

SIDOSPÅR 2/04



Nyhetsblad från Järnvägmusei Vänner

- stödföreningen till Sveriges Järnvägmuseum

www.jvmv.se

Robert Sjöo

Museichefen har ordet

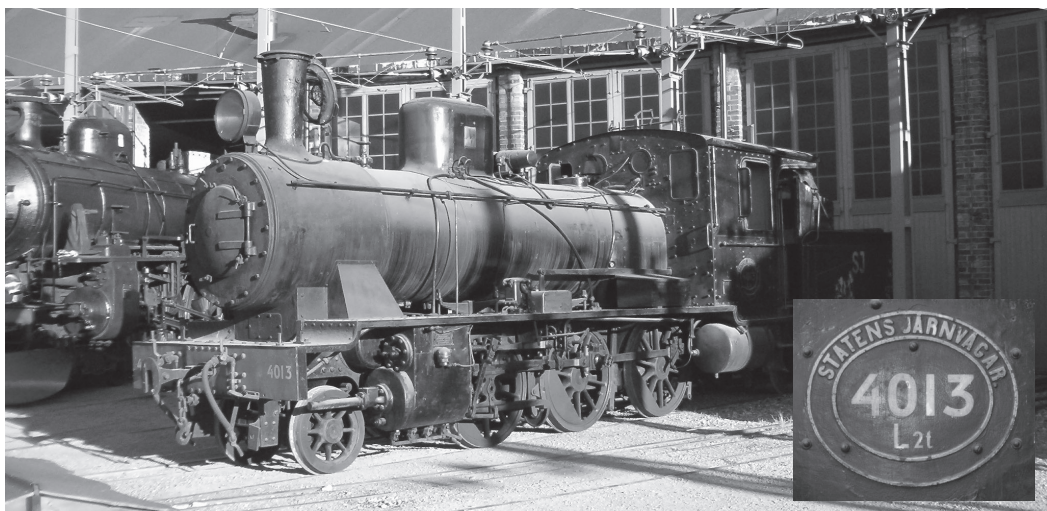


Augusti och september är de i särklass mest hektiska månaderna för oss här på museet. September månad innebär ju både museidag och Årgångståg. Årets två månader efter semesterperioden slog troligen alla tidigare rekord. Dels befann sig stora delar av personalen på den av Sten Holm och Järnvägmusei vänner ordnade tågresa till Norge och Danmark de första veckorna i augusti, dels var vi på grund av yttre omständigheter tvungna att praktiskt ombesörja bevarande och utgallring av SJs 1960-talsvagnar och dessutom kom budgetarbete och verksamhetsplaneringen för Banverket in tidigare än vanligt och i helt ny form, vilket har krävt mycket tid

och engagemang från mig och hela personalen. Å andra sidan finns det ju mycket att berätta om för alla museivänner.

Glädjande många skänker oss en hjälpande hand under våra septemberaktiviteter. Även för årets Årgångståg har frivilliga krafter ställt upp som förare och tågmästare på Årgångståget. På museidagen kunde vi räkna in över hundra ideellt arbetande. Nytt för i år är att vi kräver medlemskap i Järnvägmusei vänner för att man ska få arbeta för museet i våra lokaler, på vårt område eller på våra tåg. En av anledningarna är att vännerna har tecknat en ansvarsförsäkring för medlemmarna men en annan aspekt är rättvisefrågan. Vi vill ändå

Det är inte varje dag som man kan se ett ånglok med spårvidd 1067 mm. På årets museidag fanns möjligheten eftersom L2t 4013 hade plockats fram och placerats framför en av portarna på UGJ-stallet. Loket byggdes av NOHAB 1907 och levererades samma år till Blekinge Kustbanor, BKB. Där hade det nummer 9 fram till förstatligandet 1942 då det märktes om och fick SJ nummer L2t 4013. Loket slopades 1965 och överfördes till Sveriges Järnvägmuseum. Foto: Tobias Bengtsson.



tro att vi har ett ömsesidigt förhållande med våra vänner. Hjälpen är ovärderlig men visst är det också en förmån att få arbeta med museets fantastiska samlingar.

Museidagen genomfördes det ökända datumet 11 september med tema ångloket 200 år. Det är naturligtvis ingen svensk sanning men med under rubriken 100 år med svensktillverkade ånglok fick det ändå substans. Framför allt då repliken av Förstlingen (originalet byggt 1853) gästade museet under september som tillsammans med vårt eget S1-lok, SJ nr 1923, från 1952 precis ramade in de hundra åren. Dessa båda och två ytterligare två lok, SJ Cc 404 och W 1228, gick i regelbunden trafik. Dessutom var tre lok under ånga uppställda vid en lokstation vid UGJ-stallet; SJB 1312, A6 1793 och G10 1846, den senare gästade oss från Museiföreningen Gefle-Dala Jernväg. En extra överraskning var 1067-loket, SJ L2t 4013, som med tändsticka och lite inoljat trassel i sotskåpet då och då illusoriskt gav sken åt något som kanske kan realiseras i framtiden. Från Föreningen Veteranjärnvägen lånades två tvåaxliga vagnar med öppna plattformar, SJ C3b 1578 och CF4 1655, som gick i ett trevligt tåg tillsammans med vår egen boggivagn från 1894, SJBCo1 1032 bakom Cc-loket. Från Nynäshamns Järnvägmuseum lånade vi tillbaka två av våra deponerade B6-vagnar för ett 50-talståg bakom S1-loket. Närmare 3.800 besökare blev ett godkänt facit efter dagen som avslutades med middag i museet för personal och hjälpende vänner. Det var min stora glädje att då få skänka ett ständigt medlemskap i Järnvägmusei Vänner till Jonny Hallgren för extraordinära insatser i samband med inscanning av ritningsmaterial för museets räkning. Jonny har på egen hand scannat av närmare 50.000 ritningar från SJ Maskinbyrås mikrokort som kom till museet efter bolagiseringen av SJ och som nu finns tillgängliga och lätt sökbara på CD-skivor.

Omslagsbilden:

Dragfordon vid ställcirkeln UGJ-stallet på museidagen 2004.

Från vänster dieselelektriska loket T41 202, Ångloket SJ Cc 404 samt BJ H3 84, senare SJA 6 1793.

Foto: Tobias Bengtsson

JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

- en stödförening till Sveriges Järnvägmuseum

BOX 407 SE- 801 05 Gävle

E-POST: info@jvmv.se Internet: www.jvmv.se



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

Som medlem i Järnvägmusei vänner får du bland annat föreningens årsbok "Spår", medlemstidningen "Sidospår", rabatt i Sveriges Järnvägmuseums butik samt fri entré till de nordiska Järnvägmuseerna.

För år 2005 är årsavgiften 200 kr och för familjemedlemmar 50 kr. Avgiften kan betalas till föreningens postgiro 496 90 19-1. (Spår och Sidospår ingår inte i familjemedlemskapet)

SIDOSPÅR 2/04



Nyhetsblad från Järnvägmusei Vänner
- stödföreningen till Sveriges Järnvägmuseum
www.jvmv.se

Nummer 2- 2004, årgång 1.

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

© JvmV 2004 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten.

Adress: Sidospår, Box 407, SE-801 05 GÄVLE.

E-post till redaktionen: sidospar@jvmv.se

**Nummer 1 2005 utkommer i mars.
Presstopp 10 februari.**

Årgångståget kördes sjunde året i rad fyra lördagar i september. Efter att tidigare ha köpt projektledningen för tåget externt tog vi nu själva hand om hela produktionen som totalt omsätter över 300.000 kronor och engagerar flera underentreprenörer och ett 30-tal enskilda, externa medarbetare, varav som sagt några frivilliga museivänner. Året projekt utlöppte väl även om det samtidigt krävdes mer arbete från samma personer som har nyckelpositioner när det gäller våra fordon och vår trafik. Utan den förstärkning som vi har skaffat till fordonsguppen hade årets fordonsinsatser inte varit möjliga. Kenneth Landgren jobbar sedan årsskiftet 50% på museet som lokförare och handläggare av vagnärenden och Mattias Smedberg upprätthåller en heltids vikariatstjänst för fordonsunderhåll sedan förra hösten. Det som ändå nästan får organisationen att brista är beställningstrafiken som kan hamna - och naturligtvis hamnar - mitt i den värsta rusningen. Vi har därför beslutat att begränsa beställningstrafiken, för i första hand företag, till en tvåmånadersperiod på våren. Nästa år innehåller också en hel del tidskrävande förberedelser för jubileumsåret 2006, järnvägen 150 år.

Även nytillskotten till samlingarna har under sommaren och hösten varit rekordartad. Jag har redan nämnt 60-talsvagnarna från SJ. Vi har efter stort tillmötesgående från SJs fordonsansvariga

Museidagen 2004. Cc-loket 404 med tåg har just anlänt till museet med en ny "laddning" av besökare. Foto: Rolf Sten.



fått välja ut ett antal individer för bevarande och dessutom plocka obegränsat med reservdelar mot att vi hjälper till med transporter till Gävle och/eller skrotplatsen. Urvalsprocessen och reservdelshanteringen pågår fortfarande. Annars är det på arkivsidan det har hänt mest. Redan i juni blev det klart att Euromaint AB skulle överlämna hela TGOJs arkiv, som man blivit ägare till i samband med bolagiseringen av SJ, till museet. Arkivet, som omfattar över 350 hyllmeter, är det största, enskilda järnvägsarkivet och innehåller förutom TGOJs handlingar även kompletta arkiv från Frövi-Ludvika Järnväg, Oxelösund-Flen-Westmanlands Järnväg och Örebro-Köpings Järnväg. Dessutom finns en del material från Köping-Hults Järnväg (KHJ), bland annat protokoll, som till exempel protokollet från det konstituerande styrelsemötet för KHJ eller egentligen Royal Swedish Railway från 1852, som faktiskt kan sägas vara startskottet för en större satsning på järnvägar i Sverige, två år innan riksdagsbeslutet om att anlägga stambanor. Arkivet utgör ett fantastiskt material som kommer att bli till stor glädje för många forskare när materialet nu blir tillgängligt. Det överlämnades formellt under högtidliga former av Euromaints VD, Pether Wallin, till Banverkets GD, Bo Bylund, på museet den 13 oktober. Vi har ännu en arkivbomb på gång som jag dock tänker spara till nästa nummer av Sidospår. 🚂

Sten Holm

Rapportering med nutidshistoria från lok- och vagngruppen i järnvägmusei vänner

Sedan 1998 verkar en strävsam grupp, lok- och vagngruppen, med praktiskt inriktat ideellt arbete på järnvägmuseet. Inriktningen har hittills främst varit att renovera diesellok av T41-typen. Det andra loket, T41 200, är under arbete och beräknas bli färdigt 2005.

Gruppen har sina arbetstillfällen främst på torsdagar, eftermiddagar till sena kvällen, varvid antalet deltagare förstås varierar efter hur respektive har möjlighet att närvara. Flera är de tillfällen då gruppen får göra insatser utanför det ordinarie projektet och detta kan vara påkallat av behov från järnvägmuseets löpande verksamhet, vilket förstås oftast stimulerar.

Målsättningen är självklart att inriktningen kan breddas till att omfatta fler fordonstyper bland lok och vagnar för att inbjuda fler intresserade till denna verksamhet. Det är ju tämligen väl

känt att bara det egna intresset för en enskild företeelse kan bidra till ett stort och ivrigt engagemang och detta får inte kvävas av en oflexibel styrning, särskilt gäller detta för ideellt arbete som av detta slag.

Ett etappmål som nåddes under sommaren i år var att båda T41-loken skulle vara körklara (blev båda är dock ej helt renoverade) till 50-årsjubileet av My-loken från NOHAB i Danmark. Till detta evenemang var järnvägmuseet inbjudet att delta och en resa till detta evenemang genomfördes med deltagare i lok- och vagngruppen samt de bland järnvägmuseets anställda som ville lägga en del av sin semester i samband med denna resa. En smält heroisk insats genomfördes dessförinnan genom att göra ett medföljande tåg bestående av fyra vagnar inkluderande restaurangvagn,

Tåget ombord på tågfärjan Göteborg – Fredrikshamn. Foto: Sten Holm



servicevagn och sovvnagar, användningsklara till detta tillfälle.

Arbetet är i "torsdagsgruppen" med något undantag, se nedan, lokaliserat till UGJ-stallet vilket begränsar möjligheten att arbeta på personboggievagnar som är för långa för spåren i detta stall. Framtida arbeten på dessa objekt får därför utföras uppe vid Nynäsmagasinet. Därvid kan från den platsen exempel på ett volontärprojekt nämnas, en "stridsvagn", O-vagn med luftvärns pjäser, upparbetats genom en intensiv riktad insats under det sista året.

Det kommande stora jubiléet med stort J som stundar är den Svenska Statsbanans 150-årsjubiléum 2006. För denna händelse har ledningen för järnvägmuseum beslutat att i huvudsak tre fordon ska helrenoveras för sin trafikuppgift detta år.

Dessa är loket "Rapid 1" dvs Ra 846, Bo4b-L4355 och Co8-LÅ 2772. Arbeten med dessa fordon kommer att ta stora resurser i anspråk fram till

mitten på detta år och vissa arbeten kommer nog med fördel att kunna utföras av järnvägmusei vänner. Projektägare för dessa objekt är Sten Holm och Thom Olofsson på järnvägmuseet.

Information om dessa projekt kommer att lämnas fortlöpande och läget för närvarande är att Bo4 4355 ska påbörjas interiört och exteriört nu kring årsskiftet. Rapiden kommer sannolikt efter viss detaljdemontering att transporteras upp till Notviken och Euromaint i Luleå för sanering, renovering och mekaniska arbeten. Exteriöra målningssarbeten kommer att utföras i Gävle därefter.

Med detta hoppas vi att det framgår vad som är för handen och att intresserade kan, likt tidigare upprop anmäla sig till deltagande i lok- och vagngruppens arbeten genom att kontakta järnvägmusei vänner och därvid direkt:

Sten Holm 026 144596, 070 724 11 95,
sten.holm@jarnvagsmuseum.se eller Mattias
Smedberg 070 614 67 00,
mattias.smedberg@jarnvagsmuseum.se 📞

Vårt tåg i Danmark med åtta lok. Foto: Sten Holm



TGOJ-arkiv

Ett av de största järnvägsarkiven i Sverige har fått sin vistelse i Gävle. Varför just i Gävle som inte har med bolagets verksamhetsområde att göra?

Historien är den att i december 2001 var jag i Eskilstuna för att packa och hämta Svenska Järnvägsföreningens arkiv, se Spår 2002. Då fick jag vid en kafferast höra talas om att TGOJ:s arkiv visste man inte vad man skulle göra med. Det fanns funderingar om hur, vad och vem som skulle ta hand om detta arkiv. I januari 2002 skrev jag till TGOJ och ställde frågan rent officiellt vad som ämnas med arkivet. Svaret blev ungefär vänta och se, vi vet inte själva och när vi vet så hör vi av oss. Vi väntade.

Under 2003 skulle hela beståndet av handlingar inom TGOJ gås igenom av en person på företaget.

Våren 2004 damp det ned en förteckning från den gjorda inventeringen. Den visade att det fanns mycket spännande material i Eskilstuna. I maj åkte vi ner tre stycken från museet med listan i handen till Eskilstuna för att få en rundvandring i de olika utrymmena med handlingar. Förväntningarna var enorma och som avslutning kom vi att titta i det utrymme som innehöll material från Köping - Hults järnväg. Jag for runt i och fann en kartong märkt med KHJ 1 1852-1856. Upp med kartongen och fram kom 150 år av järnvägshisto-

ria rätt upp i ansiktet utan tanke på om mottagaren klarade av detta. Pulsen steg till elitidrottsnivå och lyckan var himmelsk. Mitt i allt detta var det någon som ropade långt bort om det inte var dags för lunch. Snabbt rycktes jag tillbaka till 2004. Det var verkligen som tillbaka till framtiden på 1 sekund på 150 år. VILKEN upplevelse!! Dörren slog igen och det fanns bara kvar i minnet.

Nästa besökare dit var Riksarkivet. Efter deras besök tog vi kontakt med ansvarig handläggare för diskussion som slutade i att vi skulle få ta hand om detta.

Tiden började rinna ut. Det var tre veckor kvar till s semester. Jag ordnade så att vi den 15-16 juni fick komma ned till Eskilstuna för att förbereda arbetet med att packa alla saker. En lokal flyttfirma var den 16:e på plats och meddelade efter rundvandring att det blir ungefär 350 flyttkartonger. Veckan efter 22-23 skulle allting packas (där rök min semester). Kravet på oss var att allting skulle vara borttaget innan juli månads ingång. På plats den 22:a tog vi tre från museet hand om kontorshuset och flyttkillarna de s.k. gårdsarkivet. Vi packade från kl. 9-17 första dagen och den 23:e kom killarna från Gävle med lastbil med släp för att packa in det i lastbil för transport upp till deras magasin i Gävle för mellanlagring. Det blev 425 flyttkartonger plus 5 ritskåp, möbler och lite andra föremål.

Det var ett stort företag som krävde att vi tänkte på logistiken i det hela. För hur skulle vi förklara för helt utomstående personer i vilken ordning och vad som ska med så att vi som ska ställa upp det i Gävle får det i rätt ordning? Det löstes alldeles galant med hjälp av den förnämliga förteckningen som gjordes av en tjänsteman på TGOJ. 🍷

Interiör från en del av TGOJ-arkivet i Eskilstuna våren 2004. Foto: Robert Herpai



Text och foto: Kjell Palén

Museo Nacional Ferroviario



Ett besök i Sveriges Järnvägmuseums motsvarighet – det spanska nationella järnvägs-museet – är väl värt. Här några bilder från Madrid, april 1989. (Numera finns också en mycket fin samling i Museu del Ferrocarril i Vilanova i la Geltru straxt söder om Barcelona).

Redan under 1930-talet diskuterades att samla de utspridda, vid de skilda privatbanorna sedan länge sparade, äldre fordonen till ett museum – men 1936 kom inbördeskriget emellan. Ett nytt incitament att åter arbeta för ett nationellt museum kom i och med det lyckade 100-årsjubileet 1948 av den första spanska järnvägen. 1964 fyllde huvudlinjerna Madrid - Zaragoza och Madrid-Irun 100 år. I och med dessa jubiléer började även RENFE ("spanska SJ", etablerat 1941) tänka på ett museum.

Samordningsdepartementet, inrymt i Palacio Fernán Núñez, ordnade fyra utställningsrum och



1967 öppnades där ett järnvägsmuseum. "Redan" den 29 april 1980 kunde RENFE och det spanska kulturministeriet underteckna ett avtal att iordningställa, den som ett "konstnärligt historiskt monument" förklarade, stationsbyggnaden Delicias i Madrid som museum. Detta öppnades för publicum den 19 december 1984 och påstod sig vara ett av Europas järnvägs museer, som ställer ut flest fordon! – Stora bilden ovan visar museets "baksida" – banhallen mot vad som är kvar av bangården där man också ser några renoveringsobjekt. Stora ilska schäferhundar "jagade" här och måste lockas in i sina burar – innan fotografen kunde släppas ut! ("Snön" är vit sand). Den lilla infällda bilden visar huvudentren.

Bilden ovan till höger, "1848 års tåg" – kopia byggd 1948 inför 100-årsjubileet (Tren del Centenario) av Spaniens första järnväg mellan Barcelona och Mataró av La Macquinista Terrestre y



Maritima i Barcelona. Tåget består av en 1 kl, en 2 kl och en 3 klass-vagn samt lok. Originalloket "Mataro" uppges vara byggt av John Jones i Manchester, Storbritannien och var av sk Crewe-typ. Lok med tender, längd ö b: 11880 mm. Lok: drivhjulsdiam 1750 mm; tjänstevikt 26,0 ton; adh. vikt 12 ton. Tender: materialvikt 5,0 ton; vattenförråd 4,5 m³; kolförråd 1,5 ton. – Mataró ligger ca 20 km norr om Barcelona vid Medelhavet. På linjen byggdes Pyreneiska halvöns första tunnel – El Mongat – 110 m lång.

Även i la estación de Delicias visar man ett uppskuret ånglok – och tender! (se bilden nedan) Loket har axelföljden 1'D1' – "141" som spanjorerna säger (eller också använder man den amerikanska benämningen "Mikado" – dock ej hjulställningen 2-8-2!). De skilda komponenterna är målade i klara färger. Eldstaden var t ex klart gulmålade, tendervatten-tank och –rör gröna.

Förutom Talgo-tåg och dess historia – vilket

Fortsättning på sidan 12



Någon gång på 1890-talet

"Ett synnerligen vackert arbete" är inledningen på en tidningsartikel i en av Skånetidningarna i slutet av 1890-talet. Fortsättningen av artikeln lyder: "har verkställts av lokomotivföraren vid Kristianstad – Hesselholmsbanan, herr G Holmgren. Han har nämligen under sex års tid använd sina lediga stunder på förfärdigande af en ångdressin, hvilken nu blifvit färdig och med utmärkt resultat profkörts. Hvarje del af den prydliga och snabbgående dressinen har förfärdigats af herr Holmgren sjelf och arbetet i sin helhet vittnar om den yttersta omsorg och noggrannhet. Den vackra lilla maskinen arbetar jämt och säkert samt driver dressinen med en fart af ända till 4 mil i timmen.

Den nätta ångvagnen har sittplatser för 10 personer utom föraren samt är öfver- och kringbyggd och försedd med fönster.

Dressinen säljes af tillverkaren för – som vi hört uppgifvas – 3,000 kronor, ett pris som kan anses mycket lågt, då man besinnar den stora praktiska nytta, som ett järnvägsbolag skulle kunna urdraga af denna, alldeles oafsedt det myckna ihafärdiga och omsorgsfulla arbete, som å maskinen blifvit nedlagdt".

Artikeln är klistrad på baksidan av nedanstående bild och finns i Järnvägmuseets arkiv. På bilden syns den omnämnda ångdressinen med sin liggande ångpanna.

Är det någon av läsarna som kan ge mer detaljer kring denna ångdressin? Hör i så fall av dig till Sidospår Box 407 801 05 GÄVLE. Epost: sidospar@jvmv.se

Rolf Sten



Bildfrågan, vad, var är detta?



I Järnvägmuseets samling finns denna bild. Den enda information om bilden är en blyertstext som säger "inkom med ritning från Reftele - Gislaved Järnväg. Texten indikerar att bilden är från Halmstad - Nässjö Järnvägar och är tagen någonstans mellan Gislaved och Reftele

Vi behöver Din hjälp med att tidsbestämma bilden, var den är tagen och vad den föreställer?

Hör av dig till Sidospår Box 407 801 05 GÄVLE. E-post: sidospar@jvmv.se

Rolf Sten

Har Du något för årsboken "SPÅR" eller nyhetsbladet "SIDOSPÅR"?

Årsboken "SPÅR" har ett ständigt behov av lämpliga artiklar. Har Du något som Du tror kan vara av intresse? Hör av dig till oss! När nu Järnvägmusei Vänner även har en medlemstidning behöver även den fyllas med något. Jag hoppas att det bland alla "vännerna" finns några som kan hjälpa till att fylla tidningen med mindre och korta artiklar. Hör av dig till undertecknad när det gäller material till både "SPÅR" och "SIDOSPÅR"! **Rolf Sten** E-post: sidospar@jvmv.se

Bildfrågan i förra numret av Sidospår, "Var låg denna träbro" fick väldigt snabbt ett svar.

Christer Fedriksson hörde av efter några dagar och talade om att bron fanns på Bånghammar - Klotens järnväg, BKJ, cirka 1 kilometer öster om Bånghammar.

Någon dag senare hörde Ernst Wannedal av sig via e-post och meddelades samma sak. Han hade även kompletterande information som kan vara till nytta: "BKJ var under alla år ett litet provisorium som inte tillät någon större axellast. Dokumentation från banans byggande är ganska bristfällig. Jag har inget minne av att jag i TGOJ

arkiv sett några handlingar om banans underhåll genom åren. Banbyggets entreprenör, civilingenjören Dalström, byggde nog banan efter eget huvud. Och banan höll för den minimala trafiken, ett blandat tåg i veckan som gick lördagar. Banans sth var 30 km/tim. Jag skulle tro att de gamla träbroarna fick göra tjänst under banans livstid fram till nedläggningen 1934." 🚂



givetvis är en mycket stor sak i Spanien sedan 1941 – finns många fler ånglok, från pyttesmå bredspårslök (spårvidd 1.674 mm) till en 2D2-gigant (om 142,5 ton, byggd 1956 för 140 km/h), diesellok, motorvagnar, personvagnar mm samt

flera ellok. Bilden nedan visar Red Nacional de Ferrocarriles España/RENFE 7206 Cocodrilo (=krokodil), om 151,6 ton, (2'C)(C2'), byggt 1928 för Compañía del Norte (Bilbao-Burgos-San Sebastian), i tjänst in på 1970-talet. 🚂



Ännu en bild från museidagen 11 september



Museidagen 11 september 2004. Två av ångloken vid UGJ-stallet. Från vänster ett gästande lok från Museiföreningen Gävle -Dala Järnväg SJ G10 1846, före detta GDJ N3 62, byggt Vagn & Maskinfabriken i Falun 1928 samt Järnvägsmuseets SJ S1 1923 byggt av Nydqvist & Holm i Trollhättan 1952.

Foto: Tobias Bengtsson

Två färgbilder från sent 1940-tal



I museets fotosamling finns en del äldre färgbilder. De här båda bilderna är fotograferade av fotografen Eric Lundquist vars negativsamling finns på museet. Den översta bilden är tagen någonstans längs Malmbanan, troligen 1947 och visar ett D-lok som dragkraft till ett militärtåg. Kraftledningen till höger är den som försåg Malmbanan medström till kontaktledningen.

Den nedre bilden är tagen på Gotland 1947. Den visar Gotlands Järnvägs, GJ, lok nummer 1 under växling i Visby hamn. 1 juli detta år hade staten aktiemajoriteten i GJ och från samma datum arrenderade GJ de övriga banorna på Gotland. 1 juli 1948 överfördes GJ till Statens Järnvägar. Loket GJ nummer 1 "WISBY" tillverkades av NOHAB och levererades till GJ 1877. Vid förstaligandet fick loket Littera K2p och numrerades 3061. Loket skrotades 1952.



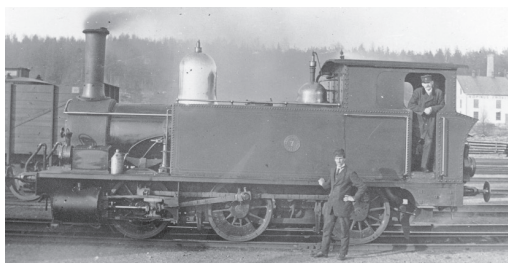
Hans Eriksson

Detaljförstoring löste omtvistad lokgåta



Björnhyttans grusgrop år 1873 med gruståg

Någon gång på 1960-talet kom jag över en kopia av ett foto taget i Björnhyttans grusgrop år 1873. Grusgropen ägdes av Frövi - Ludvika Järnväg och den hade utnyttjats flitigt under byggnationen av järnvägen. På bilden syns ett gruståg draget av ett lok vars utseende inte stämde med något av senare tagna foton på FLJ-lok. Lokets inventarienummer 6 är applicerat på skorstenens framsida och den främre delen av sidotanken är lägre än den övriga delen. År 1872 hade Manning Wardle & Co. i England, tillverkat fyra stycken sidotanklok för FLJ där de fick numren 5 - 8. Då kända bilder på dessa lok visade maskiner med en helt avvikande exteriör. Av den anledningen kunde man anta att loket var ett s.k. entreprenörslok vilket kommit till användning under järnvägsbygget.



FLJ nummer 7 i Köping på 1920-talet.

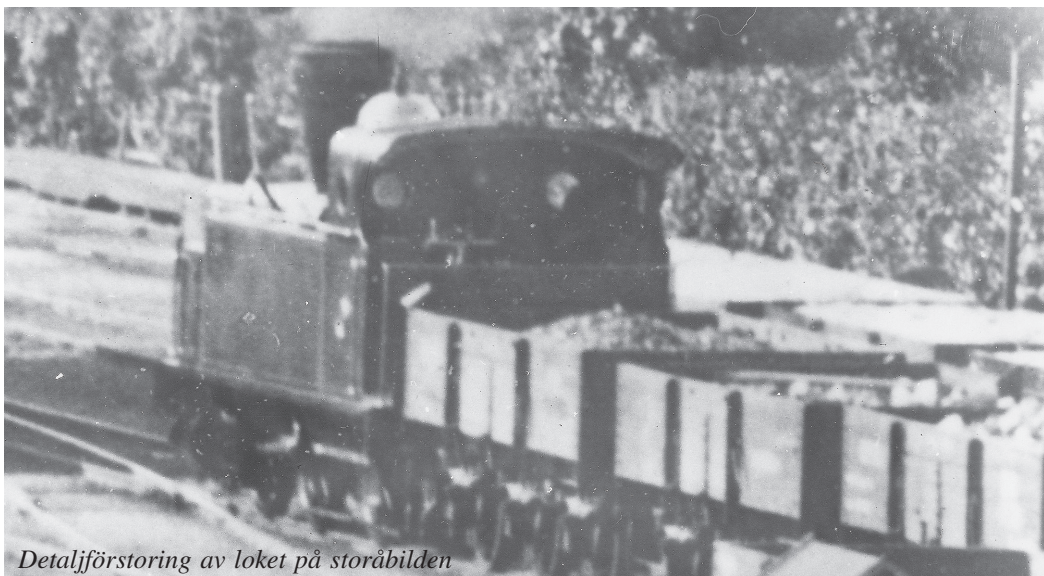
Bilden visar de fyra lokens senare utförande. Ett femtontal år senare dyker en bild tagen på stationen i Storå upp. Bilden kan dateras till mitten

av 1890-talet. På stationen står ett södergående malmtåg draget av ett lok som är mycket likt loket från Björnhyttan. Detta diskvalificerar tanken på att loket som fotograferats i Björnhyttan, skulle kunna vara ett entreprenörslok, då sådana sällan blev kvar en lång tid efter byggnationen och knappast heller användes i linjetjänst.



Storå station i mitten av 1890-talet

Detaljförstoringen (högst upp på högra sidan) visar ett sidotanklok med öppen hytt med en rundad övergång mellan hyttsidor och tak. Loket är försett med en drygt meterhög bakskärm. Många detaljer i övrigt överensstämmer med björnhytte-loket. Att på dessa breddgrader använda lok med så öppna hytter under vinterhalvåret och så sent som på 1890-talet verkar otroligt. Enligt gamla uppgifter hade några av de äldsta linjeloken vid FLJ kallats för "vintermaskinerna" och andra för



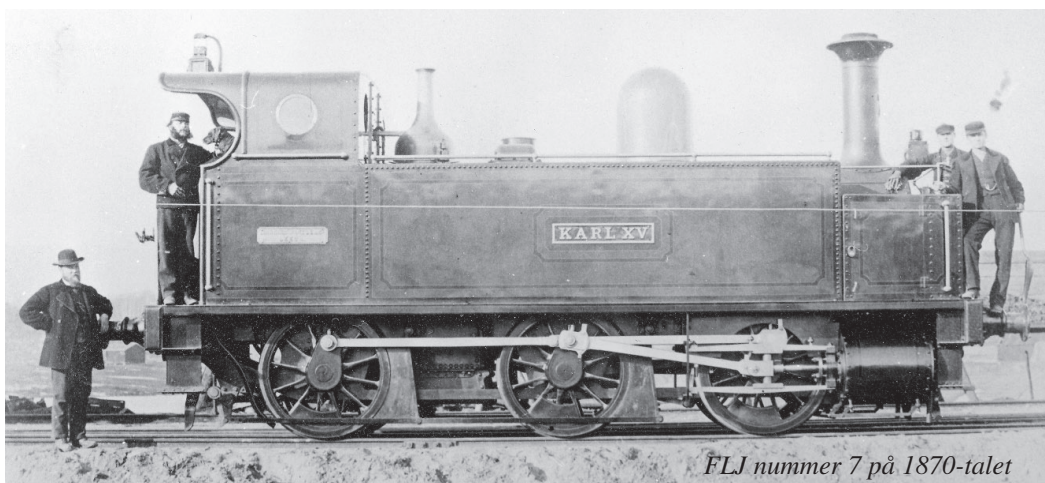
Detaljförstoring av loket på storåbilden

”sommarmaskinerna”. Det är känt att loken nummer 1 - 4 och 9, 10, vilka hade levererats från Sharp Stewart & Co. med öppna hytter utan bakgavlar, redan på 1870-talet hade försetts med fullhöga bakgavlar först i trä och sedan i plåt. Slutsatsen blev att loken 5 - 8 måste vara de s.k. sommarmaskinerna och att loken senare byggts om i en omfattning så att exteriören kraftigt ändrats. Ett antal år senare finner Christer Fredriksson under sina forskningar i TGOJ:s arkiv verkstads liggare från FLJ där ombyggnaderna definieras i

både tid och omfång. De fyra loken byggdes om vid FLJ verkstad under åren 1895 - 97.

Ganska nyligen fick jag i min hand nedanstående bild vilken visar FLJ nummer 7 i originalutförande. De trappformade sidotankarna visar sig vara verktygsskåp vilka placerats framför tankarna och man får här en god uppfattning lokens ursprungliga utförande.

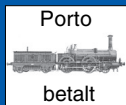
Det hade varit enklare om bilderna kommit fram i något annan ordning. 🚂



FLJ nummer 7 på 1870-talet

Avsändare:
Järnvägsmusei Vänner
Box 407
801 05 GÄVLE

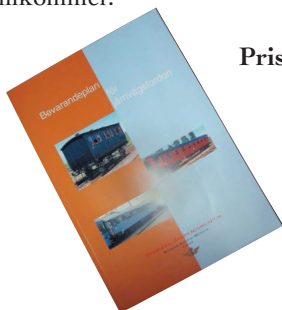
B



Kul i jul? Ordna dina egna julklappar!

Bevarandeplanen - äntligen klar!

Efter många års arbete med planen är den äntligen i hamn. Alla som är intresserade av - eller arbetar med - vårt ovärderliga kulturarv - *järnvägens fordon* - har nu fått sin argument-samling. Ev. frakt och exp.kostnad tillkommer.



Pris 295 kr.



Var du med på Järnvägsmuseets Dag 2003?

Nu kan du köpa videon med bl a Rocket och Novelty. Filmen på 40 min, är en dokumentation utan kommentarer som visar förberedelser, loktransporter, livet runt lokstallet, miniatyrbanan och mycket mer. VHS. Prod. av LEG-video. Ev. frakt och exp.kostnad tillkommer.

Pris 195 kr.

Köp dem i museibutiken - eller ring och beställ!

Museet har öppet som vanligt: tisdag - söndag kl 10-16.

Stängt 24/12, 25/12, 31/12 och 1/1.

Rälsgratan 1, Gävle. Tel: 026-14 46 15

SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM

SWEDISH RAILWAY MUSEUM
GÄVLE

