SIDOSPÅR 3/19

Tidning från Järnvägsmusei Vänner - stödföreningen till Järnvägsmuseet

Foto: Mikael Dunker

Robert Sjöö

Museichefen har ordet

Med dörren på glänt

Så har vi haft lite öppet igen. Förra årets utspridda helger ersattes av att hålla museets fordonsmagasin öppet under hela augusti. Under varumärket Tåghallen och med rälsbussanslutning från Gävle Central hade vi förhoppningar om något fler gäster än under fjolåret. När detta skrivs är månaden inte slut än men skolorna har börjat så vi inser att resultatet inte kommer att leva upp till förhoppningarna när det gäller besökstalet. Å andra sidan så har vi fått väldigt positiv feedback från dem som trots allt tagit sig hit. Bättre än man kunde befara. Då ska man också vara medveten om att det är barnfamiljerna som har dominerat med alla de krav som det påstås att de unga ska ha på saker att göra, interaktivitet och uppkoppling. Det vi har kunnat erbjuda är rader av tåg, enkla skyltar och möjligheten att gå in i ett fåtal vagnar och lok. En liten lekhörna har funnits och så naturligtvis tillgång till lite fika och glass. Rälsbussturen ska nog heller underskattas. Förbättringsförslagen har främst gällt att få gå in i fler fordon annars har nöjdheten varit förvånansvärt stor. Kanske är det så att det i bland behövs lite lugn och eftertänksamhet mitt i allt brus av utbud.

Självklart är det svårt att nå ut med att något är öppet trots att det är stängt och dessutom på ett annat ställe. Vi har förstått att de flesta har fått kännedom om Tåghallen genom tips från andra och hemsidan. Den senare är ett forum för de redan förtrogna och det gäller säkert även dem som tipsar. Helt klart är att det är viktigare än någonsin att museet har vänner. Därför är det med stor lättnad vi tagit emot acceptansen av vårt lättviktiga utbud. Vi hade naturligtvis nått väsentligt högre besökstal om vi hade valt juli månad i stället. Att vi valde bort det alternativet beror på att öppethållandet helt måste skötas med fast personal från alla verksamhetsområden vid museet men som är förtrogna med lokalen och planeringsläget. Nyfikenheten på vad som kommer att hända och varför inget har hänt med ombyggnaden har naturligtvis varit stor. Vi har inte längre tillgång till timanställd men erfaren personal som vi haft tidigare år när såväl helger som sommarperiod krävt extra resurser. Vår fasta personal som ska sköta sina ordinarie arbetsuppgifter, eller vara med och bygga det nya, måste också kunna få normal semester. Runt 2000 gäster ser det ut att kunna bli.

Högt ställda förväntningar som överträffades var tågresan till Classic Car Week i Rättvik. Tåganslutningen från Gävle tur och retur, via ett antal stopp på vägen, lockade över 700 resande som bidrog till hög stämning ombord. Säkert åkte många med som främst behövde ett smidigt sätt att ta sig till arrangemanget men på det här viset erbjuder vi ett stycke järnvägshistoria till dem som kanske tidigare inte reflekterat över ämnet och helt klart väcker vi nya intressen. Även om tåget på grund av ämnet framfördes med diesellok så torde utsläppen ha minskats rejält jämfört med att ett stort antal bilar begivit sig till Rättvik och väntande långsamma bilköer.

Till hösten planeras en annan kanske kontroversiell tågresa, Ullaredsexpressen med shopping i fokus. Ett paket, tur och retur, med övernattning och bemannad resgodsvagn för allt som ska handlas. Opportunt? Kanske. Galet? Lite. Absolut inte vad ett museum ska ägna sig åt? Varför skulle det inte vara det? Vi har ett mål att nå underrepresenterade grupper. Vi vet att yngre kvinnor är den grupp som är minst intresserade av varumärket Järnvägsmuseet. Vi tror att Ullared har viss dragningskraft på just den målgruppen. Om vi kan köra riktiga män som luktar diesel till Rättvik varför ska vi inte kunna köra köpsugna och kostnadsmedvetna tjejer (och grabbar) till Ullared? Tåget är redan fullbokat! De kanske rentav kommer att gilla oss…

Classic Car Week i Rättvik 2019.
Järnvägsmuseets tåg till Vänster. Rälsbusståget kommer från Orsa Jernvägsförening. Foto: Daniel Myrberg.

I huvudet på redaktören

Att vara ideell redaktör i en ideell förenings medlemstidning är många gånger en utmaning. Det handlar ofta om bristen på artiklar. Nu ska det sägas att jag är tacksam för alla bidrag som kommer från läsekretsen. Det är dock inte alla dessa som går att publicera genast utan vissa måste bearbetas i större eller mindre grad. Därför blir en del liggande i en låda för att "mogna"!

Inför produktionen av detta nummer gjorde jag en djupdykning i just denna låda.

Där hittade jag bland annat ett artikelförslag skrivet av Börje Thoursie 1993, Svenska ånglok med namn. Denna bearbetade artikel finns nu på sidan 13. Vid samma tillfälle hittade jag ännu ett kuvert med en artikel skriven av Erik Sundström, med rubriken Vad menas med att en järnväg öppnas?

Efter lite bearbetning så återfinns den nu på sidan 15.

Till min förskräckelse hittade jag samtidigt ett handskrivet brev inklämt mellan några av Sundströms A4-blad. Det var från Carl Håkansson i Lund, daterat 28 mars 2006, där han svarar på en fråga i Sidospår nummer 1 2006 avseende en okänd bild, tagen av fotografen Hjalmar Assarsson

I brevet lämnar Håkansson en utförlig beskrivning över platsen och bildens olika detaljer.

Det är med skammens rodnad i ansiktet som jag nu tretton år senare publicerar Håkanssons text över den tidigare så okända bilden!

Han skriver: Det är ett stationshus, nämligen Råsa Hållplats, senare namnändrad till Silverdalen vid Nässjö – Oskarshamns Järnväg NOJ. Närmaste station österut är Hultsfred. Stationshuset är sedan länge rivet.

Till vänster i fonden ser man en fabriksanläggning. Det är Hällefors pappersbruk, senare AB Brusafors – Hällefors, senare Silverdalens pappersbruk, grundat 1874 samma år som NOJ invigdes.

Det större vita huset längst till vänster i bilden är Rosa bostadskasern, byggt 1911. Till höger därom anar man ett upplag av massaved.

För godstransporter mellan stationen och bruket fanns ett industrispår. Dragkraften där var under lång period ett ångackumulatorlok byggt vid Falu Mekaniska Verkstad 1910. Loket donerades sedermera till Nässjö Järnvägsmuseum där det säkert finns bevarat än i dag.

Nya e-postadresser med anledning av namnbytet

Den 1 januari 2018 blev Järnvägsmuseet en del av Statens maritima museer och senare ändrades även myndighetens namn till det nuvarande – Statens maritima och transporthistoriska museer, förkortat **SMTM**.

Trots att myndigheten fått ett utökat uppdrag så har domännamnet släpat efter, men innan sommaren blev det ändrat och du hittar numera information på hemsidan www.smtm.se vilket också får till följd att alla anställdas e-postadresser också har ändrats. Glöm @maritima.se och skriv istället förnamn.efternamn@smtm.se när du vill kontakta någon anställd.

Självklart fungerar maritimaadressen under en övergångstid!

***Mikael Dunker**,*
kommunikationsenheten SMTM

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

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

Som medlem i Järnvägsmusei vänner får du bland annat museets årsbok ”SPÅR”, medlemstidningen "SIDOSPÅR", rabatt i Järnvägsmuseets 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 3 - 2019, årgång 16

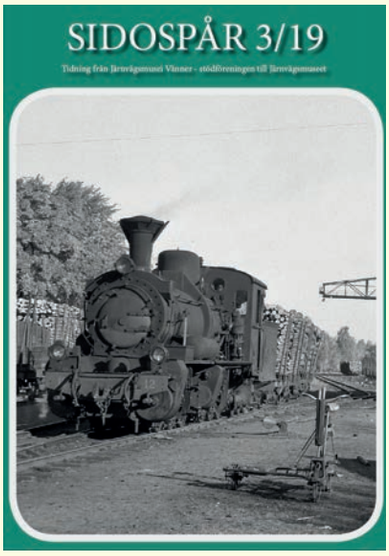
Nyhetsblad/medlemstidning för Järnvägsmusei Vänner, utkommer med 4 nummer per år.

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

© JvmV 2019 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. sidospar@jvmv.se
I redaktionen även:
Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se
ISNN 1653-4557

Nummer 4 2019 utkommer början av december.
Presstopp 15 oktober.



Omslagsbilden: *DONJ Malletlok nummer 12 i Norrsundet, omkring 1955. Foto: O E Larsson/ KBEB03270 Järnvägsmuseet. Bilden är beskuren, den finns i sin helhet på sidan 11.*

Berndt Ehinger, Lund

Hur klarar sig JTJ?

En bekant lockade mig att besöka Jädraås-Tallås Järnväg (JTJ) i början på sommaren 2019. Jag var inte svår att få med, för vi delar intresse för järnväg och historia och min vän är mycket engagerad i JTJ och är lokförare där.

JTJ är en sex kilometer lång smalspårig (891mm spårvidd) museijärnväg, ca 20 km väster om Ockelbo i Gästrikland och ett halvt dussin mil nordväst om Gävle. Den drivs av ideella krafter i Museisällskapet Jädraås-Tallås Järnväg, bildat 1961. Banan är kvar efter den Dala-Ockelbo-Norrsundets Järnväg (DONJ) som fram till 1967 körde malm, järn och trä till hamnen i Norrsundet vid östersjökusten; från 1942 enbart trä.

Sedan 1970 kör museisällskapet regelbunden sommartrafik för turister. Bandelen från Linghed till Jädraås lades ner redan 1968. Turisttågen utgår nu från Jädraås station. Sällskapet har en imponerande uppsättning lok och vagnar.

Sällskapets stolthet är malletloket DONJ 12, ett av tre mycket starka lok byggda 1910 av Atlas i Stockholm för DONJ. Det sägs vara det starkaste smalspåriga malletloket i världen i körbart skick. Sällskapet äger ett till av de ursprungliga tre, nu isärplockat för revision på banans verkstad. Det tredje lär vara skrotat.

Tre dussin tågentusiaster från kontinentala Europa, England och Kanada hade abonnerat en tvådagars körning med tåg på JTJ. Här skulle fotograferas!! Min vän skulle köra loket, och jag fick följa med och se verksamheten från personalsidan.

Sällan hade väl tågrörelser på JTJ blivit så omsorgsfullt avbildade. Besökarna var professionellt petiga med detaljer och röjde hejdlöst björksly och småbuskar invid banvallen som de tyckte störde vid fotokörningarna. Bortåt hälften av dem hade varit på JTJ förut och hade röjredskap med sig för de visste att sly växer upp fort. Men när de ryckte upp röd-vita nymålade hinderpålar vid växlarna på stationen i Jädraås röt banchefen åt dem att utan hinderpålarna på plats blir det ingen körning. Så de satte snällt tillbaka dem.

Malletloket DONJ 12 drar ett tåg under infart till Tallås station vid en fotokörning för en skara internationella tågentusiaster. Ola Nived tittar ut ur hytten från eldarens plats. Vagnarna är obromsade så det kunde bli rejäla koppelryck i finkan längst bak där jag fick sitta gömd vid en bromsare.

Det 119 år gamla malletloket DONJ 12 på stationen i Tallås, museisällskapets stolthet. Ola Nived från Lund gick som eldare på den här turen och tittar ut från lokhytten.

Fotokörning på bangården i Jädraås med DONJ 12 för tillresta tågentusiaster. Hälften av dem hade besökt JTJ förut och visste precis var man fick de bästa bilderna. De var noga med att bara järnvägspersonal fick synas i loket och på banan, så jag fick gå och gömma mig. De vita och röda hinderpålarna står som synes på plats

Fotokörning i gästrikeskogen för besökande tågentusiaster på JTJ:s huvudlinje nära Tallås. Det är Sällskapets ordförande Björn Lindell som står på banvallen bredvid ungefär halva den besökande gruppen som på slänten inväntar tågets ankomst med kamerorna i högsta hugg. Björn visste när tåget var på väg, och det körde inte så fort, så han hade hunnit stiga undan när det kom.

”Femman” på JTJ är ett dieselmotordrivet växlingslok, tidigare SJ Z4p 321. Det drar här ut ångvagnen ”Majorn” ur lokstallet i Jädraås. Denna skall smörjas och eldas på för en körning under dagen.

”Majorn” har en stående ångpanna, ursprungligen konstruerad för båtar. Maskinchefen på JTJ, Bengt Mattsson, eldar på och ser över den inför dagens körning.
Kompoundmaskineriet i underredet på ångvagnen ”Majorn” smörjer man genom luckor i förarhyttens golv, vilket Bengt Mattson gjorde. Vagnen körs och bromsas med hjälp av handspakarna. Lokföraren Ola Nived tittar på.

Ångvagnen ”Majorn” kör förbi lokstallet på Jädraås station med passagerarutrymmet fyllt av besökande tågentusiaster.

Järnvägs- och lokverkstaden i Jädraås, byggd 1911 av kvaderhuggen slaggsten från ortens järnbruk. Här kan man lyfta pannan av de största av banans lok, två 58 tons Malletlok, här kan man svarva lok- och vagnshjul och här kan man smida efter behov.

Med historikerns intresse för vart gångna tider lett oss kunde jag på ort och ställe konstatera att JTJ har klarat sig alldeles utmärkt i museisällskapets händer i nu runt 50 år. Det är starkt och imponerande att en ideell förening med inte fler än c:a 500 medlemmar har lyckats hålla en c:a 6 km lång smalspårsbana vid liv. Den har ordnat bärkraftig turisttrafik, väl ansad miljö och ett halvdussin körklara dragfordon, varav det unika och ärevördiga 58 tons malletloket DONJ 12 är ett. Därtill kommer den 131 år gamla ångvagnen Majorn, uppkallad efter det beställande dåvarande järnvägsbolagets direktör och major i reserven, Johan Samuel Nisser.

Ånglok slits liksom bilar av användning och av tidens tand. När något slutat fungera på ett museilok finns det dock inget reservdelslager att gå till, vilket skiljer en verkstad för museilok från en för bilar. Man måste kunna tillverka nya delar själv, och det blir ofta stora stycken. För att hålla en järnväg i gång behövs det därför en rymlig lokverkstad med spår och plats för lok och vagnar liksom en smedja och don för stora och tunga lyft. Det har JTJ, och det lovar gott för framtiden.
Men den viktigaste faktorn som berättar att JTJ kommer att klara sig bra framöver är den goda sammanhållningen och den härliga umgängestonen mellan de aktiva medlemmarna som jag kunde notera. Det gick hur fint som helst vid morgonfikat att dela ut dagens uppgifter vid fotokörningarna och även att få frivilliga att elda på det stora malletloket redan klockan 03 på morgonen. Alla visste att de behövdes och gillade att göra sin insats.

Ola Nived smörjer upp DONJ 12 inför dagens körning för en grupp utländska tågentusiaster. De förundrades över att en docent och tidigare klinikchef från universitetssjukhuset i Lund smorde upp, eldade och körde ånglok.

Leif Wester

Med cykeldressin på Särnabanan Limedsfors – Särna 1972

Del 2/2

Fortsättning från förra numret av Sidospår

Fortsättning dag 2, Borrnåssjön - Sälen

Vi hade nu avverkat ungefär halva sträckan ned till Sälen där vi tänkt övernatta dag 2. Kaffe och några mackor hade slunkit ned och vi kände oss mycket nöjda med livet. Det soliga vädret som vi haft på morgonen hade försvunnit men vi var nöjda ändå det regnade ju inte och då fick man ändå vara tacksam för det.
Hormund håll-, last-och lastplats är belägen vid södra änden av Hormundsjön. Här är i dag också ett mindre kraftverk beläget. Hormund har också en gång ifrågasatts som en slutstation på förlängning av järnvägen som gick upp till Älvdalen. Av detta blev inget.
Vid Hormund hade man också ordnat det så att loken kunde fylla på sitt behov av vatten. Sträckan från Sälen upp mot Hormund var både lång och kraftig. Största stigning på rak bana var satt till 17 0/00

Resan vidare ned mot Högstrand var rena njutningen vad det gäller trampandet däremot så var det rätt så händelsefattigt vad det gäller böjar och backar. Tacksamt för tågen och dess personal då det begav sig kan jag tro. Från Högstrand och upp mot Hormund var hastigheten sällan över 20-30 km enligt Elon. Vi brukade skoja och säga ”skall vi gå ut och skjuta på”. På platten gick det väl 60-70 km och man tog sig väl från Särna till Vansbro på en tre fyra timmar så där, berättar han, enligt Kringelfjords Nytt.
Sträckan från Högstrand och ned mot Sälen var mycket vacker då banan på vissa sträckor var högt belägen över vägen och älven. Dessvärre så har jag ingen bild från denna sträcka.
Däremot så vill jag visa hur Sveriges försvar var rustat i dessa trakter mot elake Fi. Vid Torgåsmon fann vi detta försvarshinder en gammal järnvägsvagn från före detta Skåne Smålands Järnväg lastad med rediga stenblock. Vagnen finns kvar än i dessa dagar men nu täckt med ett tak för att skydda denna befästning för alltför tidigt förfall.
Efter en stunds vila vid Högstrands före detta station, där för övrigt några personer hade tankar på att bilda Sälens Järnvägsklubb.

Även Börje försöker att släcka törsten här i Hormund, men förgäves så det fick bli en öl i stället. Foto Leif Wester.

Torgåsmon, försvarshinder en gammal järnvägsvagn från före detta Skåne Smålands Järnväg lastad med rediga stenblock. Foto Leif Wester.

Vi rullade vidare och väl i Sälen började även denna dag gå mot sitt slut. God mat och en skön sömn väntade oss.

Om man i dag kommer till Sälen i dag är det sannerligen inte mycket som minner om att man en gång kunde fara dit med tåg.

Sälen med Börje. Foto Leif Wester

Stationen liksom bangården är helt borta.

Dag 3 Sälen – Malung.

Vi hade tur även denna dag inget regn men ej heller strålande solsken. Utefter

Den gamla banvallen i Sälen sett mot norr. Foto Leif Wester

Vi närmar oss så Lima en mycket vacker plats med sin pampiga kyrka mitt i byn. Foto Leif Wester.

Strax norr om Limedsforsens station Foto Leif Wester.

denna del av järnvägen kommer man ned i vad som kan kallas riktig jordbruksbygd. Här löper eller rättare sagt löpte banan horisontellt och följer vägen upp mot Sälen tämligen väl. Det är i dag mycket lätt att se den gamla sträckningen då man färdas i bil eller med MC. På vissa platser så är banan helt utplånad för all framtid beroende på att man tagit den gamla banvallen eller bangård till att förbättra vägstandarden. Bergsbacken och Transtrand passeras.
Fiskarhedens station finns fortfarande kvar och här i Fiskarheden finns en större såg. Hammargården och Trångsmon passerar vi också i raskt tempo. Vi måste se till att vi kan komma hem i tid.
Vi närmar oss så Lima en mycket vacker plats med sin pampiga kyrka mitt i byn. (Bilden längst upp.)
I dag ligger landsvägen direkt på vad som en gång var banvall och stationsområdet i Lima.
Så återstår färden ned till Limedsforsen, järnvägens slutpunkt eller startpunkt efter ögat som ser. Men innan vi når dit går bana och vägen helt parallellt med varandra. Landskapet är öppet och vackert med de kraftiga höjderna i väster.
En känd vy för de som reser på väg upp mot Sälen eller Särna.
I dag är bilden helt annorlunda än hur det såg ut när det begav sig. Bangård och station är helt borta till vägfararnas fördel. En trevlig rastplats med möjlighet till mat och annat gott samt möjlighet att titta på skidåkaren Sixten Järnberg museum har fått ersätta den gamla järnvägen och dess station.

Limedsforsbangård vid vår utflykt sett mot söder. Samma som nedan. Foto Leif Wester

Eftersom vi startade vår resa i Malung så var vi naturligtvis tvungna att fortsätta vår

Malungsfors. Foto Börje Engström

färd ned mot Malung. Järnvägen ligger fortfarande kvar än i dag från Malungsfors och ned till Malung.
Här vid Malungsfors låg det tidigare en stor timmerterminal. Här var vi också tvungna att ta kontakt med Tkl i Malung så att spåret var fritt.
Inga hinder utan klart ut för dressin ut mot Malung. Vi ger varandra avgångssignal ökar trycket i ”cylindrarna” och ”kolvstängerna” börjar så sakta att röra sig.

Väl framme i Malung kör vi in dressinerna i lokstallet varefter vi stänger dörrarna efter oss.
Resan har därmed nått sitt slutmål. Personalen tackar varandra för en krävande men också givande resa när de ”går” hem till sitt efter en färd på 127 Kilometer järnvägsfärd. Tyvärr så finns inte min reskamrat längre men jag hoppas ändå att han fått komma till tals på denna så historiska resa.

Litteratur:
Kringelfjords Nytt.
SPÅR Sveriges Järnvägsmuseums årsbok 2014.
OK-Bilatlas.
Järnvägsdata SJK.
Egna anteckningar och minnen.

Niklas Adell

Albin Adell, stationsföreståndare på Mellersta Östergötlands Järnväg

1916 blev Albin Adell, 29 år gammal, föreståndare för Ulvåsa station på den året innan öppnade Mellersta Östergötlands Järnvägars, MÖJ, linje mellan Fornåsa och Motala.

Där mötte han Elin Andersson, 26 år gammal. 1919 gifte de sig. Strax därefter flyttade det unga paret till Österstad station på samma linje, 5,6 km norr om Fornåsa, och det alldeles nyuppförda stationshuset där.

Albin och Elin trivdes i Österstad. Barn föddes, bokstavligt i stationshuset, 1920, 1921, 1923, 1924, 1925 och 1927. Ett barn dog som liten. Ett annat föddes på Motala BB 1928. Huset i Österstad fylldes av liv. Utanför fanns en ny trädgård att vårda. Och i allén planterade Albin björkar. De finns fortfarande kvar, fast vägarna går annorlunda nu.

Barnen hade en viss status i byn redan som små. De var ju ”stinsens pojkar”. Att sedan stinsens lön inte stod i proportion till statusen är en annan sak.

Klockrike station den 11 december 1913 med Albin Adell vid morse-apparaten. Till höger dåvarande stationsmästaren August Vallentin Larsson född 1860. Foto genom Niklas Adell.

När kristiden kom kring 1930 och MÖJ rationaliserade blev Österstad hållplats. Albin fick förflyttning till Bränninge, 7,5 km väster om Linköping.

Där föddes ytterligare två barn, 1930 och 1932. Det kan inte ha varit helt lätt med åtta barn i en stinslägenhet på två rum och kök i andra våningen i en inte ofarlig omgivning och mitt i offentligheten.

Praktiskt var det förstås samtidigt. När växeln mellan spår två och spår tre i bangårdsänden mot Linköping skulle läggas om, beroende på om tåget därifrån skulle vidare till Skänninge eller till Fågelsta/Motala, ropade Albin efter första bästa pojke att springa bort och lägga om den. Det var ett stycke dit.

Inte alltid fanns någon som ”hörde”. Då fick ”farsgubben” gå bort själv. Ibland stod han sedan kvar vid växeln och tog in tåget med handsignalering, för att kliva på när tåget kom förbi och åka in till stationen. En del av förarna ogillade stinsens bekvämlighet – och vägrade. Då fick Albin gå tillbaka och fälla semaforen i stället.

Tågen i Bränninge var många. Det första kom redan vid fyra-tiden. Det hände – inte ofta men dock – att stinsen försov sig, Då väcktes bygden av ”en lång och tre korta” tills han vaknade och yrvaket i nattskjortan sprang ut, ställde semaforen på kör, fällde bommarna och vinkade avgång, förmodligen något butter.

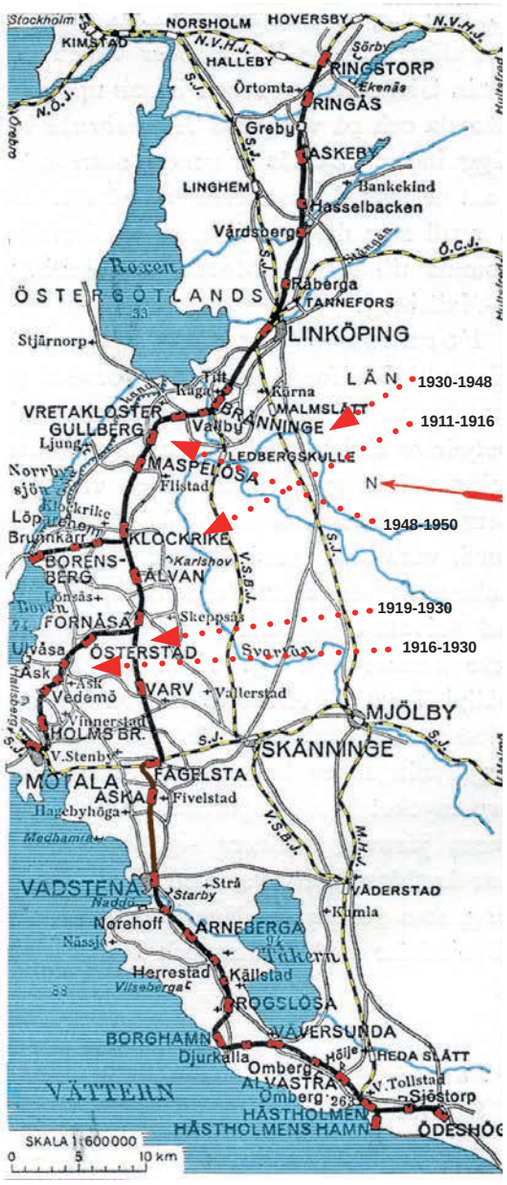
Bomfällning tillhörde stinsvardagens tråkigheter. Det stod ett transformatorhus ut mot Fågelstahållet och skymde vägen, och det hände flera gånger att Albin – eller andra – hade bråttom med att fälla och inte såg den hästskjuts som befann sig på spåret. En och annan bonde hade synpunkter, men någon olycka inträffade inte.

Pojkarna utnyttjade den skymda sikten på sitt eget vis. En av stationskarlarna och Albin hade lite svårt med varandra, och Albins pojkar stod på pappas sida. Då kunde man – jag minns tyvärr inte hur man gjorde – ställa till det med linorna så att bommarna inte gick upp. I skydd av transformatorhuset hann man sedan gömma sig innan den uppretade stationskarlen kom sättande.

Mellan spår fyra och diket ut mot gärdena fanns en fin gräsmatta att spela fotboll och badminton på. Allt eftersom barnen och särskilt pojkarna växte till blev planen en samlingsplats för grannpojkar och vänner. Ibland bjöd man ut något ”lag”

1915-07-31 öppnades Österstads station för trafik. Stationshuset är nybyggt och det är sannolikt Albin Adell som syns på bilden. Bilden troligen tagen 1918-1919. Foto: Järnvägsmuseet, KDAA09423.

I Svensk järnvägsmatrikel från 1948 kan vi läsa följande om Albin Robert Adell: Född i Örtomta församling Östergatan 1 11 maj 1887.
Anställdes 1905 som elev vid Norsholm - Västerviks Järnväg och Östra Centraljärnvägen.
1907 som elev vid Mellersta Östergötlands Järnväg blev extra stationskarl 1909, stationskarl 1911, kontorsbiträde 1915. Stationsföreståndare 1916 vid Ulvåsa, vid Österstad 1919, vid Bränninge1930 och vid Gullberg 1948.



från Linköping och spelade riktiga matcher. Inte gjorde det att spåren gick i kanten på planen – ”man visste ju när tågen kom”.

Den lilla lokvändskiva som Väderstad – Skänninge – Bränninge Järnväg (VSBJ) lagt in blev en utmärkt karusell. Fast när en av pojkarna fastnade och det lilla pojkbenet drogs in i utrymmet mellan rälsskarven på skivan och rälsskarven utmed kanten, var det slut med den leken. Pojken fick halta en sommar, men bestående men, förutom minnet, fick han inte.

En gång välte ett lok, VSBJ nr 1, i växeln mellan spår tre och fyra i Linköpingsänden. Det hamnade så illa att eldaren inte kom ut. Man började bli orolig med tanke på värmen från eldstaden, men fann tröst i ordströmmen från den instängde, ”så länge han svär som han gör kan det inte gå någon nöd på honom”.

Bettågen var den klart dominerande godstrafiken. Från oktober till jul gick de tunga från både Skänninge- och Fågelstahållet till sockerbruket i Linköping. Ofta stannade de i Bränninge för möten och förbigångar. Eftersom persontrafiken också var tät, kunde uppehållen bli långa. Kanske var det också så att ett och annat bettåg från endera hållet kopplades ihop med ett bettåg från det andra, allt för att avlasta linjen mellan Bränninge och Linköping. Bettågen bromsades för hand. Från Skänninge mot Kränge lutade linjen kraftigt den sista delen ned mot Bränninge. Där fick tågen bromsas hårt. Lokens visslingar till bromsarna och de ilsket bromsande vagnar i backen från Kränge tillhörde de mer dramatiska vardagsinslagen i livet i Bränninge.

Under uppehållet i Bränninge bjöd mor Elin på kaffe. Under hösten stod kaffepannan på för jämnan. Förare och eldare och tre - fyra bromsare (per tåg!) kom trappan upp och satt i köket en stund; skaran på andra våningen blev ännu större. Att sitta i väntsalen var inte på tal. Dessutom var den alldeles för liten, ”satt det fem - sex personer där, var den full”. Expeditionen måste också ha varit liten. Förutom järnvägstjänsten skötte Albin och de andra posten.

Strax bakom stationshuset låg förresten ortens telefonstation. Och i kurvan vid vägen hundra meter bort låg Jönssons affär. Nog var det liv och rörelse i Bränninge på den tiden.

Backen mot Kränge var besvärlig att forcera uppåt. Det hände att tunga tåg fastnade och fick backa tillbaka, förbi Bränninge mot Tifthållet, och ta ny sats. Ibland var det dubbla lok, och när de med fullt pådrag dundrade förbi över växlarna och stationen med sitt långa tåg var det en upplevelse för öga och öra som ingen tycks glömma – och vi andra senfödda bra gärna skulle vilja varit med om.

Strax före Kränge på VSBJ fanns en grusgrop där järnvägen hämtade grus också på 1930- och 1940-talen. Albins pojkar trivdes förstås med att hälsa på i lokhytterna, inte minst när bettågen stod länge i Bränninge och bara väntade. De lärde sig så småningom att köra – och snart blev det nästan en ordning att när ett tåg med lok och kanske 10 - 12 vagnar skulle ut till Kränge grusgrop och hämta grus fick en av Albins pojkar och eldaren göra jobbet (pojken körde!) medan föraren stannade kvar och tog sig en öl.

Albins Elin var en stor sångerska och var med som sopran när Folkungakören bildades en gång i världen. När barnaskaran

Bränninge 1936. Ett sockerbetståg bestående av VSBJ lok 1 samt 52 godsvagnar spårade ur i en växel och loket välte på sidan. Foto: KDAA01114 Järnvägsmuseet.

växte blev tiden för sådana övningar obefintlig. Men sjunga kan man ändå. I bostaden fanns också ett piano som hon trakterade – och också försökte få barnen att använda. Framgången uteblev ibland.

Albin själv sjöng och spelade mindre, fast han nog kunde. Hans mycket musikaliska bröder kom dock ibland på besök och de och Elin bjöd hela familjen på högtidsstunder med skönsång.

Av intresse och i ett djärvt men lyckat försök att utöka den magra MÖJ-inkomsten till den stora familjen började Albin under senare delen av 1930-talet med biodling i stor skala. Ett antal bihus stod i stationsträdgården. Dessutom hade han biodlingar på ett par andra håll i närheten. Fem ton honung om året kunde han producera. Regelmässigt levererade han till olika fabriker, till exempel Cloetta i Ljungsbro.

1948 fick Albin förflyttning till Gullberg, 13,2 km från Linköping. Den stationen hade högre status och föreståndarebefattning därför högre lön. Han flyttade inte för att han vantrivdes i Bränninge, snarare tvärtom. Men pensionen skulle för resten av hans liv bli högre om han slutade i Gullberg.

Flyttningen gick på järnväg, förstås. Alla som bott med en stor familj 18 år på samma ställe vet vad man samlar på sig. Albins familj var inget undantag. Man fyllde flera godsvagnar för transporten de knappa sex kilometrarna åt nordväst.

1950 fick Albin sin pension och flyttade till Malmslätt. Där bodde han till sin död den 13 december 1958. På kyrkogården i Kärna i Malmslätt har han sin grav.

Stationshusen i Bränninge och Gullberg står fortfarande kvar. Stationen i Österstad totalförstördes i en brand den 23 april 2019.

Niklas Adell - med inte minst muntliga uppgifter från Albins barn, nedtecknade 1996.

Gisela Nadasy

Han har bott vid en järnväg...

Doktor Hugo Jelke (1899-1989) växte upp vid en järnväg och bodde sina sista år på samma vackra plats. Tågen kom att påverka hela hans liv. Nu ställs de sista av hans leksaksmodeller ut. Tills vidare på lunchrummet, Järnvägsmuseets kontorshus på Nynäs.

Min morfar Hugo Jelke föddes den 12 augusti 1899 i Vikmanshyttan utanför Hedemora i Dalarna. På den tiden hade Vikmanshyttan sin egen tågstation. För morfar blev stationen en tillflyktsort. Han lärde sig morsealfabetet tidigt för att kunna kommunicera som lokförarna. I sina dagböcker förde han daglig bok över vädret – och tågtrafiken.

Under studieåren flyttade morfar till Stockholm och tog läkarexamen. Han gifte sig med mormor, sjuksköterskan Anna Margareta, och flyttade sedan till Gävle där mamma föddes och moster adopterades. Som överläkare grundade han Westergrenska barnsjukhuset i Gävle 1949, men trots en tidskrävande karriär gav han alltid plats för tågintresset.

Varje helg åkte han upp till sitt barndomshem Jelkegården i Jälkarbyn i Vikmanshyttan och när mormor dog, flyttade han upp för gott. Järnvägen låg precis där den gigantiska trädgården slutade. Se bilden ovan, flygfoto 1950/60-tal .

Morfar klockade tågen från köksfönstret och visste var varje förbipasserande tåg kom ifrån, och vart det skulle. För oss tre barnbarn var det givet att vid tågsignalen springa så fort vi kunde ner förbi hallonbuskarna och potatislandet och vinka till lokföraren. Ibland hann vi, ibland inte. Och det var alltid lika roligt när föraren vinkade tillbaka och vi tjöt av skratt. Även som tonåringar sprang vi ner

Hugo och Anna Margareta på promenad i Stockholm 1935. Foto: Gisela Nadasy.

Till höger. Hugo Jelke var en flitig fotograf. Här filmar han vid bygget av Westergrenska Sjukhuset i Gävle 1949. Foto: Länsmuseet Gävle.

Nedan. Som järnvägsintresserad blev det många bilder på tåg. Bilden visar ett snälltåg på södra Dalarnas Järnväg, SDJ. Främsta loket är SDJ 47. Foto 1939-40, Hugo Jelke.

En del av en skiss ritad av en tioårig Hugo Jelke. Den visar en del av de vagnar som ingick i SDJ-tåg nummer 6.

Hugo Jelkes leksaksmodeller finns tills vidare i en monter på lunchrummet, Järnvägsmuseets kontorshus på Nynäs. Foto: Lennart Lundgren.

och vinkade, även om vi aldrig skulle ha betett oss så barnsligt hemma i Uppsala. På somrarna bjöd morfar med oss på tågresor dragna av gamla ånglok och en dröm han fick uppleva till slut var att åka Inlandsbanan.

Vi barnbarn fick vi ofta höra tåghistorier från förr. En återkommande anekdot var när han som ung pojke förhindrade en kollision när stinsen själv var överförfriskad. Morfar meddelande de ankommande tågen och olyckan kunde förhindras. När han fick frågan vem som var där, svarade han med ¬en lång + en kort + en lång + en kort, tre korta, en kort + tre långa, det vill säga C H J som i Carl Hugo Jelke. Han kände stolthet över insatsen livet ut, att ha varit med på riktigt.

En av morfars favoritdikter var Den Sista Resan av Valdemar Dahlquist som handlar just om en tågresa. Den allra sista. Vi älskade vår fina morfar som lärde oss att tycka om poesi, prinsesstårta, hambo och järnvägen. Att vi sedan upptäckte att de hundratals smalfilmer han filmade var på tåg, snarare än på oss barnbarn, är en annan historia.

Om Gisela Nadasy: Filmmakare och författare samt kommunikatör på Statens maritima och transporthistoriska museer.

Jelkegården, Vikmanshyttan. Samling Gisela Nadasy.

The Standard Railroad of the World

Text & foto: Lars Olov Karlsson

År 1992 besökte jag och tre goda vänner järnvägsmuseet Railroad Museum of Pennsylvania i Strasburg.

Det var, och är, ett stort och mycket välskött och intressant museum med upp emot hundratalet fordon utställda. Vi fick gå med en guidad tur, och guiden berättade om den viktigaste järnvägen i området, Pennsylvania Railroad, eller bara ”Pennsy”. Det var en banan som skapades från 1846 huvudsakligen genom sammanslagning av äldre mindre järnvägar. Men de byggdes ut och hade en allmänt hög standard. Under många år var PRR det största järnvägsbolaget i USA. Man byggde ut huvudlinjerna till fyrspår och man elektrifierade de viktigaste sträckorna. 1968 försvann bolaget då det slogs samman med New York Central RR till Penn Central, och har sen delats upp ytterligare.

Vår guide förklarade stolt att Pennsy brukade kallas för ”The Standard Railroad of the World”. Då kunde jag inte hålla mig, utan frågade på vilka grunder man kunde säga det. Jodå, banan var ju så stor och fin, och så hade de haft över 2000 ånglok, många av dem byggda i flera hundra exemplar.

- Men, insisterade jag, hur med de tyska riksbanorna, DR, som under Andra Världskriget byggde nära 7000 lok av en typ, krigsloket littera 52? Eller de ryska statsbanorna som byggde över 10 000 lok av typen E (varav 500 kom från svenska Nohab)?

- Njaee, tvekade vår guide, men sen sken han upp: Men det är ju utomlands….

Sen återgick han till att berätta om den förträffliga Pennsylvania Railroad. För amerikanen finns det inte mycket utanför det egna landet.

Ett av PRR-loken på järnvägsmuseet i Strasburg var detta med nummer 7688. Det är ett 1D0-lok, eller som amerikanarna säger, en Consolidation. Det användes huvudsakligen i relativt långsamma godståg.

Omslagsbilden i obeskuret skick

DONJ Malletlok nummer 12 i Norrsundet, omkring 1955. Tåget har just anlänt till Norrsundet och loket har efter rundgång kopplat vagnarna för att skjuta ner dessa till massafabriken. Foto: O E Larsson/ KBEB03270 Järnvägsmuseet.

Recension
Rolf Sten har läst:

Utgiven av SNJ Förlag och Trafik
ISBN 978-91-980701-4-9

Det var ”mycket” bok som jag fick i min hand för läsning. 145 sidor, liggande A4, limmad med mjuka omslag.

Kenneth Landgren har verkligen lyckats samla ett omfattande material om Säfsnäsverkens Järnväg, en bana med signaturen SVJ.
Järnvägen som anlades med den i Sverige något udda spårvidden 802 mm kom att få en sträckning genom tre län, Örebro, Kopparberg och Värmlands län. Banbyggnaden påbörjades i Hörken maj 1874 och byggdes vidare mot Fredriksberg och Annefors (1878). En hästbana anlades mellan Tyfors och Neva 1890. Lokdrift infördes 1897. Bandelen Annefors - Tyfors togs i bruk 1911. Järnvägen hade nu blivit 63,7 kilometer lång,
1930 förlängdes järnvägen men en linje mellan Gravendal och Hällefors, 33 kilometer.

Bokens upplägg är klassiskt
Det börjar med förhistorien och slutar med nedläggningen och allt däremellan. Det är inte bara järnvägshistoria utan även till stor en industrihistorisk berättelse. Det var ju tack vare industriutvecklingen som järnvägen byggdes.

Heder åt Kenneth som har tagit med ett stort utrymme över personalen längs järnvägen. Det torde intressera en hel del släktforskare.

Innehållet består till en stor del av bilder varav många är helt ”nya”. Det liggande formatet gör att det finns flera helsidesbilder som det är en njutning att fördjupa sig i.

Det jag saknar är två saker. Dels en komprimerad sammanställning av data över järnvägen och dels en större karta som visar hela järnvägen inklusive utbyggnaden till Hällefors. Jag har lagt till en karta i den här recensionen som kanske kan vara till glädje för någon bokläsare.
En sak till innan jag avrundar! Förord och inledning på sidan 1 och 2 är skriva i hela rader, 27 cm, i liggande A4. Det blir nästan oläsligt, borde var uppdelat i minst 2 spalter.

Sammanfattningsvis!
Köp boken, den är värd varje krona!
Boken kan beställas via SNJ Förlag och Trafik, snj1901@hotmail.com. Den kostar 250:-. Men skickas inkl. frakt för 300:- inom Sverige.

En kraftigt förstorad bild från boken, Annefors troligen 1877. Det är en underbar bild som andas "tidig järnväg". Foto från lokförare Einar Gustafsson Gandolf/ Säfsnäs Hembygdsförening.

Börje Thoursie

Svenska ånglok med namn

Börje Thoursie, på sin tid en känd profil i järnvägskretsar och mångårig baningenjör vid SJ i Gävle. Börje gick bort 2010. Nedanstående artikel är ett resultat av ett grovmanus som Börje skrev 1993. Håll till godo!
Rolf Sten

Det kan vara av intresse vilka Svenska ånglok som har haft namn!
Sammanställningen är uppdelad i tre delar Första delen innehåller lok med kungliga namn. Del visar två lok som har haft egennamn såsom August, Carl, Oscar, Gustaf, Victoria, Albert osv Slutligen del 3 som handlar lite mer om lokomotivnamn..

Lok med kungliga namn

SJ	2 (42)	Prins Oscar	1856-1905
SJ	3 (43)	Prins August	1856-1900
SJ	31	Braut-Anund	1863-1934
SJ	69	Sigurd Ring	1865-såld 1903
BHJ		Prins Carl t. England	1863-såld 1899
DJ	1	Kronprinsen	1877-såld 1934
DJ	2	Hertig Carl	1877 såld 08 -1919
FLJ	7	Carl XV	1872-1943
FLJ	8	Oscar II	1872-såld 1922
FVÖJ	2	Gustaf Wasa	1875-1929
GDJ	32	Gustaf Wasa	1893- såld 49 -1955
HSJ	1	Carl IX	1877-såld 1892
KJ	4	Gustaf Wasa	1875-1915
KJ	5	Gustaf II Adolf	1895-1929
KJ	6	Carl X Gustaf	1898-1931
CWJ	2	Carl XI	1872-1903
CHJ	1	Christian IV	1864-såld 1919
CHJ	2	Carl XV	1864-såld 1920
Kroppa	1	Carl IX	1869-såld 1872
Kroppa	2	Carl IX	1871-såld 1877
MBLJ	18	Carl XI	1895-1959
WBLJ	18	Carl XI	1895-1959
NBJ	3	Carl IX	1872-såld 1909
SRJ	9	Gustaf Wasa	1896-1947
SDJ	6	Gustaf Wasa	1897-?
UJ	3	Prins Carl	1875-1906
YEJ	6	Carl X	1875-1929
ÖWJ	1	Olof Trätälja	1874-1918
ÖWJ	2	Hertig Carl	1874-1918

Lok med enbart "Kungliga egennamn"

SJ	106	Ottar	1871-1912
"	140	Gorm	1874-1907
"	143	Donald	1873-1912
"	146	Sverker	1873-1918
"	152	Adils	1874-1936
"	171	Anund	1874-såld 1912
"	218	Inge	1875-1908
"	220	Stenkil	1875-1910
"	309	Blåtand	1882-1924
"	311	Falkunge	1882-1926
BLJ	1	Oscar	1880-1916
GDJ	8	August	1862-1901
GDJ	9	Oscar	1862-såld 1902
KHJ	(3)	Victoria	1856-1880
KHJ	(4)	Albert	1857-1910
LSSJ	4	Victoria	1882-1917
YEJ	7	Gustaf	1881-såld 1914

Lite mer om lokomotivnamn

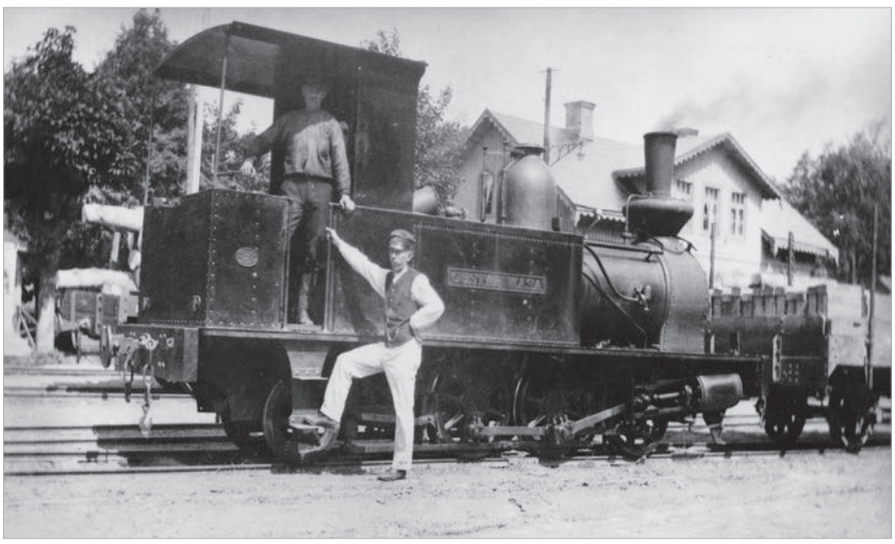
Vilka banor hade aldrig namn på sina lok? Egendomligt nog visar det sig att våra största privatbanor inte unnade sig nöjet att leta efter trevliga namn. Bland stora "banor utan namn" hittar vi t.ex.
- Bergslagsbanan, med dotter och dotterdotterbanor LLEJ, KFJ, DWJ och ÅMÅJ. Totalt 137 lok.
- Borås-Alvesta med Göteborg-Borås, - Frövi-Ludvika. Under de två första åren fick 8 lok namn, de övriga 32 blev utan.
- Gefle-Dala, döpte 37 av 83 lok.
- Halmstad-Nässjö, döpte 37 av 83 lok.
- Karlskrona-Växjö, döpte 7 av 26.
- Kristianstad-Hässleholm, döpte 4 av 49.
- Malmö-Simrishamn, helt utan namn på 30 lok.
- Mellersta Östergötland, 13 lok utan namn
- Mora-Vänern, 13 lok utan namn.
- Norra Östergötland, döpte 11 av 24.
- Nässjö-Oskarshamn, döpte 14 av 38.
- Ostkustbanan, helt utan namn på 28 lok.
- Orsa-Härjedalen, 5 lok utan namn.
- Dala-Helsingland, 7 lok utan namn.
- Oxelösund-Flen-Västmanland, 118 lok utan namn.
- Stockholm-Westerås-Bergslagen, 100 lok utan namn, varav de 2 som inköpts med Smedjebacksbanan hade namnen kvar.
- Engelska Malmbanan, (Swedish & Norwegian) hade inga namn på sina 25 lok.
- Uddevalla-Vänersborg-Herrljunga, hade namn på 9 smalspårslok - men inte på 15 normalspåriga.
- Uppsala-Gefle, döpte 16 av 33.
- Varberg-Borås döpte 6 av 24.
- Västgötabanan, 47 lok utan namn. (3 övertagna hade namnen kvar).
- Östra Centralbanan, 11 lok utan namn.
- Östra Skånes jvg, 29 lok utan namn.
- Östra Wärmlands Järnväg 5 lok alla med namn.

Hur många lok i Sverige fick officiellt något namn?

På svenska privatbanor har 189 utlandsbyggda lok haft namn. Han har också inventerat SJK 2 "Ånqlok byggda i Sverige", och där funnit 585 svenskbyggda lok som fått namn och till sist inventerat SJK 13 "Normalspåriga ånglok på SJ" och där funnit 201 utlandsbyggda lok med namn.

Det blir totalt 975 lok som löpt på svenska banor med officiellt tilldelat namn (exkl. industri- och museibanlok och exkl. diesel- och elektrolok som tillhör en senare epok).

Fågelsta - Vadstena - Ödeshögs järnväg, FVÖJ, lok nummer 2 Gustaf Wasa. Togs i tjänst 1875 och skrotades 1929. På bilden från 1914 är loket i Vadstena. Foto: KCAC06056, Järnvägsmuseet.



I väntan på tåg!

Text: Rolf Sten, Foto: Erik Sjöholm

Den här lilla historien handlar om 3 analoga fotografier vilka alla har sin betydelse genom att dom speglar sin lilla del av tiden och vår historia. Alltså, tre hundradelar av en sekund, tagna ur tidens gång.

Ånglok B 1430 tillverkat av AB Motala Verkstad 1919. Tillverkningsnummer 645. Falun måndag den 30 juli 1962. SJ B 1430 med godståg klart för avgång mot Rättvik - Mora. Loket avställdes 1978-02-01 som beredskapslok. Slopades 1992 och kom därefter till Grängesbergsbanornas Järnvägsmuseum GBBJ. Där det sattes i drift under några år varefter det skrotades 2005.

Slättberg måndag den 30 juli 1962

Den då 30-årige Erik Sjöholm sitter och väntar på ett ångloksdraget godståg! Ja, är man järnvägsintresserad då händer det att man gör så! (bilden ovan)

Erik har tillsammans med en annan järnvägsintresserad, Rune Carlsson, tagit en biltur till Dalarna för att fotografera tåg. Några timmar tidigare hade man varit i Falun och bland annat tagit bild på det ordinarie godståget Falun – Rättvik – Mora. Dragkraft den här dagen var ångloket SJ B 1430. Just ångloken var en av anledningarna till denna fotoresa. I början av 1960-talet började ångloken att fasas ut vid de svenska Järnvägarna. Det var hög tid att fånga de sista skälvande åren av ångloksdriften.

Slättberg måndag den 30 juli 1962. SJ B 1430 med godståg passerar bangården. 1 december 1965 lades stationen ned samtidigt som all trafik upphörde mellan Grycksbo och Rättvik. Spåren revs upp 1966-67.

Efter fotograferingen i Falun gällde det att ta sig till Slättberg för att där få en bild när tåget passerar stationen.

Slättberg var för övrigt en av stationerna på forna Falun – Rättvik – Mora Järnväg, FRMJ. Privatbana öppnad för trafik i sin helhet 21 september 1895. Övertagen av Gävle – Dala Järnvägar; GDJ, 1903.

GDJ övertogs av staten 1 juli 1947 och införlivades ett år senare i Statens Järnvägar SJ.

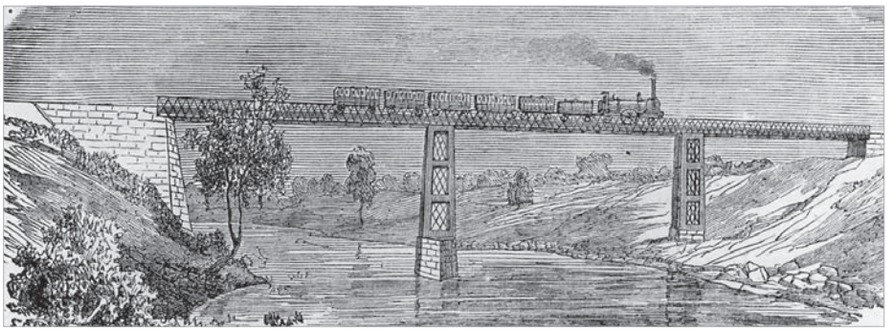
En vän av ordning kanske funderar vad gör en bil, en Volvo Duett, i denna tidning. Erik Sjöholm som under sin aktiva tid arbetade för dåvarande Vägverket och hade stora delar av landet som sitt arbetsområde hade en tjänstebil som han använde för sina resor. På bilden till höger den bil som han använde i tjänsten 1958, en Volvo Duett årsmodell 1956. Bilden är tagen norr om Kalix vintern 1962.

Vad har då det här med tåg att göra? Erik hade alltid kameran med sig på sina tjänsteresor runt om i landet. Tack vare detta har han i sin samling bilder med järnvägsanknytning i både färg och svartvitt. Dessa bilder är värdefulla eftersom dom är tagna i en brytningstid där många mil av det svenska järnvägsnätet lades ned. Ett stort tack för denna värdefulla insats, även Vägverket bör väl få ett indirekt tack?!

Erik Sundström

Vad menas med att en järnväg öppnas ?

Trots att det är flera år sedan Erik gick bort fortsätter hans ande att sväva omkring på redaktionen.
Här kommer ännu en av hans opublicerade artiklar.



25 okt. 1855 rasade den nybesiktigade och godkända bron över Järleån nära Järle station. Bron hade uppförts i ett spann med överbyggnad av trä och bars upp av två landfästen på pålar. För att snabbt få igång trafiken byggdes en provisorisk bro 20 meter söder om det gamla broläget. En ny bro av kraftigare konstruktion byggdes snarast. Teckningen ovan (KDAE08960 Järnvägsmuseet), från 1870, visar den nya bron vilken genomgick en ombyggnad och förstärkning 1902, se bilden nedan KAGF00256, Järnvägsmuseet.

I samband med att många järnvägar firar minnet av järnvägens öppnande för trafik kan man fråga sig vad man egentligen menar med att en järnväg öppnas. I de flesta fall hade man en invigningsfestlighet med styrelsemedlemmar, landshövding, borgmästare och andra dignitärer, helst också kungligheter, och öppnade banan för allmän trafik dagen efter, på det datum Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen bestämt.

I några fall fick man välja datum för invigningen av andra skäl.
Till exempel som det kunde det bli när banan Örebro - Ervalla - Nora invigdes med ett tåg tur och retur den 5 mars 1856. Detta för att demonstrera den svenska direktionens styrka och beslutsamhet trots att den engelske direktionsledamoten John Sadlier begått självmord den 17 februari varvid då visat sig att han begått avsevärda förskingringar, bedrägerier och förfalskningar av obligationer.

Trots att den vid bygget nedrasade bron vid Järle bara blivit ersatt av en provisorisk träbro började man 17 mars köra godstrafik, och vid slutet av april körde man i två dagar tåg till vårmarknaden i Örebro där passagerare fick följa med.
Man fick myndigheternas tillstånd att köra persontrafik först från 21 maj, men kunde på grund av alla arbetståg till broreparationen inte göra det officiellt förrän 5 juni, även om man på försök körde några tåg redan 2 juni.
Vissa banor ordnade invigning när någon kunglighet var i trakten, som Gävle - Dala - banan vilken ordnade en invigning av delsträckan Gävle – Robertsholm (Hofors) 28 juli 1858 när man hade fått veta att kronprins Carl var på båtresa till Norrland med S/S Valkyrian och kunde tänkas göra ett uppehåll i Gävle. Den offentliga trafiken på delsträckan öppnades sedan 13 augusti. Andra banor gjorde närmast motsatsen, som Wikern - Möckelns järnväg som 23 november 1872 började köra malmtåg från Vikersvik till Degerfors för de ägande brukens räkning. Från början av april 1873 började man köra malm ända från Striberg. Inte förrän 1875 fick banan tillstånd för allmän person- och godstrafik, och då med tills vidare nedsatt hastighet eftersom staketen längs banan inte var färdiga!

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 Järnvägsmuseum beläget i Valla Gård, en del av Friluftsmuseet Gamla Linköping. Jvgmf medverkar därvid i vård och presentation av materiel som deponerats av Järnvägsmuseet 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 Infomagasinet, Gamla Linköping tel. 013-121110. Fri entré.
Postadress: Östergötlands Järnvägsmuseum, 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.

Avsändare:
Järnvägsmusei Vänner
Box 407
801 05 GÄVLE

B

Porto betalt

UPPDATERAT PÅ DIGITALTMUSEUM.SE

Under sommaren har vi publicerat information om flera av våra fordon, på DigitaltMuseums hemsida. Välkommen att ta del av fakta, historik och bilder – både exteriört och interiört – om lok och vagnar i samlingen. Klicka dig fram till Järnvägsmuseet och surfa lugnt!

Ovan: SJ rälsbuss Y4b nr 310 med 50 hk A-Fordmotor. Jvm06774-1.

Vänster: Interiör från personvagn för andra klass, SJ B2b nr 935. Jvm00020.

Ellok NKLJ nr 41. Jvm10174-1.

JÄRNVÄGS MUSEET

STATENS **MARITIMA** OCH **TRANSPORTHISTORISKA** MUSEER

Marinmuseum Sjöhistoriska museet Vasamuseet Järnvägsmuseet