

SIDOSPÅR 1/05



Nyhetsblad från Järnvägmusei Vänner

- stödföreningen till Sveriges Järnvägmuseum

www.jvmv.se

Robert Sjöö

Museichefen har ordet



Sammanslagning

Den första juli 2005 kommer Banverkets museiverksamhet att samlas under en hatt, tillhörig avdelningen Järnväg och Samhälle, som förvaltar sektorsansvaret för järnväg. Sveriges Järnvägs-museum finns redan inom avdelningen och det är naturligtvis rationellt att även Banmuseet i Ängelholm drivs under samma betingelser. Beslutet som fattades av GD Bo Bylund i början av februari föregicks av en utredning av Sven Bårström, ordförande i Banmuseets referensgrupp. Verksamheten skall drivas enligt principen ett museum med två arenor. En för museerna gemensam chef kommer att tillsättas med placering i Gävle eller Ängelholm. På det andra museet kommer det att finnas en lokal platschef. Något som jag personligen välkomnar är inrättandet av ett museiråd med representanter från såväl övriga Banverket som museisektorn och även det ideella järnvägssintresset.

Mera arkiv

Ja så var det ju det där med "arkivbomben" som utlovades i min krönika i förra numret av Sidospår. I museets samlingar ingår i stort sett allt från SJ reklamavdelnings (REKA) bildarkiv, vilket omfattar ungefär 40.000 bilder från mitten av 1930-talet till slutet av 1970-talet. (Detta material är under digital inscanning så det kommer att vara sökbart i PC före årets slut.) Från och med 1978 så vände sig SJ till externa fotografer för sin interndokumentation. Det kom i princip att handla om ett enda företag, Industriefotografen AB i Stockholm, som fram till 2004 när samarbetet avbröts hade tagit över 100.000 bilder fördelade på mer än 5.000 negativserier för affärsverket och sedermera även bolaget. När SJ AB avbröt samarbetet i början av

år 2004 så tvingades fotoföretaget att lägga ned hela verksamheten. SJ AB erbjöds att köpa bilderna men tackade nej varvid museet blev kontaktat för ett eventuellt köp. Då Industriefotografen AB även hade bildmaterial för andra företag under försäljning så hade man satt ett enhetspris. Efter ett generöst tilläggsanslag från Banverket så kunde vi lägga ett bud på samtliga negativ och en tillhörande databas för textsökning. Efter en kortare förhandling så kunde köpet genomföras och vårt bildarkiv har därmed fått det enskilt största tillskottet någonsin – i viss särklass. I köpeavtalet ingick också konvertering av databasen till det av oss använda bildprogrammet SOFIE.

Järnvägen 150 år

Även om vi bara är i början på år 2005 så är våra blickar redan riktade mot nästa år när järnvägen ska fira sitt 150-årsjubileum. Som branschen ser ut idag så blir det Banverket som får ta det samlade ansvaret även om man inte kan avsätta särskilt mycket medel för aktiviteter. I övrigt måste man lita till att övriga aktörer drar sitt strå till stacken. En hel del är på gång, bland annat Banverkets jubileumsbok, för vilken Banmuseets Lars-Olov Karlsson är samordnade redaktör och där vår Robert Herpai är bildredaktör. Helt naturligt kommer ett mycket stort ansvar för jubileumsåret att falla på oss i museiverksamheten. Jag har formellt blivit ansvarig för Banverkets så kallade museiaktiviteter, både hos oss och på Banmuseet, vilka uppgår till fem delprojekt enligt följande:

1. Renovering, sammansättning och trafik med tre historiska tåg, 1906, 1931 och 1956 års tåg.
2. Fyra järnvägs-museidagar i Gävle, 7-10 september 2006.

3. Bokverk med bilder från våra och andra museers samlingar som ges ut tillsammans med SJK.
4. 150 år i modeller, utställning på Banmuseet, öppnas maj 2006.

5. Internationell resa till svenska, historiska järnvägsplatser, våren 2006.

Vi kommer även att vara inblandade i flera andra jubileumsprojekt med deltagare eller genom våra samlingar. Till vår hjälp med jubileumsprojekten har vi, genom generöst tillmötesgående från Banverket Produktion utan kostnad, fått låna Henrik Reuter-dahl. Han kommer att jobba ca 20% av sin ordinarie arbetstid med våra jubileumsaktiviteter med tyngdpunkt på externa kontakter, bland annat ideella föreningar.

Teater och utställningar

Lördagar och söndagar under februari och mars så har uppfinnaren John Ericsson kommit tillbaka i form av teatergruppen Pegasus enaktare som uppförs inne i museet under öppetid. Vi har nu jobbat tillsammans med denna amatörteaterförening från Gävle i tio år och det har de själva uppmärksammat i en särskild liten utställning som vi huserar under spelperioden. Annars förbereder vi årets stora utställning som blir Jan Myrdals Meccano med invigning på skärtorsdagen den 24 mars i Meccanosam-larens och tillika författarens närvaro. Utställningen som är producerad av Mai Kurdve på Banmuseet kommer att finnas kvar till den 31 augusti.

Fordon

Sedan förra Sidospår så har en förändring i renove-ringsplanen måst göras. Den före detta första/andra klass kupévagnen, SJ Bo4b nr 4355, visade sig kräva för stora återställningsinsatser för att dessa skulle kunna motiveras. Vagnen får tillsvidare bevaras i sitt

Omslagsbilden:

24 september 1972 ordnade järnvägmuseet med ångloksdragna turer mellan Gävle C och museet. På bilden är de ångloket SJ E2 1091 som ankom-mer till museet. Som syns på bilden är det mycket som har hänt under åren sedan 1972.

P L Svensson tog fotot från dåvarande kolbryggan.

JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER



- en stödförening till Sveriges Järnvägsmuseum

BOX 407 SE- 801 05 Gävle

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

Du kan hjälpa Sveriges Järnvägsmuseum 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 järnvägs-objekt, guidningar och fuktionsnärsskap vid olika arrangemang.

Som medlem i Järnvägsmusei vänner får du bland annat föreningens årsbok "Spår", medlemstidning-en "Sidospår", rabatt i Sveriges Järnvägsmuseums butik samt fri entré till de nordiska Järnvägsmuse-erna.

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

SIDOSPÅR 1/05



Nyhetsblad från Järnvägsmusei Vänner
- stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum
www.jvmv.se

Nummer 1- 2005, årgång 2.

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

© JvmV 2005 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten.

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

E-post till redaktionen: sidospar@jvmv.se

**Nummer 2 2005 utkommer i juni.
Presstopp 5 maj.**



Från Industriefotografen AB:s bildarkiv. Bilden från 2002 visar en restaurangvagn i "Blue-X" designen. Det var Industriefotografen Björn Enström som stod bakom den nya designen.

befintliga utförande som liggvagn, littera BC1. Vagnen var tänkt som förhållandevis ny vagn i 1956 års tåg bakom Rapidloket nr 846. Strax efter det att beslutet var fattat så fick vi ett välkommet bytesförslag från Nässjö Järnvägmuseum som ville satsa än mer helhjärtat på det 1960-talståg som man hade i deposition från oss. I utbyte mot fyra 60-talsvagnar mot hembud har vi därför bland annat fått en svetsad första/andra klass salongs- vagn, Bo5b nr 4356 (närmaste lillasyster till vagn nr 4355!). Den kommer endast att kräva en del exteriöra arbeten och en lättare rekonditionering för att fungera i jubileumståget av 1956 års modell.

För detta tåg jobbar vi just nu vidare med köket i restaurangvagnen Ro3b nr 3749. Arbetena på Rapidloket har också startat. Samtidigt pågår arbeten på trävagnen, Co8 nr 2772, för 1931 års tåg och i Grängesberg fortsätter man med ångloket KA (f.d. Kd2) nr 692 för 1906 års tåg. På förfrågan har vi fått snabba och positiva svar på förfrågan om lån av fordon till jubileumstågen från Föreningen Veteranjärnvägen, Malmabanans Vänner, Nora Bergslags Veteranjärnväg och Stockholms Kultursällskap för Ånga och Järnväg. Mycket trevligt! Exakt vad får vi väl anledning att återkommatill.



Ännu en bild från Industriefotografen AB:s bildarkiv. År 2002 leveransfoto på Green Cargos T44 323 målad i den nya designen.



Sten W Holm

Rapport från arbetsträff, F 1202



Mattias Smedberg i F 1202:s sotskåp i färd med uttagning av tuber. Foto Sten W Holm

Det första etappmålet i påbörjan av renoveringen av F 1202 är uppnått i och med denna gångna arbetshelg med fem personer samlade.

Alla rökgestuber är urtagna och det går därmed att gå ner i rundpannan för en kort promenad. Den rikliga förekomsten av kalkdamm och pannsten från den danska drifttiden först saneras. Åtkomligheten för kommande inspektion är nu alltså säkrad så här långt och en sådan ska genomföras så snart som möjligt.

För att möjliggöra den yttre inspektionen ska även pannplåtsvepen demonteras och den asbesthaltiga bekädnaden avlägsnas. Den vänstra lågtryckscylindern är även den under demontering och glädjande nog var kolven tämligen lätttrörlig då olja befanns allmänt förekommande.

Lokets förarehytt har lossats och ska även den snart lyftas av för att medge borttag av de bakre pannsvepen samt fyrboxens ytterbeklädnad.

När så har skett kan vi uppleva loket mer i modulform och detta kan ge en första fingervisning om hur arbetet ska kunna bedrivas framöver. Allt arbete behöver ej göras på ett ställe utan en

utplacering av dessa ”moduler”, lok, panna, hytt, tender, boggier etc. till olika platser för antikvarisk renovering och för en senare assemblering på en plats är ett möjligt tänkvärt upplägg.

En liten rolig stund i helgen: Uttrycket ”tuba in sig i pannan” har fått användas sedan herrarna Mattias Smedberg och Martin Öhlin i sin iver att få ut tuberna skapade ett ”fullskaleplockepinn” som effektivt blockerade möjligheten att komma ut ur rökskåpet. Det fanns vid den aktuella stunden ingen tillgänglig som höll undan och rent framför loket så där satt de. Vid detta tillfälle är mobiltelefonen bra att ha till hands.

Vi återkommer framöver i Sidospår fortlöpande med rapporter från detta projekt kanske under rubriken ”Stallspår”?



Bild på ”fullskaleplockepinnet”. Foto: Sten W Holm



Gunnar Sandin

Mer Ljus på småbanorna



”Nya nian” med sitt förflutna i Trollhättan var en särling i Skoghallsverkens lokpark. Strömavtagartornet byggdes av Asea för att passa till den höga kontaktledningen på den nya användningssorten. Samtliga foton är från Hammarö hembygdsförening och blev över när artikeln om Skoghalls-tågen publicerades i Spår 2004.

”Skoghallsverken har haft drygt 40 kilometer spår, 26 egna lok och en tät tågtrafik.”

Jag citerar inledningen till min egen artikel i Spår 2004, där jag fortsätter med att industrispår inte är någon försummad del av den svenska järnvägshistorien. Nej, men inte tillräckligt uppmärksammat. Detta är tesen i denna artikel.

Jag har själv eller tillsammans med andra skrivit historien om några små trafikbanor, mest skånska. De har i normalfallet haft cirka 30 kilometer spår, ett halvdussin egna lok och en gles tågtrafik. Sådana banmonografier finns det numera ganska gott om. Det är jag glad för, och jag önskar att det fanns fler. Men ännu mer vill jag se fler som utforskar historien om de stora industribanesystemen.

Enhet blev uppdelning

Allmänna järnvägshistoriska framställningar som

inte går tillbaka till de gamla egypterna och romarna brukar (för Sveriges del) ta avstamp i Falu koppargruva, Höganäs kolgruvor och Bergslagens sjöbanesystem. Pionjären Bodstedt hoppade över Falun men behandlade de andra småbanornas utveckling fram till mitten av 1860-talet. Det var verkligen små banor i många fall. Några hade inte ens järnräls, bara ett fåtal hade lokdrift. Det som förenade var spårtekniken.

Sen kom det ett administrativt och juridiskt regelverk. Vi fick på den privata sidan koncessionstvång (om man skulle över annans mark) och löpande statlig kontroll. På den statliga sidan skilde den officiella statistiken noga mellan huvudspår och bispår.

Detta kanaliserade i viss mån tänkandet. Uppmärksamheten koncentrerades på huvudspåren, till förfång för sidospår, bispår, stickspår och småbanor.



Tekniken att stapla massaved med bockkran i Skoghallens gamla vedgård förklarar varför lok 7 och 8 behövde ha både kontaktlednings- och ackumulatordrift- det senare framgår av ventilatorerna på "motorhuven". För att kunna beskriva industrilok behövs ofta kunskap om produktionsprocesser

Slagsida i intervjuer

Järnvägs musei Vänner har under senare år genomfört intervjuer med järnvägspersonal. Sådant får vi i princip inte för mycket av, men det måste erkännas att vi har en hel del av det slaget redan, alltifrån Nordiska museets insamlingsverksamhet på 1950-talet (delvis tryckt men ganska mycket otryckt i arkiv) via resultatet av ett halvt århundrades järnvägshobby med en rik flora av böcker och tidningar till den omfattande men svåröverskådliga hembygdslitteraturen. Ja, svåröverskådligheten gäller förstås alltsammans. Om det fanns en stor bibliografi över hela denna massa, med register som delade in efter bana och efter ban-, trafik- och maskinpersonal, skulle det vara till stort gagn för järnvägsforskarna.

Jag har själv läst kanske ett tjug mer eller mindre skildringar av banvaktens liv och arbete. Visst finns det skillnader alltefter epok och läge i

landet, men det ligger i sakens natur att man så småningom känner igen det mesta. Motsvarande gäller nog för lokförare, även om det finns en del fordonstyper som man skulle vilja veta mer om ur personalens perspektiv. Den egentliga luckan gäller som jag ser det de högre rangerna. Vi har Adelskölds självbiografi och biografin över Granholm och på sistone Stig Svallhammars intervjuer med SRJ-chefer, men vi saknar ofta information om diskussionerna och motiven bakom viktiga beslut.

Vad järnvägslivet utanför trafikbanorna beträffar har SJK:s Smånebaneavdelning och Industribaneföreningen genomfört och genomfört ett kvalificerat forskningsarbete, och därvid har man givetvis intervjuat hundratals personer, så mycket viktigare för att skriftlig information ofta har saknats. Men inriktningen har hittills varit på loken, inte på trafiken eller arbetsprocesserna.

Det existerar fortfarande ett antal industribanansystem och därav några mycket stora, såsom gruvan i Kiruna. Men de flesta av de stora systemen har avvecklats eller reducerats, och 1960-talet tycks ha varit ett avgörande decennium. Det betyder att det nog inte finns så många personer kvar att intervjua av dem som var aktiva under glansdagarna – och att det därför är angeläget att hitta och fråga ut de återstående veteranerna. En komplikation är förstås att man samtidigt måste skaffa sej kunskap om industri- och produktionsprocesser, eftersom transporterna hänger så intimt samman med dem.

Bevarandeplanens luckor

Detta om det skriftliga materialet, "mjukvaran", i tryckt eller otryckt form. Men det finns också en slagsida när det gäller hårdvaran.

Det ligger i sakens natur att Sveriges Järnvägs museum som en institution startad av SJ har koncentrerat sej på trafikbanemateriel, även om det finns ett och annat från "Bodstedtsepoken". Bläddrar man i den förträffliga Bevarandeplanen som publicerades i fjor framgår slagsidan tydligt.

Fortsättning på sidan 14

Det var då det! Utsikt från "Svampen", vattentorn

Text och foto: P L Svensson

Året är 1963 och inget är sig likt idag. På stambanan norrifrån kommer ett godståg draget av Mg-lok med i tåg i Örebro. Vid stallet kan vi se Z 65, H-lok och 3-4 ånglok varav ett par under ånga däribland något som lik är borta och är idag ersatt av en godsbangård.

Mitt favoritlok på den här tiden var Mg-lok vilka fanns norrut och gick på stambanan ner till Hallsberg. Vill Senare kom många av de äldre loken närmare då de hamnade på Gävle – Dala som dragkraft till koks- och lok etc.



vattentornet i Örebro

av Mg-lok med i tåget är en T 21 i transport, troligen till huvudverkstaden
land något som liknar ett K4-lok. Lokstallet och allt runt omkring detta

till Hallsberg. Ville jag se ett Mg-lok fick jag åka från Gävle till Storvik!
kraft till koks- och timmertåg. Vilket gällde Of, Bk, Dg2, Mg och Dm-



Bildkommentar från förra numret



Bilden i Sidospår 2/04 sidan 13 överst, ett D-lok med militärtåg på malmбанан, tror jag är tagen på det s.k. "malmspåret" i Boden, även "miljonspåret" kallat eftersom det blev så dyrt. Om man tittar i SJ:s jubileumsskrift 1931 så kan man där på bangårdsskissen se förbigångsspåret för malm-tåg. Spåret byggdes vid elektrifieringen 1922-23, tror jag, men togs inte i bruk förrän 10 år senare.

Bilden är tagen där den långa kurvan går över i en raksträcka. Tåget är på väg norrut (se även "slickepinnarna"!). Några tiotal meter bakom fotografen är södra växeln till mötesplatsen. Den finns inte längre, men när jag var liten gosse stod jag ofta där och tittade på malmtågen - särskilt när det var tågmöte. Dessutom låg den mötesplatsen alldeles bakom lokstallet... Att fotografen står där han står, beror på att det var en vägövergång precis bakom fotografen. Tåget kan tänkas stå still på bilden, intill vägövergången stod nämligen infartssignalen till mötesplatsen; jag har också stått på vägen som finns omedelbart på andra sidan spåret och sett (och hört) Oa-lok dra igång tomtågen. Oa-lok var TYSTA skapelser, bara ett svagt "gnyende"!

Berget som skymtar i bakgrunden är Åberget, ett av de sju "fort" som bildade Bodens fästning. Det är förvånande att bilden inte retuscherats.

Spåret blev dyrt därför att det cirka två km långa spåret är uppdelat på cirka 500 m jordskärning, ca 4 m hög (just där mötesspåret finns; dessutom fanns ett kort sidospår för ställda malmvagnar och dylikt, så skärningen var tre spår i bredd) och cirka 1500 m bank över mestadels sankmark eller sjöstrand. Halva banken syns på fotot.

När jag var liten gosse (början och mitten av 50-talet), fanns strax utanför bildens högra kant ett upplag med lokstationens alla lokskorstenar med gnistsäckare för vedeldning. Dom var påmålade med varsitt loknummer. Där fanns allehanda B-lok, G4 och G6-lok noterade. Tyvärr har jag inte numren i huvudet längre, men säg: 1418. Det fanns kanske andra lok också, säg L, jag kommer inte ihåg. För 50 år sedan skrev jag inte upp numren, visste inte då att jag nästa århundrade skulle få anledning skriva om dom...

Det var ganska många skorstenar, Boden var ju under kriget och även några år efter kriget en ganska stor lokstation med mängder av ånglok. Bristen på elektrolok var stor fram till ungefär 1950 och många tåg på stambanan söderut gick fortfarande med ånglok, trots att det var elektrifierat sedan 1942.

Sålunda kommer det sig att jag någon gång kring mitten av 50-talet såg 1026 och 1432 stå sida vid sida under ånga, utomhus vid stallet. Jag var helt klar över vad jag såg - men som den lille gosse jag var, hade jag ingen kamera.

Men det har ju inte nånting med bilden av militärtåget att göra!

Bertil Bengtsson



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

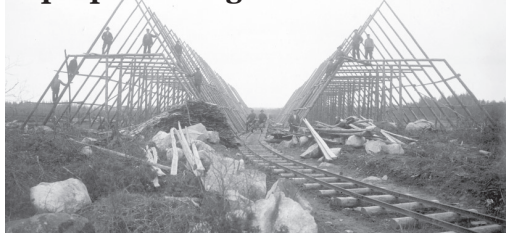
Årsboken "SPÅR" har ett ständigt behov av lämpliga artiklar. Har Du något som Du tror kan vara av intresse? Hör av dig till oss! När nu Järnvägmusei Vänner även har en medlems-tidning behöver även den fyllas med något. Jag hoppas att det bland alla "vännerna" finns några som kan hjälpa till att fylla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

Bildfrågan, var är bilden tagen?



I Järnvägmuseets samling finns denna bild. Bilden är tagen längs den nybyggda Borås - Alvesta Järnväg. På den stenbelagda banvallsslänten har man infogat ljusa stenar så att året "1901" framgår. Frågan är, var är denna banvallsslänt och viadukt belägen? **Vi behöver Din hjälp** med att fastställa platsens geografiska läge. Hör av dig till Sidospår Box 407 801 05 GÄVLE. E-post: sidospar@jvmv.se
Rolf Sten

Apropå bildfrågan i förra numret



Det rör sig troligen om en torvindustri med torklador under byggnad.

Många bränttorvindustrier har funnit i Gislaved – Anderstorpsområdet, varav de flesta tog torven på den vidsträckta Store Mosse, belägen strax

intill järnvägslinjen Reftele – Gislaved. Här fanns även en lastplats 1917 – 25 , belägen 0,6 km från Anderstorp mot Gislaved.

Bland annat följande torvindustrier har funnits: Anderstorps Brännförening, AB Henja, AB Åby Bränttorvfabrik samt Svenska Gummifabriks AB (med hästbana Gummifabriken – Mossen). Störst var AB Henja (bildat 1926; ingick i Nordströmskoncernen, Göteborg) med 600-banenät trafikerade av motorlok. Under 1940-talet och en bit in på 1950-talet utlastade bolaget mängder av bränttorv vid Båraydbys station på banan Hestra – Gislaved.

Ulf Fjeld



www.jvmv.se/forum



Ett nytt diskussionsforum på Internet

Vi har under en tid fått många önskemål om att

vi ska starta ett forum där diskussionen ska handla om järnväg ur ett historiskt perspektiv. Efter moget övervägande har Järnvägmusei Vänner beslutat att under en försöksperiod på ett år tillhandahålla ett Järnväghistoriskt Forum. Det togs i bruk 7 februari och adressen är: www.jvmv.se/forum

Järnvägmuseet 90 år varav 35 i Gävle



23 maj 1915 öppnades SJ järnvägmuseum i Stockholm. I år är det alltså 90 år sedan invigningen. Det även 35 år sedan järnvägmuseet flyttade från Stockholm till Gävle. Från slutet av 1968 och under 1969 gick flyttlassen från Stockholm, bland annat med hjälp av specialtåg. Ett av dessa tåg vilka framfördes med max 30 km/t fotograferades av Lennart Svensson 16 juni 1969. Tåget som på bilden passerar järnvägmuseet bestod av: Ha-lok som dragkraft följt av O-vagnar med upplastade loken Trollhättan och Gotland, därefter drottning Sofias vagn- Oskar II:s audiensvagn - Loken Göta, Prins August och OFWJ 8 - vagn C 182 - KHJ 40 samt personalvagn. Järnvägmuseet återinvigdes av generaldirektören Lars Pettersson 5 juni 1970. Foto: P L Svensson

Slutet på ånglokstiden

Senhösten 1957, närmare bestämt någon av dagarna runt 10 oktober. Platsen är längs linjen på forna Härnösand - Sollefteå Järnväg vid den långa högerkurvan strax norr om Bollstabruk. Ett godståg draget av ett B-lok passerar på sin väg mot Nyland, Sollefteå och Långsele. Ånglokstiden är på väg mot sitt slut vilket kan anas i lokets dåliga puts. 28 maj 1958 elektrifierades linjen Härnösand - Sollefteå - Långsele. Foto: Erik Sjöholm.



Ånglokskörning under sportlovsveckan i Gävle



Bilden ovan: I Sandviken fick B 1312 från 1916 frotera sig med en av Tåg i Bergslagens Reginor från tidigt 2000-tal.

Bilderna till vänster: Numera är det inte vanligt att det ryker ur lokstallets skorstenar men under dessa dagar kunde man återuppleva känslan av ett "levande" lokstall.

Bilden nedan: Nej det är inte en ny variant på X 2000 trots att destinationsskylten anger "X 2000, Restaurang, mot Hudiksvall, Sundsvall". Bilden visar "pendeln" på Gävle Central. De resenärer som klev på kom i alla fall till rätt plats, Sveriges Järnvägsmuseum.

Foton: Rolf sten



Under sportlovet, 22-24, februari ordnade Sveriges Järnvägsmuseum en rad aktiviteter. Bland annat kördes ångloksdragen pendel mellan Gävle C och museet under tisdagen och torsdagen. Onsdagens körning bestod av två dubbelturer till Sandviken

Vädret behagade vara alldeles utmärkt i form av snö, sol och en temperatur på strax under 10 minusgrader.

För dragkraften svarade ångloket B 1312 och som resandevagnar användes 60-talsvagnar. För att klara uppvärmningen av vagnarna användes ett av museets Da-lok.



Mer ljus på småbanorna. Fortsättning från sidan 7

De rena industrilok som finns med är få och tillhör den äldsta epoken. Nu är det visserligen sant att redovisningen av smalspårsmaterielen är mer summarisk och att en huvuddel av industribane-systemen var just smalspåriga, men ändå.

Det finns förstås en del bevarade fordon utöver dem som Bevarandeplanen redovisar, hos privatpersoner och i anslutning till hembygds- eller industrimuseer. Det senare är naturligt eftersom spårtransporterna var så integrerade i tillverkningsprocesserna. Ett problem är då att de svenska industrimuseerna är så få.

Eftersom jag har sysslat med Skoghallsverken och deras avläggare har jag blivit särskilt uppmärksam på de elektrifierade systemen, som av brandsäkerhets- och brandförsäkringsskäl var särskilt populära inom skogsindustrin och i viss mån torvindustrin. Av de systemen har inte mycket

bevarats musealt. Ett extra problem är att man förutom uppställda fordon gärna vill uppleva levande trafik, och då behövs kontaktledningar med allt vad dit hör, inte minst omformarstationer eftersom det i regel handlade om lågspänd likström.

En tröst är att detta i mångt och mycket påminde om den tidens spårvägsteknik, och att det därför kan vara givande att besöka spårvägmuseet i Malmköping. Men just trafik med smalspåriga elektriska industrilok hittar man inte där.

Framtidens perspektiv

Jag nämnde den så småningom strikta uppdelningen mellan trafikbanor och andra. Den skillnaden är på god väg att försvinna. Koncessions-tvånget är borta. Banverket har fått ett slags ansvar för det "kapillära bannätet" vilket gett

"Arbetartåg" för personaltransporter har funnits på ett antal svenska industrier men deras samlade historia återstår att skriva. Skoghallsverken utmärkte sej genom att ha tre separata system. Den här vagnen gick i sågverkets arbetartåg.



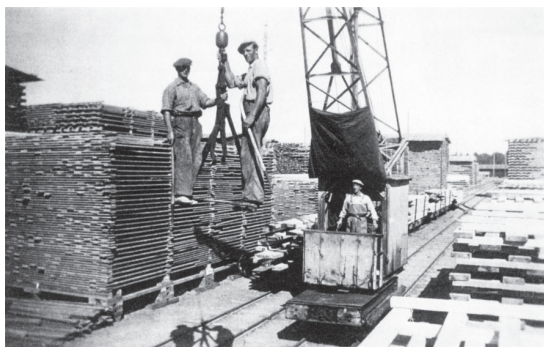
detta en något högre status. Järnvägsinspektionen kontrollerar alla sorters spår – järnväg som spårväg, trafikbanor som industrispår och museibanor.

Det är så jag tror att framtiden kommer att se på det hela: att själva spårtekniken och funktionen står i centrum och att de administrativa klassificeringarna blir mindre intressanta. Detta stämmer också med en spontan känslan hos tågentusiasterna som brukar vara allätare och tända till så snart det handlar om två parallella skensträngar.

Alltså: småbanorna – eller vad de nu ska kallas – förtjänar större uppmärksamhet när det gäller både historieskrivning och samlingar. Med tanke på Banverkets vidgade ansvarsområde och att Sveriges Järnvägsmuseum nu tillhör Banverket, är det logiskt att rikta denna önskan till museet.



En primitiv form av spårteknik: handdragna trallor i samband med anläggningsarbeten. Här plansprängs Skoghallsverkens ursprungligen kuperade industriområde.



Staplingskranarna som hämtade sin kraft från en kontaktledning på tio meters höjd var en intressant konstruktion, men eftersom det kanske inte byggdes fler än de sex som användes på Skoghallsverken är det kanske för mycket begärt att önska att en sådan kran skulle ha sparats. Hur som helst är det för sent.

Avsändare:
Järnvägmusei Vänner
Box 407
801 05 GÄVLE

B

Porto



betalt

Nu är Jan Myrdals Meccanoutställning på järnvägmuseet!



Ingenjörsvetenskap för gossar!



"Mellan den 24 mars och 31 augusti visar jag i järnvägmuseet en utställning om teknikens tvetydiga lycka och krav, som inte bara är nostalgi för gossar mellan åtta och åttio, utan med vilken jag vill säga något mycket viktigt om vårt samhälle och om en folkets kultur att erövra. Det är detta jag försöker visa på järnvägmuseum med modeller och bilder och korta texter. *Kom dit om vägarna går därförbi!*"

Rälsgratan 1, Gävle. Tel 026-14 46 15

SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM

SWEDISH RAILWAY MUSEUM
GÄVLE

