sälen 1968: Foto Leif Wester.

Det allra sista tåget, ett diesellok och några godsvagnar, avgick från Särna nyårsaftonen 1971. 1973 var banan uppriven ned till Sälen. Sedan revs spåret upp etappvis ned till Malungfors. Så långt Kringelfjords Nytt.

Resans planering.

Jag och min vän gick med i Svenska Järnvägsklubben 1963 och kunde på detta sätt få reda på att Särnabanan skulle rivas upp. Här var goda råd dyra. Hur i hela friden skulle vi kunna ordna det så att vi på något sätt skulle kunna få befara denna som vi tyckte så intressanta järnväg?



Vi undersökte många olika möjligheter för att kunna få tillgång på några cykeldressiner och lyckades så småningom. Resan blev bestämt till en något längre helg, troligen påsk, 1972. Minnet sviker efter så här lång tid. Vad vi däremot fick full kunskap om var att den första vardagen efter att vi startade vår resa skulle man börja riva järnvägen, med start i Särna. Vi fick hämta dressinerna vid lokstallet i Malung. Vi fick också uppmaning att kontakta en av banvakterna strax norr om Malung. Anledning till detta var att det fortfarande fanns vissa förberedelser inför rivningen och då ville man naturligtvis försäkra sig om att inga olyckor skulle kunna inträffa. Här en liten rolig episod. Vi fick kontakt med banvakten i fråga men han skulle då också kontakta de personer som var verksamma uppe i Särna. Han ringer ett telefonsamtal till gubbarna där, jag står bredvid när han ringer, men begriper inte ett dugg av vad han säger. Jag står som ett levande frågetecken och det tar en god stund innan jag begriper att han talar på ELVDALSMÅL. Hur som helst det hela går bra och vi fortsätter vår resa upp till Särna.

Resan.

Grundtanken i upplägget blir bilder från själva resan och hur det ser ut i dag. Några historiska bilder blir det också.

Översta bilden: Vid lokstallet i Malung. Personerna vid denna resa var följande. Vår son Richard 2,5 år min fru Irene, Gunvor och hennes man Börje Engström. Foto Leif Wester.

Mittenbilden: Så här ser det ut i Malung i dag där lokstallet låg en gång. Foto Leif Wester.

För att hinna med allt var vi tvungna att försöka komprimera våra aktiviteter så mycket som möjligt. Vi startade vår resa från Örebro tidigt på morgonen. Vi lastade på dressinerna i Malung och for direkt upp mot Särna. Husvagnen som vi skulle tillbringa övernattningen i ställde vi upp vid



Bornåssjön för att sedan starta själva resan i Särna. Det hade börjat gå mot kväll när vi startade men det gällde ju som sagt att få ihop det hela på ett så bra sätt som möjligt.

Resdag 1 Särna - Bornåssjön

Bilden ovan: Dressinerna på plats. Resan kan börja Foto Leif Wester.

Bilden nedan till vänster: Särna station. Foto Börje Engström

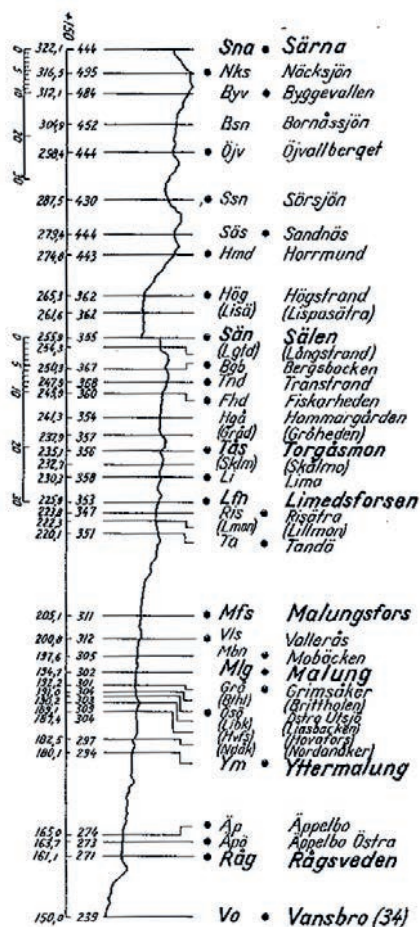
Särna station i dag. Stationen är väl underhållen och man vill fortfarande visa att det varit en järnvägsstation. Stationsskylten sitter fortfarande kvar.

Särna station var också slutpunkten på banan och därför fanns det naturligtvis också ett lokstall även där. Lokstallet hade ursprungligen plats för ett lok och en vändskiva på 15m. Kolbås, kolbrygga och kolkran fanns det också. I dag finns lokstallet kvar något utbyggt. Rester av vändskivan är också tydligt. Även kolkranen finns kvar.

Bilden nedan: Lokstallet 2014. Foto Leif Wester.

Järnvägen gick först i en sydöstlig riktning och i stigning. Vi fick därför trampa på en del för att komma upp mot den högsta





Ovanstående visar höjdprofil, driftplatser, signaturer och kilometeravstånd på sträckan Malung - Särna.



Bilden ovan: Kolkranen i Särna 2014. Foto Leif Wester.

punkten på banan. Därefter utsträckte sig banan i sydlig riktning. Vi passerar Näcksjön där banans högsta punkt är belägen. Detta betyder också att vi passerar vattendelaren mellan Väster- och Öster-Dalälven. Skylten skall fortfarande finnas kvar. Vi passerar så Byggevallen, Öråvallen och kommer så fram till husvagnen vid Bornåssjön. Efter vattendelaren fick vi lätt cykling och det bar i väg i ganska god fart.

Linjen strax söder om Sörsjön 1972. Infällt: Ungefär samma plats 2018. Foton Leif Wester



Bilden ovan: Dressinen vid Bornåssjön och banpersonalen "tyvärr har jag inte deras namn kvar" och Börje längst till höger. Foto Leif Wester.

Mörkret hade nu blivit ganska påtagligt. Lite god mat fika och en skön sovsäck satt mycket bra. Dagen hade blivit både lång något krävande men också händelserik.

Dag 2. Bornåssjön - Sälén

Natten hade varit god och solens varma strålar värmden oss gott. Vi hade nu gjort upp det så att vi skulle invänta gubbarna som verkade där uppe i Särna. Så småningom kom de farande i sin motordressin. Vi språkade en god stund med varandra och naturligtvis var samtalet om nedläggningen av banan naturlig.

Med kaffe i termos några goda mackor samt några öl för att släcka den värsta törsten med startar vi så resan åter. Järnvägen är här tämligen jämn en del små backar både uppför som nedför och så småningom kommer vi så fram till Öjvallberget. Öjvallberget är en håll-, last- och mötesplats. Trafikplatsen är eller rättare sagt var belägen vid Öjsjöns nordvästra ände och invid gränsen mellan Transtrands och Särna socknar.

Härefter bär det i huvudsak utför och vi kommer så småningom fram till Sörsjön. Om man i dag far med bil upp mot Särna så är Sörsjön den mest "tätbefolkade" byn. Stationen vill jag nog påstå låg minst sagt



Bilden till ovan: Öjvallberget med Börje i full fart" klart igenom". Foto Leif Wester.

långt från själva byn. Det var att traska på hela 3km för att komma dit. Men å andra sidan var det väl ingen lång sträcka mot vad man hade haft att gå innan järnvägen kom till byn om man skulle någonstans. Sörsjöns håll-, last- och mötesplats. Foto Börje Engström.

Färden går nu till att börja med uppför att så småningom passera Sandnäs i nedförsbacke och slutligen upp mot Hormund. Linjen från Sörsjön och söderut var både lång och rak.

Här slutar vi för denna gång. Fortsättning följer i nästa nummer!





En förödande järnvägsolycka på Målillabanan

Banvallen rasar under gående tåg. Ingen människa skadad

Ovanstående rubrik och följande artikel kunde läsarna av Vetlandaposten ta del av på måndagens morgon 19 december 1910. Olyckan inträffade på dåvarande Vetlanda - Målilla Järnväg, HvMJ.

Läs och ta del av journalistens underbara hantering av svenska språket, till exempel detta: "klev han genom fönstret ut på vagnens tak och nådde vidare över boggievagnstaket terra firma".

Rolf Sten

Saxat från Vetlanda Posten

"Då tåget nr 23, som utgick från Vetlanda kl. halv 4 i lördags afton, kommit ett par kilometer bortom Järnforsens station, rasade den här omkring fem meter höga banvallen helt plötsligt och drog med sig i djupet sex godsvagnar jämte postkupan.

En stund efter det tåget vid 6-tiden lämnat Järnforsens station, hördes från detsamma en skarp vissling, och efter några minuter kommer konduktören tillbaka och berättar om olyckan. Telegram avsändes till trafikchefen i Vetlanda, som tillika med manskap på ett extra tåg reste ut till olycksplatsen.

Banvallen löper här jämsides med Emån på ett avstånd om 15-20 meter, där den naturliga marken starkt sluttar ned mot ån, som närmast vattenfåran lämnat kvar en cirka 5 meter jämn strandremsa, vilken

Ovanstående bild: Till höger är i riktning mot Järnforsen och Vetlanda. Foto: KDAJ05731, Järnvägs museet.



vid det nu varande höga vattenståndet är översvämmad. På den övre sidan om vallen finns ett åkerstycke.

På denna sidan om banvallen löper ett dike, avsett att bortleda befintligt vatten. En liten bäck utmynnar i detta dike, vilket i sin tur utmynnar i en trumma ett gott stycke bortom olycksstället. På grund av det nu ihållande regnvädret samt genom smältningen av de stora

snömassor, som föllo för omkring en månad sedan, har det ovanför banvallen samlat sig mycket vatten, som i stället för att följa diket, trängt sig ned i marken och underminerat banvallen, som nu vid tågets passerande gav efter och likt ett jordskred störtade ned i vattnet på den smala strandremsan

Lokomotivet, som var ett av järnvägens största, var starkt nog att kunna hålla sig



Bilden visar förödelser från andra hållet. Foto: KDAJ05730, Järnvägmuseet.

kvar på spåret, varför kopplen brusto, varvid de två närmast lokomotivet gående vagnarna rycktes ur spåret utan att stjälpas eller skadas.

Två öppna vagnar blevo liggande på slutningen, men fyra godsvagnar följde med ned mot ån. Av dessa är en öppen vagn fullständigt krossad, en täckt godsvagn kastades på sidan alldeles vid åkanten, den andra står upprätt. Postkupan har av farten vänt sig helt och hållet, men även den kom på rätt köl. Överredet är förstört, hur det är med underredet kan ej ännu avgöras, då vagnen står nedsjunken i dyn.

Efter postkupan kom en boggievagn, som hakade upp sig på rälsen på så sätt, att den främre ändan ligger nere i raset under det den bakre står högt uppe i luften. Den bakre boggien står kvar på

rälsen. En resgodsfinka som var sist i tågsättet, följde med boggievagnen upp i vådret och stod sålunda över den på ända. Denna vagn hakades ned och återfördes till Vetlanda samma kväll.

Det är i sanning en försynens skickelse att ingen människa blev nämnvärt skadad. Vid stöten kastades passagerarna huller om buller med varandra. Andraklasskupan befann sig i djupet och dess ende passagerare, som erhöi några obetydliga skråmor, kunde genom tredjeklasskupan praktisera sig ut.

Värst därän var tjänstgörande postiljonen, Allan Karlsson, som vid vagnens helomvändning erhöi försvarliga törnar utan att dock vidare skadas. Sedan han lugnat sig något, klev han genom fönstret ut på vagnens tak och nådde vidare över boggievagnstaket terra firma. En tur i olyckan var att icke vagnen kas-

tades ut i ån, som här är ganska djup. De få passagerarna medföljde lokomotivet till Målilla, postkupens innehåll likaså.

Manskapet började genast vidtaga förberedelser för ett nytt spårs utläggande förbi olycksplatsen, vilket var färdigt redan påföljande dag, då trafiken återtog sin normala gång.

Dessförinnan uppehölls trafiken med tåg på båda sidor om den rasade sträckan, som uppgår till omkring 20 meter.

Orsaken till olyckan bör tillskrivas dels tillstötande långvarigt regnväder, dels banvallens otillfredsställande byggnad. Den lades utan pallschaktning med löst material på det starkt sluttande markplanet. Den materiella förlusten kan ännu ej bestämmas. Gods och material äro försäkrade i de enskilda järnvägarnas försäkringsförening. Arbetet med järnvägslinjens istandsättande pågår med full fart." 🚂



Bild från olycksplatsen tagen cirka 1923. Tåget är på väg mot Järnforsen och Vetlanda.

Foto: Svenska Järnvägsföreningens jubileumsskrift 1926.

Ro2-projektet

Text och foto: Kenneth Landgren

En intervju med projektledaren Thom Olofsson visar att projektet fortskrider.

Restaureringsarbetet med vår Ro2:a går sakta och säkert framåt. Alla publika delar har nu grundmållats, och väntar på att slutstrykas. De specialbeställda linoleummattorna har lagts i matsalen och caféet. Stolar till matsal och café har blivit levererade, och ytbehandling har påbörjats, efter gammal förlaga med pariserblått fint skinn på stolsdynorna. Det som nu saknas är en spis av märket Bolinders av större modell. Vore skoj om vi kunde hjälpas åt att finna en sådan! Så att det går att laga mat i köket. Äntligen syns det att vagnen blir en fantastisk pärla i trävagnståget. Men det är fortfarande mycket arbete som återstår.

Köksinredningen börjar nu att ta form, med bänkar och skåp mm.



Samtliga fönster har nytillverkats, utom de gamla lanterninfönstren som har restaurerats. Många behandlingar både exteriört och interiört. Bågarna har fått nytt retroglas t kulturglas invändigt. Nytt linoljekitt tillverkat på traditionellt sätt, samt infärgat i rödbrun kulör inför glasningen.



Översta bilden: Här syns de olika momenten när det gäller ytbehandlingen på stolarna. Den längst till vänster är infärgad, lackad och klar. Arbetet med ytbehandlingen har utförts av projektledaren himself, Thom Olofsson.



Ro2:an har exteriört bl. a fått nya gavelstegar samt bälgar, som dock inte är monterade än.

Matsal och café har fått linoleummattan lagd, (under masonit-täckningen). På ytterväggarna har det förberetts för ång- och elvärme.





Erik Sundström

Bilar och tåg under andra världskriget

Trots att det är flera år sedan Erik gick bort fortsätter hans ande att sväva omkring på redaktionen.

Här kommer ännu en av hans oppublicerade artiklar.

Krigsutbrottet

Världskriget på 1940-talet hade en dramatisk inverkan på trafiken på Sveriges vägar och järnvägar, både genom militärt hot och brist på importerade varor. Vid tyskarnas anfall mot Danmark och Norge i april 1940 beslöts att byråchefen Ernst Sundström



(se vidstående bild) på Kommunikationsdepartementets järnvägsavdelning och far till Erik Sundström måste vara på sitt kontor hela dygnet under några månader

för att vid en eventuell tysk invasion ta ansvaret för trafiken och samordna SJ och kvarvarande enskilda järnvägar. Han hade tidigare varit vägingenjör vid vägförvaltningarna i Karlstad, Umeå och Östersund, och hade järnvägsanknytning genom sin far vid SJ broavdelning och brodern Henry vid NKIJ i Hagfors. Han var politiskt aktiv i Folkpartiet och styrelsemedlem i Stockholms Spårvägar.

Importproblem

Man förstod snart att Sverige inte skulle angripas men istället få problem med import av råvaror och mat, då bägge krigförande parterna hade ubåtar i Nordsjön och hotade att sänka alla lastfartyg utom sina egna. Då bildades ett folkhushållningsdepartement där Ernst blev avdelningschef. Ransoneringskort för mat var ett av deras stora jobb. Ett annat var att se till att trafiken på vägar och järnvägar fungerade, trots att man inte kunde importera bensin, dieselolja eller gummi för bilarnas däck. Man beslöt då att privata personbilar inte skulle få köras utan speciella tillstånd för exempelvis ensligt belägna lantbruk eller läkare och veterinärer på praktikuppdrag. Stora städer som Stockholm kunde inte klara sig utan lokaltransporter även av

Året är 1943. Nora Bergslags Järnväg, NBJ lokomotor nummer 5, utrustad för gengasdrift. Aggregatet är monterat på egen vagn NBJ INm 207. Foto: Järnvägmuseet KDAJ05197.



På gatorna i Helsingborg. Gengasaggregat är monterat på de flesta bussarna. Foto: Järnvägmuseet, KDAF06855

gods. När lastbilarna inte hade bränsle fick trafiken till en del övertas av häst och vagn, och för att inte hästarna skulle halka på vintrig asfalt byttes den i vissa sluttningar till gatsten som var mer ojämn.

Stockholms spårvägar började köra godståg med sina små gamla grusvagnar, och byggde omlastningsplatser bl a vid Ulvsunda där industribanan från Sundbyberg drogs fram till spårvägen över en bro, och vid Liljeholmen där man utnyttjade banvallen från den tid då både järnväg och spårväg hade haft en låg öppningsbar bro. Man körde en tid också små godståg på Nockebybanan med varor till butikerna vid hållplatser.

Slottsförvaltningen hade ett hundratal får som betade gräsmattorna vid Drottningholm, Ulriksdal och Haga, och när man inte fick tag i lastbilar fick fåren marschera hela sträckorna genom staden och över Tranebergsbron.

När man inte kunde importera stenkolk för järnvägens ånglok måste loken eldas med ved, som tog mycket större plats än kol,

FÖRENINGEN FÖR ARBETARSKYDD, STOCKHOLM

VARNING

för koloxidförgiftning vid gengasdrift.

I gasgenerator framställd gas innehåller en avsevärd mängd (upp till 30 %) koloxid. Även avgaserna från förbränningsmotor – oavsett om denna drivs medelst gengas eller flytande bränsle – innehålla farlig mängd koloxid.

Koloxiden är mycket giftig samt saknar färg, lukt och smak. Förgiftning kan inträda hastigt och utan förbud samt förorsaka medvetslöshet och död. Ofta förekomma endast lindrigare sjukdomssymtom, såsom trötthet, huvudvärk och yrsel.

Iakttag därför största varsamhet och omtanke samt följ noga de skyddsföreskrifter, som lämnas i Riksförsäkringsanstaltens anvisningar nr 20 (betr. stationära gasgeneratorer) och nr 22 (betr. gengasdrivna motorfordon) samt Gengasbyråns cirkulär nr 35 (betr. gengasdrift av motorfordon och motorredskap).

och alla tendrar fick upphöjda väggar för vedlasten. Tanklok var inte lätt att anpassa, och många fick gå med en öppen godsvagn som hjälptender även vid växling. Ofta fick man ha en man på hjälptendern för att kasta fram veden till kolfickan.





Vedeldningen gav fler och större gnistor i röken, och vedeldade lok fick extra stora gnistsläckare på sin skorsten. SJ inrättade många tillfälliga lastplatser i Stockholm där ved kunde lastas från båtar till tåg som hela stranden av Klara sjö, eller från tåg till hästvagn eller lastbil vid Värtan, Mariehäll, Västberga, Albano etc.

Gengas

Alla bilar i trafik skulle förses med gengasaggregat där man brände ved eller träkol med sådant underskott av luft att det producerades en gasblandning som till stor del bestod av giftig kolmonoxid.

Gengasförgiftning var en vanlig diagnos på sjukhusen. Gengasen kunde få motorerna att gå men bara med hälften så många hästkrafter som tidigare, och gjorde att vissa busslinjer måste ändras för att undvika branta backar. Även järnvägens lokomotorer och rälsbussar fick gengasaggregat. Det tog tid att bygga verkstäder för deras tillverkning, som skedde bl a i Säffle och Kristinehamn. Finhuggen gengasved transporterades t ex i järnvägens träkolsvagnar. Privata bilar måste långtidsavställas, och för det använde man ofta gamla industriförråd eller byggde provisoriska



Krylbo i början av 1940-talet. Två kopp-lade vedeldade ånglok. Foto: Eric Lundquist, Järnvägsmuseet KBDN00815.



Gengaständstickor. Foto: DigitaltMu-seum, Sundsvalls museum.

skjul. För att kunna fortsätta köra lastbilar och bussar när deras gamla stora däck var utslitna bestämde man att enkla drivaxlar skulle ersättas med dubbla axlar med hjul från personbilar. Det kallades kristidsboggi och det kom också ett krav att hjulen måste tas bort från åtminstone de större avställda personbilarna t ex Ernst's Chevrolet.

En stor del av transportererna var brännved till alla villor och hus som hade brukat elda med kol eller koks. På breda gator eller där det fanns gräsremsor lade man upp stora vedstaplar. Många lokala entreprenörer åkte runt med eldrivna kapsågar som kortade veden till 30 cm bitar som kunde gå in i gamla pannor.

Då man inte kunde hämta grönsaker från utlandet eller ens svenska områden på större avstånd ordnade man odlingar vid skolor och kommunala inrättningar, där varje elev hade minst två kvadratmeter. SJ reserverade mängder av godsvagnar för vedtrafiken, speciellt udda typer som övertagits från enskilda banor, men också boggivagnar litt lbr som fick väggförhöjningar av trä för att kunna utnyttja hela lastförmågan.

Mindre lyckat projekt

NKIJ hade några år haft planer att bygga om bandelen Deje – Hagfors till normalspår och redan byggt en ny bro vid Dejefors, men fick inte tillstånd. Trebredsåriga ellok var beställda och ett redan byggt, men de fick övertas av SJ som nr 532-534 litt Hc. Nummerskyltar till NKIJ 1 blev upphängda i trappan till Hagfors stationshus.

Friluftstrafik

Då man inte fick köra privatbilar var det

Lastbil från Ölands Järnväg, ÖJ, med monterat gengasaggregat lastar meter-ved, avsedd för vedeldning av ångloken. Foto: Eric Lundquist, Järnvägsmuseet KBDN01251.



Göteborg centralstation i början av 1940-talet. Statens Järnvägar, SJ plattformstruck, även kallad plattformstraktor utrustad med gengasaggregat. Foto: Järnvägmuseet KBDB00588.

inte lika lätt för familjer att komma ut i naturen. Ernst gjorde då upp med SJ att på söndagar och helger kunde man åka med tåget ut från Stockholm med en enkel biljett, få den stämplad där man steg av och senare åka gratis tillbaka från någon annan station. Det fanns ju på den tiden gott om bemannade stationer och hållplatser med

några kilometers avstånd. På så sätt fick storstadsborna några timmars promenad med möjlighet att plocka svamp, bär eller nypon. Det utnyttjades också mycket av scoutpatruller men även av Ernst med familjen. Det gällde inte så långt som till Uppsala, Nyköping eller Eskilstuna, men han brukade säga att han hade vandrat

April 1942. Revision på Örebro huvudverkstad, installation av utrustning för gengasdrift. Statens Järnvägar, SJ X2p 459, ursprungligen Kalmar - Torsås Järnväg, KTsJ motorvagn 60. KBDN00656. Foto: Eric Lundquist, Järnvägmuseet KBDN00656.



från Märsta till Gnesta en station i taget. Även Roslagsbanan deltog med sin bana till Åkersberga. Man kunde också få biljetten stämplad på vissa friluftsgårdar som Lida utanför Tullinge och då åka hem från samma station. Södertälje öppnade en liten hållplats "Södertälje havsbad". SJ lokaltrafik ökade kraftigt och äldre tvåaxliga personvagnar byggdes samman med boggier.

Långsam återgång till normal trafik

De flesta begränsningarna upphävdes efter krigets slut 1946, men fortfarande var det svårt att importera bensin, så ännu 1947 fick privatpersoner inte köra på sön- och helgdagar. Genom kontroller t ex vid broarna vid Stockholms infarter skulle förortsborna tvingas åka med buss och spårvagn. Staten satsade på tillverkning av olja och bensin från skifferbrott bl a i Yxhult söder om Örebro och vid Kinnekulle, och under några år fanns det mackar i bl a Stockholm och Finspång med Yxhults bensin. Ernst Sundström fick ny tjänst vid Statens Forskningsråd och blev styrelsemedlem vid Stockholms Spårvägar, men omkom 1948 vid en flygolycka i Tyskland.

Naturligtvis såldes inga nya personbilar under kriget. Volvo visade sin nya modell 1944, men det dröjde många år innan den kunde serietillverkas. En lustig effekt var att när bilförsäljningarna började ta fart kring 1950 fanns det många gamla lyx- och sportbilar som inte längre var i bästa skick efter att ha varit avställda i många år, och då kunde köpas billigt av unga entusiaster.



Järnvägarnas Museiförening i Linköping

Grundad 1961 av Bengt E Unvär 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.

**TÅGHALLEN
ÖPPEN DAGLIGEN
1-31 AUGUSTI
12.00 - 16.00**

Gratis för barn!
Biljettpris vuxen 60 kr
Rälsbuss ingår



UPPLEV KULTURARVET FRÅN JÄRNVÄGEN

Åk rälsbuss mellan Gävle central och Tåghallen
dagligen under perioden 1-31 augusti. Välkommen!



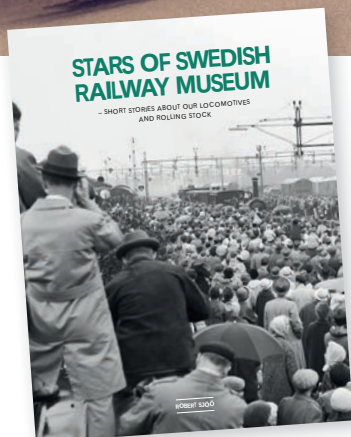
NYHET!

HÖSTÅNGAN 12-13 OKTOBER

Vi lanserar ett nytt resekoncept
som vi kallar för *Höstången*,
ett årligen återkommande
evenemang med ångtåg.
Välkommen att åka den vackra
Fryksdalsbanan till Sunne och Torsby!



Foto:
Inlandsbanan
David Larsson



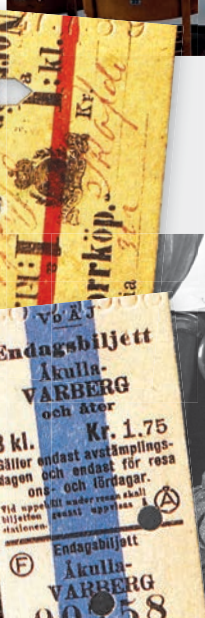
SNART PÅ ENGELSKA!

Den populära boken om vår
samling av lok och vagnar
kommer i en engelsk version!



JARNVAGSMUSEET.SE

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



**JÄRNVÄGS
MUSEET**

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

STATENS MARITIMA OCH TRANSPORTHISTORISKA MUSEER
Marinmuseum Sjöhistoriska museet Vasamuseet Järnvägmuseet