

SIDOSPÅR 2/05



Nyhetsblad från Järnvägmusei Vänner

- stödföreningen till Sveriges Järnvägmuseum

www.jvmv.se

Robert Sjöö

Museichefen har ordet

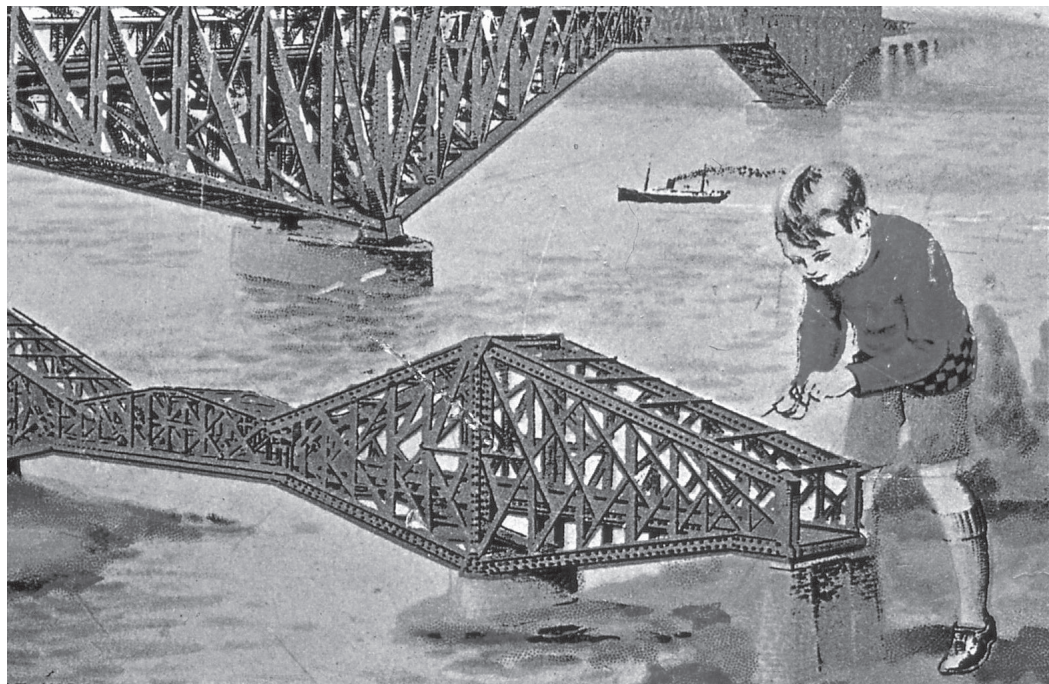


En utställning som slog

Nog hade vi på känn att Jan Myrdals Meccano-utställning hos oss skulle locka både besökare och media och det får man väl säga att förväntningarna infriades. Samtidigt är det också lite märkligt att en förvisso spännande person och hans hobby kan väcka så mycket större intresse än den fantastiska samling vi normalt förvaltar och visar i olika sammanhang. Det är naturligtvis kändisskapet och nyhetens behag, men det finns också något mycket allvarligt bakom detta. Människors fokus styrs i mycket stor utsträckning av medias urval. Eftersom beslutsfattare också är människor så finns en uppenbar risk att musei-

världen i allt större utsträckning kommer att styras av kortsiktiga och populistiska mål som har nyhetsvärde. Något som ändå känns mycket bra med uppmärksamheten kring Myrdals utställning är att han har haft ett uttalat syfte med att sprida kunskapen om hans Meccano, nämligen att uppmärksamma behovet av lek i lärandet och kunskap genom egen erfarenhet. Vad månne bli va av framtidens ingenjörer som inte kan laga en punktering på cykeln? Utställningen pågår till och med den 31 augusti. Missa inte utställningskatalogen med en nyskriven och insiktsfull text av författaren och samlaren av Meccano.

En av bilderna i Meccanokatalogen. Grabben bygger en modell av Forth Bridge bron i Skottland



Tankar om bevarande

Konsivering och forskning om äldre metodtillämpning vid revisioner av fordon är långt ifrån populär. SVT, Gävle-Dalaredaktionen, gjorde visserligen två inslag om bevarandeplanen och vår renovering i julas men nyheten var väl snarare av karaktären att "hur kan det finnas sådana entusiaster som orkar hålla på med sådant där". Den bevarandeplan för järnvägsfordon som vi nu har publicerat har annars inte rönt någon större uppmärksamhet vare sig bland kulturmiljövårdare eller bland järnvägsvänner. Kanske är bevarandefrågor för tråkiga?

Jag hade nyligen förmånen att tala om bevarandeplanen och principer för hantering av järnvägsfordon som kulturarv på Fedecrails, den europeiska frivillig rörelsen för museibanor, konferens i Lyon. Jag utgick då från artiklar som jag gjort för SPÅR (2001 och 2003). Även om många var intresserade av ämnet och lyssnade uppmärksam så kunde jag under det rikliga eftersnacket under konferensdagarna konstatera att konsivering och återhållsamhet i användandet i allmänhet anses vara onödig färd som man inte har råd med. Flertalet av de Europeiska museijärnvägarna tänker mera i turism och marknad än i museitermer. Man föredrar också termen turistjärnväg på sin egen verksamhet. Det är inget fel i det men jag ser en uppenbar risk. Här i Sverige är man inom museiföreningarna generellt sett mer intresserade av bevarandefrågor men nog är tankarna också här i allmänhet mer på att köra än på att vårda.

Det industrihistoriska museet i Hagfors har det svårt just nu. Kommunen drar in det ekonomiska stödet. Vad skulle hända om museets samlingar spreds ut bland museiföreningarna? Skulle man då ta hänsyn till de förhållandevis orörda fordonen och bevara deras patina eller skulle man hungrigt betrakta dem

Fortsättning på nästa sida

Omslagsbilden:

är tagen cirka 2 kilometer väster om Norrsundet vid utflyktståget återfärd mot Hamrångeffjärden. T41 204 med sina 1445 mycket mullrande hästkrafter satte sin prägel på omgivningen.

Foto: Rolf Sten

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 järnvägsobjekt, guidningar och fuktionsnärsskap vid olika arrangemang.

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

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 2/05



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

Nummer 2- 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 3 2005 utkommer i september.
Presstopp 15 augusti.**

som välbehövlig dragkraft som måste piffas upp? Betänk att det nästan inte finns några smalspårsfordon med karaktären kvar från tiden före museijärnvägarnas tillkomst. Det finns några industribanelok och vi har ett mindre antal vagnar i våra samlingar. Jag hoppas att de orenoverade smalspårsfordonen kan få förbli antikviteter.

Därmed inte sagt att jag tycker illa om renoveringar, tvärtom. Jag inser att den frivilliga verksamheten inte kan gå så långt som vi gör i våra arbeten, men ambitionen och viljan att få ett bra resultat är viktig. Förhoppningsvis kan vi sprida en del kunskap som vi håller på att bygga upp, inte minst i renoveringsprojekten inför jubileet nästa år. För visst är det värdefullt att de flesta järnvägshistoriska fordonen verkligen används och kommer både brukare och användare till del. Vi kommer som exempel att tillföras 11-12 stycken 1960-tals personvagnar från SJ AB till våra samlingar. Tanken är att ett par av dem får behålla sitt avställningsskick medan övriga renoveras till framtida trafikvagnar. Innan den renoveringen påbörjas måste dock jubileumsåret få passera.

Några nya ansikten

Det är med stor tillfredsställelse som jag och museet tar emot hjälpen från Järnvägsmusei vänner genom anställningen av Hans Karlsson-Nylén för framför allt registrering av arkiv och fotografier i museets samlingar. Hans har tidigare praktiserat hos oss och vi vet vilken nytta han gör genom kunskap och engagemang. Ny som timanställd arvodist på museet är en långväga gäst från Malmö, Martin Öhlin. Han jobbar till vardags som lokförare åt ett företag som regelbundet kör mellan Malmö och Gävle. Med konstruktiv tillämpning av arbetsschemat så kan Martin göra två halvdagar i veckan hos oss med huvudsakligen verkstadsarbete. Verkstaden är just nu fylld av miniatyrjärnvägsentusiaster, en inom Järnvägs-



Meccanokatalogens framsida

musei vänner ny och välkommen grupp, fortfarande under Olaf Wahlsets ledning, som har arbetsvecka för spårunderhåll och utbyte av växlar. Hoppet för framtiden ligger ändå i denna mix av professionellt och frivilligt.

För att återknyta till ämnet populism, så har vi börjat med en mindre öppen förskoleverksamhet på museet. På onsdagar är det fri entré för föräldrar med småbarn. Till att börja med så räcker det befintliga lekrummet, efter inköp av lite mattor och mjuka leksaker. Den som undrar över varför det finns en mikrovågsugn och barnmatsburkar intill kaffeautomaten i receptionen vet därmed besked. Behöver jag nämna attbesökstalet har stigit högt avsevärt? Det skall böjas i tid det som krokigt skall bli...

Robert Sjöö





Järnvägsmusei Vänners årsmöte och medlemsresa 23 april

Järnvägs musei Vänners utfärdståg i Norrsundet. Dala - Ockelbo - Norrsundets före detta järnvägsstation syns till vänster

Järnvägsmusei Vänners årsmöte ägde rum på Sveriges Järnvägsmuseum 2005-04-23. 33 medlemmar hade slutit upp. Mötet avklarades ganska snabbt i en mycket positiv anda. vid personvalen gick mötet hel på valberedningens förslag vilka innebar att samtliga förtroendeposter tillsattes med samma personer som förra året. Styrelsens sammansättning är: Ordförande, Rolf Sten, sekreterare Kjell Palén, kassör Anders Larsson, ledamöter Anders Hendel, Erik Hedlund, Erik

Sundström, Lennart Lundgren, Morrgan Claesson samt museichef Robert Sjöö.

Den efterföljande medlemsresan till Norrsundet med det dieselelektriska loket T 41 204 som dragkraft, blev mycket lyckad och genomfördes i strålande vårsol. Den "krämiga pastasalladen" från Strandgården intogs ombord på tåget och smakade mycket bra. Det gjorde även det efterföljande kaffet och kakan. Helt enligt tidtabell var vi åter i Gävle kl 1540. *Text & foto: Rolf Sten*



Nynäsdagen

Söndagen den 8:e maj hölls den årliga nynäsdagen. Där besökare har möjlighet att få se den del av samlingen som inte får plats i det ordinarie museet. Ca 150 personer kom och deltog i de guidade visningarna samt fick möjlighet att få se den renovering som pågår där.

Text & foto: Lennart Lundgren

Hjälp på museidagen 10 september!

Järnvägsmuseet behöver hjälp från sina "vänner" under denna dag. Frivilliga behövs. Ju fler vi blir som ställer upp desto kortare tid behöver var och en vara i tjänst och då blir det mer tid över till att njuta av arrangemanget! Är Du villig att hjälpa till?! Kontakta Mia Lundstedt telefon 026-14 45 61, 070-359 88 62 eller e-post mia.lundstedt@jarnvagsmuseum.se

Gösta Hellgren

TGOJ litt Na – Nordens starkaste tanklok

För den tunga växlingstjänsten i Narvik anskaffade LKAB år 1922 två synnerligen kraftiga tanklok från Norsk Maskinindustri i Hamar. Loktypen utvecklades ur Norska Statsbanornas typ 33, ett åttakopplat tenderlok. Vid LKAB fick loket nr 12 och 13. Loket hade för växellok anmärkningsvärda dimensioner och med en tjänstevikt på 81,5 ton samt en dragningskraft på 14,2 Mp överträffades även en sådan bjässe som det finska tiokopplade tankloket Vr-3. Efter c:a 10 års tjänst avlöstes loket av elektriska växellok.

Vid mitten av trettiotalet började TGOJ:s malmutförsel över Oxelösunds hamn att öka kraftigt, varför loket överfördes till Oxelösund. Först provades LKAB nr 13 (november 1936) och registrerades som TGOJ litt Na nr 89. Det andra loket, nr 90, som genomgick storrevision före leveransen, kom i TGOJ-tjänst i oktober 1937.

Den personliga minnesbilden av Na-loken är begränsad, men de mycket hårda och dånande ångstötarna samt ångvisslans speciella läte (en dubbelton snarlik en ångbåtsvissla) kommer jag ihåg, detaljer som tillsammans med lokens utse-

ende gav ett mycket kraftfullt intryck. Loket var, trots sin stora dragkraft, ganska klumpiga i förhållande till N-loken och blev förmodligen efterhand något av reservlok. Båda loket var i tjänst fram till och med året 1944, nr 90 till och med maj och nr 89 så sent som i oktober efter att i juli detta år blivit kompletterat för vedeldning vid revision i Eskilstuna.

När malmtrafiken på nytt tog fart efter krigsslutet fanns ingen lämplig tjänst för Na-loken vid TGOJ, varför de uthyrdes till SJ. Nr 89 hyrdes från juni 1947 av SJ, Sävenäs, men brandskadades svårt vid en sammanstötning i Tingstad den 5 november 1947. Vid kollisionen uppstod brand i tankvagnar och flera personer omkom, bl.a. lokpersonal på nr 89. Detta var den svåraste tågolycka som drabbat ett TGOJ-ånglok. Efter olyckan transporterades loket till Eskilstuna, där det demonterades gradvis och såldes som skrot 1955. Nr 90 uthyrdes också från juni 1947 till SJ, Sävenäs, och återkom efter avtalad tid till Eskilstuna i december 1949. Loket var sedan uppställt i Vanneboda som reserv och skrotades först 1964. 🚂

Tankloket TGOJ Na nummer 90 växlar i Oxelösund 27 oktober 1937. Foto: L Henriksson, samling Gösta Hellgren



Vad kan man lita på? En fundering om källors tillförlitlighet

”Vem i hela världen kan man lita på” sjungs det ibland. Samma fråga men med Vad i stället för Vem kan nog många forskare ställa sig ibland. Vilka skrifter kan anses som ”säkra källor”. I vissa sammanhang ger ju skrifttolkare sina svar på frågan beroende på inställning och ämne. Bibeln, Koranen, Linnés skrifter eller vad som tycks tolkaren givet. SJ:s särtryck 77 säger många järnvägsvänner med stål i blicken. Men är den så säker? Jag skall med ett par exempel visa på vad man kan hitta när man börjar leta lite i särtrycken och vad som visar sig finnas ute i verkligheten. Låt oss titta in i ”77:an” för år 1950 och se vad som står på exempelvis godsvagn 12228.

188		12 000—		Godsvagnar.		
Nr	H u n d r a t a l					
	120		121	122		
13	* y l * * *	2534	Nm x 12	Iam(u) x 20 *	BJ 2804	* x
14	* y l * * *	2535	Ias(u) x 30 f.d. BJ 2757	* x * * *	2807	* x
28	* y l * * *	2549	* x * * *	2770	* x * * *	2855
29	* z l y 30 *	2076	* x * * *	2771	* x * * *	2858
30			* x * * *	2772	* x * * *	2846
31	Ias(u) z l y 30 f.d. GDJ 2079		* x * * *	2773	* x * * *	2841
32		2080	* x * * *	2774	* x * * *	2842
					Ns(u)	

Att det är en Iam(u) med tryckluftsledning och 20 tons lastförmåga och att det är f.d. BJ 2835 framgår ju av bild 1. Men som bilden nedan visar så var det knappast en vanlig Iam(u) år 1950 utan den hade stått i detta skick sedan tidigt 1940-tal i Åmål. Vagnen hade byggts om för att användas i samband med utsprängningarna i Mölnbacka-tunneln på Bergslagsbanan och när detta arbete var klart ställdes vagnen av i det skick den då var. Någon återställning skedde inte och därmed borde den väl knappast ha platsat bland övriga godsvagnar av Iam-typ.



Bilden togs av Sune Nylén i Åmål 1957 och vagnen hade då fortfarande sitt BJ-nummer kvar. Som yttermera belägg på otillförlitligheten i vissa källor så anges BJ Mss 2835 i GDG fordonsförteckning för 1946 med samma mått och utrustning som övriga Mss - något som ju knappast stämde. Vagnen slopades 1948-12-20 för ombyggnad till tjänstevagn, beslutet upphävdes dock 1949-02. Undras vad som låg bakom detta? Till slut slopades vagnen (fortfarande som driftsfordon) år 1957 för skrotning.

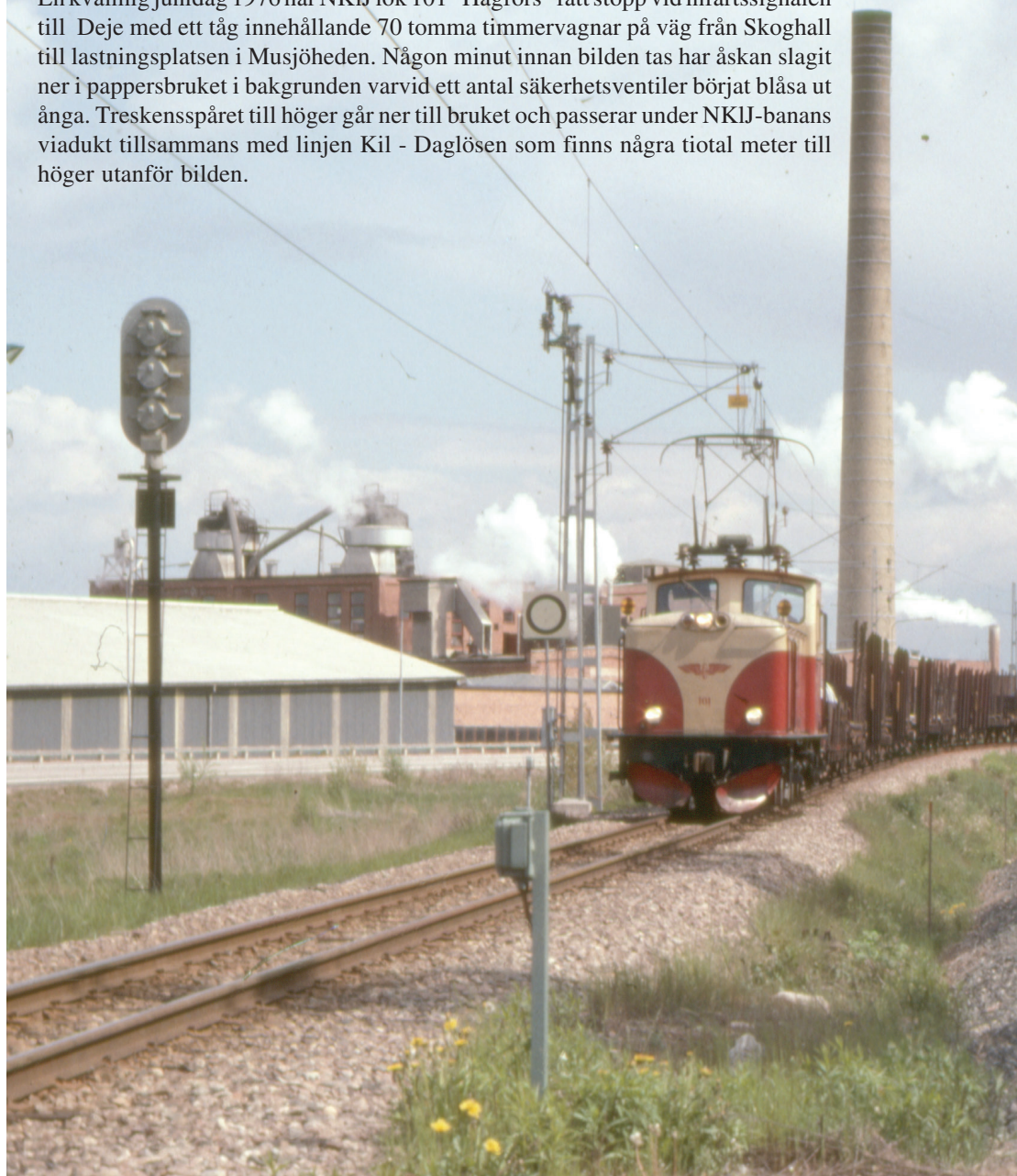
Så till nästa ställe i samma årgång där vi tittar på övertagna vagnar från GDG.

Godsvagnar:
Leverande nya 457 st. normaltypiska: 220 st. till G nr 44009-44358; 15 st. till H nr 61255-61269; 10 st. till Ha nr 64148-64159; 1 st. till Mas nr 106000; 200 st. till O nr 77817-77829; 73 st. till Os nr 100048-100122.
Tidigare från SJ övertagne samt övriga under året omväxlande: (Vagnerna överträdde utrustning förfärdas vid resp. fordons typ 52 st.)
från f.d. GDG: 220 st. till G nr 44459-44718; 22 st. till Gm nr 3005-3006; 184 st. till Gmh nr 2091-2094; 86 st. till Gns nr 96109-96254; 278 st. till Gnh nr 30751-30827; 29 st. till Hs nr 30130-30149; 25 st. till Hm nr 12719-12722; 250 st. till Ias 1 nr 100000; 1200-1201; 100 st. till Ias 2 nr 10110-10150; 200 st. till Ias 3 nr 100000; 1000-1001; 1200-1201; 1411-1412; 100 st. till Ias 4 nr 3048-3049; 11 st. till Ias 5 nr 3117-3127; 9 st. till Ias 6 nr 3048-3049; 149 st. till Ias 7 nr 100000; 1000-1001; 1014-1015; 1016-1017; 1018-1019; 77 st. till Ias 8 nr 100000; 1000-1001; 1014-1015; 1016-1017; 1018-1019; 1020-1021; 1022-1023; 1024-1025; 1026-1027; 1028-1029; 1030-1031; 1032-1033; 1034-1035; 1036-1037; 1038-1039; 1040-1041; 1042-1043; 1044-1045; 1046-1047; 1048-1049; 1050-1051; 1052-1053; 1054-1055; 1056-1057; 1058-1059; 1060-1061; 1062-1063; 1064-1065; 1066-1067; 1068-1069; 1070-1071; 1072-1073; 1074-1075; 1076-1077; 1078-1079; 1080-1081; 1082-1083; 1084-1085; 1086-1087; 1088-1089; 1090-1091; 1092-1093; 1094-1095; 1096-1097; 1098-1099; 1100-1101; 1102-1103; 1104-1105; 1106-1107; 1108-1109; 1110-1111; 1112-1113; 1114-1115; 1116-1117; 1118-1119; 1120-1121; 1122-1123; 1124-1125; 1126-1127; 1128-1129; 1130-1131; 1132-1133; 1134-1135; 1136-1137; 1138-1139; 1140-1141; 1142-1143; 1144-1145; 1146-1147; 1148-1149; 1150-1151; 1152-1153; 1154-1155; 1156-1157; 1158-1159; 1160-1161; 1162-1163; 1164-1165; 1166-1167; 1168-1169; 1170-1171; 1172-1173; 1174-1175; 1176-1177; 1178-1179; 1180-1181; 1182-1183; 1184-1185; 1186-1187; 1188-1189; 1190-1191; 1192-1193; 1194-1195; 1196-1197; 1198-1199; 1200-1201; 1202-1203; 1204-1205; 1206-1207; 1208-1209; 1210-1211; 1212-1213; 1214-1215; 1216-1217; 1218-1219; 1220-1221; 1222-1223; 1224-1225; 1226-1227; 1228-1229; 1230-1231; 1232-1233; 1234-1235; 1236-1237; 1238-1239; 1240-1241; 1242-1243; 1244-1245; 1246-1247; 1248-1249; 1250-1251; 1252-1253; 1254-1255; 1256-1257; 1258-1259; 1260-1261; 1262-1263; 1264-1265; 1266-1267; 1268-1269; 1270-1271; 1272-1273; 1274-1275; 1276-1277; 1278-1279; 1280-1281; 1282-1283; 1284-1285; 1286-1287; 1288-1289; 1290-1291; 1292-1293; 1294-1295; 1296-1297; 1298-1299; 1300-1301; 1302-1303; 1304-1305; 1306-1307; 1308-1309; 1310-1311; 1312-1313; 1314-1315; 1316-1317; 1318-1319; 1320-1321; 1322-1323; 1324-1325; 1326-1327; 1328-1329; 1330-1331; 1332-1333; 1334-1335; 1336-1337; 1338-1339; 1340-1341; 1342-1343; 1344-1345; 1346-1347; 1348-1349; 1350-1351; 1352-1353; 1354-1355; 1356-1357; 1358-1359; 1360-1361; 1362-1363; 1364-1365; 1366-1367; 1368-1369; 1370-1371; 1372-1373; 1374-1375; 1376-1377; 1378-1379; 1380-1381; 1382-1383; 1384-1385; 1386-1387; 1388-1389; 1390-1391; 1392-1393; 1394-1395; 1396-1397; 1398-1399; 1400-1401; 1402-1403; 1404-1405; 1406-1407; 1408-1409; 1410-1411; 1412-1413; 1414-1415; 1416-1417; 1418-1419; 1420-1421; 1422-1423; 1424-1425; 1426-1427; 1428-1429; 1430-1431; 1432-1433; 1434-1435; 1436-1437; 1438-1439; 1440-1441; 1442-1443; 1444-1445; 1446-1447; 1448-1449; 1450-1451; 1452-1453; 1454-1455; 1456-1457; 1458-1459; 1460-1461; 1462-1463; 1464-1465; 1466-1467; 1468-1469; 1470-1471; 1472-1473; 1474-1475; 1476-1477; 1478-1479; 1480-1481; 1482-1483; 1484-1485; 1486-1487; 1488-1489; 1490-1491; 1492-1493; 1494-1495; 1496-1497; 1498-1499; 1500-1501; 1502-1503; 1504-1505; 1506-1507; 1508-1509; 1510-1511; 1512-1513; 1514-1515; 1516-1517; 1518-1519; 1520-1521; 1522-1523; 1524-1525; 1526-1527; 1528-1529; 1530-1531; 1532-1533; 1534-1535; 1536-1537; 1538-1539; 1540-1541; 1542-1543; 1544-1545; 1546-1547; 1548-1549; 1550-1551; 1552-1553; 1554-1555; 1556-1557; 1558-1559; 1560-1561; 1562-1563; 1564-1565; 1566-1567; 1568-1569; 1570-1571; 1572-1573; 1574-1575; 1576-1577; 1578-1579; 1580-1581; 1582-1583; 1584-1585; 1586-1587; 1588-1589; 1590-1591; 1592-1593; 1594-1595; 1596-1597; 1598-1599; 1600-1601; 1602-1603; 1604-1605; 1606-1607; 1608-1609; 1610-1611; 1612-1613; 1614-1615; 1616-1617; 1618-1619; 1620-1621; 1622-1623; 1624-1625; 1626-1627; 1628-1629; 1630-1631; 1632-1633; 1634-1635; 1636-1637; 1638-1639; 1640-1641; 1642-1643; 1644-1645; 1646-1647; 1648-1649; 1650-1651; 1652-1653; 1654-1655; 1656-1657; 1658-1659; 1660-1661; 1662-1663; 1664-1665; 1666-1667; 1668-1669; 1670-1671; 1672-1673; 1674-1675; 1676-1677; 1678-1679; 1680-1681; 1682-1683; 1684-1685; 1686-1687; 1688-1689; 1690-1691; 1692-1693; 1694-1695; 1696-1697; 1698-1699; 1700-1701; 1702-1703; 1704-1705; 1706-1707; 1708-1709; 1710-1711; 1712-1713; 1714-1715; 1716-1717; 1718-1719; 1720-1721; 1722-1723; 1724-1725; 1726-1727; 1728-1729; 1730-1731; 1732-1733; 1734-1735; 1736-1737; 1738-1739; 1740-1741; 1742-1743; 1744-1745; 1746-1747; 1748-1749; 1750-1751; 1752-1753; 1754-1755; 1756-1757; 1758-1759; 1760-1761; 1762-1763; 1764-1765; 1766-1767; 1768-1769; 1770-1771; 1772-1773; 1774-1775; 1776-1777; 1778-1779; 1780-1781; 1782-1783; 1784-1785; 1786-1787; 1788-1789; 1790-1791; 1792-1793; 1794-1795; 1796-1797; 1798-1799; 1800-1801; 1802-1803; 1804-1805; 1806-1807; 1808-1809; 1810-1811; 1812-1813; 1814-1815; 1816-1817; 1818-1819; 1820-1821; 1822-1823; 1824-1825; 1826-1827; 1828-1829; 1830-1831; 1832-1833; 1834-1835; 1836-1837; 1838-1839; 1840-1841; 1842-1843; 1844-1845; 1846-1847; 1848-1849; 1850-1851; 1852-1853; 1854-1855; 1856-1857; 1858-1859; 1860-1861; 1862-1863; 1864-1865; 1866-1867; 1868-1869; 1870-1871; 1872-1873; 1874-1875; 1876-1877; 1878-1879; 1880-1881; 1882-1883; 1884-1885; 1886-1887; 1888-1889; 1890-1891; 1892-1893; 1894-1895; 1896-1897; 1898-1899; 1900-1901; 1902-1903; 1904-1905; 1906-1907; 1908-1909; 1910-1911; 1912-1913; 1914-1915; 1916-1917; 1918-1919; 1920-1921; 1922-1923; 1924-1925; 1926-1927; 1928-1929; 1930-1931; 1932-1933; 1934-1935; 1936-1937; 1938-1939; 1940-1941; 1942-1943; 1944-1945; 1946-1947; 1948-1949; 1950-1951; 1952-1953; 1954-1955; 1956-1957; 1958-1959; 1960-1961; 1962-1963; 1964-1965; 1966-1967; 1968-1969; 1970-1971; 1972-1973; 1974-1975; 1976-1977; 1978-1979; 1980-1981; 1982-1983; 1984-1985; 1986-1987; 1988-1989; 1990-1991; 1992-1993; 1994-1995; 1996-1997; 1998-1999; 2000-2001; 2002-2003; 2004-2005; 2006-2007; 2008-2009; 2010-2011; 2012-2013; 2014-2015; 2016-2017; 2018-2019; 2020-2021; 2022-2023; 2024-2025; 2026-2027; 2028-2029; 2030-2031; 2032-2033; 2034-2035; 2036-2037; 2038-2039; 2040-2041; 2042-2043; 2044-2045; 2046-2047; 2048-2049; 2050-2051; 2052-2053; 2054-2055; 2056-2057; 2058-2059; 2060-2061; 2062-2063; 2064-2065; 2066-2067; 2068-2069; 2070-2071; 2072-2073; 2074-2075; 2076-2077; 2078-2079; 2080-2081; 2082-2083; 2084-2085; 2086-2087; 2088-2089; 2090-2091; 2092-2093; 2094-2095; 2096-2097; 2098-2099; 2100-2101; 2102-2103; 2104-2105; 2106-2107; 2108-2109; 2110-2111; 2112-2113; 2114-2115; 2116-2117; 2118-2119; 2120-2121; 2122-2123; 2124-2125; 2126-2127; 2128-2129; 2130-2131; 2132-2133; 2134-2135; 2136-2137; 2138-2139; 2140-2141; 2142-2143; 2144-2145; 2146-2147; 2148-2149; 2150-2151; 2152-2153; 2154-2155; 2156-2157; 2158-2159; 2160-2161; 2162-2163; 2164-2165; 2166-2167; 2168-2169; 2170-2171; 2172-2173; 2174-2175; 2176-2177; 2178-2179; 2180-2181; 2182-2183; 2184-2185; 2186-2187; 2188-2189; 2190-2191; 2192-2193; 2194-2195; 2196-2197; 2198-2199; 2200-2201; 2202-2203; 2204-2205; 2206-2207; 2208-2209; 2210-2211; 2212-2213; 2214-2215; 2216-2217; 2218-2219; 2220-2221; 2222-2223; 2224-2225; 2226-2227; 2228-2229; 2230-2231; 2232-2233; 2234-2235; 2236-2237; 2238-2239; 2240-2241; 2242-2243; 2244-2245; 2246-2247; 2248-2249; 2250-2251; 2252-2253; 2254-2255; 2256-2257; 2258-2259; 2260-2261; 2262-2263; 2264-2265; 2266-2267; 2268-2269; 2270-2271; 2272-2273; 2274-2275; 2276-2277; 2278-2279; 2280-2281; 2282-2283; 2284-2285; 2286-2287; 2288-2289; 2290-2291; 2292-2293; 2294-2295; 2296-2297; 2298-2299; 2300-2301; 2302-2303; 2304-2305; 2306-2307; 2308-2309; 2310-2311; 2312-2313; 2314-2315; 2316-2317; 2318-2319; 2320-2321; 2322-2323; 2324-2325; 2326-2327; 2328-2329; 2330-2331; 2332-2333; 2334-2335; 2336-2337; 2338-2339; 2340-2341; 2342-2343; 2344-2345; 2346-2347; 2348-2349; 2350-2351; 2352-2353; 2354-2355; 2356-2357; 2358-2359; 2360-2361; 2362-2363; 2364-2365; 2366-2367; 2368-2369; 2370-2371; 2372-2373; 2374-2375; 2376-2377; 2378-2379; 2380-2381; 2382-2383; 2384-2385; 2386-2387; 2388-2389; 2390-2391; 2392-2393; 2394-2395; 2396-2397; 2398-2399; 2400-2401; 2402-2403; 2404-2405; 2406-2407; 2408-2409; 2410-2411; 2412-2413; 2414-2415; 2416-2417; 2418-2419; 2420-2421; 2422-2423; 2424-2425; 2426-2427; 2428-2429; 2430-2431; 2432-2433; 2434-2435; 2436-2437; 2438-2439; 2440-2441; 2442-2443; 2444-2445; 2446-2447; 2448-2449; 2450-2451; 2452-2453; 2454-2455; 2456-2457; 2458-2459; 2460-2461; 2462-2463; 2464-2465; 2466-2467; 2468-2469; 2470-2471; 2472-2473; 2474-2475; 2476-2477; 2478-2479; 2480-2481; 2482-2483; 2484-2485; 2486-2487; 2488-2489; 2490-2491; 2492-2493; 2494-2495; 2496-2497; 2498-2499; 2500-2501; 2502-2503; 2504-2505; 2506-2507; 2508-2509; 2510-2511; 2512-2513; 2514-2515; 2516-2517; 2518-2519; 2520-2521; 2522-2523; 2524-2525; 2526-2527; 2528-2529; 2530-2531; 2532-2533; 2534-2535; 2536-2537; 2538-2539; 2540-2541; 2542-2543; 2544-2545; 2546-2547; 2548-2549; 2550-2551; 2552-2553; 2554-2555; 2556-2557; 2558-2559; 2560-2561; 2562-2563; 2564-2565; 2566-2567; 2568-2569; 2570-2571; 2572-2573; 2574-2575; 2576-2577; 2578-2579; 2580-2581; 2582-2583; 2584-2585; 2586-2587; 2588-2589; 2590-2591; 2592-2593; 2594-2595; 2596-2597; 2598-2599; 2600-2601; 2602-2603; 2604-2605; 2606-2607; 2608-2609; 2610-2611; 2612-2613; 2614-2615; 2616-2617; 2618-2619; 2620-2621; 2622-2623; 2624-2625; 2626-2627; 2628-2629; 2630-2631; 2632-2633; 2634-2635; 2636-2637; 2638-2639; 2640-2641; 2642-2643; 2644-2645; 2646-2647; 2648-2649; 2650-2651; 2652-2653; 2654-2655; 2656-2657; 2658-2659; 2660-2661; 2662-2663; 2664-2665; 2666-2667; 2668-2669; 2670-2671; 2672-2673; 2674-2675; 2676-2677; 2678-2679; 2680-2681; 2682-2683; 2684-2685; 2686-2687; 2688-2689; 2690-2691; 2692-2693; 2694-2695; 2696-2697; 2698-2699; 2700-2701; 2702-2703; 2704-2705; 2706-2707; 2708-2709; 2710-2711; 2712-2713; 2714-2715; 2716-2717; 2718-2719; 2720-2721; 2722-2723; 2724-2725; 2726-2727; 2728-2729; 2730-2731; 2732-2733; 2734-2735; 2736-2737; 2738-2739; 2740-2741; 2742-2743; 2744-2745; 2746-2747; 2748-2749; 2750-2751; 2752-2753; 2754-2755; 2756-2757; 2758-2759; 2760-2761; 2762-2763; 2764-2765; 2766-2767; 2768-2769; 2770-2771; 2772-2773; 2774-2775; 2776-2777; 2778-2779; 2780-2781; 2782-2783; 2784-2785; 2786-2787; 2788-2789; 2790-2791; 2792-2793; 2794-2795; 2796-2797; 2798-2799; 2800-2801; 2802-2803; 2804-2805; 2806-2807; 2808-2809; 2810-2811; 2812-2813; 2814-2815; 2816-2817; 2818-2819; 2820-2821; 2822-2823; 2824-2825; 2826-2827; 2828-2829; 2830-2831; 2832-2833; 2834-2835; 2836-2837; 2838-2839; 2840-2841; 2842-2843; 2844-2845; 2846-2847; 2848-2849; 2850-2851; 2852-2853; 2854-2855; 2856-2857; 2858-2859; 2860-2861; 2862

Det var då det! NKIJ-tåg i Deje

Text och foto: Hans Karlsson - Nyhlén

En kvalmig junidag 1976 har NKIJ lok 101 "Hagfors" fått stopp vid infartssignalen till Deje med ett tåg innehållande 70 tomma timmervagnar på väg från Skoghall till lastningsplatsen i Musjöheden. Någon minut innan bilden tas har åskan slagit ner i pappersbruket i bakgrunden varvid ett antal säkerhetsventiler börjat blåsa ut ånga. Treskenspåret till höger går ner till bruket och passerar under NKIJ-banans viadukt tillsammans med linjen Kil - Daglösen som finns några tiotal meter till höger utanför bilden.



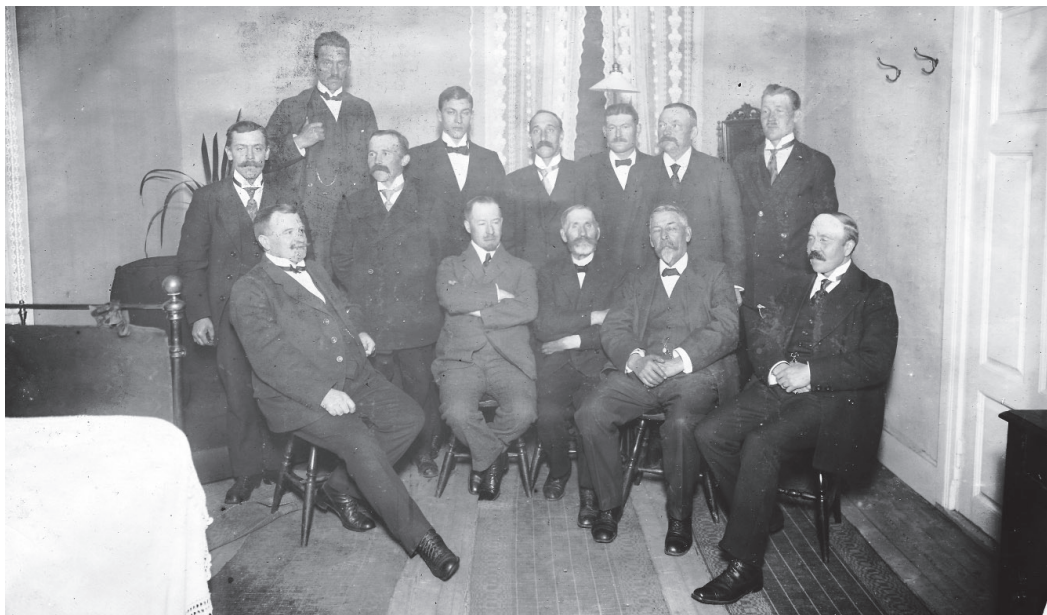


Kan någon hjälpa oss att identifiera personerna på bilderna?



På 1920-talet blev bron över Nissan i Halmstad utbytt, och vid invigningen fotograferades en rad funktionärer från SJ, HNJ, staden, länsstyrelsen, järnvägsstyrelsen etc. Vi vet att fjärde man från vänster är förste verkmästare Jakob Sundström från SJ broavdelning, men vilka är de övriga ?

Vid invigningen av den andra bron över Öre älv vid Nyåker 1918 ordnades ett kalas för arbetsledare och funktionärer. Längst till höger står förste verkmästare Jakob Sundström och hans hustru Gerda, men vilka var de övriga ? *Erik Sundström*



Någon som kan berätta om denna vagn?



I Järnvägmuseets samling finns denna bild. Den visar Göteborg - Hallands Järnvägs, GHB, vagn nummer 774, troligen litt N, senaste rev 11 december 1888. Bilden är tagen omkring 1895. Frågan är om det finns någon som kan berätta mer om denna vagn. Hör av dig till Sidospår Box 407 801 05 GÄVLE. E-post: sidospår@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: sidospår@jvmv.se

Apropå bildfrågan i förra numret



Frågan om viadukten i förra numret av Sidospår gav omedelbar respons från två medlemmar: Bilden på sidan 11 i Sidospår 1/05 är tagen vid Östra utfarten från Borås. Bron kallas (kallades) Åhagabron. Låt mig citera ur en skrift - Göteborg-Alfvesta, En resa med Göteborg-Borås och Borås-Alfvesta Jernvägar-. (1904) Citat: "Vid bron öfver Viskan lämna vi de sista fabrikena, tilltalas

af Borås-Alfvesta järnvägsståtliga reparationsverkstad och nicka så vid Åhaga, där på en och samma bro den nu upprifna Kindsbanan och landsvägen passeras, ett sista farväl åt Borås..." I boken finns samma bild som efterfrågas och ytterligare en närmare bild där man tydligt ser den omtalade Kindsbanan. **Lasse Wallin.**

Hej, Jag vill gärna bidra till Bildfrågan. Denna bro ligger vid Hedvigsborg, vid utfarten från Borås mot Varberg. Numerariksväg 41. Efter denna bild har vägen under breddats två gånger. Maskiningenjör Richnau bodde alldeles intill bron där också BAJ hade sin lokverkstad Åhaga. Innan denna järnväg byggdes gick gamla Kindsbanan där vägen är. **Gunnar Tellbe**



Berga – Ruda sommaren 1973

Text och foto: P L Svensson



En tom o-vagn rampas i Berga för transport till Ruda

Berga var en gång i tiden föreningsstation mellan den normalspåriga Nässjö – Oskarshamns Järnväg och den 77 km långa, smalspåriga Kalmar-Berga Järnväg, KBJ.

Längs den smalspåriga linjen från Berga, låg Ruda (15 kilometer från Berga) som tidigare var en knutpunkt med linjer mot Oskarshamn, Skoghult och vidare ner till Kalmar.

När persontrafiken och en stor del av godstrafiken upphörde på 60-talet, blev en del kortare bandelar kvar bland annat godstrafik på linjen Berga – Ruda.

En vanlig syn vid varje sådan här föreningsstation med normalspår och smalspår var att

det fanns två ”lok”, en lokomotor för normalspåret och minst en för smalspåret. Det fanns många sådana platser varav Berga var en.

När jag en tidig morgon, nåja klockan 8, kom ner till stationen i Berga, var det full aktivitet på godsbangården. Nu började det roliga! Jag frågade föraren på Z4p-lokomotorn, när han skulle åka ner till Ruda. Jag talade om att jag tänkte skugga efter banan och ta lite bilder på tåget. Då erbjöd han mig att åka med ner till Ruda. Jag svarade att då kan jag inte ta några bilder efter linjen. Då fick jag nästa erbjudande - det är bara att du säger till så stannar jag och då kan du gå av och plåta. Bara vi är tillbaka här i Berga klockan 12:00 Lunch?

Högsby passeras





Ankomst till Ruda

Så blev det och jag fick många bilder, som jag i annat fall aldrig hade kommit åt att plåta – t.ex. bron över Emån.

På vägen till Ruda passerade vi mellanstationen Högsby. Högsby var på den tiden mest känt för sin präst. Han åkte motorcykel till arbetet. Om honom sades det att det vid något tillfälle hade hänt att han var försenad och tog på sig prästkappan hemma. Snacka om "läderlappen"!

Väl framme i Ruda mötte tågklareraren, vi bytte papper och vagnar. Han fick en tom o-vagn och vi tre lastade o-vagnar med sågat virke. Det gick att dra max tre lastade o-vagnar i motbacken.

På hösten gick det bara att dra två vagnar med en lokomotor i den backen på grund av lövhalka. Vad gjorde tågklareraren resten av tiden, när han fått ett av veckans tre godståg? Vi kom hem till Berga efter några stopp på linjen, bl.a. på bron över Emån.

Jag tackade för mig och fortsatte söderut efter den avsmnade delen efter Ruda till Sandbäckshult. I kommande nummer återkommer jag med en berättelse om den märkliga platsen "Stubbemåla".



Det lastade tåget tillbaka till Berga passerar Emån



Erik Sundström

Konstig ombyggnad ?



NBJ 147 var den riktiga INm-typen, en kort vagn med träväggar och stolphållare. Foto ES i Nora 1959

NBJ hade många vagnar litt INm, som oftast var gamla tvåaxliga malmvagnar från 1870-talet eller ännu äldre, som omkring 1900 blivit ombyggda på NBJ verkstad med bättre underreden och längre fram fått stolphållare på träväggarna för smidda järnstolpar så att man skulle kunna transportera ved. Bilden av NBJ 147 från Nora 1959 visar en sådan. Helt annorlunda var NBJ 156 som på 1960-talet var bangårdsvagn vid lokstallet i Otterbäcken. Liksom NBJ 147 var den på långbalkarna märkt med littera INm och axelavstånd 3,04 m, men den hade varken väggar eller stolphållare och

axelavståndet var 4,0 m. Det fanns ingen tillverkarskylt men balkarna var stansade UHB 2001 och i NBJ vagnregister står det att vagnen var ombyggd 1960 med underrede från Söderbergs!

Min gissning är att den ”riktiga” INm hade blivit förstörd vid något missöde på Degerfors järnverk, och att man i stället för att betala reparation lämnat underredet från en av Uddeholmsbolagets tankvagnar som just blivit skrotad av Söderbergs. Underredet verkar vara från 1910-talet, och en tid gick tankvagnarna märkta UHB, men de fick sedan SJ-nummer, men vilket hade den här ?

NBJ 156 stämde inte med något av den på balkarna målade märkningen. Den var bara ett underrede med provisoriskt golv. Foto ES i Otterbäcken 1963



Ur museets gömmor

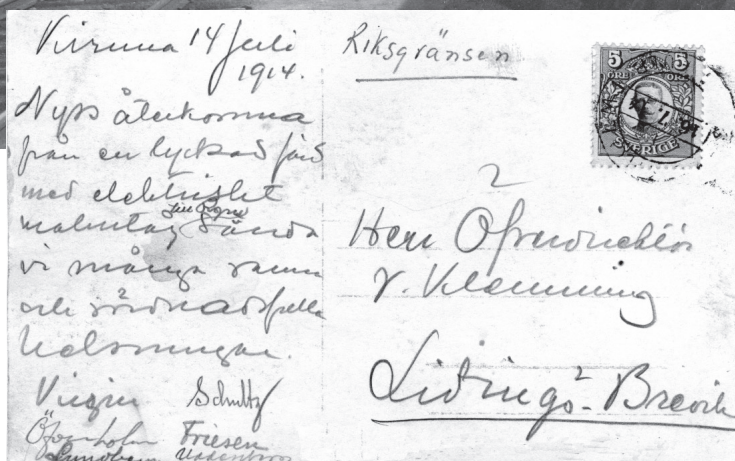
Ett vykort med överraskande textsida



Vid arbetet med skanning av Järnvägmuseets gamla vykort dök detta vykort upp. Jaha, ett Pa-lok vid Riksgränsen, märkvärdigare än så var det inte. Av en tillfällighet kollades kortets textsida och då blev kortet betydligt mer intressant. Kortet är taget den 14 juli 1914 samma dag

som det första elektriska provtåget kördes från Kiruna till Riksgränsen och åter. Loket är P nummer 28 vilket hade levererats till SJ från Vagn & Maskinfabriken i Falun 9 februari 1914.

Kortet har samma dag som provkörningen skickats till Överdirektören vid Statens Järnvägar, Viktor Klemming och avsändarna är inga andra än de högre befattningshavarna som var inblandade vid denna första elektrifiering av Statens Järnvägar.



Texten på kortet är som följer:
Herr Öfverdirektör V Klemming
Lidingö. Brevik

Kiruna 14 juli 1914

Nyss återkommna från en lyckad färd med elektriskt malmtåg till Rgn (Riksgränsen) sända vi många varma och vördnadsfulla helsningar.
Virgin, Schultz, Överholm, Friesen, Lundberg, Uddenborn

Avsändare:
Järnvägsmusei Vänner
Box 407
801 05 GÄVLE

B

Porto



betalt

Enkelspår på museet i sommar!

Passa på och bjud med släkt och vänner på teater! Klockan 14.00 varje måndag - fredag under tiden 20/6 - 21/8 kan du se Peter Iller i föreställningen Enkelspår. Olika personer hämtas direkt från järnvägshistorien. Teatern ingår i museientrén.



Sommar-special 20/6 - 21/8

- * Öppet dagligen kl 10-16
(ej 24 och 25/6)
- * Minitåg för de yngsta
- * Guidade visningar lörd. och sönd.
kl 14 för vuxna
- * Guidade visningar för barn varje dag
kl 13.00
- * Café Ångvisslan har öppet för fika och lunch



Ingenjörsvetenskap för gossar!

Jan Myrdals
Meccanoutställning
pågår hela sommaren
tom 31/8.



Rälsgatan 1, Gävle. Tel 026-14 46 15

SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM

SWEDISH RAILWAY MUSEUM
GÄVLE

