SIDOSPÅR 4/19

Tidning från Järnvägsmusei Vänner - stödföreningen till Järnvägsmuseet

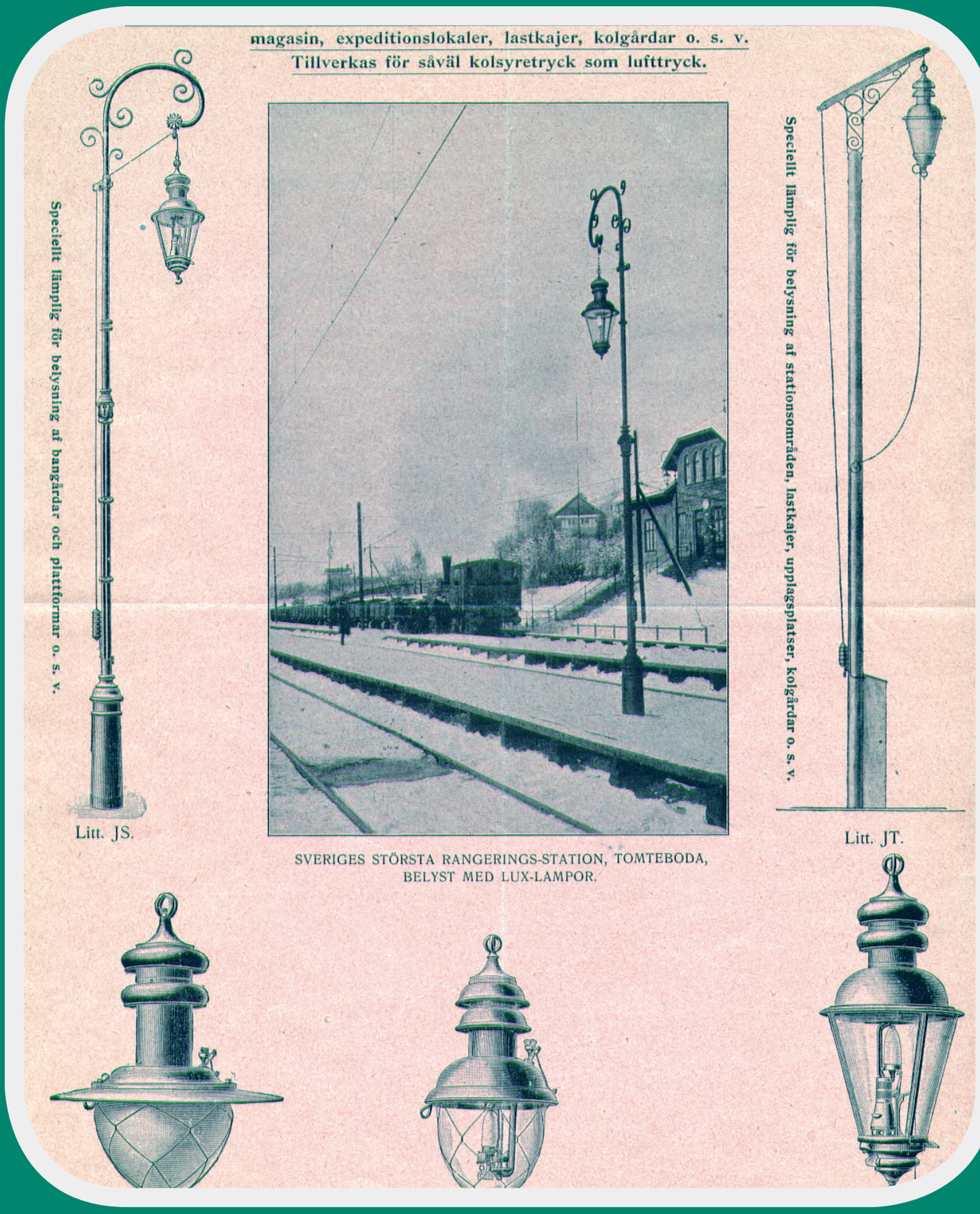


Foto: Mikael Dunker

Robert Sjöö

Museichefen har ordet

Så långt borta men ändå så nära

Omvärldsbevakning är alltid intressant. Jag hade nyligen möjligheten och glädjen att besöka Australien för den fjärde internationella järnvägsmuseikonferensen Railconf. Som värd stod denna gång Transport Heritage New South Wales Ltd. Bakom detta företagsliknande namn står delstatens järnvägsmuseum som ligger i Thirlmere ungefär 8 mil väster om Sydney. Museet har en intressant historia. Ungefär samtidigt som de första järnvägsmuseiföreningarna bildades i Sverige startades ett museisällskap för järnvägens kulturarv i New South Wales. I mitten på 1970-talet blev man tvingade att omlokalisera verksamheten till den lilla orten Thirlmere. Museitågstrafik kom igång på en 14 km lång sträcka mellan Thirlmere och Buxton. I de ganska omfattande samlingarna ingick bland annat det mytomspunna och strömlinjeornerade ångloket NSWGR (New South Wales Great Railways) No. 3801. Först i början av 2000-talet vaknade de kulturvårdande myndigheterna i New South Wales med målsättningen att trygga kulturarvet från transportområdet. Lösningen blev en bolagskonstruktion där delstaten och föreningen i Thirlmere tog ett gemensamt ansvar för den ”nationella” järnvägshistoriska samlingen och lokalerna. Föreningen får återkommande välja fyra styrelseposter och delstaten ska utse tre. Från statligt håll investerades rejält i ett nya publika lokaler, verkstäder och bangård i Thirlmere samt att en fast anställd personalstyrka rekryterades. Merparten av tågtrafiken och underhållet av den rullande materielen togs om hand av de aktiva föreningsmedlemmarna. Succesivt har en samverkan mellan professionellt och ideellt utvecklats på ett väldigt intressant sätt sedan museet nyöppnades 2013. Föreningen har 2300 medlemmar varav 400 arbetar aktivt för museet som har ett 30-tal anställda.

Verksamheten påminner fascinerande mycket om vår egen här hemma, även om vår historia ser annorlunda ut. Staten går in med ansvar och en grundplåt men för att få liv i verksamheten så krävs ett ytterligare engagemang, vilket i vårt fall sker genom Järnvägsmusei vänner. Det var flera järnvägsmuseer med på konferensen, inte minst många från Asien, och under diskussionerna blev det återkommande konstaterande hur lika järnvägsmuseerna i Sverige och New South Wales var, trots det geografiska avståndet och samtidigt hur olika vi var flertalet av de övriga. Vi har båda legat runt 60 000 besökare, vi har inte satsat på tillfälliga utställningar, vi har stationshus med godsmagasin på museiområdet, vi har stora, tillgängliga tåghallar för större delen av samlingen, vi försöker synas med tåg och arrangemang på andra orter, vi ordnar längre tågresor med mat och sovmöjligheter, vi har verkstäder med frivilliga på andra orter och den anställda personalen som har en liknande numerär är en blandning av tidigare järnvägare och museiutbildade. Jag har bra koll på järnvägsmuseerna i Europa och jag vågar påstå att inget är mer likt vårt än det i New South Wales. Sedan återstår att se hur länge det varar. Jag kunde med viss avund konstatera hur tveklöst delstatsparlamentet beviljat stora anslag för att investera i en upprustning av enorma verkstadslokaler i utkanten av Sydney. Drygt 30 000 kvadratmeter gamla järnvägsverkstäder ska rustas upp för förvaring och underhåll av museets fordonssamlingar. Projektet ligger i storleksordningen 500 miljoner svenska kronor. En ytterligare tanke med satsningen är att verkstäderna ska kunna användas för övriga ideella järnvägsmuseiverksamheter i New South Wales. Tänk, något liknande har vi talat om här hemma så länge jag kan minnas.

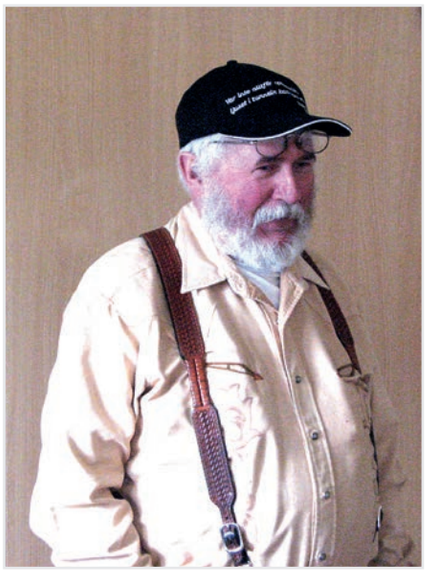
Andra intressanta minnesbilder från mötet i Sydney var det nya, gigantiska järnvägsmuseet i S:t Petersburg som fortsätter att växa, nu med kvalitet i utställningarna och projekteringen av ett nytt stort järnvägsmuseum i Taiwan.

Nu är i alla fall det budgettekniska krånglet på departementsnivå löst för vår egen investering i nya publika lokaler, som inte längre känns så stor.

Det japanska järnvägsmuseet i Saitama hade sedan förra gången vi träffades för två år sedan uppfört en ny entrébyggnad, större än den vi planerar. Då var vår entrébyggnad ritad och projekterad. Japanerna skulle precis börja.

En bild från Australien.
Besök på museet i Thirlmere. Undertecknad på ett av deras trafiklok, Beyer Peacock från 1956!. Dragkraft på ett utflyktståg.

Morrgan Claesson 1944-2019



En stor järnvägsvän har gått ur tiden genom en olyckshändelse. Att järnvägen var hans liv var tveklöst, att järnvägen skulle ta hans liv känns därför märkligt. Å andra sidan kan man inte vara verksam i en tung och farlig bransch hur länge som helst och Morrgan skulle inte ha trivts med att stå vid sidan och titta på. Jag kan inte påstå att jag kände honom nära, även om jag anser att jag kände honom väl. Vi hade en relation som byggde på såväl motsättningar som ömsesidig sympati. Första gången jag hörde talas om Morrgan Claesson var när jag inför mitt nya jobb på museet blev varnad, att honom skulle jag akta mig för. När jag tillträdde så var han kollega och informatör på SJ Stab Information med en historia som innehöll en del hyss i järnvägens tjänst men det ena tog på något vis ut det andra. Jag mötte en intelligent, viljestark person med glimten i ögat och en räv bakom örat som var klart fascinerande. Viljan och räven tog ofta överhanden och han och SJ fick till sist gå skilda vägar när hans chef, den klarsynte Alf Thornberg, inte längre kunde ”rädda” honom, vilket han gjorde åtskilliga gånger. Faktum är att han samtidigt blev lite friare och kunde ta ut svängarna lite till även om han blev mer måttfull med åren.

Hjärtat klappade mest för Bergslagernas Järnvägssällskap (BJs) även om det fanns en plats där även för järnvägsmuseet. Morrgan var med och drog i gång Järnvägsmusei vänner och satt i dess första styrelse, liksom i några perioder under min tid som museichef. I de sammanhangen kunde den stora och oftast goda viljan komma till sin rätt. Han var fenomenal på att lyssna in vad som var museets önskemål, anpassa dem till vad som kunde vara en möjlighet för BJs och utan att tveka framföra djärva förslag som skulle göra så att ”alla blir nöjda”. Mest nöjda skulle naturligtvis BJs bli, vilket jag trots allt kan tycka är rimligt när man har med staten att göra. Vi har inte minst genomfört flera fordonsbyten genom åren. När kontrakt skulle tecknas eller om förhandlingarna gått i stå så tillkallade han sin vapendragare, Rutger Friberg, gärna på dennes arbetsplats, Volvos huvudkontor, för att lägga lite större tyngd bakom orden. Räven igen men med glimten i ögat.

Meningsskiljaktigheter förekom, kanske till och med små bataljer någon gång, men däremellan mest konkreta samarbeten och idéutbyten. Konstigt vore annars. Varav hjärtat är fullt! Det har kommit en inslagen järnvägsvagn som present för att inte tala om alla möjliga andra föremål, det kunde lämpas av soffor på banvallen utanför museet eller så kunde det planteras en ättling till granen Fredrik på vår bangård. Jag kommer att sakna Morrgan och hans kreativitet. Det gör hela järnvägsmuseisverige.

En sak är ändå klar. Morrgan Claesson har gått till järnvägshistorien - och det vet jag att han ville!

Robert Sjöö

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 2020 är årsavgiften för vuxen **495** kr och för familjemedlemmar **50** kr.
- Ungdom (t o m 20 år) **100** kr samma förmåner som vuxen.
- **Observera**. För medlemmar bosatta i utlandet tillkommer en är medlemsavgiften **595** kr. Detta på grund av mycket hög kostnad för porto till utlandet.

Avgiften betalas till föreningens **Bankgiro 5777-5561**. (Årsbok och medlemstidning ingår inte i familjemedlemskapet) Adressändring mm. Kontakta medlem@jvmv.se eller via post JvmV box 407 801 05 GÄVLE

SIDOSPÅR Nummer 4 - 2019, årgång 16
Nyhetsblad/medlemstidning för Järnvägsmusei Vänner, utkommer med 4 nummer per år. ISNN 1653-4557
- 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
- Nummer 1 2020 utkommer i slutet av mars. Presstopp 10 mars.

Järnvägshistoriska dagarna är ett seminarium som arrangeras av Järnvägsmusei Vänner och Järnvägsmuseet.

28-29 september genomfördes det andra arrangemanget under detta år. Mötet hade samlat 40 personer som i dagarna två fick lyssna på en mängd föredrag.

Vi beslutade att **nästa historiska dagar kommer att gå av stapeln i Gävle 4-5 april 2020**.

JvmV extra stämma 2 november

Som ni medlemmar förhoppningsvis har märkt så skickade vi ut en kallelse till extra stämma i Gävle den 2 november. Bakgrunden vara att portokostnaderna har ökat avsevärt när det gäller Sidospår och årsboken SPÅR. Samtidigt så förvarnar Postnord att portot kommer att höjas ytterligare.

För att i viss mån möta detta ansåg styrelsen att medlemsavgiften borde höjas redan inför kommande årsskifte.

Extramötet genomfördes i god ordning och med bra diskussioner.

Det hela resulterade i ett mötesbeslut att:

- Årsavgifterna från och med 2020 höjs till 495 kr för fullbetalande och oförändrat för familjemedlem 50 kr.
- Oförändrat för ungdom 100 kr.
- Naturligtvis är det inget som hindrar att den som vill bidra med ett extra bidrag är mycket välkommen att göra detta.
- Kom även ihåg att medlemmar med postadress i utlandet måste lägga till 100 kronor på årsavgiften, utlandsportot är kostsamt för föreningen.

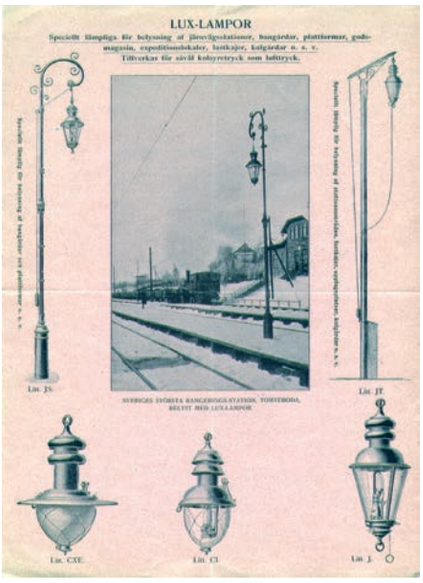
Rolf Sten

Omslagsbilden: *Reklamblad från 1908 med reklam om LUX-lamporna läs mer på nästa sida..*

Rolf Sten

Bakom ett reklamblad från 1908

Ovanstående rubrik låter kanske lite kryptisk, det är kanske på sin plats med en förklaring!
När Dala - Ockelbo - Norrsundets Järnväg, DONJ, avvecklades under 1970-talet innebar det att bland annat en hel del arkivmaterial slängdes. Trafikchefen kom lite då och då till sitt kontor i Jädraås stationshus och efter varje besök blev det flera sopsäckar som skulle slängas.
Bland oss då intresserade aktiva medlemmar i JTJ, Jädraås - Tallås Järnväg, var vi några som noggrant höll reda på vad säckarna innehöll. Jag vet inte om trafikchefen visste att vi grävde och "bärgade" ur säckarna men jag minns att han i bland hade ett underfundigt leende när vi möttes.
Hur som helst, i någon av säckarna fiskade jag upp ett reklamblad som hade skickats till DONJ 1908. Någon gång i somras dök det i en av mina "bra att ha lådor" och vi närmare eftertanke slog det mig, vad är det för historia som döljer sig bakom detta blad?
Det visade sig att det är en hel del som är mycket större än ett tvåsidigt A4 reklamblad!



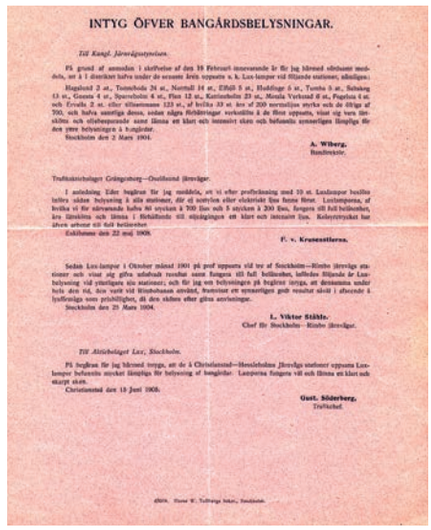
Bakom reklambladet som var utskickat av en firma i Stockholm fanns AB LUX som antagit ett synnerligen fyndigt namn då lux är SI-enheten för illuminans eller belysningsstyrka.

Bolaget hade bildats 1901 av filosofie doktor Sven Carlsson. Avsikten var att exploatera en av verkmästaren H Rustige gjord konstruktion av en fotogenljusglödlampa, avsedd för utomhusbelysning.

Det fanns två huvudtyper:
1. trycklampor där trycket skapas genom flytande kolsyra eller komprimerad luft, konstruerad av H Rustige.
2. En äldre typ, självtryckslampa, även kallade autoluxlampa, utan övertryck. Konstruerad av D Kempe.
Första fabriken anlades på Lilla Essingen i Stockholm. En fabrik byggdes även i Riga.

Flera järnvägsbolag i Sverige kom att köpa Lux-lampor och LUX var naturligtvis intresserade att höra vad kunderna tyckte om dessa. På reklambladets baksida (till höger) har ett antal järnvägsbolags kommentarer rörande lamporna återgetts:

Intyg öfver bangårdsbelysningar
Bandirektören A Wiberg (till vänster i nedanstående bild) fick i uppdrag från sin arbetsgivare att skriva ett utlåtande:

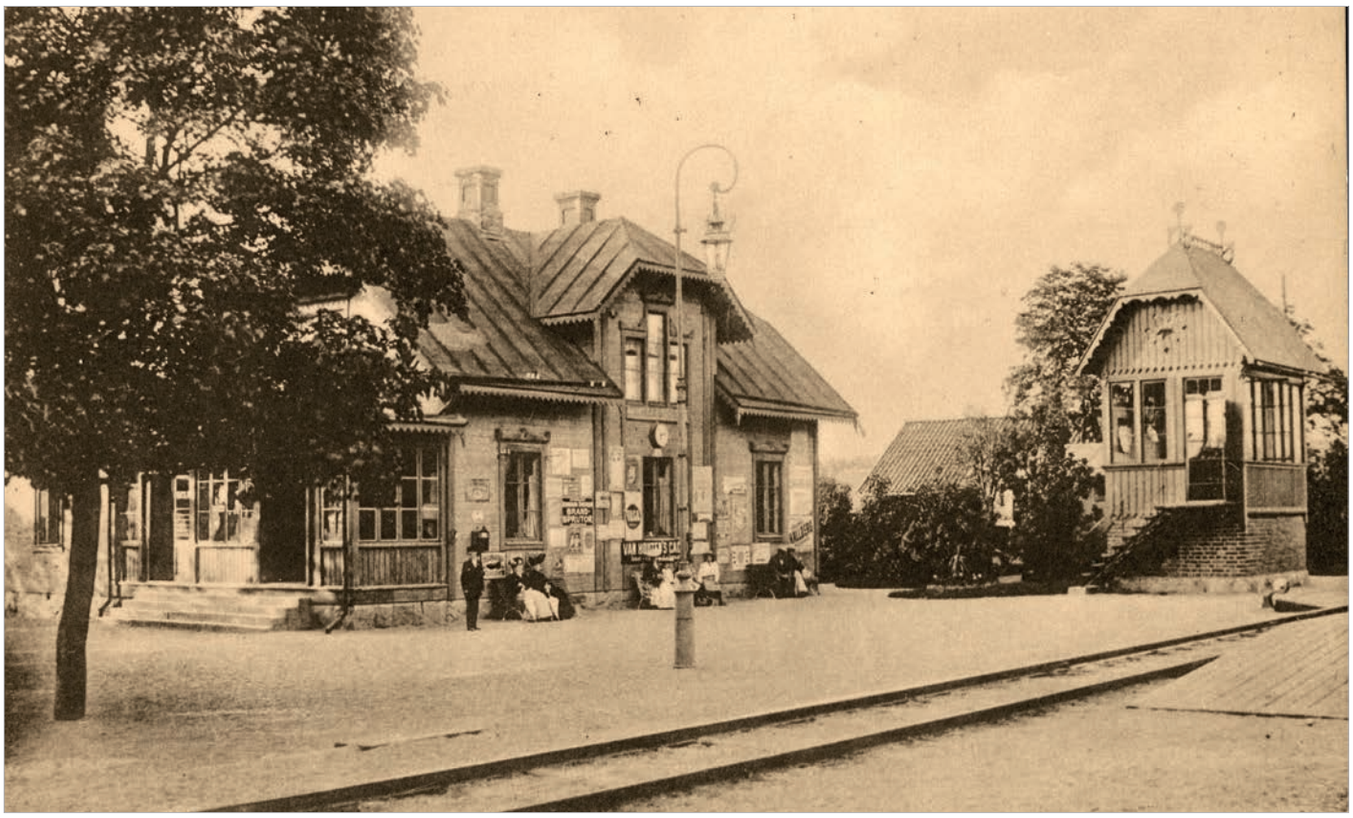


INTYG ÖFVER BANGÅRDSBELYSNINGAR.

Till Kungl. Järnvägsstyrelsen.

På grund af anmodan i skrifvelse af den 19 Februari innevarande år får jag härmed vördsamt meddela, att å 1 distriktet hafva under de senaste åren uppsats s. k. Lux-lampor vid följande stationer, nämligen: Hagalund 2 st., Tomteboda 24 st., Norrtull 14 st., Elfsjö 5 st., Huddinge 5 st., Tumba 5 st., Saltskog 13 st., Gnesta 4 st, Sparreholm 4 st., Flen 12 st., Katrineholm 23 st., Motala Verkstad 6 st., Fogelsta 4 st. och Ervalla 2 st. eller tillsammans 123 st., av hvilka 33 st. äro af 200 normalljus styrka och de öfriga af 700, och hafva samtliga dessa, sedan några förbättringar verkställts å de först uppsatta, visat sig vara lättskötta och oljebesparande samt lämna ett klart och intensivt sken och befunnits synnerligen lämpliga för den yttre belysningen å bangårdar.
Stockholm den 2 Mars 1904 A. Wiberg, Bandirektör.

Tomteboda station 1908. Tågsättet består av Statens Järnvägar, SJ F2a 25146, B2b och tre C4-vagnar. Foto: järnvägsmuseet, JvmKDAF03168



Stationshuset och ställverket i Älvsjö omkring 1915. LUX-lampan syns mitt i bild. Foto: Järnvägsmuseet, JvmKCAC16136.

Nästa bolag som yttrade sig på reklambladets baksida var Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund järnvägar genom F. v. Krusenstierna. (Bild till vänster)

I anledning Eder begäran får jag meddela, att vi efter profbränning med 10 st. Luxlampor beslöto införa sådan belysning å alla stationer, där ej acetylen eller elektriskt ljus fanns förut. Luxlamporna, af hvilka vi för närvarande hafva 86 stycken á 700 ljus och 5 stycken á 200 ljus, fungera till full belåtenhet, öro lättskötta och lämna l förhållande till oljetillgången ett klart och intensivt ljus. Kolsyretrycket har äfven arbetat till full belåtenhet.

Eskilstuna den 22 maj 1908 F. v. Krusenstierna.

Ställdalen 1905. LUX-lampan hänger utanför fönstret på övervåningen. Foto: Järnvägsmuseet, JvmKAGF00238.

Åkersberga 1910. Stockholm - Rimbo Järnväg, lok 21. LUX-lampan syns till vänster. Foto: Järnvägsmuseet, JvmKAGF00238.

Nästa intygsskrivare var chefen för Stockholm - Rimbo Järnvägar:
Sedan Lux-lampor i Oktober månad 1901 på prof uppsatts vid tre af Stockholm-Rimbo järnvägars stationer och visat sig gifva utlofvat resultat samt fungera till full belåtenhet, infördes följande år Luxbelysning vid ytterligare sju stationer; och får jag om belysningen på begäran intyga, att densamma under hela den tid, den varit vid Rimbobanan använd, framvisat ett synnerligen godt resultat såväl i afseende å lysförmåga som prisbillighet, då den skötes efter gifna anvisningar. Stockholm den 25 Mars 1904. L. Viktor Ståhle. Chef för Stockholm Rimbo järnvägar.

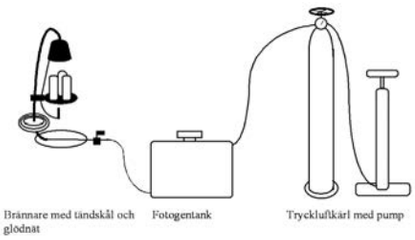
Sist ut på reklambladets baksida var trafikchefen vid Kristianstad - Hässleholms Järnväg:
Till Aktiebolaget Lux, Stockholm.
På begäran får jag härmed intyga, att de å Christianstad-Hessleholms järnvägs stationer uppsatta Luxlampor befunnits mycket lämpliga för belysning af bangårdar. Lamporna fungera väl och lämna ett klart och skarpt sken.
Christianstad den 15 Juni 1905.Gust. Söderberg Trafikchef.

Luxlampan kom snabbt att spridas ut i stora delar av världen där lamporna lyste upp bangårdar, villasamhällen m. m.
Det starka skenet från luxlampan nyttjades inte enbart för utomhusbelysning utan installerades även i fyrar, exempelvis Landsorts fyr och Kullens fyr vilka båda fick luxlampor 1907. Sandhammarens fyr

Önnestad station cirka 1910. Kristianstad - Hässleholms Järnväg, CHJ lok 4 med tåg på väg in. LUX-lampan syns vid den vänstra personen. Foto: Järnvägsmuseet, JvmKDAA16353.

fick luxljus redan 1902, då som den första i Sverige.

AB LUX aktiekapital uppgick 1912 till 3,75 miljoner kronor.
I företagets funktionsbeskrivning av lampan stod bland annat följande:



"Lampan förbränner petroleum (fotogen), som förvaras i en behållare vid lyktstolpens fot och tryckes upp genom ett rör medelst kolsyra, hvilken jämväl finnes i ofvannämnda behållare. Lampan tändes på samma sätt som ett primuskök (med sprit) och brinner sedan med låga, som bringar en kring lågan anbragt metallstrumpa att glöda. Det är denna glödande "strumpa" som utsänder det starka skenet.
Bolaget var mycket framgångsrikt och fortsatte vara så fram till 1908.

1912 hårdnade konkurrensen från tillverkare av elektrisk belysning vilket orsakade en minskad försäljning. Under 1911 fick grundaren Sven Carlsson sparken av bolagets styrelse.

För att anpassa företaget till luxlampans minskade försäljning började den nye Vd:n för AB Lux, C.G. Lindblom (bilden till vänster), söka efter alternativa produkter att tillverka och sälja.

1912 fann han det! Axel Wenner-Gren (nere till vänster) knackade på hans dörr med Modell I, en dammsugare som han utvecklat med hjälp av den svenska ingenjören Sven Carlstedt. Wenner-Gren hade hört att Lux var intresserade av att utveckla en dammsugare för direktförsäljning på den Tyska marknaden och han var säker på att Lindblom skulle bli imponerad av Modell I och kunde se möjligheterna — Trots det faktum att Modell I (bilden ovan i mitten)vägde 14 kg och kostade 350 kronor på den tiden.

Vagnstädning i Tomteboda 1931. Dammsugare typ Lux IX 1931. Foto: Järnvägsmuseet, JvmKAAA00714.

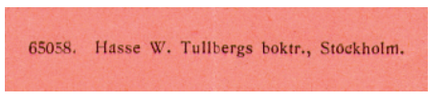
Imponerad blev han och därmed började Lux att tillverka dammsugare samtidigt som marknaden för Luxlampan minskade alltmer

1919 sammanslogs AB LUX med bolaget Elektromekaniska AB.

Det senare bolaget var grundat 1910 och hade sedan starten samarbetat med Wenner-Gren. Det nya bolagets namn blev en sammanslagning av orden Elektro och Lux, Elektrolux.
1957 namnändrades bolaget genom att byta ut ett, k, till ett,c, "Electrolux". Detta för att anpassa namnet till den globala marknad som bolaget nu verkar på.

1998 bröt sig Lux Svenska AB loss ifrån Electrolux och är nu åter ett självständigt företag, numera ett av de stora direktförsäljningsbolagen i världen.

Här kunde ju det här artikeln vara slut?


65058. Hasse W. Tullbergs boktr., Stockholm.

Nej, inte riktigt. På reklambladets baksida längst ned kan man läsa ovanstående: Hasse W Tullberg vem var det och hur gick det fram till idag?

1882 påbörjade han en bana som förläggare, först i Linköping och senare (från 1888) i Stockholm. Han öppnade med tiden också eget boktryckeri.
Tullbergs bokproduktion utmärks i stor utsträckning av mycket påkostade och rikt illustrerade praktverk i vackra band, däribland åtskilliga porträttmatriklar. Bland de senare märks förlagets kanske mest kända produkt, flerbandsverket Svenskt porträttgalleri, 26 band, 1895–1913, utgivet av Albin Hildebrand.

År 1905 omvandlade Tullberg sitt förlag till aktiebolag under namnet AB Hasse W. Tullberg och med sig själv som verkställande direktör.
Vid Kungsbroplan 3 lät man 1908-09 resa ett modernt tryckeri- och förlagshus.

AB Hasse W. Tullberg startade en filmavdelning i sitt tryckerihus på Kungsbroplan år 1920, med kapten Ragnar Ring som chef, manusförfattare och regissör. Tullberg kom därigenom att producera såväl spelfilm – till exempel En vikingafilm (1922), När millionerna rulla (1924) och Björn Mörk (1926) – som reklamfilm.

1925 ombildades bolaget till AB Tullberg film.

Under de följande åren kom bolaget att byta ägare flera gånger och då med olika bolagsnamn

1989 var namnet AB Filmteknik och här verkar det efterhand ha tagit slut.

Kanske är det digitaliseringen som tar över?!

Kungsbroplan 3 i Stockholm.
Huset byggdes 1907-09.
Byggherre och ägare var Hasse W. Tullberg.

Lars Berggrund & Rolf Sten

Stenarbeten vid Östra stambanan

När Östra stambanan Katrineholm - Nässjö fullbordades under första hälften av 1870-talet var användning av dynamit väletablerad. Men anpassning av stenblock till broar, trappor och socklar skedde med enbart hammare och mejslar. När järnvägen skulle passera förbi det lilla samhället Lövstad i norra Småland döptes järnvägsstationen till Tranås.

Söder om stationen fanns en besvärlig passage vid Hubbarp, där en bergskärning sprängdes ut, och en vägbro i välvd sten byggdes hösten 1874. Det finns fotografier som dokumenterar bygget (15 oktober 1874) och den vackra bron, väl värda att beundra. Att med slägga, enkla lyftkranar och handkraft åstadkomma detta visar på sant hantverkskunnande. Sorgligt nog revs bron i samband med dubbelspårsbygget på 1930-talet, och ingen tänker längre på den vackra Stridabron, som varit motiv på många vykort när seklet var ungt.

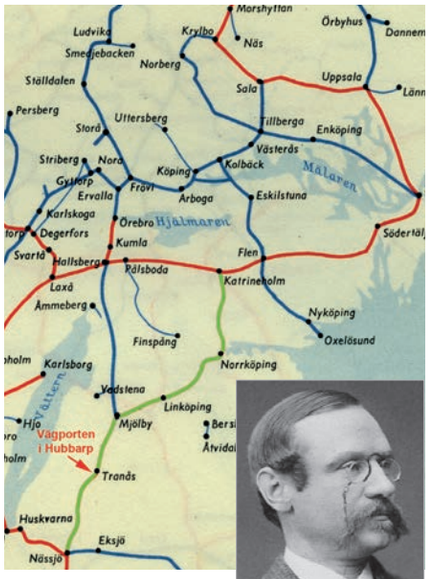
Den här stambanan kom att byggas i etapper. Den första sträckan Katrineholm - Norrköping stod klar 3 juli 1866. Det kom att dröja några år innan riksdagen kunde enas om pengar till att fullborda hela banan.

I april 1871 kom arbetena åter igång. Sträcken Norrköping - Nässjö var indelad i 10 så kallade stationer där varje station hade en ansvarig stationsingenjör.

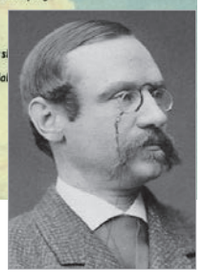
Bilderna på den här sidan är tagna vid Hubbarp strax söder om Tranås. Platsen låg inom station nummer 8, sträckan Sommen - Tranås - söder om Säbysjön och ansvarig stationsingenjör var Per Svanbeck.

Efterhand som banan färdigställdes öppnades de olika delarna för trafik. Stationen nummer 8 var den sista som färdigställdes, 23 november 1874, och därmed var hela Östra stambanan, 216 kilometer öppen för trafik.

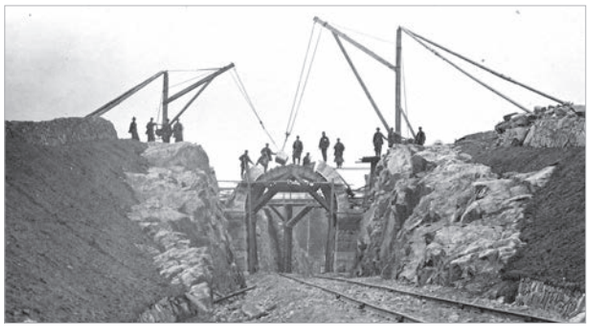
När det här numret av Sidospår skickades ut 18 november är det 145 år sedan hela banan öppnades.



Järnvägsnätet 1876



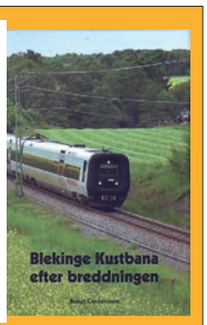
Per Svanbeck, född 1840. Kom till Statens Järnvägsbyggnader och extra tjänstgöring som ritare vid sammanbindningsbanan genom Stockholm 1864. Arbetade sedan vid Kungliga Styrelsen över Statens Järnvägsbyggnader 1866-69. Avancerade till Nivellör 1869. Blev byråingenjör 1871 och Stationsingenjör 1873 vid stationen nummer 8. Efter Östra stambanans färdigställande förflyttades han till tredje stationen vid byggandet av stambanan Torpshammar - Riksgränsen även där som Stationsingenjör.



Ovan: Valvbron under uppförande. Formen är satt och valvstenarna håller på att läggas ut. Foto: Oktober 1874, Järnvägsmuseet, JvmKDAF01667.

Nedan: Den färdiga valvbron omkring 1880. Lutningsvisare och telegrafledning är uppsatta. Den provisoriska landsvägsbron är riven. Foto: Järnvägsmuseet, JvmKDAA03138.

Vykortet till vänster visar platsen omkring 1910.



Säffle järnvägsstation och Resecentrum av Svante Forsæus. Trafik och byggnader under 140 år vid en station på Bergslagsbanan. 48 sidor 17x24 cm, kr 90:–.

Blekinge Kustbana efter breddningen av Bengt Gustavsson. Mycket har hänt på kustbanan Kristianstad-Karlskrona sedan breddningen 1954-57. 62 sidor 17x24 cm, rikt ill, kart, kr 200:–.

Säfsnäsverkens Järnväg. Hörken–Neva 1873–1946, av Kenneth Landgren. Mer om 802 mm-banan, dess fordon mm. 145 sidor 30x21 cm, rikt ill, hft, kr 250:–.

Stenvalls lokhandböcker

Åtta innehållsrika och rikt illustrerade böcker. Kr 295:–/st, tre valfria för kr 795:–.

– EJ XYZ. Motorvagnar, motorlok och ellok vid Sveriges enskilda järnvägar
– SJ:s normalspåriga ånglok
– Sveriges smalspåriga ånglok
– Ånglok vid Sveriges normalspåriga enskilda järnvägar, del 1, BJ-LyJ
– Ånglok vid Sveriges normalspåriga enskilda järnvägar, del 2, MBJ-ÖVJ
– Ånglok vid Sveriges industrier
– Ellok vid Sveriges järnvägar
– TGOJ lok och vagnar

Porto tillkommer med kr 45:– per beställning. Beställ på vår hemsida eller genom förskottsbetalning till plusgiro 63 21 47-5 eller bankgiro 600-8189.

Mycket stort sortiment av nya och antikvariska böcker, tidtabeller, tidskrifter, DVD, SJK-foton med mera på vår hemsida!

Stenvalls

Box 17111, 200 10 Malmö.
Butik: Föreningsgatan 12 (vid Triangeln),
Öppet måndag–fredag 10–18
Tel 040 12 77 03, info@stenvalls.com

www.stenvalls.com

De får fönster...

Text och foto Lars Olov Karlsson

Våren 1977 jobbade jag huvudsakligen som journalist på personaltidningen SJ-Nytt. På redaktionen var jag den ende med ett seriöst järnvägsintresse, så övriga redaktörer passade över allt som hade med järnväg rent tekniskt till mig, och i stort sett hade jag fria händer att utforma materialet. Vid denna tid snackades det ivrigt om SJ:s nya personvagnar, som snart skulle beställas. Intresset var stort bland personalen, men inget slapp ut om deras konstruktion. Ivrigt påhejad av mina vänner på persontrafikavdelningen skulle jag luska i frågan och försöka få fram uppgifter.

Tid beställdes hos Lars Peterson, dåvarande generaldirektör och tillika den som utredde och bestämde allt om de nya vagnarna. Efter någon dag fick jag audiens, och kunde ställa mina frågor. Generaldirektören var artig och formell som vanligt och höll ett längre anförande där han betonade att det var viktigt med den nya beställningen. SJ behövde kapacitet och därför funderade han på att vagnarna skulle klara sig med en toalett och att bara ha ingång från plattformen i ena änden. Men, det fick jag inte skriva. Det var för tidigt att avslöja. Jag frågade om man gjort någon marknadsundersökning vad kunderna önskade för komfort och annat. Nej, det behövde man inte göra, det vet man ju vad de vill ha, och det är för det mesta orealistiskt. Andra detaljer kunde han inte avslöja, det skulle ju förhandlas med olika tillverkare om priset. Tids nog skulle personalorganisationer få besked.

Jag kom ut från Gd med i stort sett ett tomt anteckningsblock. Vad skulle man göra? Jo jag skrev ner mina intryck och tog mig friheten att sätta rubriken ”De får fönster” vilket var i stort sett det enda man kunde vara säker på. Illustrationer var inte heller lätt men jag hittade en interiör från ett TEE-tåg och en vagn med träbänkar. Och en indisk vagn från sekelskiftet utan fönster men i två våningar packade med resenärer.

Lars Peterson 1924-2009
Statssekreterare i kommunikationsdepartementet 1965–1969 under dåvarande kommunikationsminister Olof Palme. Den 1 juli 1969 utnämnd till generaldirektör för SJ och avgick den 31 mars 1978. Under sin tid vid SJ hade han i uppdrag att verkställa det av riksdagen år 1963 fattade trafikpolitiska beslutet, som för SJ:s del syftade till att lägga ned olönsamma järnvägslinjer. Efter SJ-tiden blev han generaldirektör för Trafiksäkerhetsverket 1978–1984. Var bland annat med om genomförandet av övergången till högertrafik 1967.
Foto 1971, Järnvägsmuseet JvmKBDB12148

Det gick någon vecka och tidningen kom ut. Jag fick tummen upp från mina vänner på persontrafikavdelningen, men blev också direkt inkallad till Generaldirektören. Jag ska inte säga att han skällde ut mig, men han var mycket bestämd om att artikeln var olämplig och han höll åter en längre föreläsning där han upprepade sina synpunkter. Sen fick jag gå.

Hur gick det sen då? Jo, vagnarna beställdes som Gd ville ha dem men när han sedan avgick 1978 fanns det märkligt nog redan färdiga ritningar på nya personvagnar som hade två toaletter och ingångar i båda ändar. Man var tydligen beredda på maskin- och persontrafikavdelningarna, och vagnbeställningen kunde ändras innan det gått för långt. De första vagnarna, som kom att kallas A7 och B7, kom i trafik 1979 – 1980, och de hade alla fönster.

Bilden nedan visar den nylevererade B7 5201 på Stockholm Central den 6 juli 1979.

Lennart Strömquist

Att vänta på tåget...

Järnvägens förändrade villkor på 1950-talet, sett ur ett lokalt perspektiv

Klockan är strax före 11.00 en solig sommardag år 1942. Några Jättendalsbor väntar på tåg 413 vid Lindsta hållplats på Ostkustbanan i norra Hälsingland. Förmodligen skall de flesta resa till Hudiksvall medan andra, med tanke på bagaget, ska resa ännu längre bort kanske till Söderhamn, Gävle eller Stockholm dit tåg 413 anlände vid 19.00-tiden. De flesta föredrog att vänta på träplattformen ute i solen i stället för inne i den trånga väntkuren i direkt anslutning till övergången av Riksväg 13 (bilden ovan).

I banvaktstugan 778 Lindsta, som ses i bakgrunden, bodde sedan den första januari 1941 banvakt Edvin Vikström (1901-1967), hans sambo platsvakten Inga Eriksson (1917-2010) och deras dotter Gun. Banvakt Vikström, anställdes vid SJ 1938 i Jämtland och tjänstgjorde nu på sträckan Jättendal – Gnarp tillsammans med de av OKB år 1927 anställda kollegerna Karl Helmer Andersson (1907-1967) i stuga 779 Bälinge och Carl Gustaf Pettersson i stuga 780 Gnarpsån.

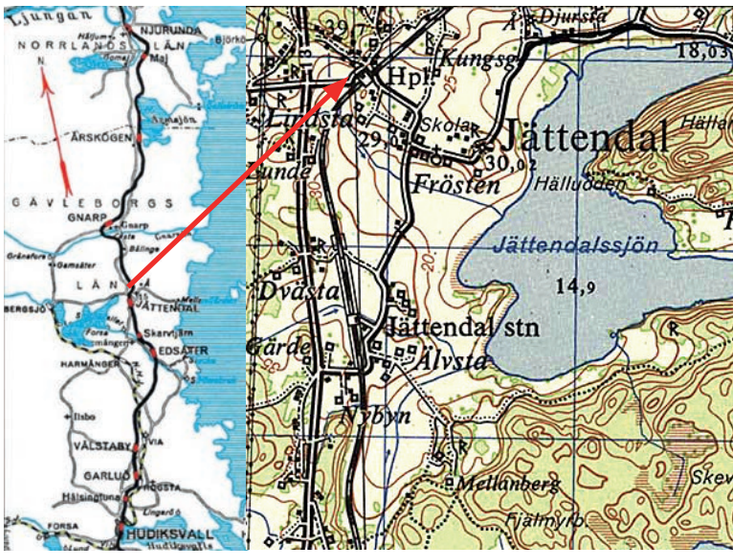
Det är världskrig och kristid i Sverige. Brist på drivmedel och gummidäck har lett till en näst intill obefintlig privatbilism. Konkurrerande busslinje mellan Gnarp och Hudiksvall hade dragits in av dessa skäl redan 1938. Järnvägen saknade i stort sett konkurrens från vägtrafiken. På Jättendals station, 1,37 järnvägskilometer längre söderut, ökade den totala trafikvolymen under världskriget upp till 5 à 6 gånger förkrigstidens. Där såldes under år 1940 2 637 och 1944 5 012 biljetter. I Lindsta kan antalet sålda biljetter under 1944 uppskattas till cirka 4 000.

Resenärer väntande på tåg 413 i Lindsta 1941. I bakgrunden ses banvaktstuga 778 Lindsta. Den andre och siste banvakten sedan järnvägens invigning 1927, Edvin Vikström har just flyttad in tillsammans med sin sambo, Inga Eriksson, som anställdes vid SJ samma år som platsvakt. Väntkuren var OKB "standardtyp" av vilka de flesta slutade sina dagar som rastkurer för banavdelningen. Bilden har tillhandahållits av Märta Lärka, Jättendal, barnbarn till Johan Lärka, resenären ljus jacka.

Efter krigsslutet satsade SJ på modernisering och upprustning. I Lindsta flyttades den gamla väntkuren bort och blev rastkur för banavdelningen. Den ersattes av en ny byggnad med både väntsal och expedition. Träplattformen revs och ersattes av en ny med plattformskanter av betong. Trots dessa ansträngningar sjönk antalet resenärer och när de två sista bilderna togs 1954 hade antalet försålda biljetter i Lindsta nästan halverats.

Även år 1954 väntade man på tåg i Lindsta (översta bilden på nästa sida). Nu var det mest bilister på Riksväg 13, som strax efter klockan 12.30 väntade på att persontåg 2556 mellan Gävle och Långsele skulle ge sig av så att vägen blev fri. När B-loket satte igång blåste säkerhetsventilen, då man skyfflat in rejält med kol för att klara resten av den långa stigningen från Jättendals station till nästa stopp vid Bälinge hållplats, ca 5,5 km längre norrut efter linjen.

På den tredje bilden (till höger) öppnar platsvakten Inga Eriksson grindarna manuellt. Över vägen hänger Televerkets blanktrådslinje fram mot Jättendals telefonstation, även den manuellt skött vid den tiden. Fortfarande mycket av gamla, men av bilderna och bilköerna kan vi ana en förändring.



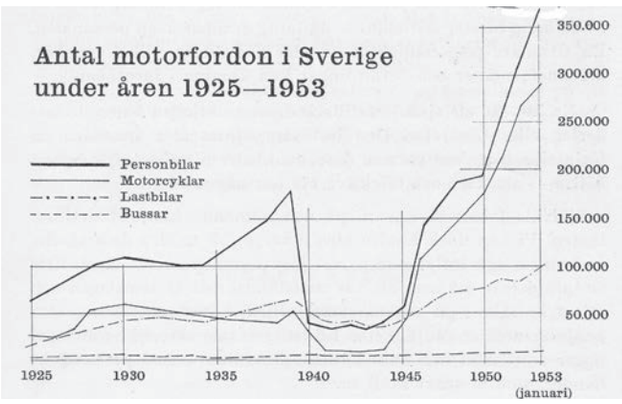
Biljett till Åkre, hpl, 26,6 kilometer söder om Lindsta. Bild: Järnvägsmuseet, Jvm22046-1.

Tåg 2556, Gävle-Långsele, har gjort uppehåll i Lindsta år 1954. Ångan rusar ur B-lokets säkerhetsventil visar på att lokeldaren har eldat ordentligt inför start i mitt i den branta stigningen mellan Jättendals station och nästa stopp som är Bälinge hållplats. En ordentlig bilkö har hunnit samlats på Riksväg 13 för att vänta ut tåget. Foto: Norrlandsbild. Sundsvalls museums fotoarkiv.

Enligt Statistiska Centralbyrån hade antalet personbilar i Sverige 1944 ökat till 535 837 från drygt 40 000 1940, vilket var en nedgång från 156 573 det första krigsåret 1938. SJ alarmerades av denna utveckling och i en handbok för järnvägens kurser publicerade man följande diagram (Fig. 4) och skrev i anslutning till detta att ”vi upplever nu samma problematiska tid, som då vi kämpade oss genom 1920-talet” samt att ”självklart kan vi inte rå på den allmänna konjunktursituationen” men ”att möjligheten till en gynnsam utveckling ligger emellertid inte bara i ledningens utan även i personalens händer”. Skillnaden var dock att 1920-talet var en lågkonjunktur med minskad trafik och omfattande permitteringar av extra ordinarie personal vid järnvägen. Nu gick man däremot mot en högkonjunktur, men med ändrade förutsättningar för resor och transporter. Moderniseringen fortsatte, personalen ansträngde sig men den ekonomiska utvecklingen och bilismens expansion rådde man inte på. I Lindsta lades riksvägen om och behovet av vägvakt upphörde i och med införande av en modern vägskyddsanläggning. 1956 flyttade därför familjen Vikström till Hällenyland. Eldriften öppnades 1956, den lokala persontrafiken försvann i med trafikreformen 1968 och fjärrblockeringen infördes 1977.

Referenser: - Statistiska Centralbyrån, 1960; Statistisk Årsbok, Tabell 162
- Strömquist, Lennart, 2017; Med järnvägen som hembygd. En tidsresa från Bispgården till Jättendal mellan 1884 och 1943. Sidospår 2017, #3
- Thrünning, Freddy, 1954; Kundtjänst, handbok för Statens Järnvägars kurser, Kgl. Järnvägsstyrelsen. SJ Tryckeri Tomteboda

Tabell 1: Biltrafikens utveckling kring andra världskriget. Från: Freddy Trunning, 1954



Inga Eriksson öppnar grindarna sedan tåg 2556 passerat. Bortom järnvägsövergången delade sig vägen mot Bergsjö till vänster och riksvägen norrut till höger. Foto: Norrlandsbild. Sundsvalls museums fotoarkiv.

Stefan och Johan Olsson

1000 vagnar?

När jag för två år sedan blev pensionär fanns tanken att kartlägga Sveriges smalspåriga personvagnar tidigt med. Jag tyckte att det saknades en komplett sammanställning liknande de som finns av lok, motorvagnar och normalspåriga personvagnar. Det visade sig då att min son Johan redan hade påbörjat jobbet genom att kartlägga allt som fanns utlagt på nätet. Med stigande ålder kan man ifrågasätta sitt samlande av all litteratur i hyllorna, men nu kom den verkligen till nytta. När jag letat igenom alla mina böcker och tidningar fick vi en hyggligt komplett lista över 891-vagnarna.

Tre syften kunde vi rätt snart enas om
- det rent nördiga, att äntligen få en komplett sammanställning över 891-vagnarna
- att undersöka om det kunde finnas vagnskorgar kvar att upptäcka eftersom vi är båda aktiva i museibanor, JTJ och TJF
- ett rent musealt skäl, att bättre kunna identifiera foton och fastställa tidpunkten, vilket vi ser ett stort behov av, inte bara för ren vagnshistoria utan även rent generellt för topografiska foton.

Vi bestämde också att allt material skulle läggas ut av Johan, inte minst för att förenkla sökningar i forumet.

Vad ska det bli?

Vi tyckte väl att resultatet borde bli en bok, men det blev bara ett långsiktigt mål. Vi beslöt oss för att istället lägga ut det på Järnvägshistoriskt forum, för att på så sätt stimulera andra att komma med kommentarer och kompletteringar. Att på det sättet i viss mån ”knyta” det till museet kändes också riktigt när det nu lagts ut stora mängder bilder, men som man tyvärr inte alltid lyckats med informationen kring.

Vi bestämde oss för att avgränsa oss till det viktigaste i varje vagns livscykel, dvs tillverkning, ändringar/ombyggnader, försäljningar, ev förstatligande och så småningom skrotningsår och plats. För att komma vidare började vi med att besöka landsarkivet i Vadstena och Riksarkivet och jag har sedan fortsatt att regelbundet besöka Riksarkivet. Varje session brukar resultera i från några hundra upp till tusen bilder som man sedan i lugn och ro kan gå igenom hemma.

Material vi hittills gått igenom på Riksarkivet och landsarkiv:

SJ/EJ-arkivet: Innehåller allt skrivet som är bevarat från respektive bana, protokoll från styrelse och bolagsstämmor, Styrelse- och revisionsberättelser, ”övriga handlingar” (vilket kan vara allt möjligt). Från enstaka banor även vagnjournaler, vilka var föregångare till vagnkorten.

Väg- & Vattenbyggnadsstyrelsen:
Namnet Väg & Vatten skvallrar ju om att järnvägar inte stod på programmet från början, utan järnvägsavdelningen inrättades först så småningom. Man har sina inspektörer som gör inspektioner av pågående byggen av vägar, hamnar, kanaler, sjösänkningar etc. När järnvägsbyggena börjar tillkommer även dessa.
De första banornas rapportering för de första åren är därför litet spretig och det är därför svårt att få full koll på ursprungliga littera och tidiga ombyggnader. Det är först en bit in på 1880-talet som rullande materielen rapporteras in på individnivå, men respektive bana gör det då på sitt eget sätt. Så småningom kommer rapporteringen att formaliseras i årsvisa:

- Inspektions- och besiktningsrapporter från styrelsens inspektörer
- Sammanställningar över rullande materielen och årets arbeten på denna. Dessvärre från 1914 förändrad utan individnummer
- Uppgifter till Allmän Svensk Järnvägs-statistik som
- Banlängd
- Särskilda tekniska uppgifter om huvudspår
- Allmänna tekniska förhållanden
- Rullande materiel (antal o typer)
- Olyckshändelser

Senare omgjort till ”Formulär A”: Uppgifter om Bana, byggnader, rullande materiel m.m. Dessutom fanns motsvarande för Ekonomisk redovisning, trafik, automobilrörelse, lån etc. Se bild till höger.

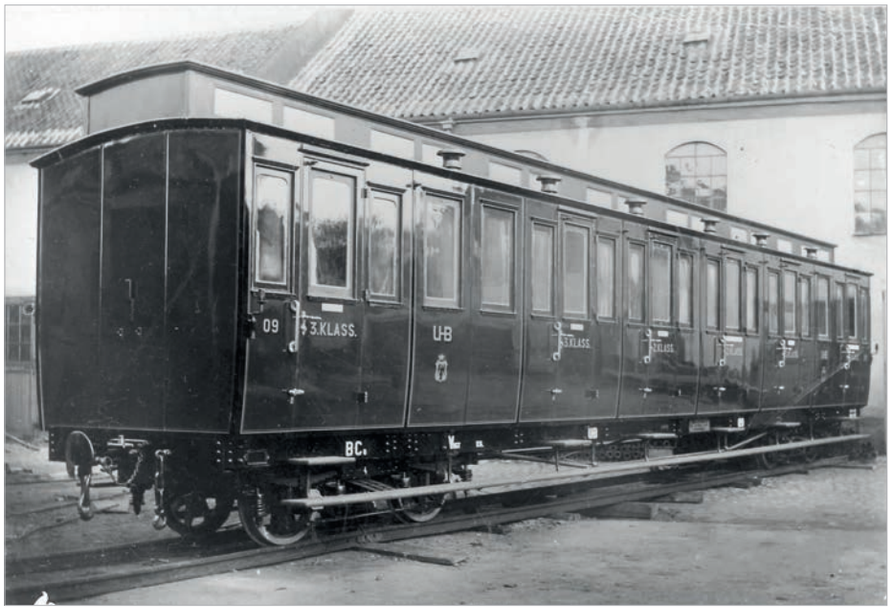
SJ Maskinbyrå:
- Vissa av privatbanornas vagnkort
- tjänsterapporter, dvs rapportering om underhåll, ombyggnader och skrotningar
- diarier, förteckningar över in- och utgående skrivelser

Postarkivet: om postvagnar (posten ägde postinredningarna och i vissa fall hela vagnen)

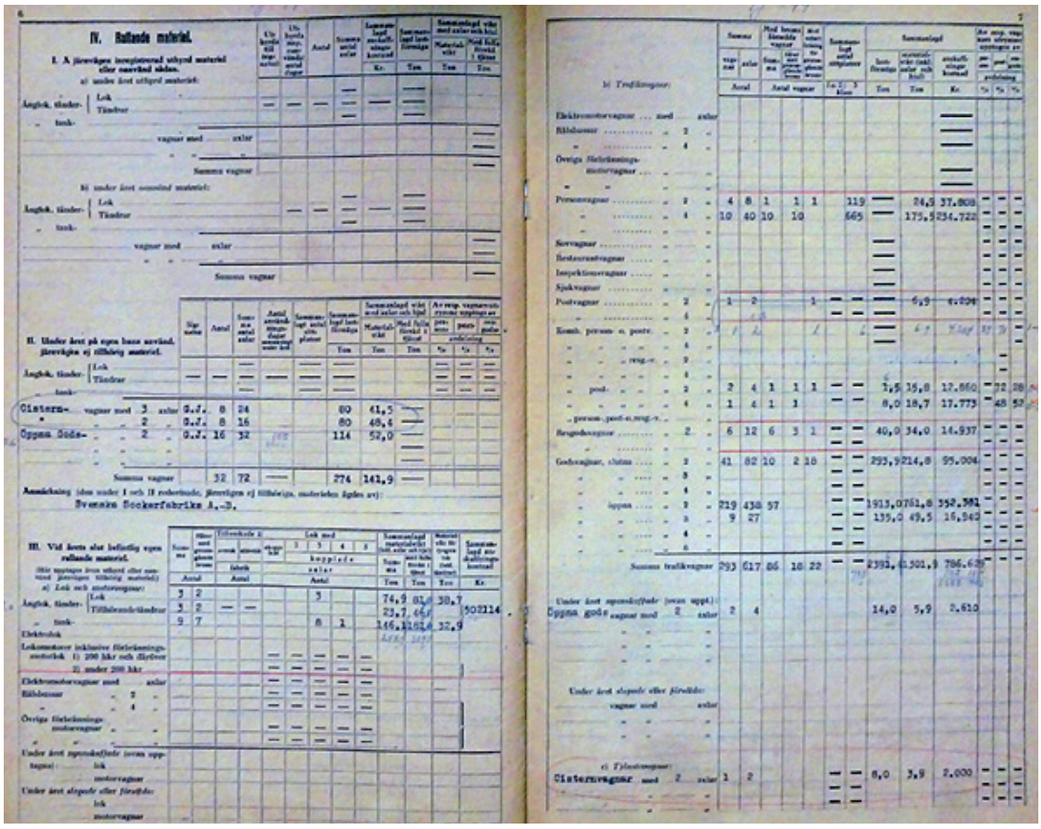
Fångvården: brevväxlingar om fångvagnar

Landsarkivet i Vadstena: KVAB-arkivet med verkstadsliggare, SJ brevväxlingar, ritningar.

Allt detta kan man hitta i NAD, Nationella Arkivdatabasen. Även om mycket finns förtecknat, saknas fortfarande mycket. Ju mer man tittar i NAD, desto mer hittar man av intresse.



Den första kända leveransbilden av en trefotavagn? Ljunggrens foto av UHB rätt unika boggivagn BCo 09 med ingångsdörrar från sidorna. Fanns i två ex på ”NKlJ” och två liknande exemplar på Mariestad-Moholms Järnväg. Foto: Järnvägsmuseet, JvmKDAJ03601



Ett exempel på rapportering av den rullande materielen specificerad ner på individnivå. Här Växjö-Virserums Järnväg, VVJ, som år 1913 maskinskriver sina rapporter. Inte alla förteckningar är så lätta att tyda.

420333 SJ/EJ-arkivet är där man hittar allt material om de enskilda järnvägarna. Till höger ett exempel från Eksjö-Österbymo Jvg. De olika beteckningarna är Riksarkivets standardiserade uppdelning av arkiven för respektive bana. Under varje finns sedan de olika ”volymerna”, vilka ofta är årsbaserade. Det är på lägsta nivå man beställer fram vid besök på Riksarkivet.

Till höger: Exempel på vagnkort från Vikbolandsbanan, BD 29, fd B 1. Av noteringen framgår att vagnkorgen sålts till en G Torenfälth, men trots kontakter med alla nu levande Torenfälths har vi inte lyckats få någon kunskap om vagnen eller var den tagit vägen.

Hittills

För er som inte följt forumet så är här ett exempel på en sida ur ett av våra inlägg, här om **Hvetlanda- Målilla Järnväg, HvMJ.**

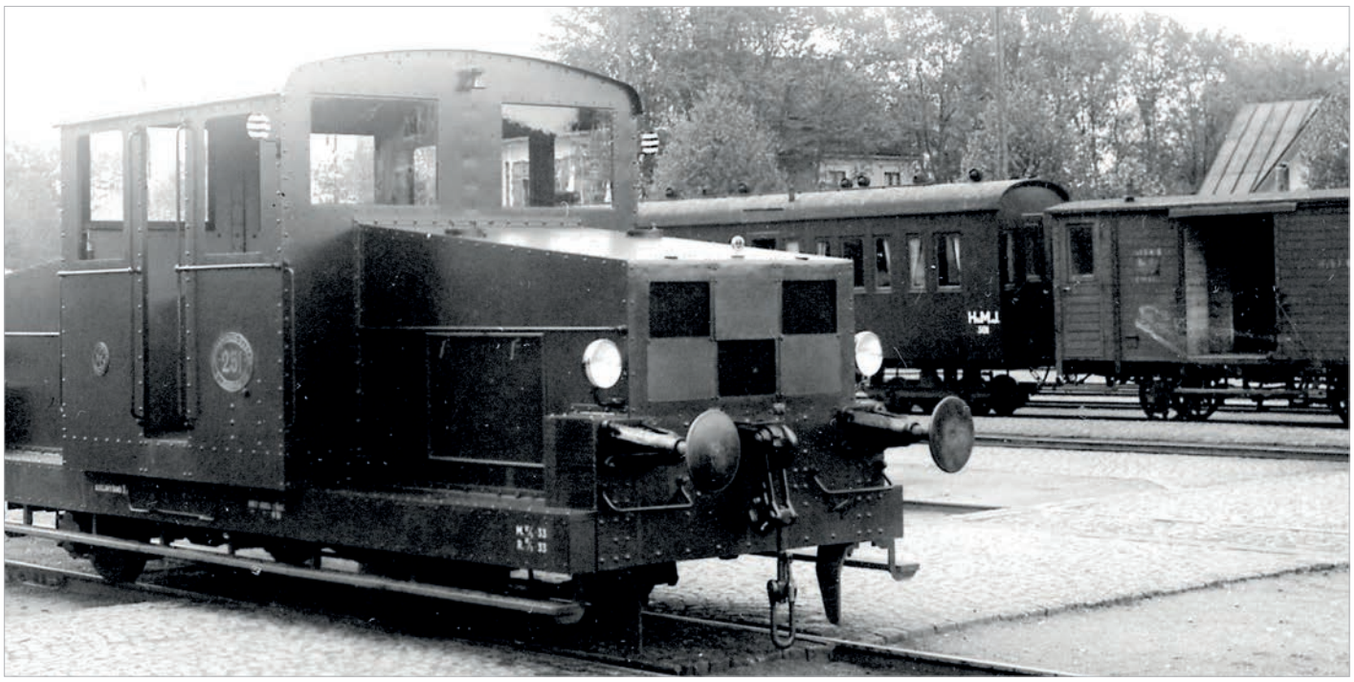
Den 17 december 1910 sker ett ras på banan två kilometer öster om Järnforsen. Av personvagnarna blir HvMJ BCo 500 hängande på banvallen, medan HvSJ CD 5 tycks ha landat på hjulen nedanför banvallen, invid Emån. Vid första anblick ser den rätt oskadd ut men vid noggrannare studie av bilden ser man att ena långsidan mer eller mindre tycks ha lossnat från resten av vagnen. Det är därför kanske inte så förvånande att den vid det här laget 25 år gamla vagnen klassas som förstörd och slopas.

Redan vid årsskiftet 1907 utökas personvagnsparken. Man har inte råd med fler nya vagnar, varför man istället köper två begagnade vagnar från Nora-Bergslags Järnväg. De kommer båda från den nyligen breddade Bredsjö-Degerfors Järnväg och i köpet ingår ombyggnad från 802 mm spårvidd till 891 mm på verkstaden i Nora. *(se bild överst på nästa sida)*

Fd BDJ BCo 1 får hos HvMJ nummer 501. Vagnen är en rätt säregen och ålderdomlig boggivagn med sidodörrar. 802 mm-banorna har en betydligt lägre koppelhöjd än 891 mm, varför vagnen förutom omspårning även höjs. Den får därför ett ännu mer egendomligt utseende med sina små hjul och höga mellanlägg mellan ram och boggier. Vagnen har redan vid leveransen ett ganska stort resgodsutrymme, men det är först på 30-talet som den får ett "F" i litterat.

BDJ-Bredsjö-Degerfors Järnväg lok 4 med tåg HvMJ BCo 501 i sitt ursprungliga skick som BDJ BCo 1 i Striberg någon gång under 1890-talet. Järnvägsmuseet, JvmKAGF00377.

Vetlanda 1933. Sävsjöström - Nässjö Järnväg, SäNJ lokomotor 251.tillverkad av Kalmar Verkstad 1933
Bakom lokomotorn skymtar HvMJ nummer 501. Järnvägsmuseet, JvmKDAJ06009.



► År 1927 får nr 501 nytt tak, vilket verkligen inte förbättrar utseendet på vagnen. Här på bilden ovan ses vagnen i Vetlanda år 1933. På finkans dörr verkar det stå ”8” om man förstorar upp bilden vilket i sådana fall innebär att vagnen är HvSJ G 8, levererad år 1899. Notera att 501 försetts med gaveldörr.

Den andra vagnen, fd BDJ BC 3, får nr 510. Vagnen får nya större hjul vid omspårningen men är liksom BCo 501 ålderdomlig med ingång från sidorna. Vid köpet är den en kombinerad andra- och tredjeklassvagn, men i samband med slopningen av HvSJ CD 5 efter olyckan år 1910 flyttas postinredningen över till andraklasskupén i nr 510 och vagnen blir därmed litt CD.

Trots våra efterforskningar gäckar fortfarande vissa vagnar, bland annat några postvagnar. I vissa fall, som tex på NVHJ, har det också gjorts omfattande omnumreringarna som inte finns dokumenterade. Målet är givetvis att kunna identifiera alla vagnsindivider och få ihop deras livscykel. Sedan återstår också att sammanställa alla tekniska data, utrustningar etc.

Bilden sägs vara från Mariestad - Kinnekulle Järnväg, MKJ. Någon som vet mer om plats och fordon. Foto: Järnvägsmuseet, JvmKBED01112.

Nästa steg

När vi är klara med alla enskilda banor har vi tänkt vi gå över till att göra samma sak för SJ-tiden vilket kan visa sig nog så svårt. Individerna är givetvis kända, men många frågor återstår att få klarlagda, tex:

- har alla vagnar verkligen blivit ommärkta till tänkta SJ-nummer och – littera
- av SJ gjorda ombyggnader och omkorgningar (en del finns i KVAB-arkivet).
- tiden som tjänstevagnar. Skrotningen av de vagnar som blivit tjänstevagnar är många gånger svåra att klarlägga. Här måste ibland kladdiga anteckningar om vad som blivit ombyggt/ommärkt till tjänstevagnar matchas mot ibland också oklara anteckningar om skrotningar av enskilda vagnar.

Framåt

En brist i Digitalt Museum är att diverse historiska uppgifter sprids som noteringar på olika foton, vilket gör jobbet att hålla det à jour med nya rön är väldigt svårt. Därför tror vi att det oberoende av redovisningssätt också borde resultera i någon form av fordonsdatabas för att samla in allt extramaterial som flyter upp från arkiven. Det finns en massa material sammanställt, fotograferat etc som också skulle behöva knytas till vagnsindividerna.

Å sen då?

Jag hoppas ju att min ork även ska räcka till övriga smalspåriga spårvidder. I första hand 1067-vagnarna, vilka jag redan börjat samla material om. Sedan finns ju alla normalspåriga privatbanevagnar eller godsvagnar att fortsätta med om man har fritidsproblem, för rätt mycket tid tar det.

Du kan hjälpa till

Något som kan vara till stor hjälp för oss är privata foton tagna utan tanke på järnvägsfordon, men som ändå kan ge ovärderlig information om utrustning, märkning etc. Så kolla gärna igenom de gamla familjealbumen, kanske står där en unik vagn bakom mormor och morfar på resa.

Den sista bilden (se ovan) får bli denna från en okänd station eller hållplats i Västergötland. Personvagnen i mitten är speciell och liknar väl ingen annan, även om den har likheter med SKVJs lidköpingsbyggda vagnar. En möjlighet kan vara att det rör sig om en vagn som byggts om från sidodörrar och i så fall fått plattformar och lanternin. Någon som vet något mer om plats och fordon?

Till sist

I många sammanhang har vi fått mycket uppskattande kommentarer för vårt jobb, vilket givetvis är kul och sporrar. Möjligen kunde man tro att våra inlägg skulle resulterat i mer diskussioner, men ämnet är ju rätt smalt och vi är väl rätt få som ägnar oss åt det på denna nivå. I sammanhanget får man sända en tacksam tanke till några pionjärer som inte längre är med oss, Stig Lundin, Roland Hansson, Erik Sundström och kanske flera, som delat med sig av sina kunskaper genom åren.

Någon kanske undrar om det var exakt 1000 vagnar? Ja, säg det, vi har inte brytt oss om att räkna än. Vi får väl se vad det blir när alla banorna är avklarade.

Visste ni förresten att två av västgötabanorna sambeställt en postvagn år 1900? Eller att det faktiskt funnits två fångvagnar för 891, förutom KBJs fångkupé. Vill ni veta svaren, så följ oss på forumet!

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: 495 kr, familjemedlem 50 kr, medlem i utlandet: 595 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

Mörkerfoto i Gävle 2019-10-05. Foto: Kerstin Ericsson

VI ÅNGAR PÅ MOT 2020 – FLER TÅGRESOR OCH AKTIVITETER!

Påsktåg Gävle – Storvik: 12 – 13/4
Valborgståget Abisko: 29/4 – 3/5
Kakslottet och Mariefred: 7/6
Nostalgia Festival: 27/6
Classic Car Week: 30/7
Alla tiders resa Gävle – Jamtli: 2/8
Vildmarkståget: 25 – 30/8
Höstångan: 10 – 11/10

Spöktåg i Gävle: Höstlovet vecka 44
Ångtåg Ängelholm: 21 – 22/11
Pepparkakståg till Gävle: 29/11
Ångpendel Östersund C – Jamtli: 4 – 6/12
Julmarknad Gävle – Jamtli: 4 & 6/12

Med reservation för ändringar. Se hemsidan för aktuell info om resorna, Tåghallen, GD/GIF-olympiaden m.m.

JARNVAGSMUSEET.SE

JÄRNVÄGS MUSEET

STATENS **MARITIMA** OCH **TRANSPORTHISTORISKA** MUSEER
Marinmuseum Sjöhistoriska museet Vasamuseet Järnvägsmuseet