SIDOSPÅR 4/13

Tidning från Järnvägsmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum

Robert Sjöö

Museichefen har ordet

Mindre och mindre järnväg?

Det var väntat men nu har vi fått det svart på vitt från regeringen genom Näringsdepartementet, att Luftfartsverkets samlingar från civil luftfart som finns på Arlanda förs över till Trafikverket. Som de flesta museivänner vet så är Sveriges Järnvägsmuseum organisatoriskt en del av Trafikverkets museer som även innefattar de väghistoriska samlingarna från före detta Vägverket liksom gamla Banverkets samlingar i Ängelholm, även om driften av Järnvägens Museum Ängelholm numera drivs av kommunen. Mindre känt är kanske att den järnvägssamling som finns på Östergötlands Järnvägsmuseum också är vår efter en överlåtelse för ett tiotal år sedan. Var luftfartssamlingen kommer att hamna i Trafikverket är lätt att räkna ut. Problemet är att Trafikverket inte får några ekonomiska resurser kopplade till uppdraget utan det måste inrymmas inom befintliga ramar. Det innebär naturligtvis att någon publik satsning inte kommer att kunna göras. Det framgår också klart av det så kallade regleringsbrevet till Trafikverket, att en sådan fullt ut måste externfinansieras. Förväntningar kommer ändå att finnas från många håll. Var så säkra.

Jag skriver detta mot bakgrund av att vi just nu bygger om i den utställningshall där vi visat den moderna järnvägens historia. Under nästa år kommer vi att visa ett trafiklandskap i LEGO, en kopia av ett segeldrivet vägfordon från mitten av 1800-talet och en utställning med tema ”steam punk”, en kulturströmning som tar avstamp i 1800-talets framtidsvisioner. Det skulle kunna tolkas som att vi börjar överge vår status som järnvägsmuseum. Så är det absolut inte. Vi vet ganska mycket om våra gäster och vi har lärt oss hur vi får fler och när vi får färre. Den hemska sanningen är att ju smalare järnvägsämne ju mindre intresse. Vi har konstaterat att de mest hängivna järnvägsentusiasterna inte är de som besöker vår basutställning. Den har de sett till leda. De kommer när vi gör spektakulära arrangemang med tåg eller visar våra gömda samlingar. Den så kallade allmänheten kommer när vi gör familjeaktiviteter, arrangemang riktade mot barn eller när det händer något fullständigt annorlunda i utställningsväg. Lockar vi med teater och spökvandringar under höstlovet så kommer – som i år – 4 500 små och stora besökare som inte kan undgå att möta häftiga lok och vagnar och berättelser från förr. Tycker de om sitt besök så skapar det en relation som kommer att bestå. Därför är jag övertygad om att ett legotåg i ett stort trafiklandskap i en omgivning av världens bästa samling av järnväg från 1800-talet kan göra mer för ett blivande järnvägsintresse än ett ”modernt” Ma-lok i just den utställningshallen.

Jag hoppas på förståelse från er museivänner för våra beslut och att vår receptionspersonal slipper ta emot ironiska kommentarer eller ilskna brev från dem som står oss närmast. Vi planerar givetvis för att på ett bra och spännande vis lyfta fram de senaste 50 årens järnvägshistoria men under 2014 kommer det att bli begränsat till de fordon som står på bangården och så naturligtvis det öppna fordonsmagasinet på Nynäs under sommarperioden och vid stora arrangemang då vi trots allt förväntas ta emot hälften av nästa års besök. Årets besökstal har i skrivande stund (början av november) redan nått upp till målsättningen, 50 000, så vår publika avdelning har bevisligen lyckats väl med årets planering. Vi vet att stora framgångsfaktorer varit motorsöndagar, nostalgidag, familjedagen och höstlovet medan museidagen blev en liten besvikelse. Ångvagnar och motordressiner räcker uppenbarligen inte.

Men vi ger inte upp. Nästa år kommer paradloket F 1200, som fyller hundra år 2014, äntligen att få sträcka ut på en resa på Södra stambanan, som fyller 150, från Malmö till Stockholm. Resan går av stapeln, 6-7 september med nattuppehåll i Nässjö. Biljetter kommer att börja säljas i början av nästa år. Lördagen den 20 september kommer loket att dra Årgångståget från Stockholm till museidagen i Gävle och redan 9-10 augusti kommer F-loket att ta farväl av den gamla bansträckningen över Hallandsås i ett samarrangemang med Järnvägens Museum Ängelholm. Sedan kan järnvägsvänner redan nu börja se fram emot 23 maj 2015 då museets eget 100-årsfirande går av stapeln. Ingen ska behöva tvivla på att Sveriges Järnvägsmuseum är ett järnvägsmuseum – och ett av de bästa!

2014 ska F 1200 ut på uppdraget att fira Södra stambanan 150 år. Samtidigt passar loket på att fylla 100 år. På bilden nedan var loket ute på uppdraget att fira järnvägen 150 år. Här är tåget på väg mot Ockelbo 2006-09-09. Foto: Bo - Erik Lööf.

Järnvägsmusei Vänner

På ett styrelsemöte 18 maj 2004 lade undertecknad fram förslaget att Järnvägsmusei vänner skulle ge ut en tryckt medlemstidning i stället för de lösa meddelanden som tidigare hade skickats ut till medlemmarna. Förslaget gick ut på att tidningen skulle ges ut med 4 nummer per år, format A5 och med minst 16 sidor per nummer varav 4 sidor skulle vara i fyrfärg.
Detta fann styrelsens gillande och det beslutades att vi skulle "prova idén ett försöksår".
En tidning behöver också en redaktör och ett namn. Som vanligt när man lägger fram ett förslag brukar det direkt slå tillbaka i någon form. Vem ska vara redaktör? Någon som vill gissa? Nej, naturligtvis blev det undertecknad som ”drabbades” av detta.
Tidningens namn då? Eftersom museets årsbok hade namnet ”SPÅR” tyckte jag att då borde tidningen få namnet ”SIDOSPÅR”. Även namnet ”Stickspår” var uppe till diskussion men eftersom namnet fanns som underrubrik i årsboken gick det inte att använda.
Efter förfrågan hos flera tryckerier beslutades att använda S-tryck i Skutskär för tryckningen av tidningen.
Det var spännande när det första numret, i slutet av augusti, kom från tryckeriet och mer spännande var det hur medlemmarna skulle ta emot den nya tidningen. Tack och lov blev omdömena mycket positiva.
Det första året kom tidningen ut med 2 nummer för att åren därefter komma ut med 4 nummer årligen.

Det fortsatta positiva mottagandet gjorde att vi beslöt att från nummer 1 2008 byta format till A4 och att trycka alla sidor i fyrfärg.

Vid detta års slut har Sidospår utkommit i 10 år och just nu håller du i tidning nummer trettioåtta.

Jag har varit redaktör under dessa år och en liten reflektion kan vara på sin plats.
För många år sedan tog jag över rollen som redaktör för Jädraås – Tallås Järnvägs tidning ”JTJ-NYTT” och dess avgående redaktör Sten Billberg gav mig några ord på vägen. - Du Rolf, kom ihåg att vara redaktör för en ideell tidning är som att koka soppa på en spik! -.
Jag tog nog detta mest som ett skämt men jag kan nu efter många år konstatera att det var och är alldeles sant. Trots detta tycker jag fortfarande att det roligt att hålla på.

Att redigera och sätta ihop en tidning är inga problem utan det är det ständiga jobbet att fylla tidningen med ett innehåll. Så kära medlemmar, er hjälp behövs!
Samtidigt som jag ropar på fler skribenter vill jag passa på att tacka alla er som har skickat och skickar in artiklar och möjliggjort att sidorna hittills har fyllts med blandat och läsvärt innehåll. Fortsätt att skicka in!

Ny redaktör!
Avslutningsvis vill jag göra ett upprop. Jag är ingen ungdom längre, åren tickar på och det är hög tid att finna någon som är villig att axla rollen som redaktör. Du som tror att redaktörsskapet kan vara intressant, hör av dig till mig så vi kan ta en diskussion om detta! Det vore ju synd om vi skulle behöva lägga ner tidningen?!

Rolf Sten

Forskarmöte
Höstens forskarmöte hölls på museet i Gävle 19-20 oktober i närvaro av 39 personer. Vi fick lyssna till en mängd intressanta föredrag. Ett av dessa handlade om fällbromsar och det föredraget kan du läsa om på sidan 4 i detta nummer av Sidospår.
Tyvärr är det ingen som har hunnit med att skriva ett reportage om vad mer som avhandlades på mötet.

Nästa forskarmöte
Det blir i Gävle den 29-30 mars 2014.

Gåvor till Järnvägsmusei Vänner
Från Karl – Axel Eriksson har vi fått ett antal tågmodeller i skala H0.
Från Curt Fredén och Kjell Palén har vi fått ett antal intressanta böcker.

Stort tack till er alla!

Omslagsbilden:
Omslagsbilden på detta nummer var även omslagsbild på det första numret av Sidospår, nummer 1 2004. Den visar när elloket Z31, för tio år sedan, lyftes från sin plats på Tekniska museet i Stockholm för att återbördas till Sveriges Järnvägsmuseum. Loket hade då varit deponerat till Tekniska museet i 21 år.
Foto: Sveriges Järnvägsmuseum, Magnus Ljung.

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 funktionsnärsskap 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 **2014** är årsavgiften **300** kr och för familjemedlemmar **50** kr. Avgiften kan betalas till föreningens Bankgiro **5777-5561** (Årsbok och medlemstidning ingår inte i familjemedlemskapet)

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

SIDOSPÅR
Nummer 4 - 2013, årgång 10
Nyhetsblad/medlemstidning för Järnvägsmusei Vänner, utkommer med 4 nummer per år.
Adress: SIDOSPÅR, Box 407, SE-801 05 GÄVLE. E-post till redaktionen: sidospar@jvmv.se

© JvmV 2013 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. sidospar@jvmv.se
I redaktionen även:
Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se
Ulf Diehl ulf.diehl@jvmv.se

ISNN 1653-4557
Nummer 1 2014 utkommer i april
Presstopp 10 mars

Erik Sundström

Fällbromsar och andra ovanliga bromssystem

När de första normalspårbanorna i Sverige började byggas på 1850-talet fanns det ingen samlad europeisk standard. Att vi liksom de flesta andra länder valde normalspår 1435 mm berodde på att det var den vanligaste spårvidden i Storbritannien sedan 20 år, och att brittiska ångloktillverkare hade ett så gott rykte och erbjöd lok av typer man kunde se i drift.
I Frankrike bestämde parlamentet spårvidden till 1500 mm, men teknikerna valde att tolka det som på rälsens mitt, och köpte lok av brittisk typ med spårvidd 1435 mm.
En begränsad tid fanns flera olika utformningar av buffertar och koppel men snart enades man även här.
Däremot fanns det länge stora skillnader när det gällde bromsar. Till en början fanns varken vakuum- eller tryckluftbromsar, så man var för både godståg och persontåg beroende av bromsarpersonal. För persontåg kunde konduktörerna vara bromsare då man vid den tiden hade korta tåg utan genomgång. Konduktören hade egen tjänstekupé och där placerade de flesta banor en skruvbroms, där signaler från loket kunde ange om bromsen skulle spännas eller lossas.
För godståg var situationen annorlunda. Varje godståg bestod av flera vagnar, och för att bromsa i lutningar måste man ha bromskraft motsvarande 20 % av friktionen vid låsta hjul.
Tyska banor hade många ganska branta lutningar speciellt i alpina områden, och valde skruvbroms även för godsvagnar och räknade med att var fjärde eller femte vagn måste ha bemannad broms med bromsaren sittande i ett öppet säte.
De brittiska banorna hade ännu fler vagnar och körde fler tåg på varje bana, men inga allvarliga lutningar och valde då fällbroms, även kallad hävstångsbroms. Bromsen påverkas där av en lång hävstång på vagnens sida strax under golvets nivå, och hävstången kan kopplas i eller ur av personal vid sidan av spåret. En fördel är

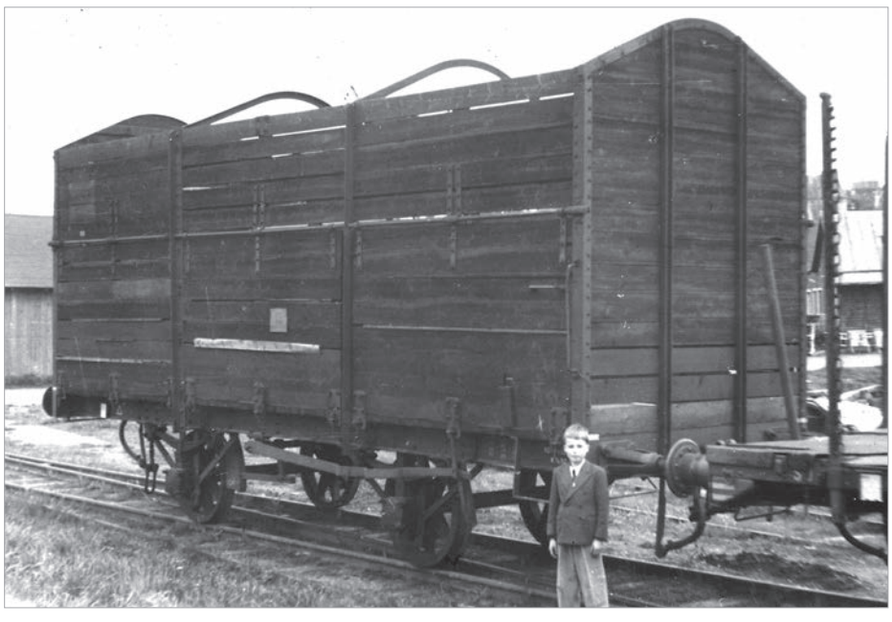
GDJ Lm 1271 i Karlstad 1953. Observera fällbromsens träbromsblock som bara verkar på hjulparets insida. Foto: Erik Sundström.

GDJ vagn 821 var en av de vagnar som hade fällbroms. Här syns vagnen på Järnvägsmuseet 2009-04-17. Foto: Gunnar Jonsson.

då att det är lätt att använda fällbromsen även som parkeringsbroms i hamnar och industrier.

I Sverige valde SJ den tyska skruvbromsen, eftersom man hade mängder av korta lutningar och ganska gles trafik. Det blev då billigare att ha ungefär fyra - fem bromsare på varje tåg, än att ha ännu fler väntande vid sidan av spåret vid varje lutnings början och slut.
Skruvbromsar med öppna säten blev normalt för oftast var femte vagn. Många banor valde att ha broms på vagnar vars nummer slutade på 0 eller 5. Sätena satt på öppna vagnar först ofta utanför lastutrymmet, men det blev ofta svårt att klättra dit, så på 1870-talet satt bromsaren ofta med låga väggar som skydd i ett hörn av lastytan. På 1890-talet infördes med tanke på hårda vintrar efter tysk förebild slutna bromskurar med dörr.
Den mest avvikande banan i Sverige var Åmmebergs järnväg, som skaffade vagnar av belgisk modell med skruvbromsar som inte verkade mot hjulen utan pressade

GDJ 882 vid Rämshyttebruk 1953. Observera fällbromsen hävstång. Här i lossat läge. Foto: Erik Sundström



GDJ-stationen Storvik Övre på 1880-talet. De lastade tågen kom här inrullande från Ryggen med fällbromsarna i bromsläge. Sedan tåget stannat kunde personal gå och hänga upp fällbromsarnas hävstänger varefter tåget kunde fortsätta. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.

Borlänge 1890. Lastade UGJ träkolsvagnar med fällbroms. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.

bromsblock mot rälsen, då man bara ville ha parkeringsbroms. *(Se Erik Sundströms foto ovan)*

Mer betydelsefullt var att Gefle – Dala järnväg 1856 valde det brittiska systemet där varje godsvagn skulle ha fällbroms. Man drog då banan så att det bara blev en rejäl lutning åt vardera hållet, Granstanda – Storvik österut, och Ryggen – Hosjö västerut. Överst i backen körde tåget så långsamt att personal vid sidan kunde lossa och släppa ned hävstängerna, och nedanför stannade tåget medan personal hakade upp dem igen, varefter tåget åter startade. GDJ körde långa tåg med timmer, plankor och träkol.

När man på 1870-talet fick anslutning till Bergslagsbanan och Uppsala – Gefle järnväg fick man en del samtrafik till Borlänge och Skutskär, och GDJ krävde då att BJ och UGJ vagnar i samtrafik skulle ha GDJ fällbroms. Därför hade bland BJ äldre stolpvagnar litt N var tionde fällbroms, och vid UGJ hade flertalet träkolsvagnar och många stolpvagnar fällbroms.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestämde dock 1895 att GDJ inte fick ställa sådana villkor och snarast skulle övergå till skruvbroms. Det ledde till att GDJ skaffade 100 ”parbromsade” vagnar där varannan hade skruvbroms men också en lång arm som kunde påverka hävstången på intilliggande vagn. Det blev ingen succé, så efter några år togs armen bort.

GDJ trafikanter var dock vana och nöjda med fällbromsen som var en snabb och enkel parkeringsbroms i hamnar och industrier. GDJ bestämde då att behålla den på vagnarna men övergå till skruvbroms i tågen. Långt efter förstatligandet gick många fällbromsade vagnar kvar med SJ-nummer åtminstone fram till 1955.

Fällbroms fanns även på några andra banor med engelsk anknytning, t ex Marma – Sandarne och Köping – Hult, och av okänd orsak på ett fåtal vagnar vid Dalslands järnväg.

Skruvbroms med öppet säte placerat utanför lastutrymmet.
Här på en vagn från Krylbo- Norbergs Järnväg, G68p. Fotograferad i Kärrgruvan 1958 av Erik Sundström.

Vid den tidiga användningen av skruvbroms och fällbroms var vagnarna lätta med högst 12 tons last och korta med högst 12,5 fot axelavstånd. Man såg då inget behov att axlarna skulle ställa in sig efter rälsens kurvor, och då räckte det med bromsblock på bara insidan av hjulen trots att axlarna då styrdes hårt av lagergafflarna vid bromsning.

I början använde man bromsblock av trä för att minska slitaget på hjulen, men blocken måste då bytas ofta och kunde ibland ge brandrisk.

När på 1870-talet Bessemerstål blev standard för hjulringar gick det bra med bromsblock av gjutjärn.

När axelavståndet från 1898 blev 4 m eller mer övergick man till dubbla bromsblock med rörlig upphängning som tillät viss rörelse hos axeln och ett större fritt rum i lagergafflarna. De första åren hade man då dragstänger som gick under axlarna, men märkte snart att det krävde mer arbete vid axelbyte, så från 1903 lade man hela dragstångssystemet ovanför axlarna.

Det kan också nämnas att den engelskägda Gellivarabanans malmvagnar redan från början, 1889, hade tryckluftbroms, men också skruvbroms med ett helt öppet säte, avsett bara som parkeringsbroms vid lastning och lossning.

Vid bolagets konkurs fick SJ problem eftersom de lok som hade utrustning för tryckluftsbroms återlämnades till England. SJ hade då inga lok tryckluftsutrustning, så man var de första åren tvungna att använda väl påpälsade bromsare på vintern.

Läs mer i boken SVENSKA GODSVAGNAR normalspår 1856-1956

Tobias Bengtsson

Vad händer bakom stallportarna hos Sveriges Järnvägsmuseum

Undertecknad (nedan TB) brukar normalt mest rapportera i bloggform om vad som händer bakom den numera beryktade stallporten i Ängelholm. Ett par gånger har bloggen inriktat sig på de andra stallportarna på Sveriges Järnvägsmuseum (SJVM) och intresset för dessa minireportage har varit minst lika stort som för de pågående arbetena med Ka 692. Det finns ett stort intresse för fordonsverksamheten på Sveriges Järnvägsmuseum och vi kommer i detta och kommande nummer att intervjua Henrik Reuterdahl (nedan HP), till vardags chef för SJVM's avdelning tågtrafik. I detta nummer av Sidospår börjar vi nysta i vad som pågår bakom stallportarna när det gäller det ång- och elloken.

TB: För många är ångloken de stora dragplåstren på SJVM. Vilka fordon är det som rullar i trafikverksamheten just nu?
HP: Vi får gå tillbaka ett par år i tiden för att hitta bakgrunden till dagens driftsloksituation. Ångloket S1 1923 som använts flitigt under slutet av 90- och hela 2000-talet gick på täta kontroller på grund av korrosionsskador på takstagen i ångpannan. För att säkra ånglokstrafiken på kort sikt har istället ett par lok från den f.d. beredskapsparken driftsatts. För närvarande är loken E 902, E2 904, B 1108 och det oljeeldade B 1316 att anse som driftslok.
R 976 är även nominellt tillgänglig för trafik men är inte så värst användbart, låg största tillåtna hastighet och många storlekar för stort till den normala trafikverksamheten gör att loket endast gör enstaka gästspel.
I Ängelholm är arbetena på Ka 692 inne på upploppet och loket kommer från kommande vinter att räknas som driftslok. E 902, E2 904 och B 1316 är fullt trafikdugliga och inga större arbeten är inplanerade. B 1108 som driftsattes för något år sedan är relativt slitet maskinellt och kommer genomgå en djupare konditionsundersökning under vintern 2014 för framtida åtgärder.

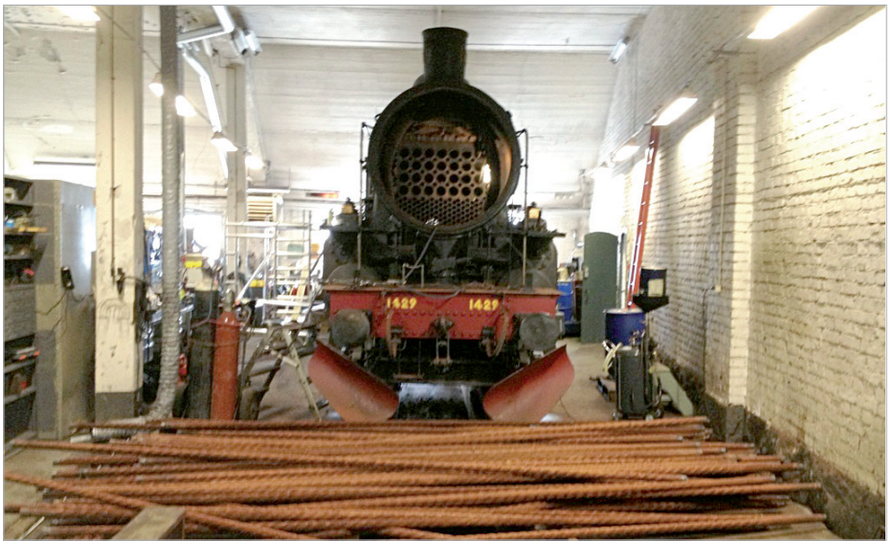
TB: Vad planeras framöver förutom Ka 692 och B 1108?
HP: B 1429 som återkom till Gävle under fjolåret står i verkstaden för omtubning och färdigställande av den ombyggnad av bromssystemet som påbörjades i Ånge.

"Ångloksverkstaden i Ängelholm" med B 1316 och Ka 692. Foto: Tobias Bengtsson.

Parallellt med de praktiska arbetena arbetar man, på grund av ombyggnaden av bromssystemet, med ett nytt typgodkännande för loket. Efter färdigställande av dessa arbeten och utprovning kommer loket att utgöra testbänk för tågskyddssystem för ånglok.

TB: Tittar man på driftsloken som vi precis har gått igenom så är det tydligt att det mest är fordon från den f.d. beredskapsparken som slopades i början av 1990-talet. Samtidigt finns det bakom SJVM's stallportar många lika, och i många fall mer, ändamålsenliga lok för trafikverksamheten. Vad kommer ni att satsa på i framtiden, fler f.d. beredskapslok eller kommer ni arbeta för att öka variationen och driftsätta även andra fordon?

HP: Summerar man läget för driftsångloken så är det för närvarande slagsida mot typerna E/E2 och B men efter att B 1429 är klar kommer arbetena i ångloksverkstaden att fokuseras på tanklok. Lokaltågsloket W 1229, som för närvarande står avställt med ett förmodat läckage i rundpannan, står högt upp på listan över prioriterade fordon och det planeras även att driftsätta ett större, och mer potent, tanklok för linjetjänst där stora förråd och hög största tillåtna hastighet kommer att underlätta framförande på statens spåranläggning. E/E2 och B är vid backgång begränsade till 45 respektive 60 km/h vilket kan leda till problem med att få loss lämpliga tåglägen. Diskussioner pågår för närvarande internt om vilket typ som är aktuell och det är även troligt att det blir detta lok som blir den första kandidaten



Omtubning av B 1429 pågår i Gävle. De gamla uttagna tuberna, av typen Esstuber, ligger framför loket. Foto: Martin Öhlin.

Pågående strömavtagarbyte och takmålningsinsatser på Da 888 i Ängelholm. Foto: Martin Öhlin.

för montage av ETCS-utrustning efter att proven med ATC-montaget på B 1429 har genomförts.
Vi umgås även med tanken på att rusta upp ett mindre växellok för trafiken kring Gävle som ofta framförs kortare sträckor i lägre hastigheten. Det finns två N-lok som är lämpliga kandidater för denna typ av trafik.

TB: Nu har vi berört lok som är ändamålsenliga som trafiklok mycket men det kanske är dags att tassa in på de äldre loken vid SJVM som inte har eller ska ha mer regelbundna trafikuppdrag. Kommer vi även i framtiden att få njuta av Prins August och de andra ”gamlingarna”?
HP: Vi skiljer ut trafikfordonen från fordonen som ingår i samlingarna. Ett antal av de äldre loken får efter särskilt godkännande från museichefen köras sparsamt i trafik under väldigt begränsade former. Som exempel kan nämnas just Prins August, Göta och Cc 404. För att på sikt forma ett eget äldre fordonssätt som kan användas mer regelbundet har vi planer på driftsätta loket BJ K 27 till 2015. En förundersökning får utvisa om det med relativt begränsade medel går att ta loket i trafik, loket rustades inför 100-årsfirandet 1956 så förutsättningarna är troligtvis goda.

Just 2015, i samband med att SJVM firar 100 år, är ett sådant tillfälle då merparten av de äldre loken kommer att visas upp under ånga. I takt med att större insatser behöver utföras på loken kryper även ställningstagandena till fortsatt sparsamt användande upp. Göta används redan med nedsatt panntryck och vi vet inte hur länge vi kan fortsätta med detta arrangemang. Detta är ett gott exempel på när bevarandeaspekten kommer i konflikt med fortsatt användande.
TB: Innan vi knyter ihop säcken för ångloken så har vi kvar F 1202. Hur ser den omedelbara framtiden ut för detta lok?
HP: Loket är för stunden förrådsställt i sitt demonterade skick och vi kommer i den omedelbara framtiden inte att utföra några arbeten på loket utan det är vilande för framtiden. Det hela är en prioriteringsfråga. Vi måste lägga vårt krut på att ha pålitliga och fungerande dragfordon och vagnar, samt driva ett antal andra projekt innan detta blir aktuellt igen. Finansieringen är också en springande punkt, för loket kräver mycket jobbinnan det åter kan tas i bruk. Vi kommer även att använda F 1200 mer än vanligt under 2014, tre längre körningar är inplanerade. F-lok är stora och pampiga men opraktiska att transportera. Upp- och nedkoppling av fyra maskinerier kräver mycket hantering och loktypen är egentligt för stort och omständligt att ha i ”normal” trafik.

TB: Okej, vi fortsätter till nästa område, nämligen ellok. Vi är tämligen bortskämda med att kunna åka årgångståg bakom Rapidloket 846 men det finns ju många andra pärlor i fordonsparken.
HP: Även för elloken finns det goda ambitioner för 100-årsfirandet 2015. Vi kommer satsa lite extra på tre fordon. O 214 är redan driftsatt och har genomgått större insatser på boggierna på extern verkstad. Bland annat har flertalet av hjulparens rullager bytts ut till relativt stor kostnad. D 101 som senast rullade 2007 kommer åter att tas i bruk men den stora utmaningen ligger i driftsättningen av Pa 27 som under vintern 2014 skall genomgå en Översyn 4. Loket kördes senast för egen maskin 1998 och har inga större kända fel, vi kommer även att genomföra förar- och reparatörsutbildningar för att säkra kompetensen för framtiden.

TB: Pa 27 låter spännande men detta är ju inget fordon som man gissningsvis kommer att få se annat än vid särskilda tillfällen.
HP: Nej, det stämmer. En stor del av våra körningar är transporter och andra fordonsförflyttningar och till detta kommer vi även i framtiden att använda de båda Da-loken 820 och 888. Vi har en större mängd reservdelar till Da och även till Ra vilket gör att dessa är mer lämpliga att ”slita på”. Da-loken kommer att användas på detta sätt under överskådlig framtid fram tills att vi kan införliva ett Rc-lok i samlingarna. Diskussioner pågår men det finns inga överenskommelser eller garantier. Utöver de loken vi redan har berört har vi även D 432 där vi på sikt planerar att installera ATC.

TB: Gissningsvis är många intresserade av ambitionerna med loket Dg 188. Det har tidigare berörts på bland annat Järnvägshistoriskt Forum men frågan tål att upprepas.
HP: Lokets upprustning och ombyggnad med bl.a. snälltågsväxel, rullagrade koppelstänger och höjd största tillåtna hastighet kommer inte att avslutas utan loket är framöver att anses som förrådsställt och klassat som reservlok. Kostnadsberäkningen som togs fram 2013 låg på ca 3,3 miljoner kronor och vi kom även fram till att kompetensen att utföra beräkningarna för ombalanseringen inte längre finns att uppbringa i Sverige. Inget kommer hända med loket och alla delar och komponenter är sparade för framtiden.

TB: Det har förekommit nyanskaffningar även när det gäller ellok under de senaste åren. Kommer dessa lok att synas flitigt i trafiksammanhang eller finns det andra planer för dem?
HP: Vi har valt att freda loken Ma 966 och Dm3-loket Oskar i det skick de anlände museet. De kommer inte att synas i trafiken annat än vid speciella tillfällen efter särskilt beslut efter samma modell som de äldre ångloken vi talat om tidigare.

TB: Du nämnde tidigare i ångloksdiskus-

Fortsättning på sidan 9

Smalspårets verkstad och lokstall i Västervik visades i solnedgången. Foto: Anna Lindgren, Sveriges Järnvägsmuseum.

Anna Lindgren. *Antikavarie Sveriges Järnvägsmuseum*

Rätt renoverat - hur gör vi?

Den 21 och 22 september bjöd MRO, Museibanornas Riksorganisation, in till ett seminarium med rubriken ”Rätt renoverat – hur gör vi?” för att diskutera frågor om renovering och restaurering av fordon och byggnader. Värd för seminariet var Förvaltnings AB Smålandsbanan och Tjustbygdens Järnvägsförening. Närmare 30 representanter från över 10 föreningar deltog i seminariet. Småland bjöd på strålande sol och spännande järnvägsmiljöer. Seminariet inleddes med en resa med motorvagn på smalspåret mellan Västervik och Hultsfred, med några stopp längs vägen. Vid banvaktsstugan nummer 47, Apelkullen, fick vi höra om banvaktshustruns sysslor med bland annat ansvar för de två vägbommarna vid landsvägskorsningen bredvid banvaktsstugan. På återresan berättade Magnus Andersson, VD för Förvaltnings AB Smålandsbanan, om hur samhället Tuna fått en ny samlingsplats i form av en väntkur vid spåret och matservering med hjälp av två uppställda godsvagnar. Väntkuren har fått behålla sitt utseende från 1940-talet in i minsta detalj.

I Ankarsrum möttes vi av antikvarie Ulla Ekberg från länsstyrelsen i Kalmar län. Hon tipsade om hur man kan gå till väga om man vill återskapa en trädgård i en stationsmiljö. SJ var en föregångare i försöksverksamheten att hitta sorter lämpliga för olika växtzoner. På 1880-talet fanns i SJ:s regi sex olika distrikt i landet varifrån plantorna skickades ut med tåg. Under trädgårdsdirektören Gösta Reuterswärds tid, 1938-1959, togs det fram 2000 nya planer för planteringarna i SJ:s ägo. Sammanlagt fanns då 3000 planteringar under SJ. Reutersvärd hade en ambition att inspirera befolkningen att själva odla det som fanns kring banvaktsstugor och stationshus. Vad gäller källmaterial så slängdes tyvärr ritningsmaterialet från SJ på 1970-talet. Privatbanorna, som smalspårsjärnvägen mellan Västervik och Hultsfred, har också varit försedda med trädgårdsanläggningar. Fotografier, lokalt arkivmaterial, spår på platsen och samtal med ortsbor kan ge ledtrådar till hur en trädgård sett ut. I Ankarsrum har kalkstensgångar, gräsmatta, en inbjudande sittplats omramad av buskar samt träd, som skapar rumslighet, återskapats enligt Reuterswärds intentioner. Det gröna kulturarvet är en viktig del av järnvägshistorien.

I Fårhult serverades lunch på Värdshuset Den Gröna Tuppen, inrymt i den gamla järnvägsstationen. Där berättade vi från Sveriges Järnvägsmuseum om restaureringsverksamheten vid museet. Thom Olofsson hade med sig beståndsdelar till färger och visade både exempel på vanliga plåtskador och nytillverkning av fönsterbågar. Forsknings- och utvecklingsverksamheten inom restaureringsverksamheten exemplifierades genom bilder på den senast restaurerade vagnen Co13 2832. De erfarenheter Sveriges Järnvägsmuseum

Vid banvaktsstugan nummer 47, Apelkullen, fick vi se varsamt underhållna byggnader och en väl bevarad trädgård. I förgrunden en av motorvagnarna som trafikerar smalspårsjärnvägen mellan Västervik och Hultsfred. Foto: Anna Lindgren, Sveriges Järnvägsmuseum.

Stationshuset i Ankarsrum har återskapats med kalkstensgångar, gräsmatta och en inbjudande sittplats som omramas av buskar och träd. Foto: Anna Lindgren, Sveriges Järnvägsmuseum.

har av restaureringar sammanfattades med följande viktiga delar att tänka på:

- Grundlig research
- Projektplan med antikvariska frågor och budget
- Riskanalys
- Förankrade beslut och ställningstaganden
- Så få åtgärder som möjligt
- Tänka efter före
- Dokumentera.

I konferenslokalen på Stadshotellet i Västervik fick vi ta del av en vård- och underhållsplan för Smalspåret, som är byggnadsminne enligt Kulturminneslagen sedan 1990-talet. Länsstyrelsen i Kalmar län har bekostat planen, som är framtagen av Paul Wilund (då verksam vid Fredriksson Arkitektkontor AB). Sju mil smalspår och ett antal byggnader är skyddade för sina kulturhistoriska värden och Paul (nu vid det egna företaget Paul Wilund arkitekter & antikvarier AB) lyfte vid sin presentation särskilt fram banans historiska värden som växelklot, vägtrummor, broar, lastkajer och tavlor men även stationsmiljöer och banvaktsstugor. Paul framhöll vikten av kontinuerligt småskaligt underhåll och skickade med oss några punkter att tänka på:

- Var rädd om detaljerna, det handlar inte bara om att köra tåg
- Ta hand om tekniken, se till att ni har vad ni behöver
- Använd rätt saker på rätt plats, antikvariskt korrekt är inte alltid ”gammalt”
- Var klurig och återanvänd, precis som förr
- Värna olikheter
- Gör rätt, ta inga genvägar
- Var inte rädda för lite smuts, rost eller slitage. (Patina)
- Skapa helhetsupplevelser.

Den första seminariedagen avslutades, och den andra påbörjades, i Smalspårets verkstad och lokstall i Västervik. Den andra dagen fortsatte med att Björn Åstedt, geotekniker på Trafikverket, berättade hur den speciella grundläggningen till den 130 år gamla bro över Silverån renoverats så att Smalspåret kunde fortsätta att trafikera bron. Därefter tog Paul Wilund över och gav en bild av hur en banvaktsstuga kan anpassas efter moderna behov. Olika önskemål på Sveriges Järnvägsmuseums dokumentationer av restaureringar kom fram när undertecknad presenterade det nystartade projektet att ta fram rutiner för dokumentationer. Daniel Niklasson, ordförande i Tjustbygdens Järnvägsförening och planarkitekt på Västerviks kommun, gav en orientering om museijärnvägar i den fysiska planeringen.

I den avslutande diskussionen fick vi höra om hur funderingarna gått kring restaureringen av väntkuren i Boge längs Slite-Roma järnväg på Gotland och hur kuren från Stora Vede hittade tillbaka till sin ursprungliga plats, från en sommarstugeträdgård, och återfick sitt utseende från 1950. Många frågor väcktes också med exemplet från Skånska Järnvägar med en ångvagn byggd 1882 som trafikerat Simrishamn-Tomelilla. 1896 byggdes vagnen om till personvagn med bland annat pergamoidtapeter. Flera frågor diskuterades: Vilket tidsskikt ska man bevara? Hur kan restaureringen läggas upp? Hur hittar man specialkompetensen som behövs till restaureringen? Dessa frågor är viktiga att diskutera vidare för alla delar som hör till kulturhistoriskt intressanta järnvägsmiljöer.

Vad händer bakom stallportarna hos Sveriges Järnvägsmuseum. Fortsättning från sidan 7.

sionen ambitionen att rusta ett växellok. Finns motsvarande planer för elloken?

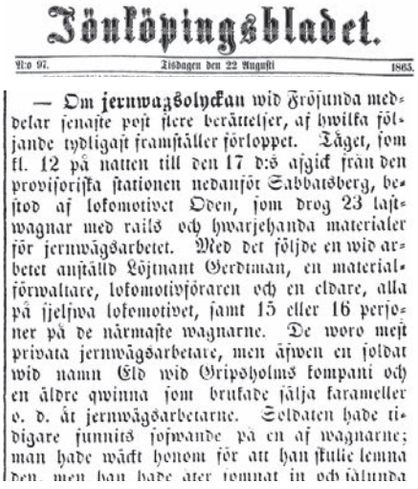
HP: Det pågår redan flera projekt som matchar det du frågar efter. Za 267 är numera fullt användbar efter strålande insatser av Järnvägsmusei Vänner och det arbetas även på Ud 854 som kommer att driftsättas i det skick den befinner sig. Vi ska behålla patinan från den sista tiden i trafik även om det innebär en och annan rostfläck. På sikt kommer även Ub 163 att färdigställas och då vara det lok som återställs till ett mer uppyntat och visas i nymålat utförande. Loket har redan fått hjulringarna utbytta men mycket arbete återstår. Realistiskt kommer inget att hända före 2015 och det kommer troligtvis att drivas som ett av de ideella projekten i samarbete med museivännerna.

TB: Tidigare har ju användandet av lok rent generellt gått i vågor. Ett par av de lok vi berört tidigare har inte rullat för egen maskin på många år. Hur ser du på nyttjandet ställt i relation till bevarandet?

HP: Vår tidigare princip har ju varit att använda loken sparsamt och det har inte varit ovanligt med mycket långa stillståndstider mellan trafiktillfällena. Vi har de senaste åren haft en hel del kontakt med det Schweiziska järnvägsmuseet som tillämpar en annorlunda modell för sina ellok. Loken används regelbundet men är begränsade till ca 200 mil per lok och år. Vart femte år anpassas trafikprogrammet så att de belastas lite hårdare, sammanfattningsvis så anser man att loken skyddas tekniskt genom att användas. Vi har egna exempel som stödjer deras modell, bland annat lagerskadorna på O 214 där tryckskadorna i rullagren till stor del anses bero på den långa stillståndstiden. Frågorna om nyttjande kontra bevarande ägs av avdelningen samlingar och kunskap och det pågår interna diskussioner gällande om och hur vi ska förändra vårt upplägg.

Med den avslutande frågan om bevarande kontra nyttjande avslutar vi samtalet med Henrik för denna gång. I kommande nummer av Sidospår kommer vi att fortsätta med dieselloken, motorvagnarna och eventuellt även hinna in lite på de vagnar som används mer regelbundet i trafiken.

På Lilla Frösundas ägor, strax norr om nuvarande Solna, inträffade en järnvägsolycka 17 augusti 1865. I tidningen Jönköpingsbladet 22 augusti 1865 finns ett reportage om olyckan. Reportaget återfinns nedan, omskrivet på något modernare svenska. Bilden ovan återger förödelsen med ångloket "Odin" som tillsammans med vagnarna har vält nedför banvallen. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.



Jönköpingsbladet.

N:o 97. Tisdagen den 22 Augusti 1865.

— Om **jernwagsolyckan** wid Frösunda meddelar senaste post flere berättelser, af hwilka följande tydligast framställer förloppet. Tåget, som kl. 12 på natten till den 17 d:s afgick från den proviſoriſka ſtationen nedanför Sabbatsberg, beſtod af lokomotivet Oden, ſom drog 23 laſtwagnar med rails och hwarjehanda materialer för jernwägsarbetet. Med det följde en wid arbetet anſtäld Löjtnant Gerdtman, en materialförwaltare, lokomotivföraren och en eldare, alla på ſjelfwa lokomotivet, ſamt 15 eller 16 perſoner på de närmaſte wagnarne. De woro meſt privata jernwägsarbetare, men äfwen en ſoldat wid namn Eld wid Gripsholms kompani och en äldre qwinna ſom brukade ſälja karameller o. d. åt jernwägsarbetarne. Soldaten hade tidigare funnits ſofwande på en af wagnarne; man hade wäckt honom för att han ſkulle lemna den, men han hade åter ſomnat in och ſålunda

Om järnvägsolyckan vid Frösunda meddelar senaste post flera berättelser, av vilka den följande tydligast framställer förloppet.

Tåget, som kl. 12 på natten till den 17 dennes avgick från den provisoriska stationen nedanför Sabbatsberg, bestod av lokomotivet Odin, som drog 23 lastvagnar med räls och varjehanda materialer för järnvägsarbetet. Med det följde en vid arbetet anställd löjtnant Gerdtman, en materialförvaltare, lokomotivföraren och en eldare, alla på själva lokomotivet, samt 15 eller 16 personer på de närmaste vagnarna.

De senare var mest privata järnvägsarbetare men även en soldat vid namn Eld vid Gripsholms kompani och en äldre kvinna som brukade sälja karameller e.d. till järnvägsarbetarna. Soldaten hade tidigare hittats sovande på en av vagnarna – man hade väckt honom för att han skulle lämna den, men han hade åter somnat och sålunda kommit att följa med.

Tåget gick långsamt framåt. När det kom på Lilla Frösunda ägor passerade det genom en skärning och kom därifrån ut på en ganska hög bank, som är lagd över en sank äng med lerbotten och därunder ett löst och vattensjukt lager. När banken slutar går banan åter genom en skärning. Till höger om banken, på några hundra alnars avstånd, ligger mitt för bankens medelpunkt Corps de Logis och Frösunda med fönstren vända åt banken. Till vänster om banken fanns ett bågformat dike för att hålla grunden vattenfri, och till höger om detsamma hade man, kort före olyckan, börjat gräva ett djupt dike för samma ändamål.

Arbetare, som varit sysselsatta med att lägga upp grus på bankens kant, hade lämnat banken kl. ½ 9 på kvällen utan att märka något fel på denna.

När tåget hann till mitten av banken, där den börjar kröka sig lite, välte lokomotivet plötsligt och utan minsta förkänning över ända och föll ned på högra sidan av banken, där det till en del grävde ned sig i sanden. Lyckligtvis var det inte något av de höga snälltågslokomotiven. Ett sådant skulle sannolikt ha vält omkring flera gånger och inte stannat förr än i djupet av dalgången.

Av de fyra personer som befann sig på lokomotivet föll tre huvudstupa ut från loket och vidare utför branten och de blev inte värre skadade än att de fick kontusioner. Eldaren däremot träffades av och skadade ena benet av några skenor och utrusande ånga brände båda benen illa. När hjälp kom till platsen öste de länge vatten över honom för att lindra plågorna från brännsåren.

Av de övriga passagerarna omkom en arbetare och den omtalade kvinnan. Soldaten Eld blev i sinom tid förd till garnisonssjukhuset, där han avled. Han efterlämnade hustru och barn. De två övriga blev burna, sedan de blivit framdragna, in i en byggnad på Frösunda. Fyra arbetare, svårt sårade, fördes till Serafimerlasarettet, där en redan avlidit och de tre övriga befann sig i hopplöst tillstånd. Fyra till fem personer blev lindrigare skadade. Sju eller åtta undkom nästan oskadda.

Av de vagnar, som utgjorde tåget, ramlade 10 över ända och blev mer eller mindre sönderslagna. Fem eller fler av dem låg dels över lokomotivet, dels över varandra. Kopplet mellan 10:e och 11:e vagnarna gick sönder, varför de tretton vagnarna därefter blev stående på banan.

Då Lokomotivet välte, drog det med sig skenor och syllar på ett långt stycke av banan.

Sättningen på banvallen har uppkommit på det sättet att sandmassan, som den består av, tryckt på det underliggande lerlagret, så att det skjutit ut på högra sidan. Det har där skjutit upp två betydliga höjder på den tidigare släta ängen.

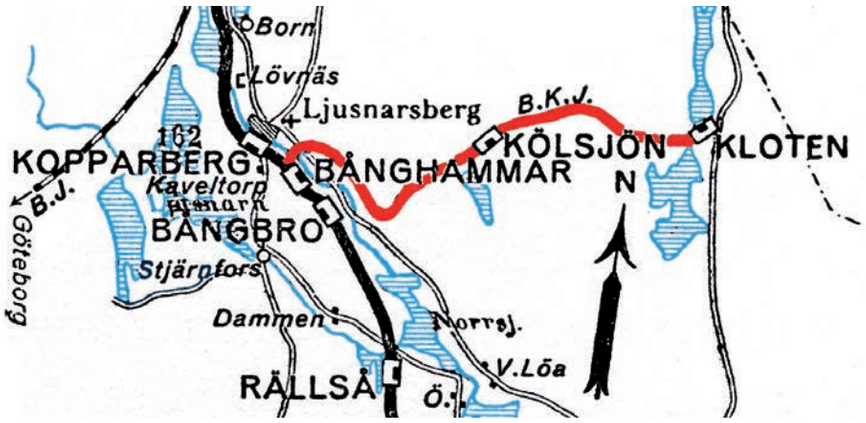
Rolf Sten

Del 2.

Bånghammar - Klotens Järnväg, BKJ

Följande artikel är baserad på ett antal olika källor. Huvuddelen kommer från Jenbanebladet nummer 9, september 1877, där G M Dalström, ansvarig för järnvägens byggande, beskriver hela tillkomsten av järnvägen. Dalströms text är delvis redigerad för att bli mer lättläst. Artikeln har kompletterats med bilder och ritningar från Sveriges Järnvägsmuseums bildarkiv.

Del 1 av denna artikel publicerades i Sidospår nummer 3 2013.



..... En väsentlig förbättring hade varit att belägga banan med tyngre skenor, och fråga härom uppstod även. Men då jag inte lyckades sälja det redan inköpta rälspartiet, måste tanken på ett sådant utbyte överges. För att ändå öka bärighetsförmågan utöver vad som med vanlig slipersanordning skulle motsvarat skenvikten, beslöt jag att lägga syllarne så nära intill varandra, att medelavståndet blev 2 fot från mitt till mitt. Härigenom kunde vilken som helst annan banas vagnar fullt lastade transporteras in på järnvägen;

Slipersfördelningen på de 22 fot långa skenorna var:

0,6 x 2,0 x 2,1 x 2,1 x 2,1x 2,1 x 2,1x 2,1x 2,1 x 2,1x 2,0 x 0,6 Skarvarna svävande.

”Skenorna 28 linier höga. Skarvjärnen 120 linier långa, vägande 7,60 skålpund. paret; bult 0,75 skålpund. pr styck.; spik 0,30 skålpund. styck.

Den utstakade linien blev 2 mil 1000 fot lång.

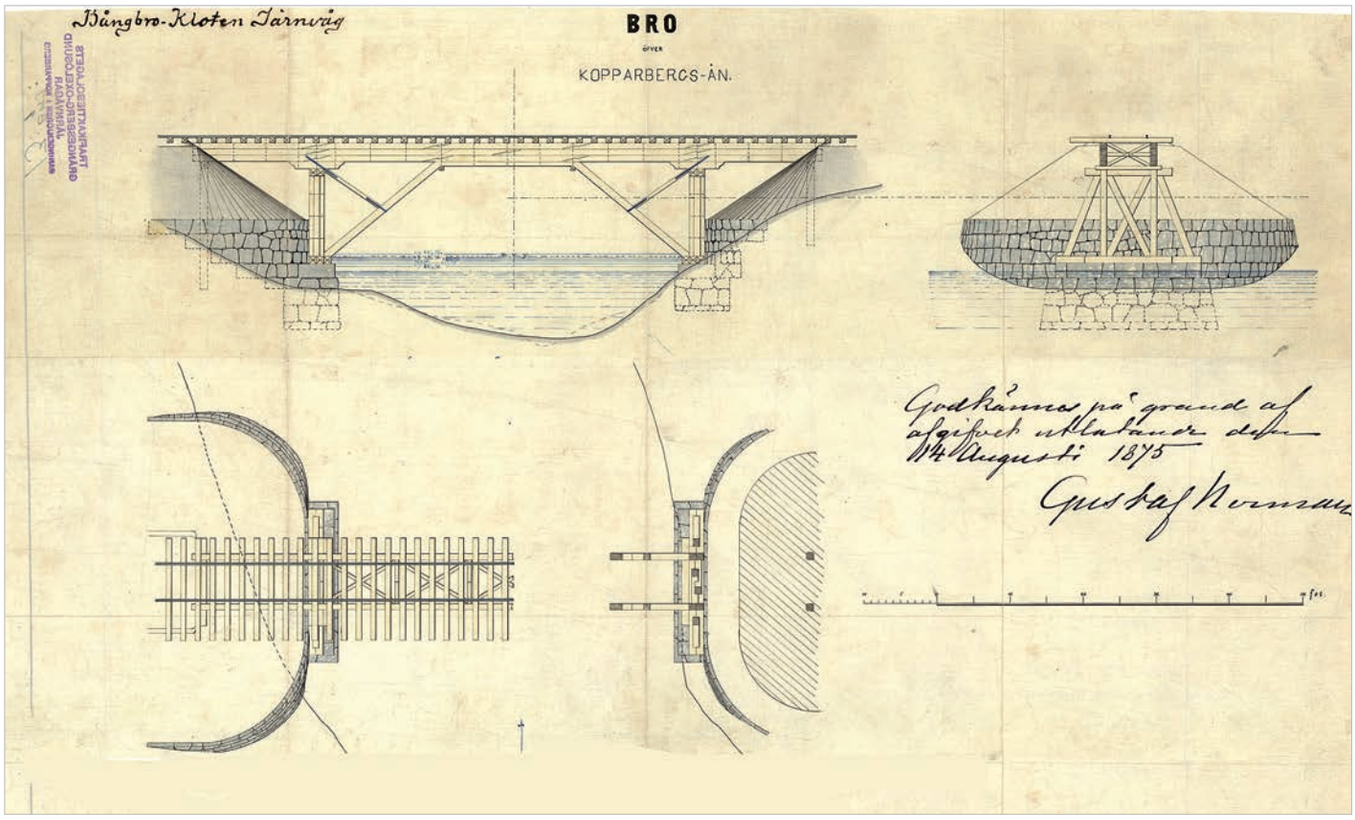
Banbyggnaden startar

Arbetet började i April 1875, trots att väldigt få arbeten kunde uträttas på grund av den myckna snön och den långvariga vintern. Det behövdes även tid den definitiva utstakningen.

Först i slutet av Maj var arbetet, så att säga, i full gång, och i slutet av Augusti började skenläggningen, fast i början helt långsamt.

Den framskred så småningom så att

Ett arbetståg draget av arbetsloket, troligen nummer1, "poserar" på den nybyggda bron över Kopparbergsån. Bron som låg alldeles vid infarten till Bånghammar var byggd i trä och kom under åren att byggas om ett flertal gånger. 1906 med ny träöverbyggnad och 1917 utbytt till en bro i stålkonstruktion. Foto omkring 1878, Sveriges Järnvägsmuseum.



Ritning på den första bron över Kopparbergsån godkänd av Gustaf Norman 14 augusti 1875. Ritning genom Christer Fredriksson.

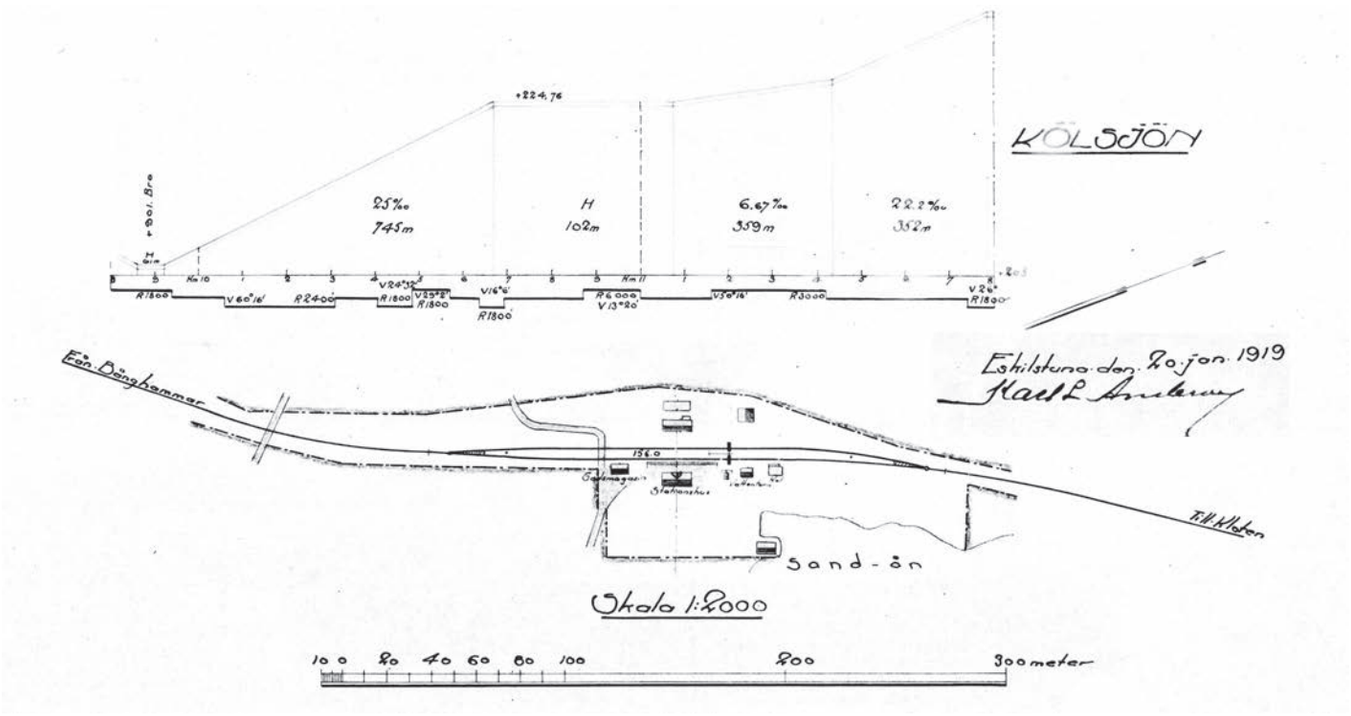
lokomotiv den 29 september för första gångenkunde användas på banan.
Efter detta kunde rälsläggningen påskyndas något och även ballastningen kunde påbörjas.
Då vintern inträdde mycket tidigt, lyckades jag ändå få rälsläggningen fullbordad, så att lokomotiv kunde passera utefter banan ända till dess slutpunkt, Klotens bruk, på julafton samma år, 1875, således ungefär 7 månader efter arbetets egentliga början.

Godstransporter startar

Transport av brukets effekter hade redan börjat och fortsattes därefter oavbrutet, fast banan endast delvis var grusad.

Under vintern kunde inte mycket göras åt grusningen, och även påföljande sommar gick arbetet därmed långsamt, detta på grund av att den egentliga grustillgången var belägen vid banans ena ändpunkt, den lägsta, varför största delen av gruset måste fraktas lång väg och i motlut, oupphörligen uppåt, vilket förorsakade mycken

Kölsjöns stationshus och godsmagasin omkring 1900. Första stationsmästaren var Gustaf Unge, född 1837. Stationshuset var bostad för stationsmästaren och en banvakt. Detta stämmer bra in på bilden som tydligt visar både stationsmästarens och banvaktens familjer. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.



Ritning över Kölsjöns stationsområde, upprättad 1919. Ritning genom Christer Fredriksson

tidåtgång, synnerligast som de starka lutningarna och de lätta lokomotiven inte tillät större tåg än vanligen fem vagnar.
Från Kloten, där god tillgång på masugnsslagg fans i ett gammalt varp, liggande strax invid järnvägen, ballastades ungefär 1/4 mil av banan och senare Klotens station samt ett sidospår därifrån till ångsågen med slagg.
Likväl drog ballastningen ut så långt på tiden, att den hann fullbordas först i början av november 1876.

Anslutningen till Frövi - Ludvika Järnväg

För inledning på Frövi - Ludvika järnväg utvaldes redan från början en punkt belägen ungefär mitt mellan Bångbro och Nya Kopparbergs stationer, ett val även berodde på och medförde den bästa övergången av Kopparbergsån.

Under järnvägsplanens första utvecklingsskede, till slutet av1874, var avsikten att helt enkelt inleda banan med en växel på Frövi - Ludvika järnväg och sedan gå med tågen till och från en av de nämnda stationerna.
Då ett dylikt arrangemang vid en så pass lång bana med så betydande trafik, som denna skulle få, hade varit högst olämpligt. Därför byggdes en särskild station vid sammanbindningspunkten, för vilken utrymme måste beredas genom att avschakta en av de många smålutningar, som Frövi—Ludvikabanan är alltför rikligt försedd med.
Utom denna station byggdes två andra, en mitt på banan, benämd Kölsjön, och en vid Kloten.

Bånghammar - Klotens Järnväg, BKJ

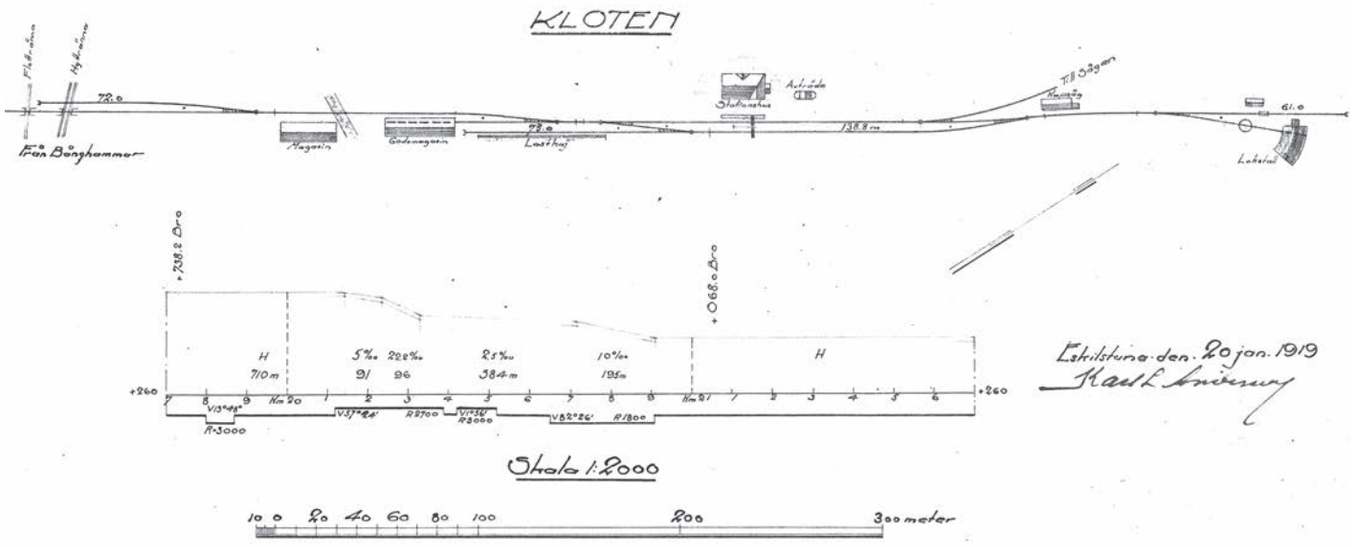
Först var avsikten, att behandla järnvägen som en bibana till Frövi - Ludvika järnväg och att därigenom sköta den med samma administration. Den tanken övergavs likväl, och det bestämdes, att banan skulle ha sin egen förvaltning. Därigenom blev det nödvändigt att bygga en större station vid ena ändpunkten, Kloten.
Där uppfördes ett stort tvåvånings stationshus, vari även brukskontor och arkiv skulle inrymmas, ett bostadshus för personalen, ett större godsmagasin, lokomotivstall m. m. Vid båda ändstationerna anlades vändskivor.
För banbevakningen har byggts för en vakt på varje halv mil.

Alla byggnader, utom stationshuset vid sammanbindningsstationen, godsmagasinen, ett av vattentornen och uthusen, har murats av slagg med hörn, dörr- och fönsteromfattningar samt smala mellanpelare av tegel.

Vad kostade det?

Inberäknadt det förut nämnda sidospåret vid Kloten, är järnvägens hela längd 2 mil 2,500 fot utom stationsspår.

Arbeten och kostnader för detta, utom rullande materiel, blir som följer:
Byrå- och förvaltningskostnader 2,450:82.
Arvoden åt ingeniörer, schaktmästare m. m 40,818:46.
Bergsprängningar, 240,4 kubstr 30,295:27.
Jordarbeten: 5,225,7 kbstr jordschaktning, 12,881 längdfot terrasseringsschaktningar 154,239:28.
Broar: 10 st., däraven med ett spann om 50 fot och två sp. om 14 fot; en med fyra sp. om 12 fot, de övriga med 10 fots sp. och därunder; alla med landfästen av sten och överbyggnad af trä 13,569:16.
Avloppstrummor: 73 st. af olika storlekar = 2,075 lgdfot 14,144:10.
Vägövergångar och vägomläggningar (en vägport) 4,323:83.
Ballastning, 1876,7 kub.-str grus och slagg 89,604:36.
Överbyggnad: räls med tillbehör, sliper, spårets utläggning 224,792:11
Hägnad: största delen af trä, en mindre sträcka stenmur 14,510:84.
Banvaktsstugor 2; övriga vakter bor vid stationerna 4,495:55.
Telegraf och signaler 4,753:56.
Jordlösen och skadesersättningar 36,735;54.
Diverse utgifter 14,068:67.
Bispåret, terrassering, rälsläggning och ballastning 6,104:55.
Summa: 654,906: 10.



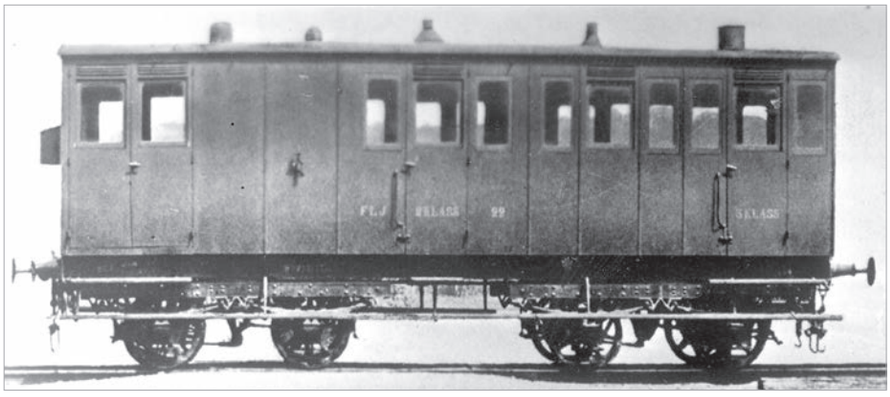
Ritning över stationsområdet vid Kloten, upprättad 1919. Ritning genom Christer Fredriksson.

Stationer:
Bånghammar, sammanbindningsstation, Kölsjön och Kloten; behövlig kostnad för byggnadernas komplettering under innevarande år inräknad 113,527:41.
Totalt kronor 768,433: 51, eller pr mil: kronor 371,324.

I kostnaden för stationerna är inberäknade utgifter för alla husbyggnader, terrassering, inläggning av spår och växlar jämte inköp av de sistnämda, ballastning m. m.
För att få mera grus under syllarna ökade jag ballastdjupet till 1,2 fot, varigenom den utförda grusmängden ökade betydligt och så även kostnaden därför.
Virke m. m., som lämnats från Klotverkens egna skogar, har vid de respektive posterna blivit uppskattat i pengar, likasom vid expropriationskostnaden även den mark, som tillhör bruket, blivit upptagen till sitt värde, fast ingenting betalts för densamma; så att de angivna summorna representerar de verkliga kostnaderna för järnvägsanläggningen.
Till jämförelse med det uppgjorda kostnadsförslaget vill jag här anföra dess slutsumma, på förhand likväl anmärkande, att det inte blivit upptaget något för stationer, vilka från början ej ansågs behövliga. Det uppgjorda förslaget upptar för huvudbanan och bispåret tillsammans kr. 668,930.

Då kostnaden för stationerna avförs ur nyss anförda totala slutsumma för hela järnvägen, så har det mot förslaget svarande utförda arbetet kostat... kr. 654,906, således understigande de uppgjorda beräkningarna med ungefär kr. 14,000.

Banans lutnings- och krökningsförhållanden är följande:



Den rullande materiel som inköptes för BKJ var förutom de två ångloken två kombinerade personvagnar. Personvagnarna byggdes av Skandia Vognfabrik i Randers, Dannark. Det var kombinerade vagnar, försedda med broms, och bestående av en l:sta klass kupé, två 3:dje klass kupéeroch bagagerum med konduktörskupé. Vagnarna var för sin tid unika då de var de första personvagnarna i Sverige som var utförda som boggivagnar. Båda vagnarna littrerades som FLJ ACF0 1 och 2. Vagnen ovan är nummer 2, senare omnumrerad till 22.

Vagnen nedan är nummer 1. Den såldes 1927 till LKAB i Kiruna där den användes för transport av gruvarbetare inom gruvområdet. Den överlämnades till Järnvägsmuseum 1953. Inför SJ:s 125-års jubileum 1981 kostade TGOJ, som en 125-års present, på renovering till ursprungligt skick. Ett arbete som utfördes på TGOJ verkstad i Eskilstuna. Foton: Sveriges Järnvägsmuseum.

Lutningar: 1:40		16,542 fot
Lutningar: från 1:41 till 1:99		23,280»
	1:100	2,797»
Lutningar: över 1:100		6,791»
	horisontellt	23,590»
		73,000 fot.
Krökningar: radien = 600 fot		14,617 fot
» från 700 f t. o. m. 900 f.		9,171»
» = 1,000 f.		6,965»
» öfver 1,000 f		3,135»
rak linie		39,112»
		73,000 fot.

Häruti är bibanan till sågen inte medräknad. Denna ligger, som förut nämnts, horisontellt i jämnhöjd med stationsplanet samt i en enda 600 fots kurva.

Rullande materiel

Den rörliga materiel, som anskaffats för banan, utgörs endast av två stycken tanklokomotiv, om 20 ton vardera, sex- kopplade på sex hjul, samt två åttahjuliga personvagnar (s. k. amerikansk bogie), innehållande vardera en l:sta klass kupé, två 3:dje klass och bagagerum med konduktörskupé; varje hjul försedt med broms.

För övrigt används Frövi—Ludvika-järnvägens lastvagnar, och har sistnämda järnväg från början av februari månad detta år och tills vidare övertagit banans trafikerande.

Angående utgifterna för drift och underhåll har tillräcklig erfarenhet ännu ej kunnat samlas, men under arbetstiden uppgick kostnaden för bränsle, smörja m. m. samt avlöning till lokomotiv- och tågpersonal till ungefär l/2 öre pr centnermil fraktat gods av alla slag, ballast, materiel, järn m. m.

Vad beträffar lokomotivens dragförmåga, så har denna fullt motsvarat den för dem beräknade, eller 1600 ctr brutto, utom maskinens egen vikt. Deras vanliga last är 5 fullt lastade vagnar eller 1,100 ctr netto samt en bagagevagn med skruv- broms. — Innan lokomotiven kom i arbete vid denna bana hade de begagnats ett års tid vid grusning på Oxelösund - Flen - Vestmanlands järnväg.

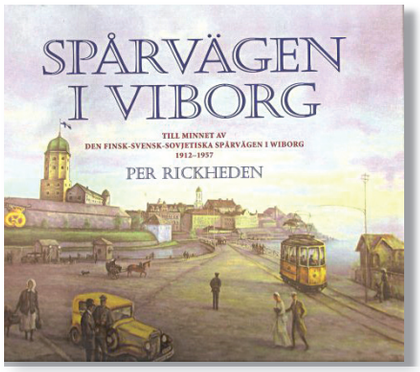
Hjulen har likväl omsvarvats blott en gång på vardera, nämligen på det ena förliden höst, på det andra denna sommar, något som bör anses fullt tillfredsställande, då man tar i betraktande lokomotivens för en bana med 600 fots kurvradier väl långa hjulbas, 11 fot 2 tum eng.

Tåghastigheten har varit omkring 2 a 2 1/2 mil.

Här slutar vi för denna gång och fortsätter i nästa nummer av Sidospår.

Recenserat

Thomas Gustavsson har läst!



”Spårvägen i Viborg, till minnet av den finsk-svensk-sovjetiska spårvägen i Wiborg 1912 – 1957” (finns även på finska ” Viipurin raitiotiet”) av Per Rickheden ISBN 978-918685321-1

Av Nordens spårvägar är den i Viborg med all säkerhet minst. Boken tar även upp Viborgs och Karelens skiftande historiska öden. Under Tsartiden var Viborg en viktig handelsplats med ett påtagligt tyskt inflytande (främst balttyskar) Med tillkomsten av Saima Kanal och de första järnvägarna blev Viborg en betydande utskeppningshamn. I början av 1900-talet var den gamla gasförsörjningen mogen att ersättas med elektricitet. Viborg stad bjöd in både inhemska och utländska företag att lämna anbud på ett elektricitetsverk för belysningsändamål, men också för att anlägga elektriska spårvägar. Det blev det tyska AEG och svenska ASEA som fick genomföra moderniseringen. Den första spårvägslinjen öppnades för allmän trafik 1912. Tre linjer stod färdigt innan året var till ända.

Spårvägarna i Viborg kom att präglas av samma dramatik som övriga Finland, inbördeskrig, vinterkrig, fortsättningskrig innan slutligen Viborg blev införlivad i dåvarande Sovjetunionen.

Då AEG hade aktiemajoriteten i Spårvägsbolaget blev dessa aktier satt i kvarstad då Första Världskriget bröt ut, officiellt fick bolaget kallas ”Elektrizitätswerk und Straßenbahn Wiborg i krigskvarstad” under denna tid. Under inbördeskriget var Viborg del av det rödas område men 29 april 1918 blev staden ”befriad” av de vita.

Mellankrigstiden består mest av om man ska utvidga spårvägen eller inte, det man gör är att införa ringlinjer så vagnarna kan gå rundgång istället för fram och tillbaka som de tidigare hade gjort. 1936 efter långa sega förhandlingar så övertar Viborgs Stad, elektricitetsverket och spårvägarna i stadens ägo.

1939 hopar sig krigsmolnen och den 1 december blir ödestigen för spårvägen då tre spårvagnar förstördes. Trafiken inställdes tillsvidare. Den 13 mars 1940 undertecknas fredsförhandlingarna som avslutar vinterkriget. Finland får avträda en stor del av Karelen inklusive Viborg. När finnarna drog sig tillbaka hade man gjort spårvägslinjerna obrukbara med hjälp av minor och granater. Men nästan genast efter erövringen kom människor från Leningrad (St. Petersburg) för att bygga upp staden och spårvägen. Redan i augusti var spårvägen restaurerad så den kom i bruk igen. Då fortsättningskriget bröt ut i juni 1941 återerövrade finnarna Viborg den 31 augusti. Denna gång hade ryssarna gjort spårvägslinjerna obrukbara. Det dröjde ända till maj 1943 innan Viborgs Spårvägar började rulla igen, dels beroende på att civilbefolkning inte fick flytta tillbaka på en gång och upprensningar efter mineringar odyl.

9 juni 1944 började ryssarna attack på Karelska Näset, 15 juni upphörde Spårvagnstrafiken efter förstörda kontaktledningar och spår. 20 juni hade ryssarna erövrat Viborg igen. Men återuppbyggnaden av spårvägssystem började först i januari 1946 pga praktiskt tagit ingenting återstod av den gamla finska spårvägen. Slutet av 40-talet hade ryssarna svåra problem att reparera vagnar och spår då det saknades reservdelar, dokumentation och kompetent personal för att utföra reparationer mm. Under 50-talet hade ryssarna planer på att bygga ut spårvagnsnätet och genomförde en del av dessa planer också. 1955 levererades 12 nya vagnar från DDR för att rusta upp vagnparken. Men trots nya vagnar fanns det inte förutsättningar för att fortsätta med spårvagnstrafiken. Så 1957 beslöt stadsfullmäktige att satsa på bussar istället för spårvagnar. Söndagen den 31 mars 1957rullade spårvagnar för sista gången i Viborg.

Som historievän belyser boken en spännande tid i vårt östra broderfolks historia. Många fina och bra bilder, ritningar mm. Boken kan varmt rekommenderas för både historieintresserade som spårvagnsvänner

Avsändare:
Järnvägsmusei Vänner
Box 407
801 05 GÄVLE

B Förenings-brev

Porto betalt

NYHETER

Utställningar och kommande evenemang

Bitar av verkligheten
11 dec – tillsvidare

Ny utställning med tåg, båt, flyg, bilar och andra fordon i ett samhälle byggt i LEGO. Utställningen ersätter X2000-simulatorn i museets hall 6, som tagits bort p.g.a. många års driftproblem.

Den nya LEGO-utställningen har interaktiva delar, bl.a. ett tåg som kan aktiveras genom knapptryckning. En lekhörna där barn kan bygga med LEGO finns i anslutning till utställningen.

”Bitar av verkligheten” invigs på kvällen den 11 december. Ring eller se hemsidan för mer information. Välkommen!

Wind Wagon
11 dec – 31 aug 2014

Astrakan är en svenskbyggd segelbåt på hjul som har seglat i Black Rock Desert Nevada! Nu ställer vi ut båten på museet.

Den nya utställningen invigs på kvällen den 11 december. Extraöppet med rälsbuss mellan Gävle central och museet 16-20. Pyssla och handla julklappar.

F 1200 100 år 2014

9-10 augusti
Körning över Hallandsås
(utgår från Ängelholm)

6 september
Malmö-Nässjö
(Nässjö stad 100 år)

7 september
Nässjö-Stockholm
(Södra Stambanan 150 år)

20 september
Museidag i Gävle
(Årgångståg från Stockholm)

Foto: Anders Jansson

Mer information om tider, priser och biljettförsäljning till resorna med F 1200 kommer i början av 2014. Håll utkik på hemsidan!

Trafikverket, Sveriges Järnvägsmuseum
Rälsgatan 1, Gävle. Tel 010-123 21 00
www.trafikverket.se/jarnvagsmuseum

Öppettider Jul och Nyår
Stängt: 23-25 december
31 december – 1 januari 2014
Öppet: 30 december kl 10-16

SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM
TRAFIKVERKET