SIDOSPÅR 1/07

Nyhetsblad från Järnvägsmusei Vänner

- stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum

www.jvmv.se

Robert Sjöö

Museichefen har ordet

Museet har bytt tillhörighet igen. Banverket har genomfört en mycket omfattande omorganisation som började gälla den 1 februari i år. Förenklat beskrivet har man infört en beställar- och utförarorganisation. Inom den förvaltande delen har huvudkontoret, med avdelningar, och regionerna försvunnit och ersatts med en funktionsindelad beställarstab, divisioner för leverans och investering samt enheter för expert- och verksamhetsstöd. Museet utgör ett kompetensområde inom enheten Verksamhetsstöd med ca 500 medarbetare under chefen Mathias Persson. Omorganisationen har inte föranlett några förändringar i museets verksamhetsplan eller budget.

Seminarium om samverkan

Järnvägsmusei vänner är ett stort stöd för museet i dess verksamhet oavsett organisatorisk tillhörighet. De senaste åren har vi blivit bortskämda med att kompetens plötsligt bara finns där för att personer med helt andra kunskaper än museiverksamhet eller till och med järnväg för den delen engagerat sig i vännerna. Jubileumsåret blev naturligtvis både mål och medel för att svetsa samman människor och organisationer och på något vis måste vi få med oss de positiva erfarenheterna för kommande aktiviteter och arrangemang. Museet kallade därför till ett seminarium om samverkan i mitten på februari. Inbjudna var företrädare för museiföreningarna, Järnvägshistoriska Riksförbundet, Museibanornas Riksorganisation, Svenska Järnvägsklubben, Järnvägsmusei Vänner och Arbetets Museum och ett drygt trettiotal personer deltog i fem timmars presentationer och intressanta diskussioner.

Museets roll

En viktig fråga, som bland andra, diskuterades var vilken roll museet skall och kan ta i relationen till det ideella intresset. När det gäller vänföreningen så är det uttalade syftet med den att stödja museets verksamhet så där råder ingen

Deltagare i seminariet på Sveriges Järnvägsmuseum 17 februari. Foto: Rolf Sten.

tveksamhet. När det gäller fristående organisationer så delar vi i princip en helhetssyn på järnvägens historiska betydelse men det är inte självklart att vi delar vare sig mål eller metoder. Museet kan, enligt dess nuvarande uppdrag, bara verka samverkande, stödjande och stimulerande. Traditionellt sett har deposition eller förmedlare av fordon varit den mest önskade rollen men genom åren har även mer antikvariska frågor uppmärksammats, vilket naturligtvis gläder mig personligen. Samtidigt finns en tendens till att trafikuppdrag och nyttofordon har kommit mer och mer i fokus och jag får ibland höra att museet genom den egna trafiken oskäligt konkurrerar med museiföreningar på grund av bättre villkor som förtur på fordon, lägre försäkringskostnader och avgifter.

Min egen uppfattning är att hur mycket man än avreglerar järnvägen så förefaller det närmast absurt att tillämpa motsvarande synsätt på den järnvägsmuseala verksamheten. Bara begreppet konkurrens förefaller helt malplacerat. Museet finansieras huvudsakligen genom anslag från Näringsdepartementet via Banverket. Utöver detta kommer intäkter från besöksverksamheten och beställningstrafik. Som anslagsfinansierad verksamhet får vi inte sponsra annan verksamhet. Däremot kan och vill vi, i mån av resurser, samverka i projekt med föreningar och organisationer och tillhandhålla resurser till så låga kostnader som möjligt för att gagna järnvägsmuseala aktiviteter eller uppfylla vårt eget uppdrag att tillgängliggöra järnvägens kulturarv. Förhoppningsvis kan vi också underlätta för andra genom det arbete vi lägger ned för att uppnå våra egna mål i form av restaurering och underhåll av fordon, föremålsvård, bildhantering och utställningsverksamhet.

Fortsättning på nästa sida

Omslagsbilden: *Rottne i februari 1967. Lokalgodståget är på väg tillbaka till Växjö. Först i tåget går ett antal kursvagnar med styckegods från stationerna efter linjen. Tp 3508 svarar för dragkraften. Foto: Anders Jansson.*

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 **2007** 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 1/07

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

Nummer 1- 2007, årgång 4

Nyhetsblad/medlemstidning för Järnvägsmusei Vänner, utkommer med 4 nummer per år.
© JvmV 2007 och respektive författare.
Redaktör: Rolf Sten. Adress: SIDOSPÅR, Box 407, SE-801 05 GÄVLE. E-post till redaktionen: sidospar@jvmv.se

ISNN 1653-4557

Nummer 2 2007 utkommer i juni
Presstopp 15 maj.

Museichefen har ordet. Fortsättning från föregående sida

Kan rollen förändras

Under och efter samverkansseminariet så kände jag ett stort stöd för min uppfattning och en allmän inställning att det är bra för den ideella verksamheten om museet har en central, samordnande roll och en förhoppning om att uppdraget skulle kunna förändras liksom medel och personal skulle kunna avsättas för att mer konkret kunna hjälpa det ideella intresset. Jag har i flera sammanhang framhållit att summan av alla aktiva medlemmar i Järnvägsmusei vänner och alla andra museiföreningar är en ovärderlig volym av kunskapsbärare som ett aldrig så stort järnvägsmuseum skulle kunna ha i sin personalstab. Samverkan mellan ideellt och professionellt är därför nödvändigt för att museet skall nå sina mål. Det är således rimligt att staten ger något tillbaka i någon form. Vi har en gemensam vilja att göra något bra av det järnvägsmuseala, vare sig det är ett uppdrag eller en hobby, vi har samma behov av att kunna bedriva annorlunda järnvägstrafik och vi rider efter jubileumsåret på en positiv trend. Nu är det viktigt att vi utnyttjar detta på bästa sätt. Kanske kan den nya styrningen av Banverket vara en av nycklarna till framgång. Jag ser i alla fall ett sammanhang att föra upp frågorna till någon som har till uppgift att lyssna. Vi har en spännande tid framför oss.

Tre bilder från 196

Nordmark - Klarälvens Järnvägar, NKlJ, juni 1964. Persontåg nummer 21, med ett AEG-lok som dragkraft, passerar Syrsjön på sin väg från Deje till Forshaga. Foto: Erik Sjöholm.

960 - talet

Augusti 1966. Silverdalen station på sträckan Nässjö-Hultsfred. Vagnuttagning eller lokalgodståg Hultsfred-Silverdalen-Hultsfred vid middagstid. En brädgårdstruck från den lokala tillverkaren av sådana lastad på vagn för leverans. Foto: Anders Jansson.

Gävle 19 februari 1966. E2 1046 backgående från personvagnsbangården. Observera Gevaliare-klamen och klockan på "Gävle-Dala- palatset" i bakgrunden. Foto: P L Svensson.

Hennan före järnvägen

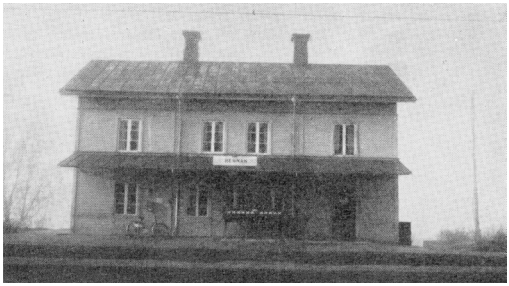
Före järnvägarnas tid var områden vid länsgränserna glest bebyggda med ett fåtal vägar. Ofta var sjöarna de bästa förbindelserna för både personer och gods, och så var det i norra Hälsingland. Kartor visar att det 1850 fanns väg från Ljusdal på västra sidan av Lersjön och Bäckesjön till byn Bäckan och en hamn vid Bäckaskogen där man kunde ta båt på sjön Hennan till Välje eller kyrkbyn Ramsjö. På 1870-talet fortsatte vägen väster om sjön till Ramsjö, men inte längre. Däremot gick från Ånge en väg västerut förbi Alby till Årsundskrogen där man kunde ta båt till Vassnäs och Haverö. För att korsa länsgränsen måste man före järnvägens tid välja en väg längre västerut över Ytterhogdal

På ”jernvägsingeniören” R Alskogius resekarta från 1876 ser man markerat hur norra stambanan var färdigbyggd till Ockelbo, och under byggnad Ockelbo - Ljusdal - Välje. För sträckan längre norrut visades två förslag, Välje - Torpshammar och Välje - Ånge. Banan Ljusdal - Ånge öppnades 1881, och den föreslagna banan till Torpshammar blev aldrig byggd.

Redan på resekartan av Backhoff 1884 ser man att stationen vid Välje fått namnet Hennan. Eftersom även Ramsjö låg vid sjön Hennan måste det ha varit någon speciell orsak att man inte kallade den Välje. I de flesta sådana fall var det för att undvika sammanblandning med någon tidigare station, och här gällde det säkerligen Valje 4 km väster om Sölvesborg.

Idag går riksväg 83 genom stationssamhället Hennan. Tillsammans med länsväg 272 från Uppsala kallas den ”Tidernas Väg” av kommunerna längs vägen för att betona de många kulturminnena.

Erik Sundström



Hennans stationshus 1948. Foto från Orbis.

Hennans stationshus på ett gammalt vykort från 1925.

SJ- reklam i tidningen Affärsekonomi, januari 1954

2 vägar till billigare distribution

SPRIDNINGSGODS

"Spedition" genom SJ har sedan några år med framgång prövats av ett flertal godstrafikanter. Denna distributionsväg, som numera är helt utprovad och utbyggd, har en mängd fördelar att erbjuda Er!

Allt gods, som Ni vill distribuera inom ett visst område (t. ex. ett försäljningsdistrikt), lastar Ni i en s. k. *spridningsvagn.* Denna sänds direkt till lämplig station inom spridningsområdet. Här tar SJ hand om godset, utlämnar lokala sändningar, ordnar hemforsling eller skickar varorna vidare till andra platser.

Spridningsvagnarna är kuggar i en utomordentligt smidig och anpassbar distributionsapparat. Ni kan själv variera spridningscentra efter behov och lönsamhet. Ni får full kontroll över distributionen, som kan göras synnerligen ekonomisk genom noggrann planläggning och övervakning. Ni får snabbare och säkrare transporter och minskade godsskador genom färre omlastningar.

Den största fördelen med den nya metoden är de sänkta transportkostnaderna. Med spridningsvagnar kan Ni som regel tjäna mellan 20—75 % jämfört med styckegodstransport på samma sträcka.

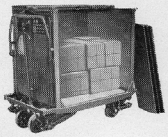
★ *Kontakta närmaste trafikombud för vidare upplysningar. Han kan meddela Er hur spridningsvagnarna kan göra EDRA frakter förmånligare.*

MODERNA HJÄLPMEDEL

Förenklad godshantering är ett värdefullt bidrag till rationellare transporter. SJ ställer därför till Er tjänst moderna hjälpmedel, som kan minska antalet omlastningar och skapa en obruten transportkedja från avsändare till mottagare.

Godsbehållare

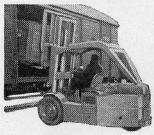
Av SJ kan Ni hyra godsbehållare i olika storlekar. Avsändaren svarar själv för lastningen och kan då genom behållaren spara in eller helt undvara dyrbart emballage. Behållarens vikt räknas inte in i godsvikten. Behållarna, som är lätta att packa och tömma, minskar riskerna för godsskador. För djupfrysta livsmedel finns specialbehållare.



Vagnbjörnar

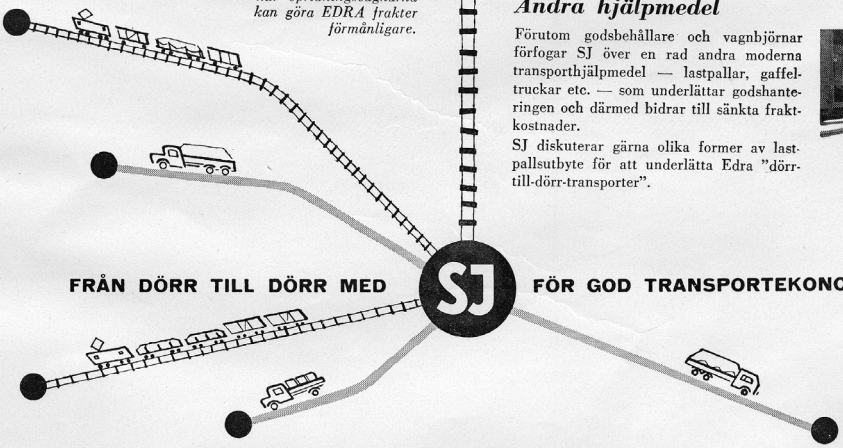
Vagnslasttransporter från dörr till dörr kan SJ numera erbjuda trafikanterna på många platser, även om spåranslutning saknas. SJ forslar nämligen järnvägsvagnar med obruten last på gator och vägar med hjälp av s. k. vagnbjörn. Specialtransporter med vagnbjörn av t. ex. stora och skrymmande maskiner upp till 40 ton kan också ordnas.

Andra hjälpmedel



Förutom godsbehållare och vagnbjörnar förfogar SJ över en rad andra moderna transporthjälpmedel — lastpallar, gaffeltruckar etc. — som underlättar godshanteringen och därmed bidrar till sänkta fraktkostnader.

SJ diskuterar gärna olika former av lastpallsutbyte för att underlätta Edra "dörr-till-dörr-transporter".



FRÅN DÖRR TILL DÖRR MED SJ FÖR GOD TRANSPORTEKONOMI

Det var då det!

En disig vinterdag i Sala 29 januari 1969.

Provkörning av ånglok. Till höger provkörning av ångloket B4 1513, som ska kopplas till provtåget för vidare körning till Eskilstuna. I mitten av bilden Y3, som kommer från Mora och ska vidare till Stockholm.
Foto: Erik Sjöholm.

Någon som vet mer om spåret med denna kurvradie?

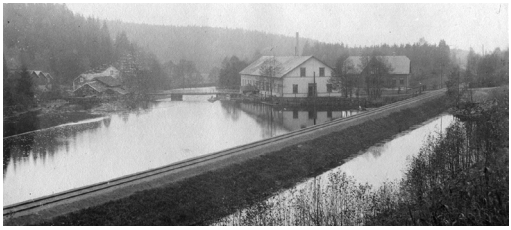
P L Svensson tog dessa bilder i Skene 29 juli 1991. Dom visar ett tidigare industrispår med mycket kraftig kurvradie. Är det någon av läsarna som kan berätta om detta spår, gärna med en bild från den tid då spåret trafikerades? Hör av dig till Sidospår Box 407 801 05 GÄVLE. E-post: sidospar@jvmv.se ***Rolf Sten***

Särlingen Dg 2

Loket Dg 136 skadades svårt vid en olycka i Hallsberg 1948. Det transporterades till ASJ i Falun för reparationoch i samband med detta beslöts att loket även skulle byggas om. Eftersom ramverket var skadat passade man i experimentsyfte på att förlänga loket med två meter. På ett vanligt D-lok är längden över buffetar 13000 mm men på detta lok blev nu längden istället 15000 mm.

Apropå bildfrågan i förra numret

Redaktionen tackar för de svar som inkommit med anledning av bildfrågorna.
Två svar inkom rörande de övre bilderna. Göran Engström och Bo Jonson tipsar på att bilderna är från Strömfors. Bo Jonson skriver: "Bilderna förställer med stor säkerhet brukssamhället Strömsfors utmed Falkenbergs Järnväg.
Husen närmast till höger är arbetarbostäder. Längre fram skymtar det gamla brukhotellet och mittemot detta stationen. Vägen till vänster över spåret leder till själva bruket som är beläget på andra sidan ån Assman. Den nedre bilden är troligen tagen något nedströms och visar trikåfabriken som så småningom blev en avdelning av Eiser."



När det gäller bilden med godståget gissar Bertil Bengtsson på att bilden är tagen i Rotebro. Han skriver bland annat: "I så fall är fotot taget norrut, mot Märsta/Uppsala från en bro för ”Riksettan” på samma plats som dagens E4 (den bör ju faktiskt ha legat just där!) men tydligen i skarpare vinkel mot spåren. Spåret till höger går till jästfabriken..."

Skulle inte någon av läsarna i Stockholmstrakten kunna ta kameran och ställa sig på den gamla viadukten vid OBS i Rotebro och försöka ta en färsk bild i motsvarande vinkel?! Det är inte omöjligt att Bertil har rätt i sin gissning.

Avsikten var att prova hur stort rälsslitaget blev från ett ramverkslok med fyra axlar 1 D 1, eller som F-loket med 1 Do 1. Som så många andra brunlok, slutade Dg 2 sina dagar på GDJ.

Först kokstågen och därefter virkes- och massatågen tog musten ur de gamla loken. Dg2:an byggdes 1925 och avregistrerades 1976 tjänsten varade i 51 år!

Text & foto: P L Svensson

Bilden till vänster visar Dg2 136 med godståg vid Tolvfors strax utanför Gävle, 25 augusti 1966.

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**

Järnvägsvagnar från Gävle

Text & foto Erik Sundström

Järnvägsvagnar har tillverkats i Gävle sedan länge, framför allt vid banornas egna verkstäder.

Gefle - Dala järnväg startade på 1850-talet med godsvagnar av typer som skilde sig från SJ typer. Man byggde framför allt stolpvagnar för trävaror från de många sågverk som då startade vid stranden av Runn mellan Falun och Hosjö, och kortare lådvagnar för tackjärn och malm. De hade ursprungligen underrede helt av trä och fällbroms av engelsk typ där en tung hävstång längs ena långsidan är upphakad i en hållare när man inte bromsar, och är fri från hållaren när man bromsar varvid att dess tyngd vrider en bromsaxel mellan vagnens axlar så att bromsblocken trycks mot hjulen.
Hävstången manövreras av personal på marken intill spåret, och GDJ valde denna typ av broms då man bara hade en lutning i varje riktning, Granstanda till Storvik övre i riktning mot Gävle och Ryggen till Hosjö i riktning mot Falun. Fällbromsen var också en utmärkt parkeringsbroms.
Från 1870-talet byggdes vagnar med underrede av järnbalkar, från 1896 med skruvbroms och

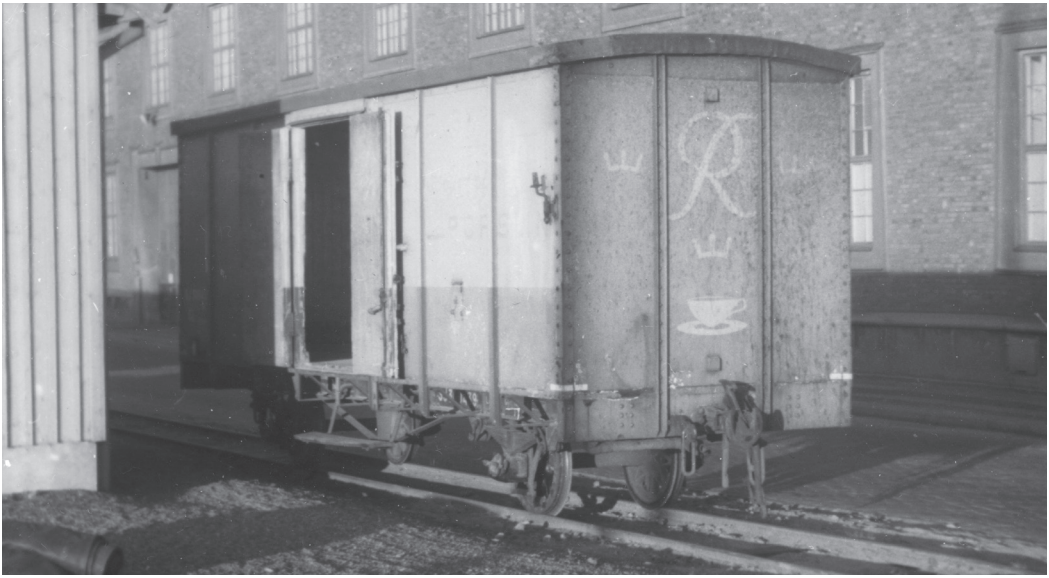
GDJ byggde 1872 femtio träkolsvagnar och 1890 ytterligare sjuttiofem på underrede med trätvärbalkar och fällbroms likt deras typiska stolpvagnar. GDJ 1271 fanns kvar vid förstatligandet och blev SJ 6015 litt Lm och användes då mest för träflis. Bild från Karlstad 1953.

Bland de sista vagnarna byggda på GDJ verkstad var de 1901 byggda lådvagnarna med mått och lastförmåga som SJ, men stag av rundjärn i stället för plattjärn på balkarna och dubbelportar av tysk typ där SJ hade två separata fälluckor. GDJ 1371 blev SJ 8124 och bilden visar den i Sölvesborg 1957.

från 1898 till 1904 nästan lika SJ typer, men alltid med någon liten skillnad.

Uppsala - Gävle järnväg byggde egna vagnar från 1874 till 1911, även de i början med fällbroms med tanke på samtrafiken med GDJ. Några av de andra verkstäder som nämns i Ulf Ivar Nilssons bok om Gävle på 1800-talet byggdes också godsvagnar men i små antal.

Vagnar av Im-typ var mycket vanliga i Skåne där de användes för sockerbetstrafiken. Att UWHJ skaffade sådana så sent som 1915 tyder på att även Västergötland odlade betor. UWHJ 359 var byggd vid Gefle Varv och fick liksom andra Im-vagnar aldrig något SJ-nummer. Bild från Sölvesborg 1957.



Vackert målade vagnar med industrivarumärken är ingen nyhet. Lidköpingsbanorna lär Rörstrand hyra och utrusta några vagnar med blå masonitväggar och Rörstrands emblem, och åtminstone en gick kvar så länge att den fick SJ-nummer 300439, ursprungligen LJ 563, byggd 1916 vid Gefle Varv. Bild från Göteborg N 1954.

Lindahl & Runer byggde på 1880-talet vagnar till UGJ och KNJ, och sedan de efter konkurs ombildats till Gefle Varv & Verkstäder byggdes 1915-16 några vagnar för UWHJ och Lidköpings järnvägar.

UGJ byggde på 1880-talet vagnar mycket lika GDJ stolpvagnar med fällbroms. De första byggdes av Lindahl & Runer, men UGJ 614 på bilden byggdes på egna verkstaden 1883 som stolpvagn men blev redan före förstatligandet ändrad till grusvagn med låga fällbara väggar. Bilden visar den i Uttrans grusgrop 1951 som tjänstevagn vid 24 Bs.

Robert Sjöströms verkstad, en utbrytning från Lindahl & Runer, byggde 1901 några öppna vagnar för Roslagsbanan.

Ostkustbanans verkstad gjorde på 1920-talet många ombyggnader av tyska grusvagnsunderreden till moderna stolpvagnar, men efter OKB förstatligande 1932 blev den ett eget bolag AGV, AB Gävle Vagnverkstad, som tillverkade stora antal godsvagnar till framför allt SJ men även TGOJ, NKlJ och privata vagnägare, fram till 1999. Verkstaden finns kvar, nu som Gävle Godsvagnservice AB.

Det kan också nämnas att Sala - Gysinge - Gävle järnväg på sin egen verkstad år 1911 byggde två täckta godsvagnar, även om delarna troligen köpts som byggsats.

Du har väl inte glömt medlemsavgiften för 2007?

Det gamla var redan förgånget

av Anders Wejryd

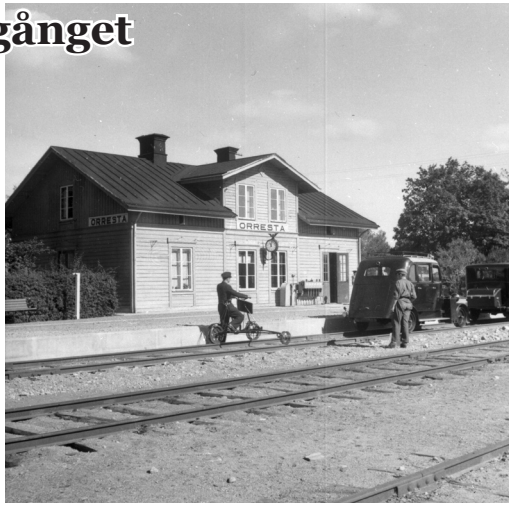
Sextiotalet var nog en verklig nedgångsperiod för järnvägen. De gamla systemen hade ännu inte slutligt bevisat sin otidsenlighet men den omgivande utvecklingen hade tagit andra vägar utan att järnvägen tagit det på allvar.

Det var något fascinerande med en verklighet som pågick utan att vara efterfrågad. De få av oss som ville vara med fick röra oss i ett universum som bara få begrep och som var finansierat utan att svara mot särskilt mångas behov.

Stins Karlsson och stins Hammar delade på tjänstgöringen på Orresta station.
Av de tre mötesstationerna mellan Enköping och Tillberga: Lundby, Orresta och Tortuna, hade Orresta de flesta tågmötena och längsta tjänstgöringstiden. Det stora tågmötet var omkring klockan tre på eftermiddagen då tåg 1033 och tåg 1034 möttes. Inget av dem hade annonserat uppehåll men det var stora tåg med kafévagn och kursvagnar från Ludvika och Hallsberg mot Stockholm och vissa år ända till eller från Borlänge över Ludvika och Mjölby över Hallsberg. I Tillberga skulle tkl snart ropa ut:
”Var god giv akt på vagnarnas skyltning, så att rätt tågdel påstiges!” Ingen örebroare skulle behöva hamna i Ramnäs.

Det var stil på orrestastinsen, fast hans titel väl egentligen var trafikbiträde, när han postade, gjorde honnör och fick bekräftelse med signal från det framrusande tåget på ettan och därefter lade om utfartsväxeln och gav avgång för tåget på spår två. Dragare var Du- eller ibland Dk-lok. Det malande ljudet från kuggväxlar och koppelstänger hördes hem till prästgården närmare två kilometer från linjen. Några andra tåg under helgerna drogs med H-lok. De hördes eftersom bara skenskarvarna, inte loken, hördes.

Så in på tågexp och de reglementsenliga samtalen till nästa station i respektive riktning. I bakgrunden stationsurets mäktiga tickande. Ett par ordentliga stenar som lod och kuggstängeroch –växlar till sammanlagt fyra urtavlor, två



Orresta station 1945. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.

utomhus, en i väntsalen och en på tågexp. Uret lär finnas bevarat i Dingtuna, en annan gammal SWB-station.

Tjänstgöringen började nog först efter klockan sju. Strax efter 6 kom första persontåget, ett loktåg, som medförde posten till ”post-Elsa och post-Arne” i plåtlåda från Västerås. Sällan steg någon på, även om tåget gav möjlighet att vara i Stockholm redan vid klockan åtta. Pendlarna var inte många, och stockholmspendlaren som fanns var modern, så han körde bil. 6.44 avgick dagens första YBo6:a mot Västerås. Turerna gick också på Uppsala-Enköping och Enköping-Kungsängen och sammansättningen var normalt en YBo6:a och en UBFo6y. Manövervagnen var tystare men hade man otur luktade det gammal fisk från F-avdelningen. Vid halv sju var väntsalen öppen och kaminen varm. Vem som tände i den vet jag fortfarande inte. Lukten är oförglömlig. Värmen torr, lugnande, med en lätt stickande doft av varmt damm. Jag var oftast ensam påstigande. Det var bilen som gällde för alla andra. SJ hade fortfarande en tidtabell som utgick från att eleverna skulle åka 7.15 till Enköping. De hade dock eleverna slutat med flera år tidigare, men så lätt ändrade man inte på SJ.
6.44 från Orresta innebar ankomst till Västerås C

strax efter sju. Läroverkets morgonbön började inte förrän 8.15 så det var nu läxorna skulle slutföras. På den tiden fanns en väntsal för icke-rökare med bord, så med stimulansen från en Marabou helnöt var arbetsförhållandena goda. Dock störde aktiviteten på stationen. Alltid någon V3-a i växling och ibland även en N-tank. Det var en trång station. Egentligen bara en riktig plattform och godstrafiken mycket närvarande, ibland även med anakronistiska Of-lok med vissla, dragande malm från Norberg.

Slutade man tidigt fanns chansen att hinna med tåget strax före tre från centralen. Annars blev det inget förrän omkring klockan sex. De kvällar elevrådet eller stiftsungdomsrådet sammanträdde var det tåget efter nio som gällde. Den förbindelsen var särskild. Vissa år byte i Tillberga. Tillberga var inte vilken station som helst. Två stora hävstångsställverk, ett i vardera änden av bangården, och tågklarering och förregling i ett mindre hus på en av de fyra(!) plattformarna. Det gick åt folk! En väldig stationsbyggnad och en igenbommad järnvägsrestaurant invid. Där anslutning till ett blandat dalatåg som oftast kom in på ettan, närmast utfarten mot Skultuna. Före olyckan i Skultorp var det en härlig blandning av trä- och stålvagnar, men alltid med slutna plattformar. Lukten var särskild. Tur att ingen hade några mögelhundar då! Personvagnarna måste ha ingått i omloppen av ”snabbgående persontåg” för det fanns alltid en stängd kafévagn med. Det här kvällståget var väl resterna av returen på det blandade tidnings- och posttåget som lämnade Stockholm mellan tre och fyra på morgonen mot Sälen och Särna på den tiden hela sträckan fortfarande trafikerades. Kafévagnen var bra, för där fanns det rejäla bord, så att matte- eller fysikläxan kunde få en stund innan det var dags att ta vara på behovsuppehållet i Orresta, få fart på den gamla rem-moppen och köra hem i mörkret.

Natten innebar några godståg som en tågintresserad yngling ibland kunde notera vid nordlig vind och lätt sömn. Stinsarna hade delat med sig av sina tidtabeller så att inte bara persontågen var kända.

Det var världar och tider som möttes. Stinsens dotter travesterade Edvard Persson och sjöng: ”Jag har bott vid en järnväg i hela mitt liv, och sett tågena komma och gå”. Det var inte längre som vid järnvägens ankomst att det var den stod för moderniteten. På sextiotalet var det nästan tvärtom eller åtminstone mycket mer sammansatt än så. Idag är Orresta bara något som dubbelspåret passerar. Inga spår av någon station eller hållplats. Och de passerande resenärerna är många, många fler än på sextiotalet.

Västerås stationshus och bangård 1944. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.

Avsändare:
Järnvägsmusei Vänner
Box 407
801 05 GÄVLE

B

Porto betalt

Ett museum - två arenor

Sveriges Järnvägsmuseum lockar med två arenor. Vi finns både i Gävle och i Ängelholm. Museet har en av världens finaste järnvägshistoriska samlingar som visar den utveckling som pågått under 150 år. Är du intresserad av tåg och järnväg - eller bara vill ha kul med familjen då skall du besöka utställningarna i Gävle och i Ängelholm. Allt i våra samlingar var med när det begav sig så det är inget litet leksaksmuseum - det är på riktigt!

Nytt: Centr@len i Gävle

Den 4 april inviger vi med pompa och ståt vårt nya faktarum Centr@len. Här kan du ta del av museets samlingar i form av föremål, bilder och filmer i våra databaser.

En bild bland många i foto-arkivet.

Tel: 026 - 14 46 15
Öppet kl 10-16 tisd-sönd
Jun - aug: öppet dagligen

Ångloket Limhamn kör på museiområdet vid säsongsstarten den 1 maj.

Säsongsstart i Ängelholm

Den 1:a maj har vi öppet hus med många aktiviteter, bl.a ångloksköring, dressincykling och veteranbilar. Vi inviger också sommarens utställning: Skånska järnvägsstationer

Tel: 0431 - 44 20 75
Öppet maj - sept: dagl kl 10-17 samt alla skollov. Övrig tid se hemsida!

www.jarnvagsmuseum.se

SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM
SWEDISH RAILWAY MUSEUM
GÄVLE • ÄNGELHOLM