# SIDOSPÅR 4/05

**Nyhetsblad från Järnvägsmusei Vänner**

**- stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum**

**www.jvmv.se**

*Robert Sjöö*

# Museichefen har ordet

Tänk att man ska behöva flirta med gummihjulsfordon för att det skall komma riktigt många på en museidag. Tema motorer lockade 5.366 personer till museet den 10 september. Det överträffar till och med det gällande dagsrekordet från år 2003 med bl.a. ”Rocket” och ”Novelty”. Nåja, det är bara att tacka och ta emot. Att vi dessutom nådde en helt ny publik gick inte att ta miste på. I det vackra sensommarvädret samsades inte bara tåg, bilar och motorcyklar utan även kostymer, skinnställ och blöjbakar. Vad som kanske saknades var så kallade folkvalda som hade kunnat få se med egna ögon att så kallat vanligt folk faktiskt kan betala för att gå på ett museum om bara utbudet tilltalar dem. Följaktligen var det ett bra program som hade utarbetats av projektledarna Henrik Reuterdahl och Claes Zachrisson. Ett stort och varmt tack också till alla er, museivänner, som hjälpte till inför och under motordagen.

Personligen fick jag som före detta arkeolog en oförglömlig upplevelse med det jordfynd i form av underredet till en liten tippvagn som grävdes fram av en av lingrävarna på eftermiddagen. När jag nåddes av beskedet var jag helt säker på att man försökte sätta dit mig med ett klassiskt arkeologskämt att salta en fyndplats med något nedsmusslat, inte minst med tanke på att lingrävaren tömde sina massor i likadana tippvagnar som gänget från Ohs bruk kommit med för uppvisning på ett tillfälligt utlagt decauvillespår. Fyndet visade sig dock vara äkta. Eftersom vi bor på en lokstation och det tidigare funnits en kolgård på platsen så var det kanske ingen enorm sensation men ett roligt sammanträffande var det och vagnen rullade till och med när den sattes på spåret.

*Det arkeologiska fyndet. Foto: Robert Sjöö.*

## På fast mark igen

På tal om jordfynd så har fastighetsfrågan i Gävle äntligen löst sig. Banverket har köpt tillbaka de fastigheter med byggnader som vi disponerar från Jernhusen AB. Därmed får vi en långsiktig trygghet och en hyresvärd, Mellersta Banregionens fastighetssektion, som har ett intresse i både fastigheter och verksamhet. Ett akut behov av underhållsinsatser är redan på gång. Dessutom kan planerade investeringar i spårområde och stationsmiljö sättas igång. När det gäller flytten av Hennans station så har Riksantikvarieämbetet avslagit Hennans byaråds ansökan om byggnadsminnesförklaring, varför alternativet till flytt endast är rivning. Vi har därför beslutat att fullfölja projektet. I skrivande stund pågår upphandling av arbetena. Banmuseets lokaler i Ängelholm ägs redan av Banverket och vi hyr här genom Banskolan. De samlade fastighetskostnaderna som är ansenliga kommer inte att minska men vi kommer att få mycket mer i form av underhåll och nödvändiga investeringar för det vi betalar.

# Till minne av Tage Blomqvist
## 10 april 1933 - 18 oktober 2005

Museivännen och hovmästaren i Årgångståget restaurangvagn är borta. Det gör ont att veta att Tage inte kommer att servera oförglömliga upplevelser för framtidens tågresenärer. Desto viktigare är det att vi vårdar minnet av Tages gärning. Han har mer än någon annat givit själ åt det kulturarv som museet försökt att förmedla genom Årgångståget. Tage var landets yngste hovmästare på tåg för 50 år sedan, just den tid som detta unika tåg skall skildra. Han gjorde ett längre uppehåll när han ägnade sin arbetstid åt framför allt Arbetsförmedlingen men han kom tillbaka och avslutade sin järnvägsmannakarriär helt ideellt hos oss, nu som landets äldste hovmästare på tåg.

Men han var inte bara hovmästare utan en nyfiken medmänniska som delade med sig av sina kunskaper och smittade av sig med sin entusiasm till både vänner, medarbetare och gäster. Det har också fört med sig att det finns många som vill fortsätta i Tages anda, från hovmästare till smörgåsnisse. Han kommer därför att finnas kvar i våra hjärtan och i våra minnen under lång tid framöver. Det är med rörelse och tacksamhet jag har tagit emot änkan Ingrids och sonen Lars önskan att den som vill hedra Tages minne kan stödja en minnesfond genom insättning på Järnvägsmusei vänners plusgirokonto. Fonden kommer oavkortat att gå till förbättringar i restaurangvagnen, Ro3b nr 3749, som Tage föreslog inför järnvägens jubileumsår 2006. Tage har inte själv möjlighet att vara med om jubileet men hans själ kommer att finnas med på Årgångståget så länge det rullar.

*Foto ombord på Årgångståget 24 september 2005: Eva Lindelöw Sjöö*

***Robert Sjöö***

---

### Skjuts i besöksverksamheten

Om en och annan har synpunkter på vad gummihjul har på järnvägsmuseet att göra så är det ännu fler som ogillar att spöken och demoner intar museet, även om det bara sker under en vecka. I både Gävle och Ängelholm har vi arrangerat spökerier med teater, läskiga sagostunder och spökjakt under höstlovsveckorna. Mia Lundstedt och Mai Kurdve regisserade även i år dessa tillställningar som lockade tusentals leklystna. Även om inte alla kommer i första hand för att se på tåg och lära sig om järnvägens historia så får de något med sig efter att ha haft en rolig dag på museet. Tänk bara att det kommer 11-12-åringar på cykel - utan sina föräldrar - för att besöka ett museum. I dag är det inte vanligt.

Museidagen och höstlovsaktiviteterna är två anledningar till att vi är på väg mot ännu ett rekordår när det gäller antalet besökare. Ingen dålig uppladdning inför jubileet.

---

***Omslagsbilden:*** *December 1961. E2 1196 med södergående godståg mellan Lesjöfors och Långbansände. Foto: Erik Sjöholm*

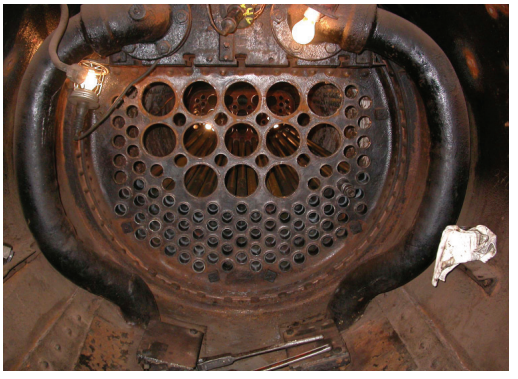
# Stallspår, rapporter från fordon och trafik

*Co8 2772 under förflyttning med en verkstadstralla placerad under ena vagnsänden. Sten Holm kollar så att trallan håller sig på spåret. Foto: Thom Olofsson.*

**Allting** har en baksida och så även den aktuella trävagnen **Co8 2772**. Den tidigare utomhusförvaringen i södra Sverige har gått hårt åt konstruktionen i de bärande delarna av vagnstommen som kan ses på bilden nedan.

Ni läsare anade nog detta redan i förra stallspår. Vi ansåg att ett gränsfall gällde för vad man kan göra utan att helt nybygga var nära. Nu har detta läge passerats med viss marginal varför vi får flytta denna gräns mot nybyggnad. Vi kommer inte att ta det beslutet till sådan men ändå gå vidare i renoveringen. Vår snickarbas Stefan Carlsson har en yrkesmässigt mycket utmanande tid framför sig. Den första boggien under av 1907 års typ är efter isärtagning åter från blästring och grundmålas för närvarande. Täckmålningen sker med svart järnoxidfärg för att får rätt framtoning i antikvariskt perspektiv. Hjulaxlarna är lagerrevi-derade i Grängesberg och färgbehandlas likaså med svart järnoxidfärg. Detta är den andra boggierenoveringen som vi utför på SJVM i egen regi. Invändigt är vagnen nu målningsförbättrad efter att några innertakskivor blivit utbytta och del av inre takstommen kompletterats med nya ilagda bitar.

*Sotskåp och främre tubgavel på KA 692. Foto: Sten Holm.*



*Värmebehandling av tuber avsedda för KA 692. Foto: Sten Holm.*

*Ra 846 efter blästring och grundmålning. Foto: Sten Holm.*

Inga andra större vagnprojekt löper för närvarande parallellt med detta vilket renoveringsgruppen ser som en lättnad.

Ångloket **KA 692** begåvas just nu med nya rökgastuber som valsas in efter värmebehandling. Den kraftigt korroderade slidrörelsen slipas upp till godtagbart glansvärde och kolvarna väntar snart på att ånyo sättas in i lokets cylinderparti. Skrapning, slipning och svirvelpolering av loket inför grundmålningen är också ett omfattande arbete som utförs vartefter.

Elloket **Ra 846** som står i Notviken för i första hand slutfasen av en elteknisk revision. Lokets boggier renoveras med nya hjul och genomgångna banmotorer i Örebro och ska därefter skickas till Notviken för att underställas loket.

Några mindre problem och fel i loket har förstås uppdagats under revisionen. Dessa är bl a oljeläckage från rörflänsar på huvudtransformatorn samt kortslutna kommuteringsmotstånd på grund av olje- och fettvandring. Huvudkompressorn är nu översedd med renoverad drivmotor.

Loket kommer att begåvas med ett modifierat laddningsaggregat för att öka kapaciteten vid fulldrift inklusive ATC-anläggningen.

En automatisk övervakning av lufttrycket för

*Euromaints lokomotor transporterar det grundmålade Ra-loket tillbaka till Notviken. Foto: Sten Holm.*

*Ra-lokets hjul har fått nya ringar på verkstaden i Örebro: Foto: Sten Holm.*

*Ra 846 inne på verkstaden i Notviken. Här i sällskap med Da 812, även det ett av Järnvägsmuseums lok. Foto: Sten Holm.*

huvudbrytaren kommer att monteras så att loket kan lämnas låst för kortare stund utan direkt tillsyn vilket underlättar användningen i vissa situationer. En sådan anordning sitter på nyare lok som Rc samt X2 och är till för den händelse att lufttillförseln till lokets strömavtagare oavsiktligt upphör. Anordningen ser till att huvudbrytaren slås ifrån för att förhindra att kontaktledningen eventuellt blir skadad av en ljusbåge som kan uppstå när strömavtagaren sakta dalar.

På frivilligsidan i vår fordonsverksamhet finns ett nystartat satellitprojekt.

I Herrljunga lokstall finns nu en grupp med museivänner lokerfarenhet som har målsättningen att inledningsvis rusta, mest kosmetiskt, ett av våra lok som nu står lite på undantag. Föremålet för uppmärksamheten är ångloket **B 1038** som kan få en ytterligare chans att visa sin driftduglighet. Loket är ju ett lok i första serien av denna typ som just nu har möjlig driftpotential för ännu en tid. Efter att loket rustats och godkänts för drift ska det sedan till sist hjulsvarvas.

Detta kan bli ett extra lok att använda under jubileumsåret och mycket passande om vi t.ex. vill köra dubbla lok i koppling av samma typ vid något tillfälle.

I samband med denna lokflyttning har vi också beslutat parkera f.d. beredskapsångloket **E 902** i lokstallet i Herrljunga som till nu har stått uppställt utomhus i Grängesberg. Detta är ett lok med sydsvenskt förflutet som alltså kommer lite närmare ”hem” igen.

Under ledning av soldat- och museivännen Lars ”generalen” Lundén har arbete startat i Gävle med att göra i ordning två vagnar av standard G-typ som ska kunna vara i funktion som militärtrans-

## 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 Järnvägsmusei 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**

portvagnar nästa år. En vagn som idag saknar tak görs i ordning behövs som förråd för militär beredskapsutrustning och en eller två andra ska utrustas som åkbar vagn för soldater med allt som hör till. För den historiska sammankomsten i Krylbo i maj nästa år kommer denna entusiasm och resultatet av detta arbete väl till pass.

Slutligen väntar **F 1202** på att bli av med sin asbesthaltiga pannisolering så att vidare rengöringsarbete med åtföljande inspektion kan ske. Ett tidsödande arbete med all bearbeta hela pannan invändigt med nålhammare väntar. Storlokgruppen kommer att behöva utökas ytterligare med kunniga ångloksintresserade framöver varför det är fritt fram att anmäla sig till projektet. Kontakta:
sten.holm@jarnvagsmuseum.se

## Tåg 150

är nu den officiella benämningen på jubileumsaktiviteterna under dagarna 7 – 10 september nästa år. Övriga aktiviteter under året har andra kännetecken men har givetvis samma syfte att jubilera järnvägen 150 år i Sverige. Efter informationen om jubileet på tack- och inför-festen, ”vänskivan” kommer det under våren anordnas möten, eventuellt i seminarieform för alla frivilliga som ska arbeta fram logistik för aktiviteter, personal och fordon inför nästa års jubileum. Inbjudan till dessa tillfällen för anmälda intresserade kommer vid lämplig tidpunkt framöver.
Har du inte anmält dig till aktivitet under nästa år, så gör det snarast, tåget går.
Inför de omfattande trafikuppgifterna som krävs av våra fordon under nästa jubileumsår väntar en omfattande insats av arbeten för driftsättning och underhåll. Flertalet fordon som ska medverka har inte varit i trafikarbete på många år och detta ställer krav på särskild omsorg för iordningställningen. För att få de aktuella fordonen i position för dessa arbeten kommer en stor omflyttning av i princip samtliga fordon på museet att ske under våren. Den fasta utställningen i OKB-stallet kommer att förändras i stora delar. Har någon ett favoritfordon kommer det nog att visa sig utomhus vid något bra tillfälle, det gäller både lok och vagnar. Gott slut på år 2005.

***Sten W Holm***

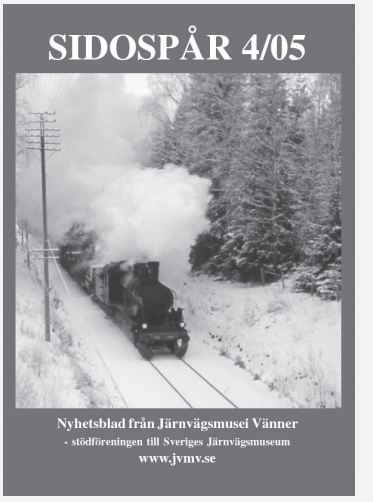
**JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER**

**- 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 **2006** är årsavgiften **220** kr och för familjemedlemmar **50** kr. Avgiften kan betalas till föreningens Plusgiro **496 90 19-1**. (Årsbok och medlemstidning ingår inte i familjemedlemskapet)




**Nummer 4- 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 1 2006 utkommer i april**
**Presstopp 28 februari.**

# Karlstad september 1969

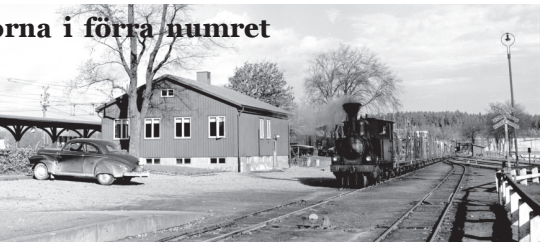
*Klockan är 10.45 och Norge*
*dragkraft. Destinationen är*
*I förgrunden växlar Ub 716.*

*r 10.45 och Norgepilen lämnar stationen med Ra 4 (988) som*
*Destinationen är Oslo med ankomsttid 13.50.*
*len växlar Ub 716. Foto: Erik Sjöholm*

# Någon som kan berätta om denna bild?

I Järnvägsmuseets samling finns denna oidentifierade bild. Den visar ett urspårat persontåg med både sitt- och sovvagnar med destination Storlien. Frågan är om det finns någon som kan berätta mer om denna bild. Hör av dig till Sidospår Box 407 801 05 GÄVLE. E-post: sidospar@jvmv.se ***Rolf Sten***

## Apropå bildfrågorna i förra numret



Båda dessa bildfrågor fick ett mycket stort gensvar. Tack till er alla som gjorde er besväret att svara.

När det gäller bilden ovan var de flera som svarade Landskrona, bland annat Thomas Tell som skrev: *"När jag såg bilden på sid 10 med ett K4 och ett S-lok tänkte jag genast på Skåne. Solens läge gjorde att tanken gick till Landskrona och vid jämförelse med bild i Sveriges Järnvägsstationer stämde stationshusen. Järnvägarna där hade ju under statsbanetiden dessa loktyper. De uppsträckta armarna får mig att tänka på undervisning. Jag har sökt bilden litegrann i tidningen Signalen då Eric Lundqvist har reportagebilder däri men inte hittat bilden. Inte heller något reportage från Landskrona hittade jag".*

När det gäller bilden med ångloket blev det unisona svaret, Norsholm! "*Herbert Paalberg svarade så här: Bilden föreställer Norsholms station tagen omkr. 1948-49. Byggnaden på bilden är den nyuppförda personallokalen (1948) och f.ö. den enda i dag kvarvarande byggnaden förutom lokstallarna utanför bilden till höger.*

*Personalhuset är idag en Pizzeria och den stora*

*almen är borta sedan länge och utanför gaveln är en altan till gästerna uppförd. I bildens vänstra nederkant ser man smalspårsperrongen och stationshuset är bakom fotografen som var uppförd i trä. Den första var byggd i tegel som sedemera revs. Man ser även plattformstaken för normalspårsperrongen bakom ps-huset. Till höger i bild ser man en kantbarriär till gamla Riksettan Malmö-Stockholm som passerade precis i kant med spåret och över via bommar spåren man ser i högerkanten som var 3 till antalet varav de två närmaste var smalspår till vändskivan och lokstation i Nh. Sedan fortsatte spåren ned till Göta-kanal och silobyggnaderna via en vändskiva. Även normalspåret gick ned till silon vid kanalen. I bildens mitt ser vi ett godståg som antingen har kommit från Kimstad eller har fått avgång mot Västervik. Loket har nr 11 och är med säkerhet NVHJ lok 11 f.d HWJ 17 byggd Kristinehamn 1899 med tillv.nr 65*
*Loket fick vid förstatligandet 1 juli 1949 littr. S5p 3137 slopat år 1950. Loket verkar ha en vedeldarskorsten, kanske en kvarleva från kriget. Bilen på ps-parkeringen verkar vara en kupemodell av en efterkrigsmodell av amerikanskt ursprung märke okänt men av nedsmutsningen får man intrycket att antalet grusvägar var klart större till antalet än idag. Obs det gamla Kryssmärket med Varning för tåg med det underliggande beskedet flera spår. Den gamla stolpen med belysning står fortfarande kvar men idag ligger en asfalterad väg där den gamla smalspårsbangården i bilden låg. Ack om man kunde skruva tillbaka tiden en aning, suck, där man som barn många gånger bytte tåg från smal till normalspår för vidare resor ut i stora världen."*

*Herbert kommenterade även den andra bilden: "*Den andra bilden med växlingsettet framför stationen visar en K4-maskin. Kan vara en form av examination i säkerhetstjänst ledd av den hitre tjänstemannen och det kan vara eldaren som genomgår provet och om man tänker sig en smått *irriterad förare på maskinen som undrar om inte*

*Fortsättning på sidan 15*

Även när det gäller bilden på hängbanan i Jämtland, som publicerades i förra numret, kom det en mängd svar med bland annat kopior ur olika hembygdsskrifter. Ett stort tack till er alla!

Bror Halvarsson från Brunflo skickade en kopia av en artikel som han skrivit och publicerat i Hammerdalskrönikan. Nedan följer en kraftigt nedbantad version av denna. Håll till godo!

***Bror Halvarsson***

## Ante Englund

*Ante Englund med sitt dragspel*

Han skulle bli en märklig man, den lille parveln som såg dagens ljus i byn Hallviken i Hammerdals socken den 24 mars 1875. --

-- Han tyckte om att mixtra och hitta på saker. Ante var iderik och blev känd i bygden som en klurig uppfinnare. En av dessa var en brynja gjord av snören. Tack vare den så tinade inte den snö som vid skogsarbete föll ner på Antes rygg. Det skulle bli fler hjälpmedel uppfunna av Ante. En av dem skulle ge honom världsrykte. Han blev den förste i världen att uppfinna den enskeniga järnvägen, ett märkligt transportmedel. Det här var 44 år före Axel Wennergrens liknande skapelse. Patentet var klart 1906. Men underligt nog föll Antes enskeniga tåg i glömska.
Man kallade helt oriktigt Wennergrens järnväg för ”världens första enskeniga järnväg”. När Ante läste dessa i tidningen lär han ha sagt: ”Dom har kallat Wennergrens bana för världens första enskeniga järnväg, men den har tre skenor och det

*Fortsättning på sidan 14*

# Modulmöte på Sveriges Järnvägsmuseum

*Foto: Bertil Pettersson*

Helgen 22-23/10 arrangerade föreningen MMM (Mälardalens Modul Möte) en lyckad träff med moduler på Sveriges Järnvägsmuseum.
Inte mindre än 81 moduler kunde byggas ihop till en större sammanhängande modelljärnväg.
Detta blev i sig svenskt rekord i antalet ihopkopplade moduler vid en enskild visning.
Och vad är nu en modul undrar säkert många?
En modul är en bit modelljärnväg byggda enligt vissa normer och bestämmelser, bland annat beträffande längd, bredd och höjd.
Vidare så finns bestämmelser om vissa viktiga spårlägen på modulen.
Sen är det fritt fram för byggaren att själv utforma landskap och andra detaljer på sin modul.
De ca. 30 aktiva under denna helg var tillresta modulbyggare från både Stockholmstrakten, Uppsala, Västerås och Gävle.
Under denna helg bjöds museets besökare på en härlig blandning av moduler i varierande grad av färdigställande, det var också en del av poängen med träffen.
Nu fanns möjlighet för framtida Mj-byggare att kunna ställa sina frågor och funderingar just kring ämnet modelljärnväg.

Intresset bland besökarna var stort, efter helgen kunde konstateras att inte mindre än 525 personer hade besökt museet under helgen.
Även lokal media kom på besök under lördagen och gjorde ett fint reportage i söndagens tidning.
För de aktiva blev det en intensiv men mycket rolig helg på museet, allt i modulens tecken.
Ett stort tack till samtliga aktiva för Era insatser under denna fantastiska helg!

***Anders Larsson***

*Foto: Bertil Pettersson*

## Museibanor och veterantåg Den historiska järnvägen livs levande

I boken presenterar Sveriges musei- och veterantågsföreningar sin historia och verksamhet.
Boken har tillkommit på initiativ av Järnvägshistoriska Riksförbundet, JHRF, och Museibanornas Riksorganisation, MRO och i samarbete med Trafiknostalgiska Förlaget. Ännu en anledning till att boken tillkommit är att järnvägen 2006 firar 150-årsjubileum. Redaktör för boken har varit Thomas Lange. Järnvägsmusei Vänner har köpt in en mindre upplaga som vi nu erbjuder till våra medlemmar.
Medlemspriset är 250 kr (ord . pris är 350 kr). Om boken ska skickas per post , inom Sverige, tillkommer 90 kr i porto. För leverans till länder utanför Sverige tillkommer 200 kr i porto.
***Beställ boken via vårt Plusgiro 496 90 19-1***

Före detta Dal - Västra Värmland s Järnväg, DVVJ, 13 juli 1982. Ett gruståg draget av två T 21:or, en dragande och en påskjutande, forcerar backarna vid Växvik på sin väg mot Årjäng.

På bilden nedan har gruståget ankommit till Årjäng och ska strax fortsätta mot Grusåsen där grusning av linjen pågår.
Foton: Hans Karlsson Nyhlén.

*Ante Englund, fortsättning från sidan 11*

är banne mig ingen enskenig järnväg. Tidningarna visste då att Wennergren inte var först med att uppfinna en enskenig järnväg.--

--Men som sagt så var Ante i ungdomen fattig. Efter fyra slitsamma år i skogen norr om Gåxsjö kom hans lilla förmögenhet upp i hela 6000 kr, inte så litet i början av förra seklet. Med de pengarna finansierade han sin största uppfinning, den enskeniga järnvägen. Han åkte med sitt kapital in till Östersund för att där bygga upp sin enskeniga järnväg som han redan 1906 hade provat i Lit. Detta med stor framgång. Banan mätte bara 250 meter och motorvagnen hade Ante själv konstruerat med hjälp av en encylindrig båtmotor. Men motorvagnen saknade växel och det gjorde att den startade med ett ryck som var påfrestande för både motor och passagerare.

Vintern 1907 flyttades banan till Östersund. Genom att sätta ner pålar i gjorda hål i isen mellan Badhusparken och Västervik på Frösön och låta dessa frysa fast blev banan stabil. Uppe på pålarna fästes skenan som vagnen hängde i. Denna bestod av två korgar som hängde ner på vardera sidan om skenan. År 1912 var banan klar att tas i bruk lagom till Gregoriemarknaden i mars. Banan blev 1200 meter lång och färden över för de 25 passagerarna tog bara en minut och hastigheten var imponerande, hela 70 km/tim.

Stolparna till banan hade Ante själv huggit och även kört ner med häst till sitt banbygge. Stolparna var 3 meter höga och sattes ned med 3 meters avstånd från varandra. Ovanpå lades rälsen och vagnarna, två till antalet, hängde ned på sidorna med hjälp av två hjul förbundna med en motor på taket. Motorn var en tvåcylindrig flygplansmotor på 20 hkr inköpt i England, 15 öre kostade biljetten. Järnvägsingenjörer berömde banan och rekommenderade den. Det var distriktsingenjör Claes Tisell och arbetschefen vid banbygget Kapten Ad. Norberg som även bistått Ante med rälsen till banan. Ante fick inget ekonomiskt stöd så när hans pengar var slut lades projektet ned och banan nedmonterades.

Ante Englund hade redan 1906 fått patent på sin uppfinning, men han skulle inte förrän 44 år senare bli berömd när Axel Wennergren lanserade sin ”enskeniga” järnväg. Tidningarna visste då att han inte var först med sin bana. Dessutom bestod den som sagt av tre skenor, varav två var styrskenor. Men Ante blev alltså först i världen att konstruera en enskenig järnväg. Därtill med små medel.

I samband med första världskrigets utbrott 1914, åkte Ante över till Norge.

Där, i närheten av Fredrikshald, byggde han en 7 kilometer lång bana för transport av bränntorv för statens räkning. De förnämsta trafikmän och ingenjörer som då fanns i Norge inbjöds att bese banan och de godkände den och det ledde till att ett bolag, Aktieselskapet Norsk enskenebane, bildades. I detta ingick Forstmästare Solberg och ingenjör Kittelsen. Bolagets första bygge blev en bana av 700 meters längd för transport åt ett tegelbruk. Ante blev arbetschef i bolaget, som fick en bra start. Norska trafikexperterna inbjöds med över- ingenjören för Norska stadsbanor Holfelt Lind i spetsen. Dessa berömde banan sedan den provats och efteråt kunde de rekommendera den.

Äntligen hade Ante fått erkänsla för sin uppfinning. Intresset ökade snabbt i Norge, Ante demonstrerade sin uppfinning och bolaget fick in beställningar på 4 banor som beställdes för transporter åt industrin. Bolaget beställde motorer, räls m m i Amerika, men leveranserna tog tid och projektet försenades. En av transportbåtarna torpederades, så den leveransen kom aldrig fram. Ante fick beställning på ytterligare 92 (!) banor men när kriget slutade 1918 annullerades ordern. Banorna behövdes inte.

Patenträtten sålde Ante för samma summa som experimentet i början kostat, 6000 kr. I en ÖP-intervju berättade Ante att bolaget börjat förbättra motorvagnen, men att han insett att förbättringen skulle göra motorvagnen oduglig och därför protesterat. När mängder av pengar lagts ner på ”förbättringen” avsatte bolagets ledning den expertis som anlitats och Ante fick själv bestäm-

ma över konstruktionen. Ante arbetade i bolaget tills han reste till USA.
Ante åkte över till USA och Washington 1923 och när han 14 år senare återvände till Sverige den 10 juni 1937 kom han ifrån Alaska där han varit en tid. Att han kunnat resa över till Amerika var tack vare att en advokat hade lyckats få ut de pengar, hela fem tusen kronor, ur det norska bolaget han samarbetat med under vistelsen i Norge. Han försökte i Amerika att få patent på sitt enskeniga tåg men amerikanerna vågade inte satsa kapital på detta, vad de tyckte vanskliga företag. Idag finns det banor både i Sydney och i Tokyo.--

-- Ante blev i pressen hånad för sina uppfinningar. Vad gäller banan ansågs det att stoppen vara regelbundna. Men dåvarande landshövdingen Johan Widen provåkte banan i Östersund och fann den över förväntan bra. Även i Jämtlands-Sikås bodde Ante Englund en tid. Det var innan han flyttade till Grytan i Brunflo där han hyrde ett rum av min mor Brita Lundgren. När Ante insjuknade fick mamma kalla på ambulans. Senare på sjukhuset avled han den l februari 1954. Han blev alltså 79 år gammal.

På 1950-talet köpte en okänd man en rulle ritningar gjorda på 1920/30-talen i Östersund och i USA. I Gisselås bodde Ante i ett litet gult hus i närheten av stationen. I Östersund 1923 och i Amerika 1933 kallades Ante för The big Swede. Det skulle för mig vara intressant att veta om någon av Antes uppfinningar finns kvar, särskilt delar av den enskeniga järnvägen och skränkklockan. Även foton på Ante eller på hans uppfinningar tar jag tacksamt emot för kopiering. --

--Ante gifte sig den 20 juli 1938 med Märit Ersdotter, född 7 april 1885 och sömmerska, dotter till Erik Ersson och Maria Hansdotter. Men paret gick skilda vägar den 10 oktober 1946. När Ante Englund avled 1954 så var han alltså ensam. En rakryggad reslig imponerande person på hela 195 cm och med vänligt, tryggt och sakligt intellekt. Han berättade mycket av det här för mig men en del har fallit i glömska men återfunnits i minnet av andras berättelser och tidningsurklipp, samt berättelsen om Ante i Gåxsjöboken. Jag har även tagit hjälp av Gunnar Englund i Kakuåsen, Hammerdal och Uno Danielsson i Hammerdal, för faktauppgifter. Hoppas jag inte har allt för många fel i min skildring av Ante Englund, stor uppfinnare och en stor spelman. För mig en hedersman av format.

---

*Bildfrågorna, fortsättning från sidan 11*

spektaklet snart är slut, maskinen står ju och blåser och fyren verkar vara intensiv av röken att döma. Kan ej svara på vilken station det är men det verkar vara en SJ-normalspårsjärnväg av byggnaden att döma."

När det gäller bilen på bilden kommenterades den av Björn Linn: "*Bilen på bilden s 11 är en Nash 600 från 1946-47, vilket bekräftar åtminstone första möjliga datum. (De båda årsmodellerna skiljer sig i kylargallren, som man inte ser på bilden.)*"

## Till sist

vill redaktionen för SIDOSPÅR, med en Eric Lundquistbild från 1939, önska alla Museivänner och läsare ett gott nytt år!

*Avsändare:*
Järnvägsmusei Vänner
Box 407
801 05 GÄVLE

B

Porto betalt

# Tåg 150

150 år bakåt - 150 år framåt
Välkommen på seklets största tågfest
med gamla, nya och framtidens tåg.

7, 8, 9 och 10 september 2006
på Sveriges Järnvägsmuseum
i Gävle

Järnvägen 150 år