SIDOSPÅR 1/08

Tidning från Järnvägsmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum

Robert Sjöö

Museichefen har ordet

Att bli synlig i bruset
Det här med media är inte lätt. Sällan eller aldrig har vi fått så mycket redaktionell text om oss publicerad som under årets åtta första veckor. Helårsöppet i Ängelholm, stolsutställningen där, loklekis och klimatutställning i Gävle har gett helsidor och mer än det i pressen och även TV-inslagen har varit fler än vanligt. Väldigt roligt! Och så var det där med lokförsäljningen…

Det var inte på något vis meningen att vår gallring skulle bli till annonser i mer eller mindre seriös dagspress. Vår avsikt var att i största möjliga öppenhet mot det ideella intresset och järnvägsmuseiföreningarna kunna göra en så rättvis fördelning som möjligt av de utgallrade fordonen. Järnvägsmusei vänners forum och SJK: s Postvagnen med hänvisningar till vår hemsida utgjorde ”reklamen”. Sedan skrev jag ett par rader i mitt senaste inlägg för Sidospår. Därefter blev jag varse Sidospårs enorma slagkraft. Lokal reporter läste Sidospår och bestämde sig för att göra en artikel om gallringen. I stället för att lägga locket på, vilket definitivt ger negativ media valde jag största möjliga öppenhet. Jag berättade om syftet, att föreningarna var målgruppen och att möjligen kommuner, men inte privatpersoner kunde komma i fråga.

Den kreativa journalisten gjorde en – får man ändå säga – ganska kul artikel. På bladets framsida ståtade museichefen på bild med ett snett flin framför ett lokomotiv med tecknad prislapp dinglande från hytten och rubriken ”Skulle du köpa ett ånglok av den här mannen?”. Hela baksidan ägnades åt ”försäljningen” och det dinglade prislappar från fordonen på bilderna. För den som orkade igenom brödtexten så fick man ändå en ganska korrekt beskrivning. Därefter träder Aftonbladet in på arenan och då är fakta inte längre lika intressant. Här är budskapet ”Köp ditt eget lok för en tusenlapp” utan trista förklaringar. Därefter går min telefon varm. Restaurangidkare, privata museer, kreativa entreprenörer och skrothandlare, som hoppas på en godtrogen statlig tjänsteman, vill inget hellre än att köpa ånglok. Nästan alla såg det från den humoristiska sidan när man fick klart för sig förutsättningarna.

Med eller utan media har i alla fall 18 järnvägsmuseiföreningar och 10 kommuner anmält intresse för ett eller flera fordon. Det innebär att nästan allt kommer att kunna placeras och undgå skrotdöden. För oss innebär det en förlorad intäkt (skrotpris) på ett antal hundratusen kronor men samtidigt en möjlighet att stötta den järnvägsmuseala hobbyn, vilket känns mycket stimulerande. Nu återstår en rättvis fördelning som kommer att göras utifrån de givna förutsättningarna och medverkan av Järnvägshistoriska Riksförbundet och Arbetets Museum. Kan ni tänka er att man från mediahåll har bett om en pressrelease om utfallet?

Sett från den strukturerade sidan av verksamheten så blev 2007 ett mycket bra år. Fina besöksiffror med rekord igen i Ängelholm och mycket bra intäkter i Gävle så blev det ekonomiska utfallet mycket nära budget. Det i sin tur har varit viktigt för att bygga vidare på förtroendet hos ägaren, Banverket, vilket inte minst är viktigt i en period av omorganisation. Museet har landat väldigt mjukt i det nya Banverket och ett synnerligen välkommet bevis på det var att museets budgetförslag för 2008 gick igenom utan krav på prutning. Vi har därigenom fått betydligt bättre ekonomiska förutsättningar men med det också högre krav på verksamheten.

Vi kan kanske se det som att början av 2008 har blivit ett litet genombrott för oss både i media och i Banverket. Nu återstår att se hur vi ska kunna hålla ställningarna utan att ägna oss åt alltför halsbrytande affärer.

Järnvägsmusei Vänner

Nytt format på Sidospår
Som du märker har Sidospår övergått till ett större format och fyrfärgstryck i hela tidningen. En av anledningarna till detta är möjligheten att publicera större sammanhängande artiklar. I grundutförandet kommer tidningen att vara på 16 sidor.
Det är min förhoppning att fler personer tar tillfället i akt och skickar in den där artikeln som ni så länge har planerat. Kom igen!

Herrljunga
På annan plats i tidningen redogör Per-Åke Lampemo för förra årets verksamhet i Herrljunga.
När det gäller Herrljunga verkar det vara oklart hur verksamheten hänger ihop varför det kanske är på sin plats med en förklaring. Lokstallet i Herrljunga hyrs av Sveriges Järnvägsmuseum. Medlemmar i järnvägsmusei Vänner, JvmV, jobbar med fordonen på uppdrag av museet. För samordning av denna verksamhet har JvmV utsett Lampemo som platsombud

Nytt forum
Det Järnvägshistoriska Forumet som vi startade på Internet i mars 2005 har fram till 4 februari legat hos leverantören Parsimony. I slutet av 2007 fick vi besked att Parsimony under 2008 skulle upphöra med sin verksamhet och att vårt forum skulle stängas 4 februari.
Mot den bakgrunden började undertecknad med hjälp av Daniel Nordling leta efter ett alternativt forum och fastnade för "My little forum". Detta är en gratis databas som kan hämtas via Internet.
För att ha någonstans att lägga denna öppnade vi en ny domän, www.jvmv2.se". Genom Daniels försorg installerades den nya "forummotorn" och kördes igång till den 1 januari. Hittills har detta fungerat

Så här ser Forumets huvudsida ut.

klanderfritt och det verkar som om de flesta läsarna är nöjda med funktionerna.

IB08
Medlemsresan på Inlandsbanan i juni 2008, IB08, vilken vi gick ut och informerade om i höstas blev snabbt fulltecknad. Arbetet med planering av denna resa pågår nu för fullt och hittills verkar allt gå enligt planerna. De flesta alla frågetecken har blivit uträtade. Projektledare är Bengt Lindberg och undertecknad kommer att vara ansvarig reseledare. Den så kallade "Torsdagsgruppen" jobbar för fullt uppe på Nynäs med iordningställande av en del vagnar som ska vara med på resan (se reportage på sidan). En sak kan jag garantera, det tar mycket tid!

Vindsvåningen Hennan
På bekostnad av Järnvägsmusei Vänner har två rum inretts på vindsvåningen. Dessa är nu färdigmålade och för oss återstår bara att ställa in möbler och bokhyllor. Rummen är tänkta att användas som kontor respektive sammanträdes- och biblioteksrum.

centr@len

Nils-Erik Bjärlund och undertecknad har fortsatt utvecklingsarbetet med museets faktarum Centr@len. Så här långt har allt gått bra och vi är nöjda med systemets stabilitet. Som ett komplement har vi påbörjat arbete med placering av två webkameror uppe på Hennans vindsvåning. En riktad norrut och en söderut. Vi får anledning att återkomma om detta!

Rolf Sten

IB08 och Torsdagsgruppen

Järnvägsmusei Vänners medlemsresa som kommer att genomföras 9-15 juni i år närmar sig med stormsteg. Planering för mathållning och logi är i full gång. Planeringen av den rullande materiel som ska användas gjordes i stort sett färdig i höstas. För att kunna använda de vagnar som är tänkta i tågsättet är Järnvägsmusei Vänners torsdagsgrupp engagerad för att se till att alla vagnar som behöver en rust och översyn får en sådan inför resan. I dagarna när detta skrivs, i början av februari, är Sahlinsvagnen, med littera SJ S1 3607, färdig att skickas iväg för sprutmålning av vagnskorgen. Hela vagnskorgen är slipad och en del rostlagningar är gjorda.
Fönsterna är uttagna ur sina karmar, skyddsräcken, glidskenor m.m. är bortskruvade för att fönstren lätt ska kunna skrapas rena från gammal fernissa som börjat lossna och i en del fall är helt obefintlig. Nya lager av skyddande fernissa ska sedan i omgångar strykas på nytt.
Sahlinsvagnen byggdes 1945 ursprungligen som en 1: a klass salongssittvagn, litt. A5, med 48 sittplatser. På 1980-talet byggdes vagnen om till nuvarande skick, en bar- och pubvagn. Den enda fasta inredningen som finns nu är en bar, resten

Fortsättning på nästa sida

Projektledare Bengt Lindberg (till vänster) och Ronnie Engström tar sig an några av fönsterna på Sahlinsvagnen, SJ S1 3607. Foto: Christina Engström.

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. (*Den fria entrén kan vara indragen vid speciella arrangemang*)

För år **2008** är årsavgiften **240** kr och för familjemedlemmar **50** kr. Avgiften kan betalas till föreningens Plusgiro **496 90 19-1**. (Årsbok och medlemstidning ingår inte i familjemedlemskapet)

Adressändring mm. Kontakta medlem@jvmv.se eller via post JvmV box 407 801 05 GÄVLE

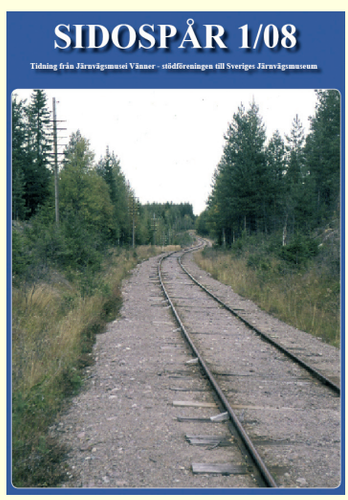
SIDOSPÅR
Nummer 1 - 2008, årgång 5
Nyhetsblad/medlemstidning för Järnvägsmusei Vänner, utkommer med 4 nummer per år.

© JvmV 2008 och respektive författare.

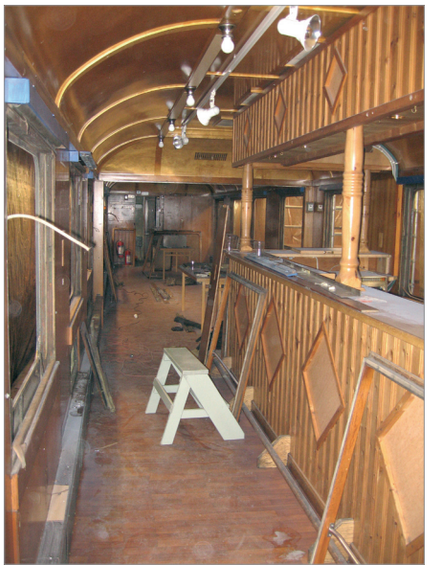
Redaktör: Rolf Sten. Adress: SIDOSPÅR, Box 407, SE-801 05 GÄVLE. E-post till redaktionen: sidospar@jvmv.se

ISNN 1653-4557

Nummer 2 2008 utkommer i juni
Presstopp 10 maj



Omslagsbilden:
"Bilden är tagen efter Särnabanan mellan Sörsjön och Öjvallberget, när jag åkte motordressin med banmästaren Sven Eklund från Malung den 15 september 1971". Persontrafiken nedlagd sedan 1 juni 1969. Godstrafiken lades ned 1 januari 1972. Foto: Erik Sjöholm.



Sahlinsvagnen, SJ S1 3607, med baren i förgrunden.

är tom golvyta som ska möbleras med bord och stolar inför resan. Här kommer man sedan att kunna umgås under resan ev. kommer också frukost att serveras i denna vagn.

På tur för en översyn står två WL2: or. Två sovvagnar som ägs av Sveriges Järnvägsmuseum. I dessa vagnar kommer inredningen att ses över. Det kan vara väggar som behöver ett nytt ytskikt eller bäddtextil, som t.ex. madrasser och kuddar, som behöver bytas ut, allt för att det ska vara fräscht och fint i dessa sovvagnar som kommer att fungera som Tåghem i en vecka.

Jag frågar Bengt Lindberg, projektledare för IB-08, hur läget är med allt som

Hans Karlsson - Nyhlén och Gunnar Jonsson tar bort panelen under fönsterna för att man ska komma åt att ta bort isoleringen inför svetsning på vagnskorgen.

Ove Wahlgren skrapar fönsterkarm på utsidan av Sahlinsvagnen.

ska vara klart inför resan?

– Allt går planenligt. Det känns bra, och det ska bli roligt när vi kör igång resan den 9 juni.

Resan kommer enligt programmet att bjuda på en hel del upplevelser både med de utflykter som planerats under resan och naturligtvis själva resan på Inlandsbanan och vidare norrut mot Narvik. Har du någon favorit bland utflykter m.m. som du tror kommer att uppskattas extra av resenärerna?

– Det var svårt, jag tror inte att jag kan välja ut någon speciell upplevelse, men besöket vid Fågelsjö Gammelgård tror jag kommer uppskattas av många. Det är en gammal gård med en historia som sträcker sig bakåt i tiden till början av 1800-talet. Stoppet vid Gullön, vid Storavans strand, där vi kommer att äta en grillunch, tror jag kan bli fint. Är vädret med oss där, kan det bli väldigt vackert med sjön framför oss och fjällen i bakgrunden. En lite annorlunda utflykt blir turen med linbanan i Örträsk. Alla kommer att få med sig en matkorg i kabinen som man kan äta av medan man tittar ut över vildmarken. Om man tittar på upplevelser med lite mer järnvägsanknytning, blir nog resan på sträckan Katteratt-Narvik en höjdare för många, i dubbel bemärkelse.

Text & foto: Christina Engström

Ett händelserikt år i Herrlj

Året 2007 var ett händelserikt år för de medlemmar i Järnvägsmusei Vänner som på uppdrag av Sveriges Järnvägsmuseum är verksamma i Herrljunga.
Det var hämtningar av lok i Gävle och Grängesberg, det gjordes flera ångtågsresor med
SJ B 1038 och i maj månad hölls ett Öppet Hus i Herrljunga lokstall.

Fler ånglok till Herrljunga

Det började i februari med transporten av ångloket SJ A5 1545 i februari till Herrljunga lokstall. Detta för att Nässjö Järnvägsmuseum skulle få möjlighet att ställa detta ånglok under tak i några månader.
Tanken var sedan att SJ A5 1545 och Nässjö Järnvägsmuseum skulle medverka i vårt Öppet Hus vid Kristi Himmelfärdshelgen.
Transporten gick bra, loket gick för egen maskin och väl i Herrljunga hade många intresserade mött upp trots den bistra nattkylan. Innan NJ vände hemåt med sitt rapid-lok som dragare avslutades det hela med en god middag för de medverkande i NJ´s restaurangvagn.

Från museets sida ville man ha SJ B 1316 transporterad från Gävle till Herrljunga för att loket skulle komma in under tak
Under en tid hade vi även haft ögonen på de båda Sa-loken i Grängesberg (sa 1054, Sa 1252) och tyckte att det var synd att dessa lok stod ute och förföll. Efter överenskommelse med museet kom vi överens om att ställa in ett av de två loken under tak för att i framtiden kunna göra i ordning det. Detta är ett rejält långtidsprojekt som kommer att ta flera år i anspråk. Under slutet av april månad gjordes transporten av ovanstående tre ånglok från Gävle via Grängesberg till Herrljunga.

Öppet Hus 2007

När evenemanget Öppet Hus närmade sig var det mycket som skulle förberedas.
En ny större arbetsinsats tog nu sin början. Efter flera möten med Nässjö Järnvägsmuseum antog vårt samarbete allt fastare former. De olika arbetsuppgifterna fördelades mellan de olika aktörerna. Järnvägsmusei Vänner fick ansvaret för marknadsföring och biljettbokning. All marknadsföring finansierades helt genom sponsring från lokala företagare. Privatpersoner ställde upp med arbetsinsatser för vårt Öppet Hus på ett helt fantastiskt sätt. Nässjö Järnvägsmuseum kom att stå som trafikutövare och medverkade med sina 60-talsvagnar och ångloket SJ A5 1545.

errljunga

De två första dagarna var det mer av Öppet Hus, bland annat demonstrerade vi hur ett ånglok fungerade. Intresserade fick komma upp i en ånglokshytten där en sakkunnig guide visade hur ett ånglok körs och fungerar. Trots att vädret på torsdagen och fredagen var regnigt och blött kom många för att beskåda vår verksamhet. Kaffe och smörgåsar fanns att köpa inne i lokstallet och det var många som passade på att ta en fika vid borden mellan två påeldade ångloken. Det var en skön känsla att sitta där och uppleva ångan från de båda loken som blandade sig med kaffedoften. Många besökare satt runt fikaborden i flera timmar och njöt av atmosfären.

På lördagen den 19 maj var så dags för NJ´s ångtågsresa till Lidköping. SJ B 1038 samt SJ A5 1545 användes som draglok. Två turer skulle gå Herrljunga –Vara - Lidköping.

På morgonen var perrongen fylld med förväntansfulla resenärer, tyvärr var vädret inte det bästa, det regnade från och till under den första turen.

Tyvärr råkade ångloket SJ A5 1545 ut för varmgång i ett storlager. Loket fick ställas av i Herrljunga och ångloket SJ B 1038 fick nu ensamt dra det åtta vagnar långa tåget.

När det blev dags för eftermiddagsturen tittade solen fram och tåget var mer eller mindre fullsatt.

Sammantaget kan man säga att dessa Öppet Hus dagar var en trevlig och uppskattat evenemang. Inte minst var samarbetet med Nässjö Järnvägsmuseum (NJ) ett bra exempel på hur ett gott samarbete bör se ut vid denna typ av arrangemang.

Tåg kommer, draget av B 1038! Foto: Olaf Lindström.

Öppet hus. Ångloket SJ A5 1545 körs ut ur stallet inför dagens första tåg. Foto: Anders Johansson.

Småland-Västergötland runt med ångtåg

Då NJ´s ånglok SJ A5 1545 hade råkat ut för en skada behövde de ett ånglok inför deras resa Småland-Västergötland Runt. Man hyrde därför in B 1038 från museet och loket bemannades med medlemmar från Järnvägsmusei Vänner.

30 juni kördes B 1038 som ensamt lok till Jönköping för att möta NJ´s persontåg där. Därefter kördes två stycken Tur o Retur resor Mellan Jönköping - Nässjö.

Med sju personvagnar i kroken lämnade vi Jönköping.,

Från Jönköping stiger det konstant 10 promille i 1,4 mil ända till Tenhult, nu fick SJ B 1038 verkligen bevisa sin goda ångbildningsförmåga. Vid starten från Jönköping ordnade den skicklige eldaren Johan von Oelreich en rejäl fyr. Med 30 % fyllning forcerades sedan Jönköpingsbacken i 60-65 Km/h med enkelhet.

Dagen efter var det dags att fortsätta resan mot Värnamo – Borås - Herrljunga, nu med engelska tågentusiaster som passagerare. Resan var en riktigt rolig upplevelse!

Någon månad senare var det dags för NJ att köra en ny ångtågsresa även denna med B 1038 som dragkraft inhyrd från museet. Resan gick denna gång till Hult (Nässjö - Hjältevad).

Ångprov efter 35 års törnrosasömn

Vi fick också en förfrågan om att medverka vid Sveriges Järnvägsmuseums luciafirande i Ängelholm som vi givetvis tackade ja till. Inför detta fick vi också uppdraget att klargöra/besiktiga pannan till ångloket SJ E 902. Under några intensiva veckor i november hårdjobbades det med loket i lokstallet och vid en första besiktning kunde vi konstatera att lokpannan var fylld med kalkavlagringar. Således blev den första åtgärden att rengöra/spola pannan i flera omgångar. Trots att loket utseendemässigt såg eländigt ut så kunde vi också snabbt se att loket egentligen var i gott skick.

Ångloket gjordes nu klart för provtryckning. Det blev översyn av alla hyttarmatur och injektorerna, vatten fylldes i pannan och pannvattnet värmdes upp till cirka +60-70 grader.

Sedan var det dags för kalltryckning. Med 15,5 kg/cm2 provades pannan i cirka 10 minuter utan problem. Det så kallade ångprovet gick också galant. Försiktigt, försiktigt tog man upp ångtrycket bit för bit. För första gången på 35 år öppnades säkerhetsventilerna på SJ E 902 igen. En klart härlig känsla.

SJ B 1135 till Herrljunga

På uppdrag av museet transporterade vi SJ B 1038 samt SJ E 902 till Ängelholm för att medverka i det traditionella luciafirandet. SJ E 902 blev sedan kvar i Ängelholm.

Museet beslutade att ställa ytterligare ett ånglok i Herrljunga. Genom järnvägsmusei Vänners försorg transporterades i december SJ B 1135 från Falun till Herrljunga. Loket är med undantag av en dålig tubsats i ett bra skick. Museet har också placerat en personalvagn, SJ So10 1899, i Herrljunga vilket betyder att vi nu har möjlighet till övernattning på ett vettigt sätt i Herrljunga.

Genom museets olika uppdrag växer verksamheten i Herrljunga. Det känns positivt att museet uppskattar vår verksamhet som tar allt fastare former. Nu tar vi nya tag inför året 2008. Är Du intresserad av att hjälpa till med arbetena i Herrljunga hör gärna av dig via e-mail Mer info finns på www.jvmv.se

Per-Åke Lampemo

Lennart Lindqvist

Orresta- bäst före 1960?

Anders Wejryds minnen från Orresta station under 1960-talet i Sidospår 2007/1 väckte mina minnen från Orresta station under 1950-talet som jag har försökt att sammanfatta nedan.

En morgon i februari 1949 klev vi, mina föräldrar, min syster och jag, av tåg P1046 i Orresta. Min far skulle tillträda tjänsten som stationsföreståndare, en kontoristtjänst. Det var mycket spännande därför att vi skulle bo i stationshuset, som byggts på 1870-talet då SWB byggdes.

Tidigare hade vi bott i tjänstebostäder en bit från stationshuset. Flyttvagnen, litt. G, anlände med förmiddagens lokalgodståg, från Tomteboda, och växlades in på spår tre. Trafikbiträde Knut Hammar välkomnade oss och kallade in avlastningshjälp från banavdelningen. Det kom snart tre man på dressin och flyttsakerna bars in i huset. Efter två år i ”Småskolan”, Klass 1-2, vid Lillån vid Björksta kyrka och två år i ”Storskolan” vid kyrkan fick jag börja i Realskolan i Enköping, 1951. Skolresorna gjordes med tåg och som barn till en SJ-tjänsteman fick jag frikort för skolresorna. Det blev många resor tor Enköping under åren fram till våren 1959 då jag tog studenten.

Under åren tillbringade jag ofta tid hos min far på expeditionen och fick en viss inblick i arbetet på stationen. Mina minnesbilder från en liten landsortsstation innan bilarna tog över de lokala transporterna, har jag försökt samla nedan.

Det lilla samhället Orresta är beläget i jordbrukslandskapet mellan Västerås och Enköping och det några kilometer längre bort belägna samhället Kärsta/Bredsdal vid Sagån tillhörde också stationens serviceområde.

Byggnader

Inom stationsområdet fanns stationshus, toalett, tvättstuga med vedbod, godsmagasin, tjänstebostad för två familjer och två banvaktstugor. Dessutom fanns två privata magasin med anslutning till järnvägen. Stationshusets tjänsteutrymmen bestod av väntsal, expedition och ett resgodsrum, som tidigare varit andra klass väntsal. För att komma in till expeditionen från plattformen var man tvungen att gå genom väntsalen.

Expeditionen var rymlig med tre arbetsplatser. Vid ena fönstret och vid expeditionsluckan till väntsalen fanns kassan, biljettskåp, skrivbord för fraktsedlar mm och lokaltelefon. Vid sidan om, vid det andra fönstret var arbetsplatsen för tågföringen, med bantelefon och telefon för tåganmälan. Framför telefonerna låg boken för signering av utväxling av tåganmälan.

Den tredje arbetsplatsen var för redovisning av biljett- och godskassa och andra rapporter. Varje vardag skulle intäkterna redovisas och betalas in på posten.

Vintertid värmdes expeditionen med vedbrasor i kakelugnen. Veden bars in vedkorgar från vedboden bakom stationshuset. Väntsalen var mörk, brun färg och med träsoffor längs väggarna. I väntan på tåget kunde man lyssna till det mekaniska urverkets tickande. Urverket var placerat i ett skåp i väntsalen. En sinnrik mekanisk konstruktion drev visarna på de fyra urtavlorna. En gång i veckan skulle urverkets lod dras upp. Väntsalen värmdes upp med en stor kamin, som eldades med ved eller kol. Veden bars in i stora korgar från vedboden och var oftast uttjänt slipers. Tjänstebostaden i stationshuset var stor med 4 rum och kök, men omodern, vilket på den tiden innebar att uppvärmningen var med kakelugnar. Vatten pumpades in till diskbänken i köket med en handdriven pump. Avlopp fanns indraget. Lägenheten hade kök och två rum på bottenvåningen och två rum på övervåningen. Mellan under- och övervåning fanns ett ouppvärmt utrymme med trapp upp till övervåningen med stort vindsutrymme och de två sovrummen. Min syster och jag disponerade rummet med två fönster mot järnvägen, så jag hade full kontroll av vad som hände framför stationshuset under främst kvällar och lediga dagar.

Toaletten var placerad i samma byggnad som toaletterna för resenärerna.

I ett separat litet hus på gården fick bad och tvätt utföras i en stor tvättstuga med en vedeldad ”gryta” och ett cementbadkar. Vattnet pumpades upp för hand. Det fick vi barn göra vid bad- och tvättillfällena. I huset fanns ett rum med spis, som ibland användes för övernattning för vikarier under exempelvis semesterperioden. Bakom uthuset var en vedbod tillbyggd. Till stationshuset hörde en stor trädgård med bersåer, grusgångar, fruktträd och andra lövträd.

En stor bit jord disponerades också av stationsföreståndaren, en del använde vi för att odla grönsaker och potatis. Större delen fick bonden Nordström i den närmsta gården utnyttja. Det fanns ytterligare en jordbit framför stationen, på andra sidan spårområdet, som vi också hade tillgång till.

Godsmagasinet med ett vidbyggt litet kolförråd låg på andra sidan spåren från stationshuset sett.

Bredvid kolförrådet hade godstrallan sin parkeringsplats. Då den skulle användas fick den köras upp på en enkel vridanordning och vridas 90 grader för att sedan köras ner på spåret.

En gångväg med trätrall fanns över spåren framför stationshuset.

Lite längre öster ut låg ett tvåfamiljshus för trafikbiträdet, Knut Hammar, och en banvakt Skoglund. Ytterligare öster ut låg två banvaktstugor, en på vardera sidan av järnvägen. I den ena bodde ”tant” Engla Ekblom, som tjänstgjorde som bomvakt och i den andra, söder om järnvägen, bodde en banarbetare. Den sistnämnda

Orresta från luften på 1950-talet. Vykort, samling Lennart Lindqvist.

Orresta station 1956, taget av en fransk vän som jag träffade genom ett ”barnutbyte” mellan SNCF och SJ. Detta är en annan trevlig historia med anknytning till järnvägen.

banvaktstugan revs i slutet på 1950-talet och idag är även den andra stugan riven.

Bangården

Den bestod av tre spår, huvudspåret närmast stationshuset, ett långt mötesspår och ett kortare spår för vagnslaster. Det tredje spåret var i östra delen försett med ett stickspår. Längs det tredje spåret fanns från väster, två sädesmagasin, ett godsmagasin, lastkaj och längs stickspåret fanns en mindre lastkaj med ett industrispår, 600 mm spårvidd, från Orresta Såg. I bangårdens östra del alldeles utanför infartsväxeln fanns en vägövergång med bommar.

Bommarna manövrerades vid stationshuset med en vev som drog linorna till bommarna. Ställverket var mekaniskt och hade sex vevar, 2 st röda för huvudsignalerna, semaforerna, 2 st blåa för växlarna till mötesspåret och 2 st gröna förreglingsvevar för växlar och spärrar från spår tre. Semaforer och huvudväxlar manövrerades med linor. Vintertid kunde växlarna gå trögt och säkerhetsmekanismen, ett slags överlastskydd löstes ut. För att återställa mekanismen togs ”barnmorskan” fram. En speciell vev för detta ändamål.

Stationstjänst

Stationspersonalen bestod av två man, min far Hilding Lindqvist och Knut Hammar, som turades om. Stationen var bemannad dagtid från ca 06.00 och till ca 20.30, med en förmiddags- och en eftermiddagstur med skiftbyte vid 13.00. Varannan söndag var ledig och stationen var då bemannad med en tjänst.

Personalens huvuduppgift var tågföringen med dagens tågmöten.

För varje tåg skulle tågvägen göras klar och semaforen ställas i körläge. Om det var ett passerande tåg skulle avgångssignal ges och tågklareraren skulle då gå över spåren för att kontrollera tåget från andra sidan. Varannan station kontrollerade högersidan och varannan vänstersidan på tågen.

Kvälls- och nattetid sköttes bommarna av vägvakten "tant” Engla och även min mor hjälpte till i slutet av 50-talet. Det passerade några persontåg och ett godståg på kvällen och ett par godståg och ett blandtåg, B3232, med post och tidningar på morgonen. Det blev några timmars sömn för vägvakten mellan tåggrupperna. Lördag-söndag-kvällar gick det även ett tåg vid ettiden på natten.

Perrongen var lång och ganska bred med grus. Varje lördag krattades perrongen för att vara fin till veckoslutet. För passagerarna fanns tre bänkar och vid dem fanns blomsterurnor som planterades med sommarblommar av SJs trädgårdsmästare. Vintertid skulle perrongen skottas för hand. Vid större snöfall hjälpte banavdelningen till med att få undan snön.

I början på 50-talet fanns ingen perrong för resande, som skulle stiga av eller på tåg på spår två. Personalen fick då flytta små pallar till de dörrar där någon ville kliva på eller av. Efter några år byggdes en smal plattform vilket gjorde det bekvämare för både personal och resande.

Stationsområdet låg utsatt för snödrev när det blåste över åkrarna. Vid tågmötena var det viktigt att växlarna var skottade så att de fungerade när tågen kom. Om de inte kunde läggas om från ställverket var det nödvändigt att lägga om dem lokalt vilket var tidsödande och medförde en tågförsening. I tonåren fick jag följa med min far på dressinen ut och skotta rent växlarna. Under snösmältningen kunde lintrummorna svämmas över av smältvatten och på natten kunde linorna till bommar, signaler och växlar frysa fast med manuell signalering och bevakning av vägen som följd.

Persontrafik

Persontrafiken bestod under 1950-talet av några arbetspendlare främst till Enköping och skolungdom, som gick i Realskolan eller Gymnasiet i Enköping. Sporadiska resenärer skulle till Enköping eller Västerås för att handla, besöka tandläkare eller sjukhuset. Några reste även till torghandeln på lördagarna för att sälja ägg. Ett fåtal reste längre sträckor.

Vintertid kom det även ”luffare” med tågen. De skulle till tegelbruket i Kärsta för att övernatta. Där fick de ligga ovanpå tegelugnarna, där det var varmt. De stannade några dagar för att sälja sina ståltrådsvispar eller andra trådarbeten, sedan åkte de vidare till någon annan ort med tegelbruk. Det fanns gott om dem i Mälardalen på den tiden. Tågkommunikationerna var väl utvecklade med sju dagliga tågförbindelser i vardera riktningen.

Tågförbindelserna var anpassade till arbete och skolgång i Enköping. Varför denna planering hade gjorts är svårt att förstå eftersom Orresta i Björksta socken administrativt hörde till Västmanlands län. Kan det bero på att järnvägsavståndet till Enköping var kortare än avståndet till Västerås? Landsvägen var dock kortare till Västerås än till Enköping. Arbetspendlarna åkte med tåget ca 06.20 för att börja arbetet på B.A. Hjort & Co (Bacho), Enköpings Fläktfabrik eller någon annan industri i Enköping.

Enköping var ett ”rälsbussnav” för ”skolskjutsarna”. Varje morgon gjorde bussarna en tur till Tillberga, Heby/Runhällen, Uppsala och Kungsängen för att sedan komma tillbaks till Enköping strax efter 07.30 med skolungdom. Varje morgon drog en karavan med skolungdom från stationen mot Kyrkogatan/Gymnasiet eller Fjärdhundragatan/Realskolan.

Jag åkte med rälsbussen till Enköping under 8 år, 1951-1959. Tåget, P 1055 bestod av rälsbuss Yo eller ibland två rälsbussar litt Y. Rälsbussen fylldes på med skolungdom i Tortuna, Orresta, Skarsvad och Lundby. Varje morgon blev det fullt i Lundby, så att även förarutrymmet var fullsatt. Det var på den tiden innan någon skylt, att det var förbjudet att vistas i den del varifrån rälsbussen manövrerades, fanns uppsatt. Rälsbussarna utvecklades och under en period provkördes en eldriven rälsbuss av ASEA, med lite osäker funktion. Under den tiden kom vi ofta för sent till morgonbönen och fick försöka övertyga morgonbönsvakten,

att förseningen var verklig, för att slippa att få en anmärkning. Under en kortare period användes ”turistbussen” Yos, som var specialbyggd för turister från Stockholm direkt till Sälen. Den var inredd som en turistbuss med alla säten i en riktning och med utsikt ”framåt”. Från Tillberga till Enköping blev det bakåt eftersom det i tidtabellen inte hanns med någon vändning av rälsbussen. Den hade få säten och begränsat utrymme i den bakre manöverhytten, så den blev välfylld på resan mot Enköping.

Hemresan från skolan gick strax efter 15.30 med loktåg, P1024, som ofta fylldes till sista sittplats.
För arbetspendlarna fanns en rälsbusstur som avgick från Enköping ca 17.20 till Tillberga.

Västerås var en större stad och hade mer inköpsmöjligheter och när vi hade ärende åkte vi oftast med tåget 09.01, P1046, som hade ett långt uppehåll i Tillberga. Där var det intressant att se det driftsberedda ångloket, oftast litt B, vid lokstallet, och som strax skulle köras fram och ut på spåret mot Skultuna där det skulle invänta persontåget, P1002, från Stockholm, som i Tillberga delades i en Hallsbergsdel och en Ludvikadel. När Hallsbergsdelen avgått backade ångloket till Ludvikadelens vagnssätt, som en tid även hade direktvagn till Göteborg. När Hallsbergståget hade passerat Västerås Norra var det tid för vårt tåg att fortsätta till Västerås.

Om det var kortare ärenden, som skulle uträttas tog vi tåget, P1023, tillbaka ca 11.45. I Orresta stannade tåget på spår två och inväntade mötet med ”Mälardalen”. Ibland kunde det även bli en tur till Västerås en eftermiddag och då blev hemresan strax efter 17.00 med ett loktåg till Tillberga där det blev ombyte till rälsbussen för att vara tillbaks i Orresta strax efter 18.00. Om det fanns tid över före hemfärden var det alltid intressant att titta på det ångloksdragna tåget till Gävle över Sala och Gysinge, som stod på spår ett i Västerås. Oftast var det ett S-lok som drog tåget.

I persontågen användes i några tågset vagnar från TGOJ. Till att börja med var det personboggievagnar med träkorg och öppna plattformar och en ilgodsvagn litt F5. Senare blev det moderna gröna stålvagnar, som var trevliga att åka med.

Godstrafik

Godsförbindelserna utgjordes av persontågen för post, il- och expressgods och ett lokalgodståg i vardera riktningen för frakt- eller vagnslastsgods.

Tidningarna distribuerades med tåg, Västmanlands Läns Tidning kom med tåget ca 06.15, Enköpingsposten med ”posttåget” 09.01 och Västmanlands Folkblad ca 15.15. Utbärningen sköttes om av posten. Morgonposten kom med niotåget, P1046, då ”Post-Elsa” eller lantbrevbärare Morsing bytte säckar med personalen i postkupén. Eftermiddagsposten kom med tretåget, P1057, och kvällsposten sändes med halv-tiotåget. På helgerna tömdes brevlådan på stationshuset av postiljonen i postkupén på tåg P1011. Posten drogs på en tvåhjulig postkärra till postkontoret som låg ca 100 m från stationen.

Ilgods var oftast små paket, som hämtades vid godsfinkan med den tvåhjuliga bagagekärran. Ett par gånger i veckan kom det filmpaket till biografen i Bredsdal. Det var tunga paket med läderrem för att hålla ihop paketet. Dagligen kom det färskvaror till speceributikerna, Nilssons och Orresta Handel, som sedan blev Konsum. Speceributikerna hämtade godset med små tvåhjuliga cykelkärror.
På våren kom det levande kycklingar i stora kartonger till lantbrukarna.

Fraktstyckegodset kom med lokalgodstågen, ett på förmiddagen från Stockholm, och ett på eftermiddagen från Västerås. Båda tågen hade långa uppehåll i Orresta för tågmöten och förbigångar. Lokalgodståget drogs oftast av Ha-, Hg- eller Ub-lok och sist fanns en kombinerad gods/personvagn litt. CF4. Godset lastades oftast direkt in i/ut ur styckegodsvagnen från magasinet via en godstralla på spår tre. Om tåget var långt var man ibland tvungen att mellanlagra på trallan för att kunna anpassa sig till vagnens position i tåget. Orresta Snickerifabrik, Mellbins Snickerifabrik och även Wallén Snickeri var stora kunder. Orresta snickerifabrik sände mycket dörrar och parkettgolv som fraktgods. Till och från stationen kördes godset med lastbil. Orresta Snickerifabrik hade en egen bil.

Under några år fanns även en korgmöbelfabrik i Orresta, i Nilssons gamla specerihandel. De lätta men skrymmande möblerna skickades ofta som fraktgods.

Lantbrukarna hämtade sina leveranser med häst eller traktordragen vagn. I de fall det var större och tyngre kollin hämtades de av C.G. Carlssons Åkeri, som hade flera Scaniabilar.

Vagnslasterna kopplades till/från tåget av tågbefälhavaren och stationspersonalen gemensamt och växlades in till kaj eller magasin. Det lastades ut många vagnar med tegel från Orresta Tegelbruk i Kärsta under 50-talets början. Teglet kördes med tegelbrukets lastbil till lastkajen där det lastades om för hand.

På våren kom det ofta några lantbruksmaskiner med järnväg. Det kunde vara traktorer, skördetröskor, såmaskiner o dyl. Till de två magasinen för lantbruksförnödenheter kom det också vagnslaster med utsäde och konstgödsel.

Ibland lastades även virke direkt från Orresta Såg på vagnar. Virket kördes ut på små trallor på det lilla decauvillespåret från sågen.

Övrigt

Varje vecka kördes det ett provtåg, Tomteboda - Tillberga tor, med reparerade sitt- och sov-vagnar, resgods-, post- och sjukvagnar mm från Tomteboda Vagnsverkstad. Det gjorde uppehåll i Orresta på återfärden mot Tomteboda. Det var alltid spännande för en järnvägsintresserad yngling att få se de olika vagnstyperna som fanns i bruk inom SJ och inte till vardags trafikerade fb SWBs linjenät.

Provkörning av ånglok efter revision i Tillberga gjordes också mellan Tillberga och Enköping.

Andra speciella transporter som förekom var någon vinter då det regelbundet gick ”koltåg” till Värmeverket i Västerås eller då något fd gruvhål i Bergslagen fylldes med olja eller bensin gick det extratåg med tankvagnar flera gånger i veckan.

Den som idag åker på Mälardalsbanan märker inte mycket av det gamla stationssamhället då spåren går några hundra meter norr om det nu rivna stationshuset. Möjligtvis ser man golfbanan och en samling hus. Järnvägens service har flyttats från att ha varit en service åt det småskaliga samhället och befolkningen på landsbygden till att vara en service åt landets större orter även om lokaltrafiken försöker att axla 50-talsjärnvägens fallna mantel.

Rälsbusståg (Yo) på väg in till Västerås C. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.

Robert Herpai

Julius Dorpmüller (1869-1945)

I våra samlingar kan man hitta det mest oväntade. Jag har visserligen vetat att vi hade bilder på detta tillfälle men det som nu dök upp var en bild som inte alls har använts så vitt jag vet i något sammanhang. Varför tror jag det? Jo negativet kom till museet under 1937. Samma år som tilldragelsen. Museet har troligen inte alls gjort några kopior av negativet.

Under ett antal år har vi på museet skannat våra negativsamlingar och det är bland dessa som fynd görs.
Denna bild som jag nu skriver om fångade mitt intresse. Anledningen är att det en interiör i en restaurangvagn lik den som vi har på museet, Ro2 2769, och att det på bordet står svenska flaggan och den tyska flaggan, hakkorset.
Min första fråga blir varför detta? Jag kom bara på ett enda tillfälle då jag vet att vi har haft besök av en tysk representation under tiden för nazismens tid i Tyskland. Med det som vetskap så stämde även diarienumret på bilder när museet fick negativen, 1937.

I det brev som finns till negativen står det bara kort och gott att enligt överenskommelse översändes negativen på järnvägsgeneralernas resa från Malmö till Stockholm. Räkningen från fotograf Olsson är på 10 kr.

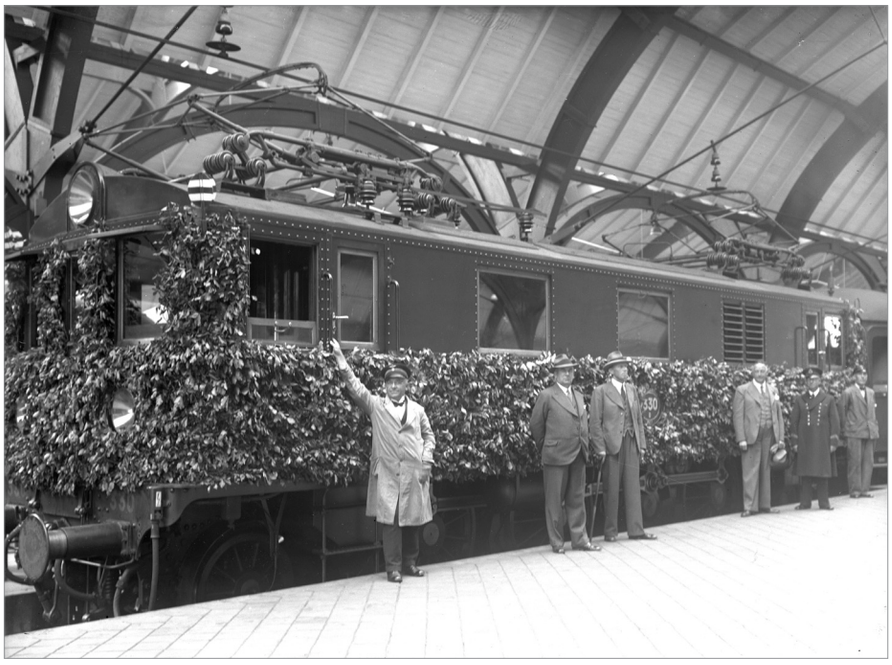
Vad är det nu för tilldragelse som jag talar om?

1937 mellan 24 och 29 juni besöktes Statens Järnvägar av en delegation ifrån Tyskland bestående av tyska kommunikationsministern tillika generaldirektören för de tyska järnvägarna Julius Dorpmüller. Han hade blivit utnämnd till minister den 2 februari samma år. Hans uppdrag var att titta på järnvägar i huvudsak men även hamnar, flygplatser och vägar.
Med sig hade han chefen för järnvägarna i Stettin, Friedrich Lohse samt en herr Linnenkohl. Resan tog sin början med båt till Trelleborg. De åkte i Tyskland över den året innan, 1936, invigda Rügenbron vilket nu möjliggjorde att tåg kunde åka direkt från Berlin till Sassnitz i stället för som innan att vagnarna skulle färjan över.

På Malmö central stod ett blomstersmyckat D-lok, 330, en restaurangvagn och två personvagnar till förfogande för anträdande av resa upp till Stockholm. Fotografiet visar dukningen av restaurangvagnen i detta extratåg.

Under sin resa genom Sverige så besöktes många anläggningar. Ett av besöken var att besöka Rallarkyrkogården för att nedlägga en krans. Till densamma kom som bekant Granholm tillbaka för att inleda sin sista vila.
I tidskriften Statsbaneingenjören nr 6 1937 skriver Julius om sitt besök i Sverige och i lovord efter lovord så berömmer han Statsbanorna för sina insatser. Bl.a säger han att lok och vagnar är utmärkta, punktligheten beundransvärd samt beträffande anläggningarnas prydlighet ett föredöme.

Här ser vi hur viktigt det är att vi fortsättningsvis tillgängliggör våra samlingar så att vi kommer till åtnjutande av vad som finns i våra dolda skatter.



Övre bilden: Det blomstersmyckade loket D 330 på Malmö Central 24 juni 1937.

Till vänster: Dekortationen i restaurangvagnen. Att det är midsommartid framgår tydligt.
Foton: Sveriges Järnvägsmuseum.

Någon som vet mer om denna bild?

Ovanstående bild är inskickad av Sven Gunnar Jonsson i Eskilstuna och han vill gärna veta var och när bilden är tagen. Du som vet något om detta, hör av dig till SIDOSPÅR Box 407 701 05 GÄVLE. E-post: sidospar@jvmv.se. ***Rolf Sten***

Har Du något för årsboken SPÅR eller medlemstidningen Sidospår?

Jag hoppas att det finns flera av "vännerna" som kan och vill bidra med artiklar, längre eller kortare, som kan användas i SPÅR eller Sidospår.

Alltså! Gör slag i saken och skriv det där som du så länge har gått och tänkt att du skulle göra!

Hör av dig till undertecknad när det gäller material till både SPÅR och Sidospår!

Via vanlig post: Sidospår Box 407 801 05 Gävle eller via e-post: sidospar@jvmv.se

Rolf Sten

Apropå stambaneboken och bilden på Eksunds station (Sidospår 4/07)

Inför mina föredrag om hästbanorna Fiskeby-Norrköpings hamn och Finspång-Lotorp samt Lotorpsbanan fick jag det foto Sidospår frågar om av en släkting i Eksund. Inför föredraget var jag på Norrköpings bibliotek för att se vad som fanns där. När jag visade bilden hade biblioteket enligt egen utsago originalet, taget 1905 och förbjöd mig använda bilden kommersiellt, varför den inte kom med i skrifterna, som Benny Nilsson lät göra av mitt föredragsmaterial.

De hade ytterligare en bild på stationen utan travers, men även här var årtalet 1905.

Inför ett föredrag om Finspång - Norsholms Järnväg, FNJ, hittade jag dokument om att bogserbåten Finspång och prålmar såldes 1886, att järnvägen upphörde med passagerarbåttrafiken på Eksund år 1890 och att passagerarbåten Glan såldes år 1895. Brukspatron Ekman lär inte ha fraktat tunga saker på båt efter Pålsboda - Finspångs Järnväg, PFJ, tillkomst. Har däremot uppgift på att man tappat ett kanontorn på väg till Pålsboda på PFJ-tiden.

I Pålsboda fanns ju ingen travers. När PFJ- och NÖJ-loken kom till Pålsboda ställdes ju SJ- vagnen, lastad med lok utan hjul, i ett spårkors mellan normalspår och smalspår. Med hjälp av lokdomkrafter och mycket grova bjälkar lyftes loken upp från normalspårsvagnen, som rullades bort och ersattes med lokets hjulsats, som ställdes under loket. Med hjälp av lokdomkrafterna vreds loket i rätt läge mot hjulen på smalspåret och nedsänktes.

Enligt Ekman skulle ju broarna på PFJ klara en 26,4 tons kanon på 9,7 tons vagnar och dessa tunga kanoner omlastades troligen på samma sätt i Pålsboda.

Vore det inte troligt att Ekman istället flyttade traversen i Eksund till Norsholm efter att FNJ år 1885 blev klar. Efter att bildmässigt ha jämfört traversen i Eksund med traversen i Norsholm lutar jag åt att så kan vara fallet.

På en av de första spårplanerna över den gemensamma bangården i Norsholm är en travers inritad. Se föredrag om NBJ, som jag bifogar. Helt säker är jag inte men konstruktionen tycks med undantag av fötterna på Norsholmstraversen vara densamma.

Har någon av läsarna uppgift om traversen i Norsholm? Kanske kan det ge kortdatumet?

Kranbyggnaden i Eksund som den benämndes var Finspångsbrukets egendom och år 1877 var den upptagen till kronor 15369:21

Tror att prålmen på bilden i sidospår tillhör Ljusfors bruk och fabrikör Hedenström, Han använde torv och ved som bränsle som skeppades över sjön. I viss brist på bogserhjälp seglades hans prålmar fortfarande vid sekelskiftet. Troligen har gubbarna på fotot lastat ved från järnvägsvagnen till prålmen. Ljusforsbruket startades upp 1895 men Ljusfors AB bildades och fick fart först år 1900.

Under 1:a världskriget låg driften nästan nere vid Ljusfors bruk men när Fiskeby AB år 1918 köpte bruken i Fiskeby, Skärblacka och Ljusfors ökade prålmtrafiken på sjön Glan. Pappersmassa transporterades mellan bruken. Importerad kol kom till Fiskeby direkt på järnväg redan 1897 - 1898. Till Skärblacka kom kolet med NÖJ från kanalen i Norsholm fram till 1910 och därefter från Norrköpings hamn medan Ljusforsbruket alltjämt tog kol via Eksund fram till år 1935, då prålmtrafiken lades ned.

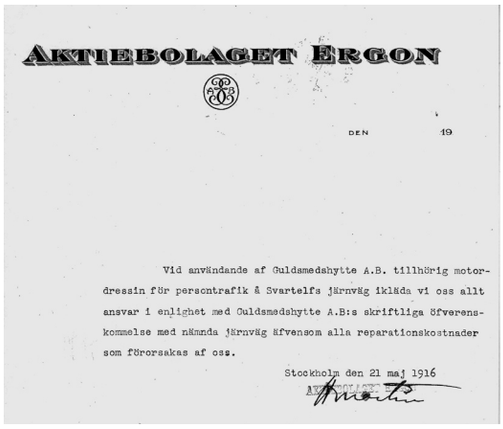
Då passagerarbryggor saknas på Eksundsbilden gissar jag att bilden är tagen efter 1890 men före sekelskiftet.

Bertil Rehnberg

Vykort från Eksund, troligen taget åren omkring 1905. Foto: Samling Sveriges Järnvägsmuseum.

Blandat gods

Privat motordressin på Svartelfs järnväg



AKTIEBOLAGET ERGON

DEN 19

Vid användande af Guldsmedshytte A.B. tillhörig motordressin för persontrafik å Svartelfs järnväg iklåda vi oss allt ansvar i enlighet med Guldsmedshytte A.B:s skriftliga öfverenskommelse med nämnda järnväg öfvensom alla reparationskostnader som förorsakas af oss.

Stockholm den 21 maj 1916

Vid besök i Guldsmedshytte AB:s arkiv för ett par år sedan hittades här ovan avbildad ansvarsförbindelse.

I Svartelfs Järnvägs arkiv finns ett par kopior av korrespondens från 1916 med Trafikchefsexpedition vid II distriktet om dressinfärder på SEJ. Av dessa kopior framgår att bruksbolagen utefter SEJ erhöll medgivande vid järnvägens öppnande för trafik att på följande villkor använda dressiner.

1. Bolagen hålla sig själva med dressin och dragare.
2. II klass biljett löses för den vägsträcka dressinen har att passera. Utgöres antalet personer i dressinen mer än en dragare och en passagerare löses jämväl II klass biljett för de övriga.
3. Biljetterna förses med följande inskription: ”Dressinfärden sker på de resandes egen risk”.
4. Särskilt tillstånd skall begäras från Trafikexpedition för varje dressinfärd.

Av skrivelserna framgår att något medgivande att färdas med motordressin ej har lämnats.

Tillstånd erhölls för motordressin i mars 1916 med bl a följande nya villkor: Dressinen skulle vara av SJ godkänd typ och försedd med kraftigt ljudande signalhorn.
Högsta hastighet 40 km/tim och 20 km/tim vid växlar.

Guldsmedshytte AB ägde vid denna tid Rockesholms, Älvestorps och Blankafors kraftverk i området samt bedrev omfattande smältningsförsök och andra experiment i Rockesholm. Motordressinen som användes var en Ljusne-tillverkad banmästardressin.

I april 1920 överflyttades tillståndet till Hällefors Bruks AB på samma villkor som överenskommits med Guldsmedshytte AB att gälla ett år. Våren 1921 upprättades ett nytt avtal, men efter att ha tagit del av detta meddelade Hällefors Bruk ”alldenstund vi icke på de stipulerade villkoren önska begagna oss av Edert medgivande”.

Den fråga som kan ställas är varför AB Ergon ställer en ansvarsförbindelse för Guldsmedshytte AB? Den gemensamma nämnaren torde vara vice häradshövdingen Knut Tillberg, vilken hade stora ägarintressen i båda bolagen. AB Ergon hade till ändamål att köpa och förvalta aktier. Tillgångarna i AB Ergon bestod till största delen av aktier i Glomsfjords A/S i Norge. Det lustiga är att AB Ergon beslöt att träda i likvidation den 19 juni 1916 d v s en månad efter ansvarsförbindelsen ställdes ut!

Bo Gyllenberg

Källor:
Svartälvs Järnvägs arkiv (Riksarkivet, Arninge). SJ:s arkiv, II distriktet (Landsarkivet, Göteborg). Guldsmedshytte AB:s arkiv (Guldsmedshyttan). Patent- och Registreringsverkets arkiv (Riksarkivet, Stockholm).

Färgsättningen av engelska ånglok.

Märklikt nog nämner E.L. Ahrons inte något om färgsättningen i sitt standardverk ”The British steam railway locomotive”. Så här var färgsättningen före gruppbildningen år 1923.

Järnväg	Grundfärg	Linjering
London & North Western	svartblå	röd & vit
Lancashire & Yorkshire	svartbrun	röd & vit
Midland	mörkkarmin	svart & gul
Furness	röd	svart & vit
Caledonian	blå	svart & vit
Glasgow & South Western	mörkgrön	röd & vit
Highland	mörkgrön	ingen
Great Northern persontågslok	ljusgrön	svart & vit
--”-- godstågslok	svart	röd
Great Central persontågslok	mörkgrön	gul
--”-- godstågslok	svart	röd
North Eastern	ljusgrön	svart & vit
Great Eastern	mörkblå	röd & vit
North British	mörkgulbrun	röd & gul
Great Western	mörkgrön	gul
Carnevian	svart	gul
London & South Western	ljusgrön	svart, vit & brun
London, Brighton & South Coast	mörkbrun	svart & gul
--”-- före 1906	gul	svart & vit
South Eastern u. Chatam	mörkgrön	röd & vit
--”-- under 1:a världskriget	järngrå	ingen
London, Tilbury & Southend	mörkgrön	röd & vit
Midland & Great Western Junction	mörk karmin	svart & gul
North Staffordshire	brun	gul
Hull & Barnsley	röd	-

Rickard Berglund

Ridit på en elg

Östersundsposten 13 januari 1887

”Ridt på en elg. För någon tid sedan hände att en extra banvakt på linjen Halsberg-Åsbro, under det han postade på tåget, varseblef en elg, som genombrutit stängslet och inkommit på banvallen. Förskräckt över det opasserande tåget sprang elgen öfver banan och sökte komma uppför en midt emot liggande höjd, men kunde ej få fotfäste utan rullade ned i bangrafven, der han blef liggande på ryggen. När tåget passerat, skyndade banvakten till för att hjelpa

Fortsättning på nästa sida

Blandat gods. Fortsättning från föregående sida

honom upp och kom under sina försök grensle öfver djuret, som i ett nu till banvaktens häpnad kom på fötter och satte af i stark fart banan utefter, tills han ett ögonblick hejdades af ett par slipershögar. Nu fann ryttaren rådligast att sitta af, men fasthöll fortfarande elgen, hvilken med tillskyndande personers hjelp bands och någon tid hölls fången och beskådades, hvarefter han återfick sin frihet.”.

Inskickat av Christina Engström

Saknade artiklar

SPÅR och SIDOSPÅR och andra tidskrifter täcker ganska väl lokalpolitik och rullande materiel, men jag saknar en del om t ex betongstolpar och betongsliprar. Från min barndom i Stockholm minns jag att linje 12 Nockebybanan hade betongstolpar på en sträcka mellan Ålstens Gård och Höglandstorget som blev omlagd c:a 1935 och betongsliprar i vändslingan vid Ålstens Gård. BJ och GDJ hade betongstolpar åtminstone norr om Kil, med olika sektion: BJ hade rektangulär sektion, GDJ H-formig. Jag vet att GDJ/BJ någon gång ville ha stålstolpar men inte fick då balkar var svåra att få tag i och reserverades för SJ elektrifiering av SWB 1945. Hur var det med andra banor som t ex SRJ och industrispår t ex vid Järpen ? Hur mycket finns kvar ? Inte många för kontaktledningar, men enstaka stolpar finns ännu för belysning etc.

Erik Sundström

Sen kommentar till Christer Fredriksons artikel om Rallvagnar i Sidospår 2/06:

Rallvagnarna som tydligen beställdes för Gravendals bruk 1857 bör ha varit avsedda för en liten lindragen bana i transportleden från Gravendal och Strömsdal till Filipstad, och en sådan fanns mellan sjöarna Mögreven och Bredreven vid Stjernfors 2 km norr om Kosundet, 5 km sydost om Lesjöfors. Den var bara 30 m lång men hade 5 m höjdskillnad. Trots att transporterna av malm och järn mot slutet av 1870-talet gick över till Bergslagsbanan blev den lilla banan kvar ännu i dag för att flytta båtar mellan sjöarna, nu visserligen med annan räls. Det finns också fortfarande rester av kanaliseringen av Tvärälven där man mellan Mögreven och Svartälven kan se att älvens kant förstärkts med timmer så att pråmar med malm från Långban och Persberg till Gravendal, och med järn i andra riktningen skulle kunna dras utan svårighet. Mer om banan på sid 19 i boken Smalspår och Sjöfart i Bergslagen av E Sundström och H Eriksson.

Erik Sundström

Recenserat

Håkan Olsson har läst:

En gammal ferrovial sanning är att ju äldre en bana, desto större sannolikheten för att den finns kvar med trafik.

Exempel är de statliga stambanorna och stora tidiga enskilda järnvägar som Gävle-Dala och Bergslagsbanan. Bland yngre finns alltför många tråkiga exempel på motsatsen: de flesta smalspåren, Höganäs-Mölle, bruksbanor etcetera. Undantag finns givetvis, rivna (1983) Tomelilla-Eslöv av tidiga YEJ medan sena Inlandsbanan trots allt fortfarande ligger och används till större delen.

Riksdagsbeslutet 1854 sade ju att staten skulle bygga stambanorna och privata intressen det övriga nätet. Dessutom byggde staten ett antal mindre banor för särskilda ändamål. En tidig sådan var statsbanan Skövde-Karlsborg, färdig 1876, nu i nedläggnings- och upprivningsvånda.

Svante Forsæus har skrivit boken om ”Fästningsbanan”, ett mycket läsvärt stycke om en till ändamålet annorlunda bana, men med så många kännetecken gemensamma med andra banmonografier; kommunalstämmornas skiftande inställning till en blivande bana, trafikens berg-och-dalbana över fem kvarts sekel, dragkraft, vagnpark, trafik, olyckor, banans inverkan på bygden och omvänt. Sedan trafiknedgång, nedläggningsplaner, opinionsbildning för banan, nedläggning.

Men vad gäller Karlsborgsbanan så har den, likt fågeln Fenix, ändå återuppstått flera gånger vad gäller godstrafik. Fast nu verkar det svårt att rädda banan.

Förutsättningar finns i varje fall vad gäller själva järnvägsanläggningen. Ett besök längs halva banan i julas visade att trafiken lätt skulle kunna återupptas vad gäller det rent järnvägstekniska. Även om koppartjuvar varit framme och stulit en del från elanläggningen.

I Karlsborg fem spår men ingen tråd, utliggarna hänger patetiskt. Ett enports lokstall står där, liksom fästningsspåret där så många kubikkilometer flygbensin körts ut till väntande B3, Flygande tunnor och andra Flygvapnets stoltheter.

Fagersanna gör skäl för namnet, en svensk järnvägsidyll i sin prydno vid sjön, med fint stationshus i tegel, liksom Mölltorp och Tibro; Karlsborgs stationshus däremot byggt i trä, stort, pampigt.

I möbelmetropolen Tibro med mycket stor möbelutlastning finner man fortfarande fyra spår under tråd. Elektriciteten slutar där, från Skövde räknat. Men mot Skövde lyste utfartssignalen grönt.

Just Skövde ägnas ett särskilt kapitel, denna stora statsbanestation som länge var knutpunkt vid VSB med Karlsborgsbanan och smalspår mot övriga Västgötanätet. Själva Karlsborg var ju Riksfästning där armén skulle kraftsamla och skydda kungahus, riksbank och riksledning när ryssen komme. Detta var anledningen till järnvägens framdragande, liksom de många regementen/flygflottij som förlades där, varav en del finns kvar.

Boken är skriven på fint språk, utan felaktigheter, strikt men levande.
Och någon gång släpper Svante Forsæus fram humorn, annars en bristvara i järnvägslitteraturen.

Texten kompletteras väl med tabeller över ekonomi, turer, lok- och vagnomlopp. Och naturligtvis en välavvägd samling fotografier från banans hela historia.

Så passa på och njut – både bokligt och i verkligheten - av en gammal fin bibana med stora härliga stationshus vid riktiga flerspåriga bangårdar!

Boken är utgiven på Frank Stenvalls förlag i Malmö. www.stenvalls.com

Hans Karlsson-Nyhlén

Rallaren, den gode arbetaren eller .....

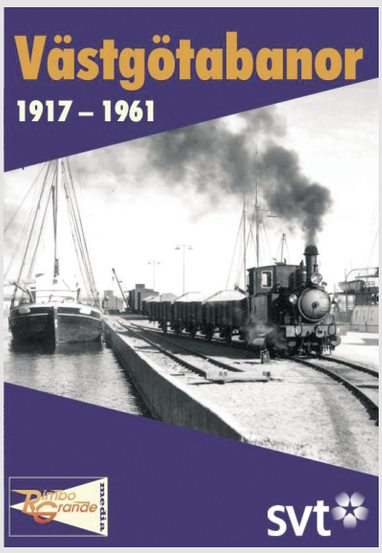
När arbetet med olika banavsnitt var avslutat gjordes på vissa håll sammanställningar över de arbetare som man inte ville ha tillbaka som rallare eller annan järnvägspersonal. Här angavs fullständiga namn och födelsetid samt omdömen om arbetarna. Att arbetsgivare inte skall ge negativa vitsord om sin personal hur ju något som är vedertaget i dag men inte då. Här ges ganska så kraftfulla och klargörande orsaker till svartlistningen utan några omskrivningar.

En lista finns daterad 1927-03-31 och utfärdad av Arbetschefsexpeditionen för bygget av Limedsforsen – Särna. En annan lista som finns är daterad 1923-01-01 men saknar utfärdare. Visserligen är listorna märkta konfidentiellt men det verkar som de fanns i ganska så många kopior.

Utan att veta det totala antalet sysselsatta vid banbyggen vid den här tiden så kan man undra hur stor andel som hamnade på spärrlistorna när inte mindre än 1412 namn finns på dessa två. Totalt finns omkring 1700 omdömen, dock har vissa personer mer än ett omdöme, en del ganska många. Vad var det då som gjorde att man hamnade på listan? Jo, den vanligaste synden var att vara *syndikalist*, totalt finns 695 noteringar om det. 158 noterades som *lata* och 128 *agiterade* (förmodligen var flera av dessa också syndikalister men det finns inte specifikt angivet på dem). I övrigt kan noteras att 117 personer *rest från skulder*, 98 bedömdes vara *olämpliga*, 85 hade problem med alkohol (kallas ofta *fyllerister*). 77 arbetare klassades som *dålig arbetare* och 66 som *opålitliga*. Sedan finns begreppen *våldsam*, *oduglig*, *vägrat lyda order* och *uppstudsig* i färre antal. Andra begrepp som åsatts är exempelvis *oförskämd*, *trakasserat arbetsvilliga*, *saboterat*, *misshandlat förman* och *sämsta sortens arbetare*. Någon enstaka notering gäller också ”vanliga brott” som förmodligen inte skett i samband med arbetet.

Fanns det då inga positiva omdömen? Jo, på vissa står *god arbetare* eller i något fall *synnerligen god arbetare* men dessa har också omdömet syndikalist, vilket gjort att de spärrats.

Bilden ovan har ingenting med artikeln att göra utan är endast med som illustration över ett arbets- eller rallarlag som justerar spårläget. Bilden är tagen på 1920-talet vid Wintjerns station på Dala - Ockelbo - Norrsundets Järnväg, utfarten mot Linghed. I bakgrunden syns högbanan mellan anrikningsverket och gruvlaven. Foto: samling Rolf Sten.



Historisk film på DVD för Jvmv medlemmar

RGM010 Västgötabanor 1917-1961, 245 kr. Sex filmer med mest smalspår från Västergötland bl a med VGJ, HSJ, HLJ, KiLJ samt två filmer om breddningsarbeten. Sv/v + färg

RGM011 Östgötabanor 1950-1958, 195 kr. Förstatligandefilmer från MÖJ, NÖJ och VB samt sista rälsbusståget på MHJ.

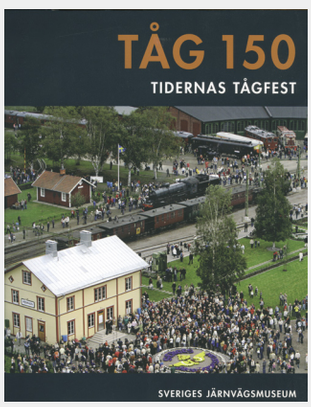
RGM012 SJ fraktar allt del 3, 180 kr. Styckegodstjänsten - en lärorik och intressant undervisningsfilm från 1940-talet. Massor med kollin. Vad är en stationsvagn, omlastningsvagn eller en kursvagn?

För övriga filmer se annonsen i Sidospår 2/07 eller läs mer på www.rimbogrande.se

Dessa fördelaktiga priser inkl. porto gäller endast medlemmar i Järnvägsmuseivänner. Beställning genom inbetalning av aktuellt belopp på plusgiro 69 92 46 - 5.

Rimbo Grande media

Box 2009, 141 02 Huddinge
08 - 774 24 34 (kvällar & helger)
e-post: rimbogrande@telia.com



Medlemspris på boken
TÅG 150 tidernas tågfest.

Den kostar 285 kr i Järnvägsmuseets butik i Gävle och Ängelholm (ordinarie pris 350 kr) Visa upp ditt medlemskort när du handlar!

Du kan även köpa boken via postorder från butiken i Gävle. Porto- och emballagekostnad 50 kr tillkommer.

Beställ via post: Sveriges Järnvägsmuseum Box 407 80105 Gävle, eller e-post: jarnvagsmuseum@banverket.se .

Glöm inte att ange ditt medlemsnummer vid beställning!

"Fångat på plåten"

Ramnäs 1904

Ett fångat ögonblick, en sommardag på SWB-stationen Ramnäs 1904.

Klockan är 10 minuter över 2 och alla väntar på det något försenade snälltåget nummer 6 från Ludvika till Tillberga. Den i vit sommarrock klädde stationsinspektorn, till vänster om flaggstången, har redan intagit sin post i avvaktan på det ankommande snälltåget. Passagerare som ska vidare till Kolbäck och längre bort liggande destinationer kommer här att byta tåg och fara vidare med det blandade tåget nummer 79 med avgångstid 10 minuter över 3. För passagerare som ska till samhället står hästdroskan och väntar vid stationshusgaveln.

Loket tillsammans med bakomvarande vagnar är tåg nummer 79 som senare kommer att avgå till Kolbäck.

Loket är Stockholm - Västerås Bergslagens Järnvägars, SWB, lok nummer 24 tillverkat av Nydqvist & Holm 1890. Sedan loket blivit övertaligt såldes det 1924 till Uppsala - Enköpings Järnväg där det var i drift som lok nummer 5 fram till 1934 då det skrotades.

Text: Rolf Sten. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum

96 **Ramnäs—Kolbäck.**

enkel II	enkel III	bilj. II	bilj. III	tur- o. ret. II	tur- o. ret. III	Km.	*Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg.*	Bt 77	Bt 79	Bt 81
							Afg. *Krylbo* **31 a, 97, 95**	—	*11.* 0	*3.*30
							› *Ludvika* **95**.....	—	*12.*10	*5.* 5
							› *Engelsberg* **95** ...	—	*1.*28	7.30
		från	**Ramnäs**				Afg. **Ramnäs**	7.40	3.10	8.50
0,35	0,25	0,60	0,40			3	Ramnäs Kyrkby.....	×	×	×
0,60	0,40	1,00	0,65			10	› Surahammar	8.25	3.42	9.20
—	—	—	—			14	Olberga	×	×	×
1,20	0,80	1,95	1,30			21	› Hallstahammar ...	9. 5	4.12	9.53
1,20	0,80	1,95	1,30			27	Ank. **Kolbäck**	9.18	4.25	10. 6
1,20	0,80	1,95	1,30			38	Ank. *Västerås* **91a**	*10.*17	*5.*45	*11.* 6
2,95	2,00	4,60	3,05			56	› *Eskilstuna C* **129**	*12.*50	*8.*11	*11.*15
6,00	4,05	9,15	6,10			114	› *Örebro* **91 b, 31 a**	2.32	**10.* 0	—
7,05	4,60	11,30	7,40			129	› *Stockholm* **91 a** ..	*1.*48	*9.*16	—

95 **Björbo—Ludvika—Tillberga.**

enkel II	enkel III	bilj. II	bilj. III	tur- o. ret. II	tur- o. ret. III	Km.	*Stockholm—Västerås—Bergslagens järnväg*		Bt 124a *S, Hd*	Bt 124 *skd*	Bt 126
		från	**Björbo**				Afg. **Björbo**.....	—	9.30	8.30	—
—	—	—	—			9	Salån	—	×9.50	×8.55	—
1,40	0,95	2,25	1,55			24	Ank. Nyhammar.....	—	10.23	9.28	—
—	—	—	—			—	Afg. Nyhammar.....	—	—	10.30	3.18
—	—	—	—			27	Grangärde	—	—	×	×
1,80	1,20	2,90	1,95			31	› Stensbo	—	—	10.48	3.40
—	—	—	—			42	Sörvik	—	—	×11.16	×4. 8
2,80	1,85	4,50	3,00			48	Ank. **Ludvika** ✕.....	—	—	11.34	4.26
Genomgående vagnar: *Falun—Stockholm* o. *Åmål—Stockholm* i tåg **6.**							Afg. *Åmål* **121 b**.....	—	—	↓ *5.*40	*10.*38
							› *Filipst.* **122a, 121b**	—	—	*8.*35	*1.* 0
							› *Falun* **121 a**.....	—	—	↓*10.*15	*3.* 0
								Bt **20**		St **6**	Bt **22**
		från	**Ludvika**				Afg. **Ludvika** ✕.....	6.26	—	**12.**10	5. 5
0,55	0,35	0,90	0,60			9	› Hagge	×6.44	—	×**12.**22	5.24
—	—	—	—			13	Morgårdshammar....	×	—	|	×
0,95	0,65	1,55	1,05			16	› Smedjebacken	7. 1	—	**12.**32	5.41
—	—	—	—			20	Vanhäll	×	—	|	×
1,60	1,05	2,60	1,70			27	› Söderbärke	7.24	—	×**12.**44	6. 5
—	—	—	—			30	Vesterby hytta	×	—	|	×
2,05	1,35	3,30	2,20			35	› Vad	×7.40	—	|	6.23
2,70	1,75	4,35	2,80			46	› Fagersta	8. 7	—	×**1.** 6	6.47
2,80	1,85	4,50	3,00			48	Ank. **Vestanfors**	8.14	—	**1.**11	6.54
8,65	5,75	12,15	8,10			145	Ank. *Örebro* **31 a**	—	—	7.31	—
4,90	3,25	7,30	4,85			83	› *Krylbo* **31b,†97,89**	*1.* 5	—	†6.40	*10.* 3
—	—	—	—			—	Afg. *Örebro* **31 b**	—	—	*9.*15	—
—	—	—	—			—	Afg. **Vestanfors**.....	8.15	—	**1.**12	6.56
—	—	—	—			55	Sundbo	×	—	|	×
3,50	2,35	5,55	3,70			61	Ank. **Engelsberg**	8.45	—	**1.**27	7.25
—	—	—	—			—	Afg. *Krylbo* **31 a, 97** .	*6.*35	—	*11.* 0	*3.*30
—	—	—	—			—	› *Kärrgrufvan* **97** .	*8.* 0	Gt **24**	*12.*37	*4.*54
—	—	—	—			—	Afg. **Engelsberg**	8.50	9.10	**1.**28	7.30
4,20	2,75	6,75	4,40			72	› Virsbo	9. 8	9.45	|	8. 1
4,55	3,00	7,30	4,80			78	› Seglingsberg.....	9.20	10.11	|	8.25
4,85	3,15	7,80	5,05			83	Ank. **Ramnäs**	9.29	10.24	**1.**59	8.38
6,00	3,95	9,60	6,35			110	Ank. *Kolbäck* **96**.....	—	—	*4.*25	*10.* 6
6,90	4,55	11,05	7,30			126	› *Köping* **96, 91 b** .	--	—	—	*10.*47
—	—	—	—			—	Afg. *Kolbäck* **96**.....	*5.*40	—	*12.* 0	*5.*20
—	—	—	—			—	Afg. **Ramnäs**	9.34	10.47	**2.** 1	9. 8
5,40	3,55	8,65	5,70			93	› Svanå	9.50	11.17	|	9.24
5,80	3,80	9,30	6,10			100	› Skultuna	10. 5	11.41	|	9.55
—	—	—	—			108	Ansta.....	×	—	|	×
6,00	3,95	9,60	6,35			111	Ank. **Tillberga** ✕.....	10.30	12.10	**2.**31	10.23
7,60	5,00	12,20	8,00			139	Ank. *Sala* **93**	*12.*14	*3.*24	*3.*24	—
10,40	6,65	13,90	8,95			212	› *Stockholm C* **91 a**..	*1.*48	*4.*39	↑4.39	—
6,00	3,95	9,60	6,35			121	› *Västerås* **91 b**.....	*11.* 9	2.50	2.50	*11.* 2
6,90	4,55	11,05	7,30			—	› *Köping* **91 b**	*12.*14	*3.*43	*3.*43	—
—	—	—	—			—	› *Eskilstuna* **91 b, 129**	*12.*50	*4.* 3	*4.* 3	—

Ett Y3-tågsätt har stannat till i Sölvesborg för att bl a släppa av en ung sommarjobbande reparatör som nyss avslutat sin anställning som vagnstvättare vid Huvudverkstaden i Tillberga. Detta ”firas” (?) med några dagar tillsammans med föräldrarna vid SJs semesterhem i Hällevik på Listerlandet. Dessvärre var ju 1067-smalspåriga Listerbanan redan då nedlagd sedan tjugo år tillbaka, varför sista biten anträddes med taxi, vill jag minnas. Till höger skymtar en av de Y6-motorvagnar som skötte om trafiken till Olofström och Älmhult.

1976 från söder till norr

Lars Granström även känd som "Granis" köpte sin första systemkamera 1976, Nikormat FT2, för pengar som han tjänat ihop genom att sommarjobba som reparatör på huvudverkstaden i Tillberga. Tre av den då 18-årige fotografens premiärbilder hittar du på den här sidan.

Nu är det mycket snart slut på 1976. Det är nyårsafton och Rc3 1065 ankommer till Stockholm C där Ra 988 (”Rapid 4”) står och väntar. Det förstnämnda loket finns alltjämt ”kvar” hos ”sj AB” medan Ra 988 i likhet med F 621 numera återfinns fint renoverat på Sveriges Järnvägsmuseum!

Ångloket E 1218, byggt av NOHAB 1914, har åkt sin sista resa till Notviken utanför Luleå. Där, vid SJs huvudverkstad, skall den snart skrotas. Men här, på sommaren 1976, står den på ett stickspår invid stationen. Tendern är märkt ”979”, vilket beror på att E 1218 bytt tender med just systerloket E2 979. Detta fick till följd att 1218´s originaltender till skillnad från själva loket nu finns bevarad på Skånska Järnvägar där den följaktligen går kopplad bakom E2 979 som trafikerar nämnda museijärnväg!

Avsändare:
Järnvägsmusei Vänner
Box 407
801 05 GÄVLE

B

Porto
betalt

3-4 maj
Stor jubileumsfest!
10 år på spår

Elektriskt museitåg Malmö/Lund - Ängelholm t o r
och ångtågsturer till Båstad och Åstorp båda dagar!
Visning av gamla och nya tåg, café- och biovagn, minibana,
veteranbussar, järnvägshobbymarknad, dressincykling,
veteranbilar, musikunderhållning, mat och mycket mer...

För information om tidtabeller och biljettpriser se vår hemsida som uppdateras kontinuerligt,
www.jarnvagsmuseum.se

SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM ÄNGELHOLM

Klimatgreppet
en solskenshistoria

Utställningen Klimatgreppet tar tempen på vårt klot.
Temperaturen stiger och klimatet ändras – vad kan vi göra?
Vad händer med klimatet egentligen? Hur berör det mig?
I utställningen Klimatgreppet –en solskenshistoria ges
möjligheter att förstå och att hitta nya vägar.
Utställningen är producerad av Teknikens Hus i Luleå.

Visas på Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle 23/2 - 17/8 2008.