

SIDOSPÅR 1/06



Nyhetsblad från Järnvägmusei Vänner

- stödföreningen till Sveriges Järnvägmuseum

www.jvmv.se

Robert Sjöö

Museichefen har ordet



Sveriges Järnvägmuseum i både Gävle och Ängelholm

Så har då jubileumsåret börjat. För vår del så innebär det naturligtvis massor av planering för alla de olika evenemang vi skall vara med på och framför allt dem vi själva arrangerar. Kulmen är naturligtvis TÅG150 i Gävle den 7-10 september men redan 29 april drar vi igång med jubileumsfest i Ängelholm. För att ytterligare markera att ännu en publik arena blivit föremål för Järnvägmusei vänners omsorg så kommer årsmötet 2006 att förläggas till museet i Ängelholm denna festliga dag. Även om jubileumsåret är här så ska vi också sjösätta museiverksamhetens nya organisation. Med verksamhet på geografiskt mycket åtskilda platser och med en förhållandevis stor personalstyrka så har det blivit dags för att lämna den inarbetade, platta organisationen till förmån för en mera traditionell arbetsform. Detta har inneburit att vi i dagarna har tillsatt fem nya gruppchefer, vilka samtliga funnits tidigare vid museet, men som nu får ett uttalat ansvar för egna verksamhetsområden. Hur den nya organisationen ser ut framgår av vidstående organisationsschema.

Ett museum med två arenor

Ett vanligt problem vid samgåenden är ofta namnfrågan. Självt var jag förberedd på långa och krångliga diskussioner men personalen vid Banmuseet löste detta på ett ytterst pragmatiskt sätt genom att själva föreslå att även verksamheten i Ängelholm skulle bära namnet Sveriges Järnvägmuseum, vilket jag hade svårt att motstå. Följaktligen kommer det i Gävle invanda namnet att leva vidare och de geografiska bestämmelserna kan användas vid behov, lokalt med endast ett ortnamn, och i vissa andra sammanhang med båda orterna angivna. Sedan får framtiden utvisa

vilka sammanblandningsproblem vi kommer att utsättas för. En central idé med sammangåendet har varit, en verksamhet och en samling. Därför är det bara de utåtriktade delarna med utställningar och arrangemang som är begränsade till respektive plats. Att kunna verka på två arenor är naturligtvis bara en fördel. Till exempel så kommer två av årets utställningar, "Järnvägare" av Maria Stéen och den inom Banverket producerade "Trädgården Tur & Retur" att visas både i Gävle och i Ängelholm.

Stationsmiljö och järnvägsarkitektur

På tal om trädgården så är planeringen av en järnvägsarkitektur och arbetena med flytten av Hennans station till museiområdet i Gävle i full gång. Det är naturligtvis inte den bästa årstiden för husbyggen men då målsättningen är att det ska vara färdigt till TÅG150 så har vi inget val. Byggnaden är nedplockad och en sula är gjuten för stengrunden. Återuppbyggnaden kan snart påbörjas. Inom kort kommer ett antal schakt att grävas för byggnadens försörjning av el och vatten. När marken är återställd och våren är här så är det dags för parkanläggningen som så långt resurser och tiden räcker ska bli i 1940-talsutförande för att ansluta till den övriga infrastrukturen och inte minst till "Årgångståget" som framöver kommer att bli en än mer storslagen helhetsupplevelse. Beträffande hur de olika renoveringarna framskrider så hänvisar jag till Sten Holms artikel längre fram i detta nummer av Sidospår.

Rekord igen

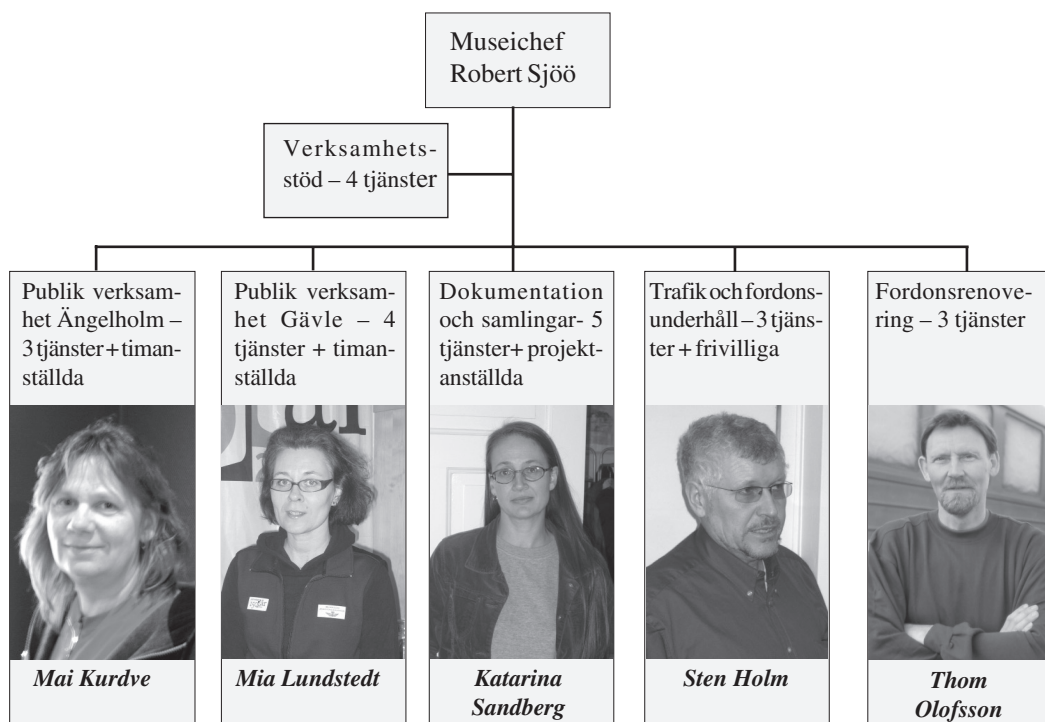
Avslutningsvis så måste jag nämna att vi inte kunde få en bättre inspiration till jubileumsfirandet än ett storslaget besöksrekord. Hela 43.938 personer besökte museet i Gävle och det är rekord

med närmare 2.500 och dessutom en uppgång från fjolåret på över 13%. Det visar att det går att få en positiv trend även utan att släppa på entréavgiften som var fjolårets stora nyhet på de flesta statliga museer. Kanske har vi haft nytta av att det skrivits mycket om museer på grund av detta. Min förhoppning är ändå att vi slipper det ras i besök-

stalen som rimligen kommer att drabba museerna med fri entré när verkligheten kommit ifatt reformen. I Ängelholm fattades en enda (!) besökare för att nå upp till 20.000, vilket är den näst bästa noteringen hittills. Sammantaget besöktes således Sveriges Järnvägsmuseum av nästan 64.000 personer under år 2005. Inte illa!



Ny organisation och nyblivna chefer vid Sveriges Järnvägsmuseum



Omslagsbilden: December 1961. E2 1196 med södergående godståg mellan Lesjöfors och Långban-sände. Foto: Erik Sjöholm

Stallspår, rapport från fordon och trafik

Renoveringar

Det praktiska arbete som framöver utförs på fordon i järnvägmuseets verksamhet ska så långt som möjligt hänföras till och placeras in i något av begreppen: *restaurering, rekonstruktion eller reparation*.

Detta synsätt ska så långt som möjligt ansluta till det under år 2005 i Europa genom sammanslutningen FEDEC-RAIL framarbetade och antagna s.k. *Rigamanifestet*.

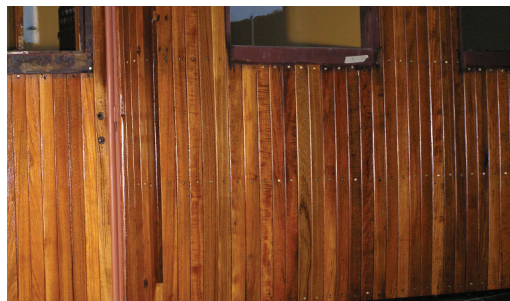
Detta innebär att vi framöver kommer att skilja på hur och med vilka ambitioner som våra praktiska arbeten ska bedrivas. De olika begreppen kommer att väsentligt styra utförande, dokumentation, antikvariskt arbete samt därefter val av arbetsmetod.

Flera andra yvigt använda begrepp som t.ex. *originalutförande, leveransutförande, renovering, revidering, ombyggnation och förändring* kommer bli lättare att tolka in i ett projekt när det avgörs vad målet med projektet egentligen är. Har någon av er som läser detta synpunkter att tillföra eller undrar om något begrepp så kom gärna med frågor. Dessa kan vänligen ställas till: sten.holm@jarnvagsmuseum.se

Pågående projekt

Efter flera månader av arbete med träkonstruktion och panel på vagnen **Co8 2772** var det häromdagens äntligen dags för att stryka på första lackskiktet på teakpanelen.

Första strykning på Co8 2772. Foto: Thom Olofsson.



Vår målarmästare föredrog att göra detta andäktigt i ensam tillvaro på en lördag. När man ser resultatet efter endast en av flera strykningar så förstår man det smått magiska i den förändring som en yta av denna natur genomgår. Fler av er som läser detta har säkert upplevt detta själva någon gång i smått eller stort vad positivt ytbehandling kan föra med sig, särskilt om underarbetet är tillfredställande utfört.

Vagnens underrede, långbalkar och spännstag är också klara för färdigmålning med svart oljefärg. De två 07-boggierna är under slutmålning, ihopsättning, justering och märkning. Den inre miljön börjar också bli färdig i det att reparationerna av de skadade delarna av stomme och innertak nu är svåra att urskilja var de är utförda. Det är en av målsättningarna då vi har haft som mål att inte förändra vagnens helhet invändigt. Nya gardiner i grön färgställning kommer att komplettera det hela fint.

Efter ett helt års beställningstid, dialog brevlades och åtskilligt uppföljande har nu äntligen den nya takväven kommit till oss. Nu ska den klippas i längder och sys ihop till rätt bredd för det välvda taket. En särskild vävspännarkonstruktion är förfärdigad för att underlätta pådragningen högt däruppe. En ny erfarenhet kommer nu att göras.

I Notviken står **Ra 846** nästan klar för transport till Gävle med endast avslutande utprovning

Nyreviderade motorbogger till Ra 846 klara för transport från Örebro till Notviken. Foto: Sten WHolm.





Järnvägs museets tjänstetåg med Ra-boggierna från Örebro till Notviken gör uppehåll i Ragunda. Museets Da 820 svarade för dragkraften. Foto: Sten W Holm.

vilket inkluderar att sätta högsäpning in i loket. Revideringen av huvuddelarna i lokets elektriska utrustning och den mindre renoveringen av det lågspända laddningssystemet är nu avslutade. Loket står nedsänkt på sina nyreviderade boggier med bromsutrustning i nyskick. De fyra banmotorerna har varit i Åmål för en teknisk genomgång och erforderligt underhåll. I Gävle väntar nu ett grannliga arbete som tidigare sagts med under- och ytbehandling av lokkorgen. Bilderna visar bl a Rapidloket på verkstaden i Notviken.

Grängesberg är som andra orter är inbäddat i snö men inne i lokstallet är aktiviteten på arbetet hög med många problem att bemästra på **KA 692**. Förutsättningarna för att passa in de stora rökgastuberna är nu klara. Armatur och stor del av lokets utrustning börjar komma på plats. Målsättningen är att ånga ska finnas i loket under mars

Ra-loket har återfått "sina" bogger. Foto i Notviken, Sten W Holm.



månad så att vi får se hur pannan håller måttet.. När detta skrives stundar som bäst en av storloksgruppdelarna i Gävle denna gång samordnat med ett arbetsseminarium inför TÅG 150. Inre arbeten i pannan på **F 1202** kommer att dominera aktiviteterna som i sig kommer att köras detta år på sparlåga till förmån för jubileet och TÅG 150. Nästa år kommer farten att skruvas upp om det som vi hoppas loket ska blir användbart till sin 100-årsdag.

Ett annat arbete på ett större lok är det främst kosmetiska reparations- och målningsarbete som har påbörjats inför jubileet på **B 1038** i Herrljunga. Arbetet på detta lok bedrivs på en för järnvägs museet något ny modell som vi inledningsvis kallar "satellitverksamhet". Ett öppet hus där kommer framöver då verksamheten visas upp.

Sten W Holm



Arbete med KA 692:s rökgastuner. Foto i Grängesberg, Sten W Holm.



TÅG 150 och tågsätten



Den 7-10 september kommer som bekant arrangemanget TÅG 150 gå av stapeln i Gävle. Det är nu helt klart att Banverkets huvudkontor är med som arrangör av den moderna delen

av TÅG 150, och därmed kommer det bli som vi hoppas, en modern tågmässa med lok och vagnar på gamla AGEVE-området. Från Banverkets huvudkontor är det Lars Berggrund som ansvarar för denna del.

Jag vill också passa på att berätta vilka tågsätt vi från SJVM sida räknar med ska kunna finnas i trafik på Gävle-Ockelbo/Storvik lördagen den 9 september.

- 1856 års persontåg SJ

Ånglok B 3 "Prins August" + personvagnar.

- 1881 års persontåg SJ

Ånglok A 75 "Göta" + personvagnar.

- 1881 års persontåg, EJ

OFWJ 8 + personvagnar, bla det norska "karettoget".

- 1906 års persontåg SJ

KA 692 (ev alt Cc 404) + personvagnar främst av plåtklädd typ.

- 1916 års godståg SJ

E 1189 (NJM) + godsvagnar från flera föreningar med en CF2b sist. Tåget kommer vara handbromsat!

- 1931 års snälltåg SJ

Tåget består av boggivagnar med teakklädsel, samt dras alternerande av D 101, F 1200 eller B 1038 i koppling med B 1312.

- 1931 års snälltåg OKB

OKB H 24 och det gröna OKB-tåget från OKBv.

- 1941 års godståg från GDG

BJ Y3 74 och GDG-godsvagnar från BJs.

- 1946 års snälltåg SJ

F 701 med nitade stålvagnar körs som dubbele-

ringståg från Stockholm till Gävle av SKÅJ lördag och söndag.

- 1951 års lokaltåg SJ

W 1229, tvåaxliga trävagnar i 50-talsstil, samt J 1398 i bakänden utgör en pendel lokalt i Gävle.

- 1956 års snälltåg SJ

Ra 846 med årgångståget går som anslutningståg från Stockholm To-S.

- 1956 års blandat tåg från NBJ

Multiplade "stutar" (NBJ-lokomotorer) drar ett blandat tåg från NBJ.

- 1961 års godståg SJ

Mg 620, E10 1742, Dk 432 samt ev även andra lok, drar ett godståg med vagnar från flera föreningar.

- 1961 års lokaltåg SJ

Du 109 eller Dk 432 drar ett tåg med Bo6-vagnar och resgodsvagn.

- 1971 års rälsbusståg SJ

SMoK:s dieslrälsbussar av Y6-typ.

- 1976 års elrälsbuss SJ

X16 960 från SMoK

- 1981 års snälltåg SJ

Green Cargos orangea Rc4 1290 drar NJ:s 60-talståg. Detta kommer att användas främst som anslutningståg i olika relationer, från bl a Borlänge och Eskilstuna.

Dessutom...

Arbetar vi på att få besök av en modern Dm3 med ett kort malmtåg från MTAB, T43 222 som av IBAB återställts till gammeldags målning, samt gästande tåg från Norsk Jernbaneklubb. Flera gästande fordon kommer att visas upp stationärt inne på museiområdet, och om planerna går i lås kommer vi få se Ub, T21 och ånglok i växlingstjänst.

Vi behöver hjälp

Som ni läsare förstår kommer det att behövas massor av hjälpende hände denna helg. Har ni intresse av att hjälpa till kan ni maila eller ringa Göran Jäderholm på SJVM. Han har mailadress "goran.jaderholm@banverket.se" eller tfn 026-144571. Göran behöver veta vad ni har för kompetens, vad ni vill göra, och vilka dagar ni

kan vara tillgängliga.

Mer information om TÅG 150 finns på Järnvägs-
musei vänners hemsida "www.jvmv.se"

Med vänliga hälsningar

Henrik Reuterdaahl

Projektledare TÅG 150

070-7247406

henrik.reuterdaahl@banverket.se

Öppet hus i Herrljunga



Lördagen den 22 april 2006 är det "Öppet Hus" i Herrljunga lokstall. Mellan kl. 10-17 har du möjlighet att se ångloken SJB 1038 och SJE902 samt att prata med de aktiva medlemmarna.

Välkomna!
Per-Åke Lampemo

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 Järnvägs musei 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

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 Järnvägs musei 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 Järnvägs musei 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)

SIDOSPÅR 1/06



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

Nummer 1- 2006, årgång 3

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

© JvmV 2006 och respektive författare.
Redaktör: Rolf Sten. Adress: SIDOSPÅR, Box 407, SE-801 05 GÄVLE. E-post till redaktionen: sidospar@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 2 2006 utkommer i juni
Presstopp 15 maj.

Eddavägen 21 augusti 1971

En av Stockholm Roslagens Järnvägars X4p vid Eddavägen. Stationen var sedan 1 maj 1912 ändstation på linjen Djurholms Ösby - Svalnäs. Sträckan Djurholms Ösby - Eddavägen lades ned 1 januari 1976. Foto: Erik Sjöholm.





Apropå bildfrågan i förra numret



Olycksbilden i Sidospår 4/05

Olyckan på bilden är med mycket stor sannolikhet den urspårning som skedde i Lottefors den 1 september 1918. Citat anteckningskort från SJ drifttjänstbyråns säkerhetsavdelning. Handlingarna avskrivna på Riksarkivet.

”Tåg 22 Lottefors 1/9 1918.

Då tåg 22 ännu var på ingång omlades yttersta växeln. 3 boggievagnar och en 2 axl. Personvagn urspårade. En resande lindrigt skadad.

Orsak: Felaktigt förfarande av stf samt bristfällighet hos växelspärrenskenan.”

Citat ur Trafikavdelningens berättelse för 1918 säkerhetsavd.

”För tidigt omlagd växel

Den 1/9 1918; Lottefors.

Tre boggievagnar och en 2-axlig personvagn i slutet av tåg 22 urspårade vid passerandet av ingångsväxeln. Två resande erhöilo mindre skador. Tjänsteförrättande stationsföreståndaren hade återställt infartssignalen till stopp och omlagt infartsväxeln, som var försedd med växelspärrenskenan, innan hela tåget passerat denna. Växelspärrenskenan, som var i fullt brukbart skick, kunde icke förhindra växelns omläggning.”

Man ser infartssемаforen i södra änden där urspårningen ägde rum. Loket i bakgrunden torde vara hjälplök från Bollnäs.

Med en koll av vagnparken gjordes bedömningen att det borde vara i tiden 1911-1923. Vagnarna är från vänster C3, sovrvagn ABCo2, Co1, Bo3. ABCo2 vagnen tillverkades tid. 1911, Bo3 vagnen började byggas om 1923-1932, dessa blev sedan Bo4a och från 1956 Ao14a, Bo3 tillverkades mellan 1902-1906.

Tåg 22 var natttåget Stockholm-Jämtland. Den

tidtabellsenliga avgångstiden från Bollnäs var 12.00 på natten.

Spåret i förgrunden är tydligen något trallspår förbi olycksplatsen men rälsen verkar grov.

Kenneth Landgren

Även Thomas Tell har skrivit och gissat på Lottefors

”Vagnarna som ses urspårade på bilden ser ut som C3b, ABCo2, Co1 och ABo1 [6] (Storlien). Dessa vagn typer finns med i normalplanerna till tdt 117 gällande fr o m 1/10 1919. Tågen var ofta sammanslagna under kriget och tåg 24 började gå först i november 1918 så här finns dess vagnar med i tåg 22.

Tåg 24 i tdt 117 såg ut som följer; DFo (Vännäs), ABCo1 [5] (Östersund), Co1 (Trondheim?), ABo1 [1] (Storlien), ABo1 [6], CFo (Sundsvall), F (Storlien). Understrukna vagnar ser ut att stämma med bildens då ABCo1 och ABCo2 var likadant inredda och ABCo2 inte gick på utlandet under kriget. Tvåaxliga vagnar gick ofta som förstärkningsvagnar under kriget.

Thomas Tell”

Från Björn Linn har det kommit en kommentar till artikeln om Enskensbanor.

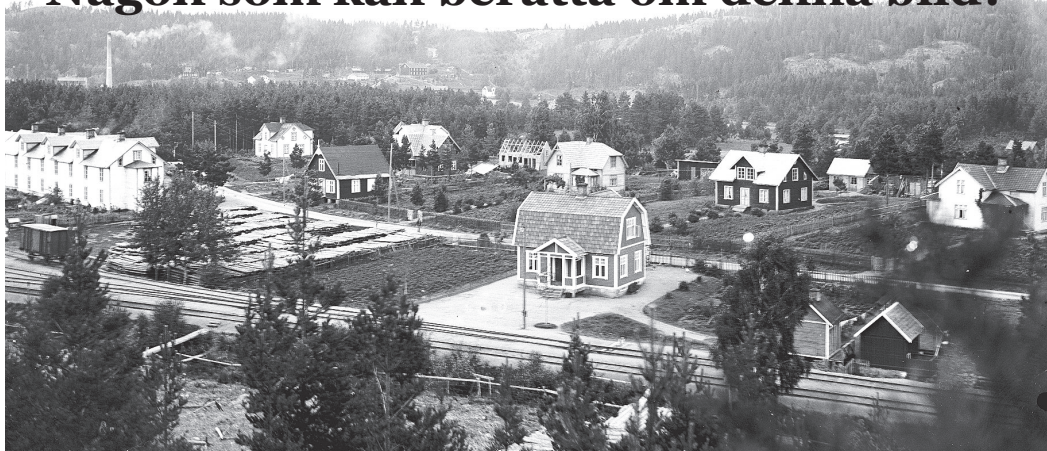
Enskensbanor: Ante var inte först

I *Sidospår 4/05* får vi veta att Ante Englund från Hammerdal skulle ha varit den förste i världen som byggde en enskenig järnväg (1906). Men det är inte tidigt nog för att försvara rekordet. Vi kan gå till *Uppfinningarnas bok*, band VII (1929), och se vad den säger om "Hängbanor". Där hittar vi två huvudtyper, "där fordonen antingen: 1. hänga fritt under den bärande rälen eller 2. där de hänga över den bärande rälen".

Huvudexemplet av den första typen - dit också Antes bana får räknas - är den bekanta dubbelspåriga hängbanan i Wuppertal i Tyskland, konstruerad av Eugen Langen och öppnad 1903. Utanför Dresden fanns en annan hängbana som var lindragen och invigd 1901.

Den andra typen med "klövjade" vagnar fordrar - liksom Alweg - stödräler. Ryktbarast av de tidiga

Någon som kan berätta om denna bild?



Här har vi ännu en oidentifierad bild, tagen av fotografen Hjalmar Assarsson. Den visar ett spårområde med ett eventuellt stationshus. Till vänster syns en fabrik av något slag. Frågan är om det finns någon läsare som kan berätta mer om denna bild. Hör av dig till Sidospår Box 407 801 05 GÄVLE. E-post: sidospår@jvmv.se **Rolf Sten**

konstruktionerna var Lartigue-systemet sådant det representerades av Listowel and Ballybunion Railway i Irland, där lokomotivet hade dubbla pannor med mellanliggande maskineri över bärrälen. Den märkliga banan öppnades redan 1888 och var faktiskt i drift några decennier.

Björn Linn



Kompletteringar angående ovanstående bild

På sid. 10 kommenteras bildfrågorna i föregående nr av Sidospår, bl.a en bild av en förmodad examination i säkerhetstjänst vid en icke identifierad station.

Döm om min förvåning när jag just idag tog fram gamla Signalen från 1943 (det händer inte varje år) och fann att samma bild fanns på omslaget till nr

45. Texten till bilden lyder: "Trafikbiträdet Edvard Persson i Landskrona tränar signalering med stationskarlsaspirant Roth. - Foto Eric Lundqvist".

Jag kan även tillägga att när jag bläddrade vidare i volymen och kom till julnumret (51-52) så finns där på s. 6-8 en artikel En arbetsdag som lokförare vid SJ. Den handlar om en färd med tåg lok 381 Ånge-Långsele och åter. Till artikeln finns några bilder, först på ett D-lok med okänt nummer, sedan några landskapsbilder från banans närhet, men uppenbarligen inte tagna vid färd på den. Till sist finns en bild betitlad "Min förarhytt". Det är samma bild (bara lite annorlunda beskuren) som i nya Spår 2005 finns på s. 46 och där anges sannolikt visa Ob 35. Jag tror inte att bilderna har något direkt samband med artikeln utan har medtagits just som lämpliga illustrationer.

Jag vet absolut ingenting om lokinteriorer, men nog vore väl märkligt om man illustrerade en färd med D-lok med en hyttbild från en Ob. På den tiden måste det ju ha funnits massor av Signalen-läsare som omedelbart skulle känna igen bilden som en "bluff".

Jöran Johansson

Det var då det!

Stubbemåla sommaren 1972



En MAN dragbil med vagnbjörn lastad med tom normalspårsvagn i Stubbemåla 1971-06-27. Foto P L Svensson.

1958 uppförde Södra Skogsägarna en sulfatfabrik cirka 8 kilometer nordost om Mönsterås. Hamn hade anlagts samtidigt som fabriksbygget. Förutom sjötransporter hade man även behov av att transportera på järnväg, klor, natriumklorat mm. Närmaste järnväg fanns i Mönsterås, den smalspåriga före detta Mönsterås Järnväg, övertagen av Statens Järnvägar 1 juli 1940. I anslutning till den gamla hållplatsen Stubbemåla, strax väster om Mönsterås, beslöt man att bygga en omlastningsplats mellan Järnväg och landsväg.

Järnvägstransporterna började 1958 och gick till enligt följande: Normalspåriga vagnar till Mönsterås bruk rampades i Kalmar över till smalspåriga överföringsvagnar. Dessa transporterades sedan i godståg på den smalspåriga, före detta Kalmar – Berga Järnväg via Sandbäckshult och därifrån vidare till Stubbemåla. Här rampades de normalspåriga vagnarna av på ett kort normalspår för att sedan därifrån rampas över på en så kallad vagnbjörn för landsvägstransport till Mönsterås bruk. Vagnbjörnarna drogs av ett antal korta och lågväxlade dragbilar av typ Scania och MAN. På det här viset skickades under några år normalspåriga vagnar till och från Mönsterås. Periodvis var det upp till 200 turer per månad. På omlastningsplatsen fanns även en bockkran med vilken man kunde lasta om så kallade storbehållare mellan lastbil och järnvägsvagn

En del vagnslaster fick en ganska omständlig

transport. Under några år efter 1958 hade Mönsterås bruk ett avtal med Holmens bruk i Hallstavik om tankvagnstransporter med kemikalier mellan de båda bruken. En normalspårig tankvagn från till exempel Hallstavik fick då åka på en vagnbjörn från Hallstavik till Hargshamn där den rampades över på en smalspårig överföringsvagn, transporterades med godståg till Uppsala där den rampades över till normalspåret och sändes vidare i godståg till Kalmar. Här rampades den än en gång över på en smalspårig överföringsvagn. Sen vidare transport i godståg till Stubbemåla, rampades över på en vagnbjörn för vidare landsvägstransport till bruket.

I slutet av 1960-talet hade beslut tagits att järnvägen Kalmar – Berga och bandelen Sandbäckshult - Mönsterås skulle byggas om till normalspår. Mot den bakgrunden kom Mönsterås bruk, Arbetsmarknadsstyrelsen, SJ och berörda myndigheter överens om att:

- Bygga om lastplatsen i Stubbemåla till en överföringsbangård mellan smal- och normalspår.
- bredda bandelen från Stubbemåla till Mönsterås, sanera och ändra bangården i Mönsterås till normalspårig.
- bygga en ny normalspårig järnväg från Mönsterås till bruket samt anlägga ett spårssystem inom bruksområdet.

Inovember 1970 började ny- och ombyggnadsarbetet mellan Stubbemåla och Mönsterås Bruk och den 10 juli 1972 kunde det nya normalspåret



Översikt omlastningsplatsen 1972-06-27 med lokomotorerna Z49 124 samt Z4p 261. Foto: P L Svensson

tas i bruk. Vagnbjörnstiden var nu historia. Nu kunde normalspåriga vagnar transporteras på smalspåriga överföringsvagnar mellan Kalmar och Stubbemåla. Rampning av normalspårvagnarna skedde i Kalmar och Stubbemåla.

Det här transportsystemet kom att leva endast drygt ett år eftersom den 14 november 1973 startade normalspårstrafiken på den breddade bandelen Kalmar–Sandbäckshult. Mellan Stubbemåla och Sandbäckshult hade också linjen blivit ombyggd till normalspår. Samtidigt hade man byggt ett normalspårigt förbigångsspår vid Sandbäckshult vilket möjliggjorde att tågen till och från Mönsterås bruk nu kunde gå direkt till och från Kalmar på en och samma spårvidd. Därmed var även trafiken med de smalspåriga överföringsvagnarna historia.

Hur gick det då med vagnbjörnstransporterna mellan Hallstavik och Hargshamn? Sensommaren 1970 hade bandelen Dannemora–Hargshamn breddats till normalspår. Mellan Hargshamn och

Hallstavik byggdes ett nytt normalspår vilket togs i bruk 1977. Därefter kunde normalspåriga vagnar rulla direkt till bruket via Örbyhus–Dannemora–Gimo–Hargshamn–Hallstavik. Även här blev nu vagnbjörnarna överflödiga.

I dag är så vitt jag vet den enda vagnbjörn som fortfarande är i tjänst, den som används av Sandvikens Järnverk. Den rullar en gång i månaden inne på området med en 2-axlig tankvagn innehållande fluorvätesyra från Tjeckien.

Vad finns kvar i dag av omlastningsplatsen i Stubbemåla? Sommaren 1998 gjorde jag en avstickare via den lilla grusväg som gick fram till omlastningsbangården. Där fanns bara ett rakt normalspår. Allt var borta förutom en krokig belysningsstolpe av trä i kanten av gamla ”bangården”!

P.L. Svensson



Källor utöver mina, Olle Sundström och Gilbert Persson.

Stubbemåla 1972-06-27. Det nya normalspåret till Mönsterås Bruk till vänster. Foto: P L Svensson



Ny verksamhet i Herrljunga lokstall

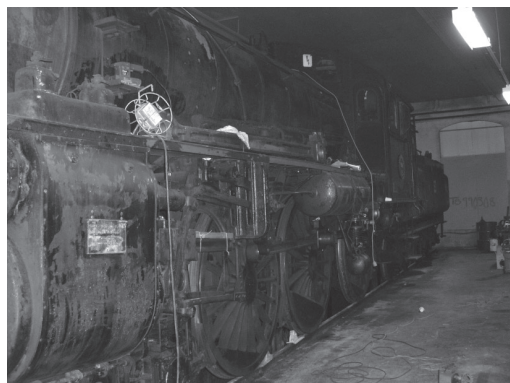
Under november månad 2005 startade Järnvägmusei Vänner en ny verksamhet i Herrljunga lokstall.

Under hösten 2005 tog planerna på en verksamhet i det gamla lokstallet form, kontakter togs med bland annat Sveriges Järnvägmuseum och Banverket Göteborg. I slutet av oktober stod det klart att vi skulle få möjlighet att hyra Herrljunga lokstall. Lokstallet består av sex stallplatser och har idag fungerande avlopp, värme och vatten och de två större stallplatserna värms upp till behagliga 10-13 grader. Till detta kommer personalrum, omklädningsrum samt dusch. Med andra ord, ett mycket bra och lagom stort lokstall, utmärkt som komplement till både Gävle och Ängelholms verksamhet. Här finns utrymmen för uppställning, tillsyn och översyn av ånglok.

Vi är ett entusiastiskt gäng på 5-10 personer med ambitionen att hjälpa Sveriges Järnvägmuseum med upprustning av SJ B 1038. De flesta i arbetsgruppen har ånglokserfarenhet från olika museijärnvägsföreningar i västra Sverige, tillsammans har vi en gedigen kunskapsbas att stå på.

Transporten från Gävle startade 13 november kl. 05.15, vi tog SJ B 1038 på släp bakom BK-Tågs diesellok TMX 1042 och transporten gick riktigt bra. Eftersom det fanns extra utrymme i Herrljunga lokstall tog vi även med ångloket SJ E 902 från

*Herrljunga lokstall. Rengöring av B 1038 pågår.
Foto: Sten W Holm.*



Grängesberg. Efter en långsam färd genom Sverige anlände vår specialtransport till Herrljunga sent på Söndagsnatten.

SJ B 1038 hade en längre tid stått utomhus på museiområdet i Gävle så just nu inriktas arbetet i Herrljunga på att få loket i driftdugligt skick. I nuläget är det bara SJ B 1038 som rustas inför 150 årsjubileum, SJ E 902 kommer att tillsvidare att vila skyddat från väder och vind i lokstallet.

Arbetet har inletts med att skrapa SJ B 1038 rent från gammal färg. Vi har också gett armatur, injektorer och vattenståndsglas i lokhytten en rejäl översyn, även lokets regulator har gått igenom. Under besiktningen av själva pannan upptäcktes riklig mängd av pannsten och vi insåg att ångpannan var i stort behov av en grundlig pannspolning. Detta jobb kommer att göras i flera omgångar för att få pannan så ren som möjligt. Likaledes konstaterade vi att smältpluggarna hade kristalliserats och behövde gjutas om. Omgjutningen skedde i februari månad.

Målet är att försöka få loket driftdugligt till sommaren. Osvuret är dock bäst i detta fall, tubsatsen är ett osäkert kort och allt kan hända med sådana här gamla lok.

Vill du ha mer information eller vara med och hjälpa till att få SJ B 1038 under ånga är Du varmt välkommen att höra av dig per e-post herrljunga@jvmv.se eller på telefon 0733-160511

Per-Åke Lampemo



B 1038 och E 902 i lokstallet. Foto: Per-Åke Lampemo.



Lästips i vintermörkret

Till Sveriges JärnvägsMuseums bibliotek inkommer då och då s.k. gåvoexemplar, det är böcker där museet har bidragit med faktauppgifter eller med bildmaterial. Den senaste i raden av inkomna böcker till biblioteket inom denna genre är den nytgivna boken *Den Bildsköne*, författare är Malin Arvidsson och Bertil Sandström. Boken är en biografi över Harald Bengtsson, av en stadsfiskal beskriven som en "bildskön yngling" och därmed föddes namnet "Bildsköne Bengtsson". Bidraget från museets sida var en del stationsbilder, de avbildade stationerna spelade tidvis huvudroll i Bengtssons inbrottsturnéer. Ja, Bengtsson var en brottsling vars öde är oerhört fängslande ju längre in i boken man kommer. För min del rörde det sig om sträckläsning. Boken ger en inblick i svensk kriminalhistoria under förra seklet. Det hela utspelar sig i ett Sverige där många var fattiga. Arbetslöshet och i dess fotspår fattigdom slog ut många människor och skapade ett utanförskap som jag kan tänka var svårt att bryta upp ifrån. Den starke klarade sig, medan den svage ibland hamnade snett i samhället.

Harald Bengtsson föddes 1893 som förstfödd i familjen Bengtsson. Han skulle få ytterligare en bror som döptes till Emil. Som nykonfirmerad trettonåring sökte Harald upp Strömsnäsbruks järnvägsstation för att där söka plats som stationselev. Han blev efter någon dag antagen som elev på expeditionen. Fram till dess att han var 18 år fyllda var det en oavlönad tjänst. Sådan var gången och avlöning kunde det bli först fr. o. m. det år han fyllde arton år. Den förmyndare Harald hade, som förvaltade arvet efter Haralds alltför tidigt bortgångna far, lovade att betala de utgifter som Harald skulle få för mat och husrum under sin elevtid. Så långt verkar ju allt vara bra. Men eftersom boken handlar om en man som större delen av sitt liv går brottets bana förstår envar att allt inte kommer att gå som på räls.

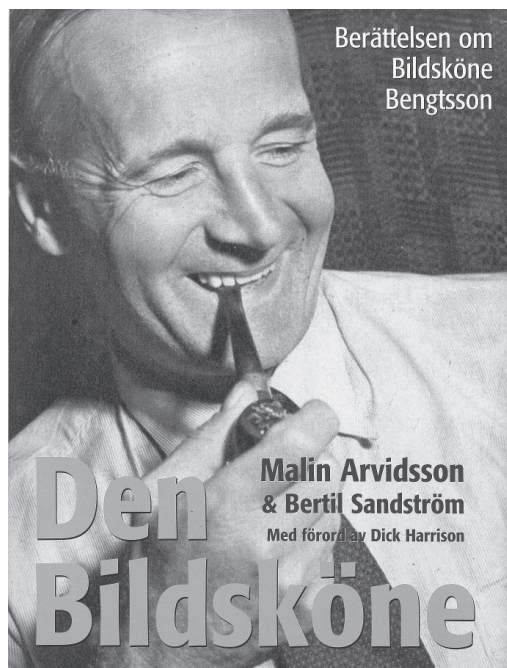
Historien om Harald Bengtsson är egentligen en ganska sorglig historia. Från min synvinkel, jag är ju visserligen varken kriminolog eller psykolog,

så ser jag en ganska ensam man som har det svårt med sin omgivning när det drar ihop sig till konflikter. Från början rörde det sig om sådana konflikter som man kan tänka sig kanske hade ordnat upp sig om han hade haft kraft och mod att stanna kvar och reda upp, men i stället flyr han.

Stationsbilderna i boken illustrerar en del av de stationer som Harald gjorde inbrott i. Enligt polisens underrättelser från 1910 ansåg man att det var hans tid som f.d. stations elev som gjorde att han hade kännedom om rutiner och förhållanden på järnvägsstationerna. Järnvägen spelar också en roll för de förflyttningar som Harald gjorde under sin tid som brottsling. Genom att lägga sig på boggier under järnvägsvagnarna kunde han obemärkt tjuvåka. Annars var det cykel, stulna bilar eller helt enkelt att gå som gällde.

Läs och begrunda detta människoöde som enligt egen utsago bara ville vara ifred.

Christina Engström



Avsändare:
Järnvägsmusei Vänner
Box 407
801 05 GÄVLE

B

Porto



betalt

Jubileumsfest i Ängelholm

150-årsjubileum

Boka redan nu in den 29/4 - 1/5 i almanackan! Säsongen startar med tre dagars jubileumsfest med ånglokskörning, dressincykling, stor järnvägsmarknad mm mm. Jubileumsutställningen *150 år i modeller* invigs den 29 april och den 27 maj invigs nästa utställning; *Trädgård Tur och Retur*.

Banmuseet i Ängelholm har tagit ner skylten!

Från och med i år heter vi *Sveriges Järnvägsmuseum Ängelholm*. Men du som besökare kommer inte att märka någon större skillnad.

Alla våra populära attraktioner finns kvar; Locomotion, bildspel, modellbanor osv.



HELA SVERIGES JÄRNVÄG I ÄNGELHOLM
Banmuseet



Öppettider

maj–september och skollov:
alla dagar kl 10 – 17

jan–april och okt–dec:
efter överenskommelse

Entré:

barn t o m 16 år: gratis
vuxna: 30 kr

Järnvägsmusei Vänner:
Fri entré

150-kort!

Fri entré för 2 vuxna hela året och museikatalogen
Spår i historien för 150 kr!

För ytterligare information:
Tel 0431 - 44 20 75
www.banmuseet.se

SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM

SWEDISH RAILWAY MUSEUM
ÄNGELHOLM

