

SIDOSPÅR 1/04



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

Museichefen har ordet

Inledningsvis vill jag tacka Järnvägsmusei vänners avgående ordförande, Anders Hendel, för att han har funnits vid min sida under alla mina år på museet som ett värdefullt stöd. Det känns bra att Anders fortsätter som ledamot i styrelsen. Jag vill också välkomna den nye ordföranden, Rolf Sten, som redan innan tillträddandet dragit i gång flera spännande projekt där nu också medlemsbladet ”Sidospår” ingår. Jag är övertygad om att ett tätare informationsutbyte med medlemmarna borgar för ett större intresse för museet som i bästa fall också leder till ett ökat ideellt engagemang.

Att beskriva läget på museet så här mitt i sommaren innebär egentligen att meddela att besökarna kommer i strida strömmar men att lugnet har lagt sig för de flesta av oss. Museipersonalen är helt enkelt ledig när järnvägens ideella aktörer har det som mest intensivt. Ett roligt projekt äger dock rum med ideella förtecken. Vi har fått mycket hjälp från Järnvägsmusei vänner under många år och några i personalen är även frivilligt engagerade. Det känns därför riktigt bra att kunna ge något tillbaka till alla dem som lagt ned en massa fritid på att arbeta för oss. Genom museets fordonsansvarige, Sten Holm, så ordnas en resa med tåg till Hamar och Odense 5-18 augusti. Flera av de fordon som museivännernas torsdagsgrupp har gjort insatser på går i tåget, för att visas eller användas, som de båda T41-loken, 200 och 204, och restaurangvagnen Ro3b 3749. Den personal som deltar från museet gör det på sin semester så kostnaderna inskränker sig till tågproduktionen. Förhoppningsvis så kan också sådana här äventyr motivera fler museivänner att engagera sig aktivt i museiarbetet.

För dem som inte besökt utställningen på ett tag kan jag nämna att utställningen ”Punsch & Tusch”, med originalskämtteckningar från förra seklets början, pågår hela året. Vi har också

gett ut en utställningskatalog. En kär bekant för många återkommer också till Gävle efter att antal års exil i Stockholm, det elektriska loket Z 31 från 1909. Dess spektakulära återkomst finns beskriven på annan plats i detta blad. Den sista 1:10-modellen har också kommit till Gävle i och med att Cc-loket 463 tagits hem från Stockholm. Modellen följde aldrig med resten av samlingarna upp till Gävle utan kom att stå utanför Generaldirektörens rum i centralstationshuset. Cc-loket, som var 1890-talets flaggskepp vid SJ, fyller nu det stora glappet i utställningen mellan de fullstora loken, Ca 198 ”Breda” från 1875 och A-loket från 1907. På tal om ånglok så kommer årets museidag att ägnas åt deras tvåhundraåriga existens. I Sverige byggde vi ånglok i exakt 100 år och i och med att repliken av Förstlingen från 1853 har färdigställts av föreningen Förstlingen II i Eskilstuna så kan vi visa utvecklingen som avslutas med S1-loket. Vi räknar med minst åtta ånglok under ånga. Utöver början och slutet i kedjan så kommer bland andra Cc 404 och W 1229 att rulla. Missa inte det.

Restaurangvagnen Ro3b 3749 från 1946 har varit föremål för en del frivilliginsatser men den absoluta huvuddelen har gjorts inom vårt eget renoveringsprojekt som delfinansieras av EUMål 2. Vagnen blev i det närmaste färdig till vår öppethusdag i Nynäsmagasinet efter sex månaders intensivt arbete under Thom Olofssons ledning. Vagnen gör sin premiärtur i samband med en beställningsresa för Railway Touring Company den 10 juli. En hel del anmärkningsvärda insatser har gjorts på vagnen, bl. a. avancerade fanérbyten i restaurangdelen och rekonditionering av originalnoleummattan, på vilken man med rikliga mängder aggressivt lim lagt en plastmatta när sådana var på modet. Omsorgsfull märkning med egenhändigt nytillverkade schabloner har utförts av nestorn inom området och museivännen Johnny Hallgren.
Fortsättning på sidan 4

Sidospår, va då?

Du håller nu det första numret av Järnvägsmusei Vänners (JvmV) nyhetsblad/medlemstidning i din hand. Beslutet om att ge ut en tidning fattades på ett styrelsemöte i maj. Meningen med tidningen är att förbättra informationen om vad som händer inom JvmV och förhoppningsvis är det en och annan medlem som vill bidra med ett och annat reportage. Observera att tidningen inte på något sätt är en konkurrent till årsboken "SPÅR", den ska snarare betraktas som ytterligare en anledning till att bli medlem i JvmV!

Tidningens namn, SIDOSPÅR, är valt med utgångspunkten att årsboken "SPÅR" är kronjuvelen. Årsboken innehåller ju även "Stickspår" och då blev det ju inte så mycket kvar än just "SIDOSPÅR". Innehållet i tidningen kommer att vara från pågående verksamhet inom Sveriges Järnvägsmuseum och JvmV. Dessutom kommer en hel del historiskt material från Järnvägsmuseets samlingar att publiceras i form av kortare artiklar eller bilder med utförlig bildtext. Som tidigare sagts hoppas vi även att Du som medlem kommer att bidra till tidningens innehåll.

"SIDOSPÅR" kommer i sitt grundutförande att bestå av 16 sidor A5 varav hälften av sidorna trycks i fyrfärg. Fyra nummer per år kommer att utges.

Tillsammans med er alla hoppas jag att JvmV verksamhet kan utvecklas på ett positivt sätt, bland annat genom att vi blir många fler medlemmar.

Adressen till tidningens redaktion finner du i spalten brevid.

Rolf Sten

JvmV ordförande samt redaktör för "SIDOSPÅR"

Omslagsbilden:

Ett lyft för Sveriges Järnvägsmuseum. Elloket SJ Z31 återvändar efter 21 år i "exil".

Bilden togs i februari när loket lyftes från sin utställningsplats på Tekniska museet i Stockholm. Läs mer om detta på sidan 5.

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 vänners 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 vänners får du bland annat föreningens årsbok "Spår", medlemstidningen "Sidospår", rabatt i Sveriges Järnvägsmuseums butik samt fri entré till de nordiska Järnvägsmuseerna. För år 2004 är årsavgiften 200 kr och för familjemedlemmar 50 kr. Avgiften kan betalas till föreningens postgiro 496 90 19-1. (Spår och Sidospår ingår inte i familjemedlemskapet)



Nummer 1- 2004, årgång 1.

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

© JvmV 2004 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten.

Adress: Sidospår, Box 407, SE-801 05 GÄVLE.

E-post till redaktionen: sidospar@jvmv.se

**Nästa nummer utkommer i december.
Presstopp 14 november.**

Efter positivt bemötande från SJ AB så har vi beretts möjlighet att tillgodose bevarandet av ett antal representativa så kallade 1960-talsvagnar. Utöver dem vi har deponerade hos Nässjö Järnvägsmuseum så kommer ytterligare 11 vagnar att tas tillvara. Urvalet kommer att ske över hela året. Genom att vi hjälper till med skrotningstransporterna så har vi möjlighet att plocka delar från andra vagnar så att flera av museivagnarna

kan återställas i ett äldre utförande. Mest påmint gör sig kanske detta projekt genom att bangården vid museet är fylld av mer eller mindre anskrämliga vagnar. Sist men inte minst, nu kommer den; bevarandeplanen för järnvägsfordon. Den kommer att finnas till försäljning från och med museidagen, 11 september och kommer med all säkerhet att orsaka synpunkter och debatt. Och se där, ännu ett medel för engagemang.



Cronstedts vagn, Ro3b 3749 utrullad för en andra leveransfototagning (den första var 1946 då vagnen byggdes) vid Sveriges Järnvägsmuseums anläggningar på Nynäs. Foto i juni 2004 Sveriges Järnvägsmuseum, Magnus Ljung.

Bilden till höger visar en del av vagnens inredning som fortfarande är i original. Till exempel träarbetet i ena vagnsgaveln är av utomordentligt hög klass. Foto Sveriges Järnvägsmuseum, Robert Herpai.



Ett lyft för Sveriges Järnvägsmuseum

Elloket SJ Z31 återvänder efter 21 år i "exil"



Lokkorgen landar på Tekniska museets bakgård. Återstår att lyfta ut lokets löpboggie och motorboggie.



Transporten från Värtan till Gävle har avslutats utan problem. Museets Z-lokomotor knuffar in loket i UGJ-stallet. Samtliga foton Sveriges Järnvägsmuseum, Magnus Ljung.



I samband med ASEA:s 100-årsjubileum 1983 lånades elloket SJ Z31 ut till Tekniska museets utställning. I februari 2004 lämnades loket tillbaka till Sveriges Järnvägsmuseum eftersom Tekniska museet behövde utställningsytan till andra utställningar.

Återtransporten till Gävle bjöd på en hel del spännande moment. Bland annat var det enda sättet att få ut loket var att lyfta ut det genom Tekniska museets tak. Bilden på omslagets första sida är tagen vid det tillfället.

Transporten till Gävle skedde i två etapper under februari. Etapp ett bestod i att få ut loket från Tekniska museet och placera det på museets gård. Först lyftes lokkorgen ut varefter löpboggie och motorboggie lyftes ut och placerades på ett provisoriskt spår.

Etapp två bestod i att transportera loket på lastbil till Värtan där det åter fick "kontakt med järnvägsnätet". Efter verderbörig löpduglighetsbesiktning bogserades loket på egna hjul tillbaka till Järnvägsmuseet i Gävle där det tillfälligtvis placerades i UGJ-stallet.

I juli placerades loket åter i museets basutställning där det nu kan beskådas efter 21 år i exil!

Vi på Sveriges Järnvägsmuseums arkiv & bibliotek hälsar dig välkommen att forska och fördjupa dig i svensk järnvägshistoria!

Så här i första numret av Sidospår tänkte undertecknade att det skulle passa bra med en presentation av vilka möjligheter Sveriges Järnvägsmuseums arkiv och bibliotek kan ge dig som vill forska eller allmänt ta reda på fakta kring något du söker.

När det gäller järnvägshistoriskt arkivmaterial kan man först och främst konstatera att de stora samlingarna finns på Riksarkivet i Arninge. Riksarkivet har SJ: s arkiv med bl.a. personakter, ritningar, kartor och div. administrativa handlingar. Det vi har är till största delen delar av enskilda järnvägars arkiv, enstaka personarkiv över personer som på ett eller annat sätt har varit aktiva inom järnvägen. Att dessa samlingar framstår som något fragmentariska beror på att det mesta av dessa samlingar kommit till museet i omgångar ofta genom privatpersoners försorg. Det är delar som tillsammans kompletterar det material som Riksarkivet har.

Arkivets samlingar är ingalunda statiska, det kommer fortfarande in enstaka handlingar som kan inlemmas i de befintliga samlingarna. Registrering av samlingarna sker kontinuerligt. Målet är att hela materialet skall vara sökbart digitalt.

På senare år har dessutom större samlingar införlivats i museets arkiv. Arkiv efter Svenska järnvägsföreningen, Svenska järnvägarnas arbetsgivareförening är förtecknade och finns tillgängliga för forskare. Dessutom har TR- Trafikrestaurangers arkiv överlämnats till museets arkiv. Denna samling förtecknas och registreras och beräknas bli tillgängligt för forskare under hösten. Ytterligare ett stort arkiv med handlingar från järnvägens barndom kommer att officiellt överlämnas till järnvägsmuseet i oktober.

För den som är intresserad av rullande materiel finns journaler bevarade över lok och vagnar (SJ). Där kan man följa lok och vagnars reparationer och ändringar. Vi har även ritningar på rullande

materiel. Dessa ritningar finns på bildkort och cd-skivor. Dessa är i nuläget delvis sökbara.

Ovan har den del av arkivet som innefattar dokument beskrivits. Den andra delen och den största, är fotoarkivet. Det finns ingen exakt siffra på antalet fotografier men en siffra runt 300 000 brukar nämnas och det rör sig om fotografier som i tid innefattar från 1850-talet till nutid. Samlingen består till största delen av bilder levererade från SJ, en mindre del av fotoarkivet består av bilder som kommer från privata samlingar. I fotoarkivet finns fotografier med motiv från järnvägshistoriens alla synvinklar. Där finns porträttsamlingar från olika år då personal har dokumenterats, interiörer och exteriörer av olika byggnader, interiörer och exteriörer av rullande materiel, banbyggnad då och nu m.m. I sammanhanget kan nämnas att skanning av fotografier ur REKA: s samling av fotografier pågår i samarbete med Regionmuseet i Kristianstad. Under hösten beräknas antalet skannade fotografier passera 30 000 strecket. Som ett resultat av detta arbete kommer ett hundratal bilder på prov att läggas ut på järnvägsmuseets hemsida.

I arkivet finns en hel del tryckt material. En stor samling i denna kategori är SJ: s särtryck och föreskrifter från 1857 och framåt, en samling som i stort sett är komplett. Här finner du även SJ: s interna meddelanden och cirkulär för åren 1862-1999.

En annan stor samling är våra tidtabeller. Vi har Sveriges Kommunikationer från 1867 och framåt, tjänstetidtabeller från 1860-talet till 1950, enstaka tidtabeller över tåg och bussar utgivna lokalt av handlare o. dyl.

Ett annat material som används ofta av släktforskare är de tryckta arvodesstater vi har, 1869-1951 (SJ), 1884-1948 (EJ). I arvodesstaterna kan man

hitta uppgifter på första anställningsår, anställningsår för innevarandebefattning, födelseår. Tyvärr är de anställda inte sökbara i något register eller dyl., vilket innebär en hel del letande bland sidorna. Detta gäller främst SJ: s matriklar, för de enskilda järnvägarna finns det visserligen ett register, men där hittar du i gengäld inte anställda med de lägre befattningarna.

Biblioteket som järnvägmuseet har fungerar som ett referensbibliotek. Här kan du hitta litteratur inom järnvägshistoriens alla områden. Litteraturen är sedan något år sökbara i en databas och biblioteket får ständigt nya tillskott av båda antikvariska och nya böcker. Bland nyinkommen litteratur kan nämnas *The Railway-engine Driver's Guide: Being an explanation of the action and the mechanism of the several parts of locomotives, and observations on their management*, utgiven år 1856. Exempel på nyare litteratur är årsboken för Riksarkivet och Landsarkiven 2004 med tema *Att resa i arkiven*, bl.a. kan man läsa ett kapitel med titeln *Nils Ericsson och det svenska 1800-talets infrastruktur* eller *Kraftverksbygge i norr banar väg för svensk järnvägselektrifiering*.

Under våren har järnvägmuseets biblioteksdatabas genomgått en förändring som ytterligare förbättrar sökmöjligheterna. Biblioteksdatabasen har införlivats och anpassats till Banverkets system för bibliotek. I nuläget ligger Banverket

HK, Banmuseet och Sveriges Järnvägmuseums biblioteksdatabas på samma server men respektive databas är fortfarande separerade. Inom snar framtid kommer biblioteksdatabasen att kompletteras med en gemensam sökmotor för alla tre databaserna. I biblioteket förvaras även en del nedtecknade minnen där människor med olika anknytning till järnvägen berättar om sina erfarenheter. Det kan vara banvaktarsonen som berättar om livet som barn vid järnvägen, eller Karl Bergmans nedtecknade minnen, *Mina järnvägsminnen - Berättelser och hågkomster från och om en lång tjänstetid*. Läsaren får bl.a. en inblick i bromsarens vedermödor:

Att vara bromsare betydde att man fick lära sig tåla köld och att man icke så sällan fick gå genomvåt hela dagen utan att ha den ringaste möjlighet att byta kläder eller skor. Vintertid fick man ofta sitta ute i öppna bromskurur, blott med skydd av träväggar upp till midjan. I detta lilla bås var man prisgiven åt vindarnas lek i den bitande kölden. Snön yrde omkring och regnet piskade ansiktet under höststormarnas slagregn. I detta lilla bås, knappt en meter i kvadrat, fanns ingen möjlighet att hålla sig varm. Järnvägen bestod visserligen en tjock fårskinnspläs och halmskor ävensom regnkappa, men det hjälpte föga när temperaturen gick ner till eller under minusstrecket.

Sammanfattningsvis kan sägas att vi med det material vi har i vårt arkiv och bibliotek, erbjuder järnvägshistoria ur både ett kulturhistoriskt och ett teknikhistoriskt perspektiv.

Än en gång, välkommen med dina frågor och undringar önskar

Robert Herpai och Christina Engström

Arkiv & Bibliotek, Sveriges Järnvägmuseum



Vidstående teckning här hämtad ur The Railway-engine Driver's Guide

1960-talet, en återblick

Hans Eriksson har grävt i sin samling av färgbilder från 1960-talet. Bilderna är ett svep från en gången tid, en tid då lokparken bestod av många olika typer. *Foton och bildtexter om inte annat anges: Hans Eriksson*



Den nya generationen elektrolok litt. Rb var färdiga för leverans i början av 1962. De första två loken, nummer 1001 och 1002 hade likströmsmotorer och kisellikriktare. Lokkorgarna byggdes 300 mm smalare än SJ standard för att loken skulle kunna förevisas även på utländska banor.

Bilden visar litt. Rb1 nummer 1001 i Ludvika i början av 1962. Foto: Henry Carlsson/Hans Erikssons samling

Användningen av ånglok vid TGOJ avtog starkt under den senare hälften av 1950-talet. År 1962 hade järnvägen enbart två ånglok i tjänst - litt. S3a nummer 60 och litt. N nummer 83. Båda loken gjorde sin sista tjänst vid järnvägen i november samma år.

Bilden på nummer 83 togs på malmbangården i Grängesberg några månader före avställningen. Kopplat till loket går en av de s.k. växelvagnarna, vilka användes över hela TGOJ-nätet.





Byvalla -Långshyttans Järnväg använde under de sista åren den var i drift (nedlagd år 1964) huvudsakligen loken nummer 5 "TOR" och nummer 6 i linjetjänsten mellan Byvalla och Långshyttan. Vid BLJ infördes aldrig tryckluftsbroms utan bromsningen sköttes manuellt av ett antal medföljande bromsare. Vid Långshyttans station står här nummer 5 redo att dra morgontåget till Byvalla. Året var 1964.

Stjersund har gamla industritraditioner. Järnindustrin som funnits i många år på platsen lades slutgiltigt ner år 1942 då verksamheten hade koncentrerats till Långshyttan (tillhörande Fagerstakoncernen). Från att Stjersund hade varit en livlig industriort med ett omfattande spårssystem mellan och inom de olika anläggningarna samt till olika lastbryggor vid sjön Grycken återstod snart enbart ett genomgångsspår samt några sidospår vid det imponerande stationshuset. Tågen till och från Byvalla stannade emellertid alltid vid Stjersunds station. Bilden visar ett blandat tåg mot Byvalla strax före avgången från Stjersund våren 1964

Fortsättning på sidan 12



Nynäsdagen 12 juni



Under nynäsdagen den 12 juni 2004 utförde Järnvägmusei vänner bl.a. guidning på Nynäs. Vi kunde i den nästan 10.000 kvadratmeter stora före detta vagnverkstaden visa en del av de fordon som ej visas för närvarande i museets huvudbyggnad. Visningen omfattade ca 40-tal av de mycket intressanta fordon som förvaras där. Bl.a. visades SJ persontåg från 1870 talet samt privatbanetåg från 1880 talet. Guidningen gjordes i år parallellt med den mycket uppskattade "barnguidningen" som museet genomförde.

Nytt för i år var också att vi kunde visa det arbete som pågår där med renovering av både lok och vagnar. Mycket uppskattat var att få se det isärplockade D-loket samt att få se den påbörjade renoveringen.

Trots skolavslutning och några andra arrangemang i Gävle kom det nya intresserade hela dagen.

Har Du något för årsboken "SPÅR" eller nyhetsbladet "SIDOSPÅR"?

Årsboken "SPÅR" har ett ständigt behov av lämpliga artiklar. Har Du något som Du tror kan vara av intresse? Hör av dig till oss!

När nu Järnvägmusei Vänner även har en medlemstidning behöver även den fyllas med något. Jag hoppas att det bland alla "vännerna" finns några som kan hjälpa till att fylla tidningen med mindre och korta artiklar.

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

Vill Du hjälpa till med fordonsrenoveringar?

Kom med i Lok- och vagngruppen!

På Sveriges Järnvägmuseum finns en grupp från Järnvägmusei Vänner som varje torsdag eftermiddag och en bit in på kvällen arbetar med renovering av museets lok och vagnar.

Vill Du också hjälpa till? Varför inte komma och hälsa på och ta en närmare titt på arbetet.

Vi håller till vid UGJ-stallet. Fråga efter Sten Holm eller Mathias Smedberg! Du kan även maila till sten.holm@jarnvagsmuseum.se eller mathias.smedberg@jvmv.se

Vi kan vid behov även ordna med övernatt-

Bildfrågan, Var låg denna träbro?



ITGOJ arkiv hittades för en tid sedan ett antal mögelskadade fotografier på järnvägsbroar där överbyggnad och stödpelare är utförda i trä. I de Svenska järnvägarnas tidiga år, 1850 - 1880 var trä ganska vanligt som material i broarnas överbyggnader. Trä, som var ett billigt material, användes ofta av de järnvägsbolag som hade svårt med ekonomin redan under byggnadstiden. Det visade sig vara mycket underhållskrävande då trämasken ofta orsakade stora skador vilket ledde till att man måste byta skadade delar i förtid.

Med tiden ersattes träbroarna, efter besiktande myndighets krav, av broar utförda i stålkonstruktion.

Bilderna som har hittats har tyvärr inga som

helst noteringar om vilken järnväg, var eller när de är tagna. Eftersom de fanns i TGOJ arkiv kan vi antaga att de sannolikt kommer från Köping - Hults Järnväg, KHJ, eller Frövi - Ludvika Järnväg, FLJ. Alternativt från någon av de sidobanor som TGOJ trafikerade.

Bilden ovan visar en järnvägsbro över en väg med överbyggnad och stödpelare utförda i trä, brofästena är utförda i kallmur. Hela byggnads-sättet visar att bron är av mycket tidigt datum.

Vi behöver Din hjälp med att identifiera vid vilken järnväg och var som denna bro fanns!

Hör av dig till Sidospår Box 407 801 05 GÄVLE eller epost: sidospar@jvmv.se

Rolf Sten

Hjälp på museidagen 11 september!

Järnvägmuseet behöver Din hjälp under denna dag. Frivilliga behövs till bland annat följande sysslor: Biljettförsäljare behövs i entrekurarna, till ångtågskörning, Nynäsguidning, pendeltåget till Nynäs samt minitåget.

Det behövs programförsäljare, parkeringsvakter, bilgrindsvakt, lunchavbytare mm.

Ju fler vi blir som ställer upp desto kortare tid behöver var och en vara i tjänst och då blir det mer tid över till att njuta av arrangementet!

Är Du villig att hjälpa till?! Kontakta Mia Lundstedt telefon 026-14 45 61, 070-359 88 62 eller e-post mia.lundstedt@jarnvagsmuseum.se

Köping-Uttersberg-Riddarhyttans Järnväg med den märkliga spårvidden 1093 mm förstailigades år 1952. Den spårvidd som låg närmast detta mått var 1067 mm som huvudsakligen användes vid några linjer i Sydsverige. I början av 1960-talet behövdes ytterligare lok vid KURJ som ersättning för lok som avställdes. Loket litt. S5t nummer 4031, övertaget från Karlshamn-Vislanda-Bolmens Järnväg som nummer 15 fanns tillgängligt. Efter omändring till spårvidden 1093, genom förändringar av hjulringarna, flyttades loket till Köping med litterat S5t(u). Vid KURJ



kom loket att användas tämligen sporadiskt och det skrotades redan år 1964. Loket levererades år 1907 till Karlshamn-Vislanda Järnväg med hjulställningen 1 'C. För att kunna utöka vatten och kolförråden byggdes loket om till 1 'C1' år 1928. Bilden visar nummer 4031 utanför lokstallet i Köping år 1961.

Under 1960-talet och en bit in på 1970-talet användes de gamla Of2-loken i Mellansverige sedan de ersatts av modernare lok på det norra omloppet. Loken mönstrades ut på 1970-talet då hytterna ansågs vara för dragiga och obekväma för lokpersonalen. Under ett antal år användes loken i malmtåg mellan Grängesbergs gruvfält och Domnarvet.



Bilden visar ett norrgående tåg med Of2 och lastade Mas-vagnar mot Domnarvet då det är på ingång till Rämshyttans station någon gång på 1960-talet.

Efter att ha stått uppställda ett antal år, bl.a. i Boden, togs några av Bergslagsbanans tunga godstågslok litt. M3s (SJ litt. E11) för sista gången i tjänst i Dalarna, där de tillsammans med SJ litt. R trafikerade linjen Falun-Rättvik. Loken stationerades i Falun. På bilden rullar nummer 1850 (fd. BJ nummer 120) ut på vändskivan vid lokstationen i Falun, för tjänstgöring i ett norrgående tåg. Året var 1961.





Jularbo-Månsbo Järnväg i södra Dalarna var en normalspårig länk mellan Alby Klorat AB belägen i utkanten av Avesta, och Jularbo vid stambanan. Banan som hade en längd av enbart ca. 5 kilometer trafikerades med ånglok ända fram till 1977. Samtliga lok som använts på JMJ köptes begagnade från andra järnvägsbolag. År 1948 köpte JMJ lok nummer 1 från Malmö-Genarps Järnväg. Numret bibehölls på JMJ. Loket var ett fyrkopplat sadeltanklok med hjulställningen 1B som levererats till MGJ år 1893. Loket bar då namnet efter en av banans grundare "A.F. HÖRSTEDT". Loket avställdes som reservlok i Månsbo år 1962 men fick rycka in då och då när det ordinarie loket mankerade. JMJ nummer 1, vilket nu finns bevarat på järnvägmuseet i Kristianstad, var i trafik så sent som 1971 vid en ålder av nära 80 år. På bilden ses loket under växling i Månsbo år 1969.



Ångloken blev seglivade i Dalarna. I maj 1965 ersattes de sista av diesellok på linjen Rättvik-Mora. I februari samma år användes det nyrenoverade litt. E10 nummer 1740 i ett dagligt godstågspar. Bilden visar loket på Rättviks station före avgången mot Falun.

Litt. E10 nummer 1740 fotograferat norr om Rättvik i februari 1965. Foto: Birgitta Eriksson



Tidiga rälsbussar och släp från Hilding Carlsson



Statens Järnvägars, SJ, rälsbuss 330 med släp vid Sunnerstaholm i närheten av Bollnäs

Bilden visar den tvåaxliga rälsbussen Yd 330 tillverkad av Hilding Carlsson i Umeå 1936, levererad till SJ samma år. Det tvåaxliga godsvagnssläpet Yg (1)504 var byggt av samma tillverkare och levererat 1936.

Bilden är tagen i samband med provkörning med tillkopplat släp vid Sunnerstaholm, strax söder om Bollnäs, på forna Dala – Hälsinglands Järnväg, DHdJ. Rälsbussar hade satts in i lokaltrafiken på sträckan Bollnäs – Voxna från 15 maj 1935.

Utrustningen på rälsbussens långsida är avsedd för fastspänning av skidor och stavar. Mer skrymmande gods kunde lastas på taksracket. Observera även brevlådsinkastet på den bakre dörren.

Rälsbussen med SJ inventarienummer 330 fick vid leveransen littera Yd. 1939 littererades den om till Y6b. 1940 var dags för ännu en omlittring, den här gången till Y6g. Sista omlittringen skedde 1943 då den fick littera Y. 1957 slopades rälsbuss 330 och 1958 överfördes till banavdelningen där den benämndes MTR 54 nummer 382.

1980 hade den tjänstgjort färdigt. Beslut fattades om skrotning vilken även skedde i Vislanda samma år.

Släpvagnen fick vid leveransen littera Yg nummer 504. 1937 littererades den om till Yf för att året efter än en gång omlittreras, nu till YF1. 1943 omlittreras den ännu en gång, nu till UF2.

1960 var tjänsten slut då släpet slopades. Skrotning skedde i Vislanda 1961.

Text: Rolf Sten. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum

Frövi - Ludvika Järnvägs verkstad i Kopparberg

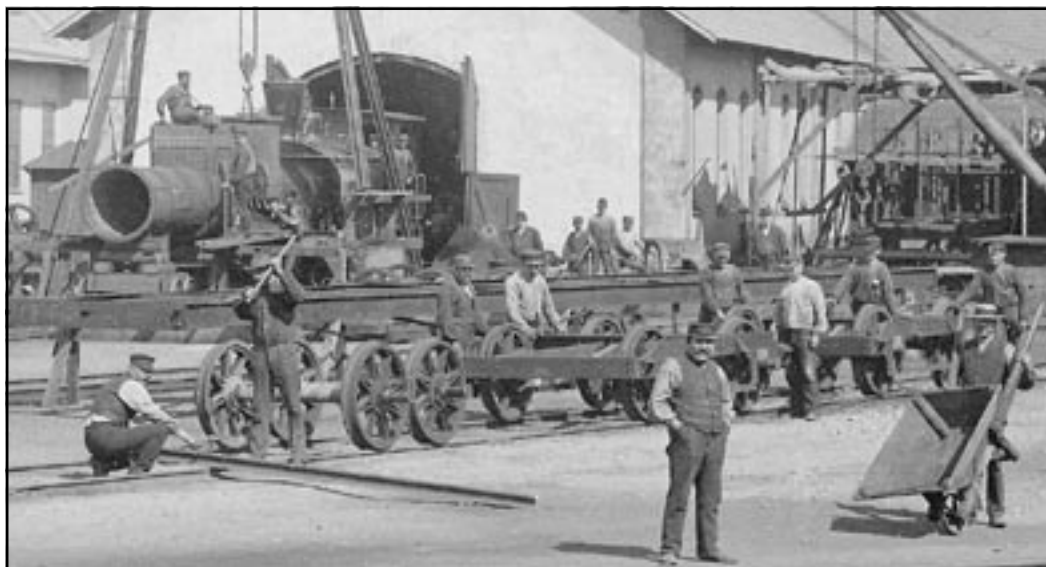


Frövi - Ludvika Järnväg, FLJ, uppförde med början 1880 lokstall och verkstäder i Kopparberg. Bilden ovan är tagen 1900 och visar en del av de byggnader där FLJ verkstads- och underhållsverksamhet för det rullande materialet skedde under många år. Loket på bilden är FLJ nummer tillverkat av Manning Wardle i England 1872. Ursprungligen för Bånghammar - Klotens Järnväg. 1878 kom loket till FLJ där det fick nummer 11.

Studerar man bilden närmare är det intressanta saker som pågår bortan vid verkstadsbyggnaderna.

Delförstoringen nedan visar den pågående verksamheten. Ett av FLJ sadeltanklok har skjutit ut en verkstadstralla lastad med en upp och nervänd ånglokspanna. Några personer håller på att med hjälp av block talja lyfta i en nyrenoverad fyrbox.

Hitom syns det nytillverkade ramverket till en av FLJ blivande personboggievagnar. Framför ramverket syns två nytillverkade boggiar som just fått sina hjulaxlar monterade, fjäderpaketen saknas fortfarande.





Gör en utflykt som de andra i familjen också gillar!

Årgångståget - för sjunde året i rad.

Har du som många andra en relation till tåg och järnväg? En släkting som varit vid järnvägen eller minnen från barndomens tågresor kanske? Tar du Årgångståget till Sveriges Järnvägsmuseum så borgar det för en nostalgitripp! Ta med barn eller barnbarn - de kanske inte ens har åkt tåg förut.



Pris från 250 kr ToR och ett barn i vuxens sällskap reser gratis.

Ring så skickar vi en broschyr. Eller titta på hemsidan. Tips: ta Årgångståget till museidagen!

Årgångståget gör dagsturer från Stockholm och Uppsala till Järnvägsmuseet i Gävle. Tågresan i sig är en upplevelse med elektriskt lok och de vagnar och den service ombord som fanns för 50 år sedan.

Den 11 september blir det ångfest!



Det första ångloket byggdes i England år 1804. Var med och fira ångloket 200 år på Järnvägsmuseets Dag.

I Sverige byggdes det första ångloket år 1853 (Förstlingen) och det sista år 1953. Du kommer att kunna åka en tur som för 150 år sedan efter en kopia av Förstlingen och efter Sveriges sista ånglok som för 50 år sedan. Dessutom kommer massor av andra ånglok att vara igång.

Rälsgatan 1, Gävle. Tel: 026-14 46 15

www.jarnvagsmuseum.se

jarnvagsmuseum@banverket.se

SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM

SWEDISH RAILWAY MUSEUM
GÄVLE

