

SIDOSPÅR 2/07



Nyhetsblad från Järnvägmusei Vänner

- stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum

www.jvmv.se

Museichefen har ordet



Nordiskt samarbete

I helgen avhölls årets nordiska järnvägmuseimöte i Hyvinkää hos kollegorna i Finland. Berörd personal samtalade under ämnet "housekeeping". Det var tionde gången ett knappt 20-tal anställda vid nordens nationella järnvägmuseer strålade samman för att avhandla gemensamma angelägenheter. Det är viktigt för oss att kunna bolla frågor och problem men någon eller några som sitter i en liknande sits. Det är ett klart faktum att i bland räcker inte de inhemska nätverken till. Att samla på tåg och samtidigt tillämpa antikvariska principer är inte helt enkelt. Att ha nordiska vänner underlättar också vid stora arrangemang. Såväl under tåg 150 som vid museidagen 2003 har vi gästats av lok och vagnar från våra grannländer. Vi har också huserat den finska utställningen "Kejsarens tåg". Själva har vi deltagit med fordon i arrangemang hos både Danmarks och Norsk Jernbanemuseum och våra finska vänner har fått hjälp med både författande och översättningar. Högaktuell är Meccanoutställningen som gjordes på dåvarande Banmuseet i Ängelholm och som sedan kompletterades med en katalog när den nyöppnades i Gävle för att via Norge nu visas i Danmark varpå Finland väntar på att öppna den nu i sommar.

Museet i världen...

Det internationella samarbetet prioriterar vi högt. Sedan 2003 har jag fungerat som sekreterare i den världsomspännande organisationen *International Association of Transport and Communications Museums* (IATM). Av namnet framgår att IATM samlar museer med inriktning mot transport och

kommunikation, som järnväg, väg och flyg samt post och tele. Organisationen är affilierad till *International Council of Museums* (ICOM) som är ett UNESCO-organ. Genom det internationella samarbetet har vi haft ömsesidiga utbyten med bland andra med de närliggande National Railway Museum i York, DB Museum i Nürnberg och Transportmuseet i Budapest men också med kusinerna på Post- och Telemuseum i Danmark. Ett aktuellt projekt som Sveriges Järnvägmuseum har fått från styrelsen, tillsammans med National Aviation Museum i Ottawa och National Postal Museum i Washington, är att hitta former för kunskapsutbyten när det gäller metoder, material och arbetssätt för restaurering av skrymmande och tekniskt komplicerade objekt. Vartannat år hålls också en stor konferens så i början på juni beger sig fyra av oss från museet till York, som är värdar denna gång, för att diskutera "Transport and Communication Museums in a Changing Environment".

...och på hemmaplan

Genom mig tar Sveriges Järnvägmuseum också aktiv del i en viktig organisation på hemmaplan. Det relativt nystartade Riksförbundet Sveriges Museer har nu mer än 100 medlemmar, vilka omfattar de flesta av landets större museer. Jag har omvalts till styrelsen för att representera de museer som inte är statens under kulturdepartementet, läns museer eller kommunala museer. Förbundet kan närmast liknas vid en branschorganisation som ska arbeta för gemensamma utvecklingsprojekt, fungera som opinionsbildare och vara en tydlig aktör i det offentliga samtalet. Den förra ordföranden i förbundet, Christina

von Arbin, har nyligen av regeringen utsetts till museikoordinator för att fånga upp behov av förändringar och förhoppningsvis både en tydligare styrning och en breddning av museernas uppdrag. Det är också på gång en kulturutredning som i bästa fall kan leda till att ett sådant museum som vårt kan få en intressantare och mer framträdande roll än hittills.

Efter denna exkurs ut bland de diskuterande nätverken så kan det vara bra att landa i vår egen vänförening. Ska någonting bli gjort så handlar det ändå om att kavla upp ärmarna och börja arbeta. I går kväll hade styrelsen för Järnvägsmusei Vänner möte på museet. Personalen, förutom lokförare Sten, restaureringsansvarige Thom och receptionisten Karin hade gått hem men ändå sjöd området av aktivitet. Erik Sundström avstod från styrelsemötet för att ta hand om Tekniska Föreningen som var här på gruppbesök, torsdagsgruppen skruvade på elloket Ub 163 och ute vid miniatyrjärnvägen var en grupp rallare i full färd med att underhålla banan. Redaktören för *Sidospår*, som ju tillika är ordförande, påminde mig också om att han behövde några rader till nästa nummer som han skulle ställa samman i övermorgon! Det är här vi har vår otroliga styrka att vi trots vår relativa litenhet kan hålla så många bollar i luften till en för samhället mycket ringa kostnad. Låt oss hoppas att omvärlden förstår vilken resurs vi utgör tillsammans. Det känns som att vi är på god väg.



Omslagsbilden:

Nora sensommaren 1977. Ett av Nora Bergslags diesellok T26 med godståg i "kroken" lämnar Nora för vidare färd mot Ervalla. Foto: Anders Hendel.

JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER



- en stödförening till Sveriges Järnvägsmuseum

BOX 407 SE- 801 05 Gävle

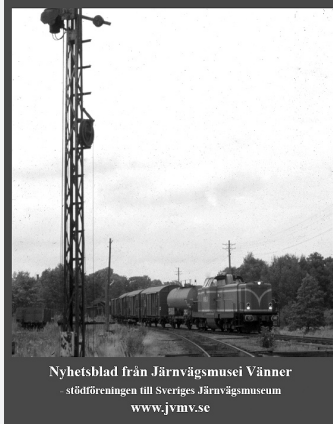
E-POST: info@jvmv.se Internet: www.jvmv.se

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 2/07



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

Nummer 2 - 2007, årgång 4

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

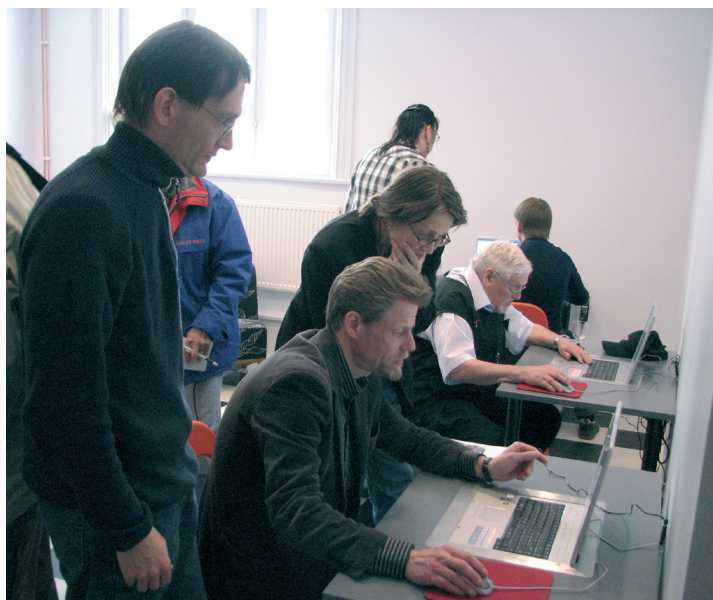
© JvmV 2007 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. Adress: SIDOSPÅR, Box 407, SE-801 05 GÄVLE. E-post till redaktionen: sidospar@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 3 2007 utkommer i september
Presstopp 15 augusti.

Ett första steg in i den digitala världen



Robert Sjöö, flankerad av Nils-Erik Bjärlund och Katarina Sandberg, provar på att söka bland bilderna. Vid den bortre datorn syns museivännen Bert Bergström. Foto: Rolf Sten

varumässigt tagits fram av, medlemmarna i Järnvägs musei Vänner, Nils-Erik Bjärlund och undertecknad. Arbetet har på helt ideell basis pågått under drygt ett och ett halvt år.

Systemet består av en server till vilken 4 datorer i faktarummet och en i biblioteket är anslutna via ett trådlöst nätverk.

Ytterligare ett trådlöst nätverk finns installerat vilket gör att besökare i området runt mu-

Den 4 april tog Sveriges järnvägs museum ett första steg in i den digitala världen då man invigde museets nya faktarum Centr@len. Rummet är beläget i hall 1 där tidigare den gamla väntsalen låg.

Här finns nu 4 stycken datorplatser där besökaren kan titta på bilder och film från museets samlingar. För närvarande finns cirka 22 000 bilder och 5 000 föremål i den digitala databasen. Iskrivande stund har ännu inte filmerna blivit tillgängliga, detta på grund av tekniska problem. Dessa beräknas bli lösta under den närmaste tiden. Databaserna kommer vid ett par tillfällen per år att uppdateras och utökas. Från datorerna kommer man även åt att besöka järnvägsrelaterade sidor på Internet. I faktarummet finns även ett mindre bibliotek med varierande järnvägs litteratur.

seets konferensrum har möjlighet att kunna nå Internet med sina bärbara datorer. Båda nätverken är naturligtvis skyddade av lösenord.

Systemet är anslutet till Internet via en ADSL-anslutning som tillhandahålls av Järnvägs musei Vänner.

All hårdvara utom en dator har bekostats av Sveriges Järnvägs museum. En dator med skärm har av Nils-Erik Bjärlund skänkts till Järnvägs musei Vänner för vilket vi vill framföra vårt varma tack!

Går allt som vi hoppas kommer det till hösten att, via Internet, vara möjligt att söka i den digitala bild- och föremålsdatabasen. Filmerna kommer däremot bara att kunna ses genom ett besök på museet.

Rolf Sten



Själva datorsystemet har designats och mjuk-

Fler fordon under tak i Herrljunga



SJ Sa-lok 1054, 1252 klara för transport och växlas ihop med resten av tåget i Grängesberg. Foto: Gunnar Palmborg

Jvmv Herrljunga på hämtningsexpedition

Sedan en längre tid tillbaka har medlemmarna i Herrljunga och Sveriges Järnvägmuseum diskuterat om inte vi skulle kunna ta ner ytterligare något ånglok till Västergötland.

Flera alternativ har diskuterats. Det har också funnits ett behov att ha ett driftsdugligt reservlok till SJ B 1038.

Det var viktigt att försöka se om inte man

kunde ta hand om något av ångloken som fanns på Grängesbergs malmbangård.

Under hösten 2006 gjorde medlemmar från Herrljunga ett besök på malmbangården i Grängesberg för att besiktiga de ånglok som fanns kvar där.

Valet föll på de två Sa-loken 1054, 1252.

När det gällde reservånglok till SJ B 1038 fick man ett erbjudande om att ta ner det oljeeldade

Fortsättning på nästa sida

Personbangården i Hallsberg. Kontroll av smörjdynorna på SJ Sa 1252. Foto: Gunnar Palmborg



SJ B 1316 till Herrljunga. Det var klart att vi ville ta hand om detta driftsånglok.

Nu var det bara att försöka få allt att klaffa vad gällde transporten ner till Västergötland.

Till att börja med åkte ett litet gäng upp till Grängesberg under april månad för att kolla alla lagerboxar samt smörjdynor på Sa-loken.

Det visade sig att samtliga dynor var i bra skick och att storlager var OK.

Som vanligt är det mer jobb än vad man tror när det gäller denna typ av transport.

Samordning av frivillig arbetskraft som kan ställa upp, tidtabeller för tjänstetågen, samråd med andra museijärnvägsföreningar med mera, med mera.

Vi fick också erbjudande att hand om elektrolok SJ Da 936 som funnits som deposition hos GDJmf i Falun. Då GDJmf inte hade bruk för loket så skulle vi få möjlighet att få ner Da-loket till Herrljunga.

Själva transporten planerades till 27-29 april. Vi åkte 6 stycken förväntansfulla medlemmar från Herrljunga med tåg upp till Gävle på fredagen. Där påbörjades förberedelserna och arbetet för transport av SJ B 1316. Senare på fredagskväl-



Grängesberg innan transporten. Johan von Oelreich gör översyn på samtliga storlager och smörjdynor på Sa lok 1054,1252. Foto: Per-Åke Lampemo

len så växladet tåget i ordning. Dragkraft var SVJvms lok SJ Da 820.

På lördagsmorgonen så var det avfärd mot Falun. Mellan Gävle och Falun kunde vi kon-

Fortsättning på sidan 10

Johan och Per-Åke planerar inför arbetet med att sänka axel 3 på SJ B 1316 i Falun. Foto: Gunnar Palmberg



SJ första dataprogram 1957

av Erik Sundström

Sommaren 1957 var en viktig tid i mitt liv. Jag hade 1954 blivit klar med min civilingenjörsexamen vid KTH och därefter arbetat vid institutionen för hållfasthetslära med min licentiatexamen och lett kurser för både KTH och Skogshögskolan. Då hade jag lärt mig datorprogrammering först för IBM 840, en dator som bara hade hårddiskminne och alla kommandon måste beräknas så att disken hunnit rotera lagom långt till nästa kommando. I praktiken kom jag aldrig att använda den, eftersom BESK "binär elektronisk sekvens-kalkylator" just blev tillgänglig. Den upptog en hel våning i gamla KTH-byggnaden på Drottninggatan, och bemannades med 22 anställda och en överdirektör. In- och utmatning skedde med hålremsa, och man hade just infört transistorer för vissa funktioner, annars var det en mängd radiorör som räknade. Minnet hade just utvidgats från 1 kilobyte till 2, och bestod av en mängd små magnetringar på en trådmatrix. Det gjorde att man kunnat införa FA-systemet "fiktiv adress" där kommandon placerade sig själv i löpande ordning och minnesparametrar kunde adresseras med fiktiva adresser i 8000-serien. Jämfört med dagens fickräknare är det mycket snålt, men det öppnade möjligheter att på BESK göra beräkningar som annars skulle ha krävt flera personers insats. Det första större program jag gjorde gällde beräkningar hur regndroppar uppstår när luften stiger till kalla högre höjder, för en doktorand från Hawaii hos professor Bert Bolin, känd vädervetenskapsman.

Våren 1957 blev jag klar med min militär-tjänst vid FoA som hade gått att kombinera med jobbet på KTH. Jag hade en motorcykel, en svart Husqvarna 120-kubikare, och då jag redan var intresserad av järnvägshistoria gjorde jag många resor för att leta efter gamla industribanor och besöka skrotplatsen i Vislanda. Jag hade troligen varit sista passageraren på Aspa Bruks smalspår i Tiveden och på Näs-Horndals järnväg. Vanliga helger brukade jag göra en fotograferingstur kring industrispår i Stockholm, och ännu hellre

hamnarna där man brukade kunna ta bra bilder av godsvagnar. Så hade jag gjort flera år med vanlig trampcykel innan jag skaffade motorcykeln. En liten tid hade jag också en gammal engelsk lyxbil Avon Standard, men den var olämplig på skogsvägar.

Samtidigt med att jag blev klar med min licentiatavhandling om "buckling av tjockväggiga cylindrar" fick jag höra att Sveriges television tänkte ha en tävling där man kunde få en rad frågor om sitt fritidsintresse och kanske vinna 10 000 kronor. Jag anmälde mitt intresse för "Svensk järnvägshistoria" och fick ställa upp i den tävling där "Hajen" Hannertz och "Uncas" Englund också var med. Det gick bra och jag klarade frågorna så att jag vann mina 10 000. Efter avdrag för skatt räckte de till en begagnad SAAB 93.

Ungefär vid de sista TV-frågorna fick jag kontakt med SJ maskintekniska byrå. Man höll just på att bygga ett laboratorium i Hagalund, och P-E Olson hade visioner om att det skulle kunna bli SJ centrum för vetenskapliga beräkningar, och kanske så småningom ha en egen dator. På den tiden diskuterades allvarligt om hela Sverige skulle behöva så mycket som sju datorer, eller kanske en stor dator som Skatteverket skulle ha i Sundsvall med telenätanknytning till andra landsdelar. Laboratoriet började byggas, men det hann inte bli så mycket maskiner och ingen dator. Många mätningar gjordes på prototyperna till nya malmvagnar med centralkoppel.

Då dök ett problem upp som skulle vara lämpligt för databeräkning. På malmbanan skedde ett allvarligt missöde. Ett lastat malmtåg med dubbla lok fick röd signal i uppförsbacken vid infart till en station. När det blev grönt startade bägge loken med full effekt, och det var verkligen mycket, då maximalbrytaren i bägge loken hade blockerats med instoppade kartongbitar. Eftersom malmvagnar i motsats till andra inte har genomgående draginrättning då det skulle ha varit svårt

Fortsättning på sidan 15





Det var då det!

En disig höstdag i Hagfors 1970.

Nordmark- Klarälvens Järnvägars AEG-lok nummer 41
växlar i Hagfors.

Foto: Anders Hendel.

Någon som vet mer om denna bild?



Är det någon av läsarna som kan berätta mer om denna bild? Den visar ett timmeruppforderingsverk, platsen är helt okänd

men kan kanske vara någonstans i Dalarna.

Hör av dig till Sidospar Box 407 801 05 GÄVLE. E-post: sidospar@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: sidospar@jvmv.se

Fler fordon under tak, fortsättning från sidan 6

statera att axel 3 vänster på SJ B 1316 hade en smygande tendens till varmgång. I Granstanda plockade vi därför ner axelboxen. Vi kunde snabbt se att smörjdyna och smörjningen till axeln såg bra ut. Trots detta släppte inte de smygande tendenserna till varmgång (temperaturen var dock aldrig oroväckande hög). Väl i Falun gjorde vi bedömningen tillsammans med personal från GDJmf att det vore bäst att sänka axel 3 för att kontrollera storlagret. Bäst att ta det säkra före det osäkra...

Vi kunde snart se att storlagret var OK! Dock fanns det två mindre beläggningar som bröt oljefilmen innåt axeln. Felet åtgärdades snabbt och lätt. Cirka 3 timmar försenade fortsatte vi

Fortsättning på nästa sida

Apropå bildfrågan i förra numret

Från lokförare Thomas Börjesson i Borås har vi fått följande svar på bildfrågan:

Detta spår har jag tidigare redogjort för i postvagnen, men kan nu inte hitta det aktuella inlägget. Spåret gick in till dåvarande Wäfveribolagets rålager. Vagnar med råmaterialbalar växlades över vägen och in till deras kaj. Kurvradien är extremt liten, så kopplen fick lossas och skyddsvagnar med lossade koppel placerades emellan vagnarna som skulle in och loket. Radien är faktiskt så liten att flänsen på de hjul som gick på innerrälen styrdes av en extra räl innanför flänsen. Ytterrälen var ingen räl alls utan en I-balk som ytterhjulens fläns gick upp ovanpå. Loket fick inte alls gå på detta spår. Vi växlade med V5 då på 1980-talet. Spåret lades ned i samband med att Wäfveribolaget helt gick över till lastbil. Nu är även fabriken nedlagd.



*Fler fordon under tak,
fortsättning från föregående sida*

färden mot Grängesberg. Efter denna åtgärd gick SJ B 1316 ända ner till Herrljunga utan problem.

På lördags eftermiddagen kom vi så till malmbangården. Väl där växlad Sa-loken in i vårt tjänstetåg. Efter en välbehövlig middag så var det sängen som gällde. Färden fortsatte på söndagen söderut via Frövi. Med ett längre uppehåll i Hallsberg samt Laxå ankom vi till Herrljunga på söndagskvällen.

Här hade flera intresserade medlemmar mött upp. Vår egen grillmästare Gunnar Larsson hade fixat mat till oss alla. Denna kväll var det flintastek med potatissallad på menyn. Efter maten växlad Sa-loken in i stall och vi var färdiga framåt midnatt.

Så här efteråt kan vi glatt och konstatera att transporten gick riktigt bra.

Per-Åke Lampemo



TÅG 07
8-9 sept.

Vi behöver hjälp till TÅG 07 den 8 och 9 september

Museidagarna i år kommer att bli en tågupplevelse för hela familjen.

Mia efterlyser vänner som kan arbeta som:

Biljettförsäljare - Parkeringsvakter - Kaffekokare
- Vakter - Programförsäljare - Vaktmästare - Vär-
dar i personalmatsalen - Med mera med mera..
Här behövs ingen säkerhetskompetens. Det räcker med ett
glatt humör.

Anmälan till dessa tjänster sker till: Mia på 026-144615 eller
mia.lundstedt@jarnvagsmuseum.se

Sten Holm efterlyser vänner som kan arbeta som

Spårvakter - Konduktörer

Anmälan sker till Sten 026-144596 eller
sten.holm@jarnvagsmuseum.se

Nedanstående gäller för vänners som arbetar på schema under båda dagarna (ej medföljande): Museet bjuder på frukost för de övernat-
tande gästerna, fika, lunch och avslutningsfest på söndagskvällen.
Plats i 2-bäddskupé finns - men i begränsat antal. Man delar
med annan personal - ej för medföljande som inte jobbar.

Det är Rotebro!

I Sidospår nummer 4 2006 var vidstående bild en av "bildfrågorna": I förra numret gissade Bertil Bengtsson att bilden var tagen i Rotebro. Redaktören uppmanade läsarna att någon borde ta med kameran och göra ett besök på platsen.

Två läsare, Michael Blomhage och Bernt Berglöf, hörsammade detta, åkte ut på platsen och tog bland annat vidstående bilder. Vidare fick redaktionen ett brev från Mats Lindberg där han talar om att bilden är omslagsbild i tidningen Signalen nummer 17 1947. Bertil Bengtsson hade alltså rätt i sin gissning, det är Rotebro!

Michael skriver bland annat: Området kring Rotebro station har ändrats mycket sedan 1940-talet. Främst har det tillkommit en stor motorvägsbro.

Den bro där den ursprungliga bilden är tagen byggdes i mitten av 1930-talet och byttes ut i slutet av 1980-talet (eller möjligen tidigt 1990-tal). Den nya bron blev något längre, som en förbättring inför det kommande fyrspråks utbyggnaden. 1951 färdigställdes motorvägen E4 genom Sollentuna och i och med det tillkom den stora bro som idag korsar södra änden av bangården i Rotebro.

Dagens godståg ser lite annorlunda ut än 1947.

Södergående containertåg med dubbla Rc-lok som dragkraft passerar Rotebro 2007-03-28. Rc4 1321 går i täten. Foto: Bernt Berglöf



Ovanstående foto: Michael Blomhage 2007-04-08



Malmby godsmagasin, ett godsmagasin som flyttas runt!

Text & foto Bo Gyllenberg

Vid Malmby station, på dåvarande Norra Södermanlands Järnväg, uppfördes 1896 ett mindre godsmagasin. Detta låg kvar till 1989, då det inköptes av Malmby IF för 127 kr och flyttades till föreningens klubbhus Malmbystugan. Då området, där klubbhuset låg, skulle exploateras uppfördes ett nytt klubbhus, Vasagården, invid Strängnäs idrottsplats

Vasavallen. Hit flyttades 2006 det gamla godsmagasinet, som används som förråd. Det kanske skall nämnas att föreningen 1993 bytte namn till Strängnäs-Malmby OL, vilka i dag är ägare till godsmagasinet.



Bilden ovan: Malmby stationshus på sin nuvarande plats. Foto den 16 sept. 2006

Bilden nedan: Malmby bangård och godsmagasin den 1 juli 1971



En annan särling



Za 269 växlar i Ljusdal 7 maj 1966. Foto: P L Svensson

I förra numret av Sidospår skrev jag om särlingen Dg2. Nu har jag i mitt tycke funnit några fler särlingar. Den elektriska lokomotorn Za byggdes i tre exemplar 1953/54. De fick nummer 267-269 och var växlade för 30 respektive 70 km/tim.

Den sistnämnda hastigheten var avsedd att användas vid förflyttning längre sträckor. Längd över buffertarna 6.900 mm och en hjulbas på 3.000 mm innebar nog att det var mindre trevligt att åka 70 km med detta fordon.

Redan vid första leveransen planerades att det skulle byggas fler elektriska lokomotorer.

Vad blev det av detta?

Såg alltid 269:an i Ljusdal när vi åkte upp till fjällen på 60- 70-talet. Av de övriga två Za - maskinerna fanns en i Järpen för att trafikera industrispåret, som gick ca ½ mil norrut från stationen, till Järpens Trämassfabrik. Den tredje fanns i Flen, fast jag har sett den även i Sparreholm. Rätta mig gärna om jag minns fel.

Onekligen en pittoresk lokomotor bland alla olika typer som fanns vid denna tid.

P.L. Svensson



Ånge på 1980-talet. Till vänster Za 269 och till höger en nymålad Za med okänt nummer. Dessa användes bland annat till sopning/snöröjning av växlar. Foto: Svante Wennberg



Någon som vet något mer?

Jag har en kopia ur en för mig okänd trycksak. Den visar att en film över OKB byggnad producerades. Frågan är, finns filmen kvar och i så fall var. Finns det någon bland läsarna som vill engagera sig i en efterforskning av filmen?

Hör av dig till Sidospår Box 407 801 05 GÄVLE.

E-post: sidospar@jvmv.se

Rolf Sten

O.K.B.

Regi Harry von Eckermann och Ragnar Ring

Produktion Tullberg Film

Censurnummer 39.727

Datum 28.10.1927

Längd 1169 m

Innehållsreferat

"Ostkustbanans invigning m.m." (Censurbeskrivning)

Kommentar

I Biografbladet nr 22, 1927 inlöst följande notis under rubriken "Snabbt Filmreportage":

"A.-B. Tullbergs Film har periodvis under de senare åren utfört en större teknisk film över Ostkustbanans byggnad, konstbyggnader, historik och successiva invigningar av de olika sträckorna i den mån dessa blivit färdiga. De sista bilderna togs den 31 oktober i Härnösand vid konungens invigning av Ostkustbanan i sin helhet. Omedelbart efter filmningen flögo Tullbergs fotografier ned till Stockholm, där filmen inträffade omkring kl. halv tre e.m. Sedan filmen framkallats och kopierats i Tullbergs Films laboratorium, sändes en kopia med bil till Gävle för att där insättas i huvud-filmen, som visades för konungen och övriga inbjudna vid invigningsmiddagen på Stora hotellet i Gävle.

Fil. dr Harry von Eckermann, som varit initiativtagare till och bestritt kostnaderna för den stora filmen, har sänt en kopia av densamma till Ostkustbanan och därmed lagt grunden till den nya järnvägens filmarkiv."

Den 17.1.1929 censurerades en kopia med en längd av 299 m och med censurnummer 42.197.

SJ första dataprogram. Fortsättning från sidan 7

att kombinera med botten tömningsluckorna, så sträcktes tåget ut av dragkraften. Då löste maximalbrytaren i omformarstationen ut i stället, så dragkraften försvann och tåget drogs samman av dragfjädrarna. Just när längden var minst och alla buffertfjädrar var hoptryckta så kom strömmen tillbaka, eftersom maximalbrytaren slog på igen efter 16 sekunder. Det vart ett fruktansvärt ryck av de två loken igen, eftersom förarna inte hade kopplat ner kontrollern. Rycket vart nu så kraftigt att fem dragkoppelkedjor brast, och fler skadades. Strömmen försvann snabbt och på banan stod eller rullade en mängd bitar av tåget, som krävde mycket arbete att samla ihop. Jag blev då tillfälligt anställd med uppgift att göra ett dataprogram för att simulera pendlingarna i tåget, och framför allt se om man skulle kunna undvika sådant genom andra typer av fjädrar. Vid den tiden hade ungefär hälften av vagnarna i sina buffertar gammaldags snäckfjädrar utan dämpning och med tvärstopp när de var helt intryckta. De andra vagnarna hade hylsbuffertar med friktionsdämpade ringfjädrar, men dragfjädrarna var odämpade. Programmet blev klart och kördes många gånger på BESK. Missödet på Malmbanan simulerades, och programmet användes för att bestämma kraven på koppel-fjädrar för de nya malmvagnarna.

Laboratoriet blev inte det forskningscentrum P-E hoppats. Det fanns på maskinbyrån en stor oenighet mellan standardiseringsivnarna och produktutvecklarna. I början av 1958 slutade jag och en månad senare P-E. Jag flyttade till Navalkonsult, ett Kockumsföretag där mina teorier om tjockväggiga cylindrar kunde tillämpas på ubåtar, och snart gjorde jag mina beräkningar på den första FACIT-datorn, som liknade BESK men var helt transistoriserad. När jag sedan 1962 flyttade till Bofors användes IBM-datorer i de flesta dagliga beräkningar.



Avsändare:
Järnvägsmusei Vänner
Box 407
801 05 GÄVLE

B

Porto



betalt



Ett museum -
två arenor



*Hennans stationshus har
flyttats från Hälsingland till
Gävle. Besök det i sommar!*



TÅG 07
8-9 sept.



*Besök Ängelholm och se den
unika modelljärnvägen som
berättar om tågens historia!*

På programmet i sommar

Gävle 18/6 - 17/8

*Teaterguidning i Hennans stationshus måndag - fredag kl 11.30, 13.00 och 14.30.

*Guidning i stationshuset varje lördag och söndag kl 13.00. *Barnguidning i museet dagl. kl 11.00.

* *Guidningarna ingår i museientrén.*

Minitåget rullar i vår vackra park.

Café Ängvislan är öppen för fika och lättare lunch.

Gävle 8 - 9/9 TÅG 07

Två hela dagar med tågupplevelser för hela familjen. Underhållning, mat och mycket annat.

Turer med ångtåg, eltåg och rälsbuss. Fotobuss, minitåg, järnvägsmarknad, visning av ånglok och moderna lok och vagnar. Veteranbus till Nynäs. Timmertåg passerar mm mm Tågturerna ingår i museientrén. Läs mer på hemsidan!

Rälsgatan 1, Gävle. Tel 026-14 46 15

Ängelholm 1/5 - 30/9

Kul för alla åldrar. Titta på de fina miljöerna och ta en tur med tågåkningssimulatorn Locomotion. **Museet** ligger strax söder om Ängelholms station.

Tel: 0431-44 20 75

www.jarnvagsmuseum.se

SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM

SWEDISH RAILWAY MUSEUM
GÄVLE • ÄNGELHOLM