SPÅRLÄGET

OFFICIELLT MEDLEMSBLAD FÖR INDUSTRIBANEFÖRENINGEN, GRUNDAD 2003

Nr 1/2013

Helsingborg 1938

Helsingborgs Ångtegelbruk grundades år 1873, och gjorde sig snabbt ett namn som leverantör av vackert handslaget tegel i mörkröd kulör. Från lertaget till bruket ledde en hästbana med 600 mm spårvidd, men den 19 maj 1938 var det slut på den animaliska eran. Då levererades nämligen ett öppet litet motorlok från E. W. Lundströms Mek. Verkstad AB i Limhamn. Maskinen, som hade tillverkningsnummer 159, drevs av en 12 hkr Sendling-diesel och vägde (inklusive 1195 kg barlast) 2 550 kg.

På bilden, som publiceras med Helsingborgs Dagblads goda minne, eskorterar skinande blanka nr 159 med slipsprydd förare (kanske ingenjör Lundström själv?) ett lastat hästbanetåg in till bruket. Månne anade kusen sitt kommande öde, trots att detta var långt innan de djupfrysta lasagnernas tid?

Tegelbruket var beläget på ett stort markområde, som sträckte sig från Gustav Adolfs gata och upp över backarna mot Fältarpsvägen. I bakgrunden syns hyreskasernerna på Sturegatan, som löpte längs tegelbruket norrsida.

1978 stängdes lertäkten och Helsingborgs Ångtegelbruk lades ner för gott. Lertaget syns fortfarande i terrängen i form av en stor grop vid Närlunda. På tegelbrukstomten byggdes år 1985 Hotel Horisont, som efter flera år som Scandic-hotell nu ingår i kedjan Profil Hotels.

Jan Ericson

DU KOMMER VÄL IHÅG ATT VI NUMERA FINNS PÅ FACEBOOK?

DÄR HITTAR DU SENASTE NYTT OCH KAN DISKUTERA SMÅBANOR MED LIKASINNADE!

Ordföranden har ordet

Kära medlemmar i IndustriBaneFöreningen! En av föreningens mest aktiva medlemmar och en legend inom järnvägshobbyn i stort, Bo Gyllenberg, gick ur tiden i slutet av november. (Se även Mats Fredings minnestext på sidan 4 i detta nummer!) Detta innebar naturligtvis en stor förlust för oss alla som ägnar sig åt vårt smala intresse. Jag hoppas verkligen att vi ska kunna ta upp den fallna manteln och fortsätta vara det sammanhållande navet för alla som är intresserade av industribanor.

Som nytillträdd ordförande i föreningen vill jag tacka Erik Eronn för de år han innehaft posten och för den lyckönskning han gav i förra numret av bladet. Jag hoppas även att Erik kan fortsätta att bidra på olika sätt, inte bara genom att till glädje för så många vara en av dem som innehar en av Sveriges största industrilokssamlingar. Själv har jag inga planer för några större förändringar inom föreningen utan hoppas att kunna hjälpa till med att administrera föreningens kärnverksamheter: tidningen, resorna och utgivningen av skrifter. Det sistnämnda är jag ju delskyldig till att det inte hänt så mycket som man önskat, men jag hoppas att det finns fler som känner sig manade att sätta samman intressanta skriftalster.

Kontakta styrelsen om Du har någon idé, så ska vi överväga om det är möjligt att finansiera en eventuell utgivning. Mindre formellt är det att få artiklar publicerade i bladet, så sätt igång och skriv!

I år firar vi 10-årsjubileum, och som en liten present till er alla som stöder vår verksamhet genom att vara medlemmar skickade vi i januari ut ett SPÅRLÄGET-register, som vi hoppas kan vara till nytta.

Magnus

MANUSSTOPP SPÅRLÄGET 2/13: 24 maj

SPÅRLÄGET

är det kvartalsutgivna medlemsbladet för

IndustriBaneFöreningen

Bidrag – i valfri form – skickas till redaktören:

Jan Ericson
Anton Johanssons väg 4, 8 tr
176 69 Järfälla
(jan.ericson@logcabin.se, 070-651 01 71)

Bidragslämnaren ansvarar för bilders och illustrationers eventuella upphovsrätt.

IndustriBaneFöreningen (IBF) är en ideell förening med syfte att främja intresset för industrijärnvägar, närbesläktad teknikhistoria och småskalig järnvägsdrift (hobbybanor).

Verksamheten består, utöver utgivning av SPÅRLÄGET, framförallt av dokumentation och forskning, förlagsverksamhet samt anordnande av resor, studiebesök och medlemsmöten.

Medlemsavgiften är 120 kr för medlemmar boende i Sverige och 200 kr för medlemmar boende i utlandet. Årsavgiften betalas enklast in till IBF:s PlusGiro-konto

19 25 08 – 0

I utlandet boende kan betala till
IBAN: SE12 9500 0099 6026 0192 5080
BIC: NDEASESS

Styrelse 2013

Ordförande:	Magnus Lindelöf Björkliden, Aska 115 592 92 Vadstena Telefon: 0143-401 11 magnus.lindelof@vectura.se
Kassör:	Vakant
Ledamöter:	Ola Almquist Jan Ericson Erik Eronn
Suppleanter:	Olov Kalderén Urban Sondell

Officiell adress, medlemsärenden:

IndustriBaneFöreningen
c/o Jan Ericson
Anton Johanssons väg 4, 8 tr
176 69 Järfälla
Telefon: 070-651 01 71

www.industribanor.se
www.facebook.com/IndustriBaneForeningen

IBF JUBILEUMSRESA TILL GOTLAND, 1-2 JUNI

Efter flera års diskussioner blir den nu äntligen av, vår tvådagarsresa till Gotland! Passande nog är det i år 10 år sedan IBF bildades, så låt oss se det hela som en jubileumsresa. Våren och försommaren brukar vara späckad med olika järnvägsarrangemang, men i år kunde helgen 1-2 juni bokas in utan risk för "intressekrockar". Det preliminära programmet ser ut som följer:

Fredag 31 maj

Transporten till och från Gotland överlåter vi till resedeltagarna att ordna på egen hand – en och annan vill kanske skarva på en dag eller två för egna studier av öns begivenheter. För de flesta kommer nog dock Destination Gotlands färjeförbindelser från Stockholm och Oskarshamn att passa bäst. Kvällen innan resan avgår färjan från Nynäshamn kl 20:05 (ankomst Visby 23:20) och färjan från Oskarshamn kl 20:10 (ankomst Visby 23:05)

Övernattning sker på **Hotell Strandgärdet**, där vi gjort en mycket prisvärd gruppbokning så att alla får några timmars sömn innan det riktiga äventyret börjar!

Kalkbruket i Bläse

Lördag 1 juni

Via **Barlingbo** och den kvarliggande mejeribanan tar bussen oss till **Gotlandstågets** fina anläggning där vi beser samlingarna och gör en kort utfärd på den just förlängda banan. Därefter rullar vi in till **Roma** där vi äter lunch och får en guidad tur i det före detta **sockerbruket**, som numera har byggts om till whiskyfabriken **Isle of Lime**.

Vi rullar nu österut till Herrvik, där passbåt väntar på att ta oss över till **Östergarnsholm** (ca 25 minuters överfärd, enkel resa) och den spektakulära fyrbanan där. Vi får också titta på **Herrviks Motormuseum**, som har en fin liten samling marinmotorer. Försommaren brukar bjuda på hyfsat säker väderlek, men om vindstyrkorna omöjliggör angöring använder vi istället eftermiddagen till en bussutflykt längs de södra delarna av GJ-nätet.

Väl i land igen bär det av till **Slite Industrimuseum** och den fina samlingen av kalkbruksmemorabilia. Lördagen avslutas med en liten kvällstur upp till **S:t Olofsholm** för att studera kalkindustriresterna. Vi återvänder med bussen till Visby och ytterligare en natt på Hotell Strandgärdet, dit också mötesförhandlingarna förlagts. Middag får bli den resandes ensak – Visby har mycket trevligt att erbjuda!

Söndag 2 juni

Vi börjar dagen på **Bläse Kalkbruksmuseum**, där vi också gör en motorloksutfärd och fikar. Färjan i **Fårösund** tar oss sedan över till **Fårö** och det legendariska femtiotalsmonumentet **Kutens**, där den som så önskar kan avnjuta en lättare crêpelunch**.** Väl tillbaka på "fastlandet" beser vi de fantastiska kalkbrottsområdena i **Bungenäs** och **Furillen**, båda under förvandling till exklusiva boendemiljöer. Därefter är det dags att styra kosan mot terminalen i Visby och de väntade färjorna till Nynäshamn (16:00, ankomst 19:15) och Oskarshamn (16:40, ankomst 19:35).

Mejeribanan i Barlingbo

Priset för detta arrangemang inkluderar

- Bussresan
- Båtutflykten till Östergarnsholm
- Två övernattningar med frukost på Hotell Strandgärdet
- Alla inträden och avgifter på besöksmålen

och har satts till **1.980 kronor** i enkelrum och **1.620 kronor** i dubbelrum.

Din bindande anmälan vill vi ha senast **2013-03-22**.
PlusGiro-kontot är som vanligt **19 25 08-0**.
Ange telefonnummer så att vi kan nå Dig om så behövs!

Välkomna att fira IBF 10 år på Vindarnas och Rosornas Ö!
Eller ska vi kanske säga Kalkbrukens och Smalspårens Ö?

Hungrig i Kalifornien?

En ”claim jumper” var under guldrushens dagar en person, som olagligt försökte ta över någon annans inmutning. Trots den något negativa klangen är dagens Claim Jumper en restaurangkedja att rekommendara om Du besöker Kalifornien och blir sugen på en nyttig och närande måltid i trevlig miljö. Kedjans koncept går nämligen ut på att, med hjälp av diverse rekvisita, bygga upp saloon- och gruvmiljöer. Varje restaurang ståtar med ett antal små originalgruvvagnar uppställda utomhus. Bilden är tagen i Temacula, en gammal gruvstad som idag gjort sig ett namn som hett, nytt vindistrikt – kan också rekommenderas!

JOHN FRÖLÉEN

Rikstelefon 11 73. **STOCKHOLM.** *Allm. telefon 45 11.*

Utställning & Kontor: **Vasagatan 5.**

Flyttbara Jernvägar & Jernvägsmateriel,

”Victoria” Råhudsremmar, Herolds Angoraremmar, Herolds Standard Bomullsremmar (lemnas 6 månader på prof; — garanti intill 5 år), **Läder- och Gummiremmar, m. m., Packningar & Asbestvaror, Smergelskifvor, Bomullstrassel m. m.,**

samt i öfrigt **alla slags maskiner** och **maskinförnödenheter.**

Telegrafadress: FRÖLÉENS, STOCKHOLM.

Annons i Sveriges Handels-Kalender 1896. Tippvagnen bär texten ”Freudenstein & Co”, en berlinfirma som startades 1891 av Julius Freudenstein, en avhoppare från Orenstein & Koppel. Från 1895 byggde man egna ånglok, 1905 sögs företaget upp av (just det!) Orenstein & Koppel.

In Memoriam

IBF:s kassör, och tillika Sveriges kanske störste småbanekännare, **Bo Gyllenberg**, har avlidit i en ålder av 74 år. Bo föddes år 1938 i Strängnäs där hans föräldrar var lärare. Efter avslutad skolutbildning anställdes han vid Skandinaviska Banken i Strängnäs, men efter några år flyttade han till en befattning vid bankens huvudkontor i Stockholm. Efter bankens sammanslagning med Stockholms Enskilda Bank till SEB arbetade Bo främst med kreditfrågor fram till sin pension.

För oss är Bosse framför allt känd som den store småbanevännen. Redan i slutet av 1950-talet åkte han moped i trakten av Strängnäs och dokumenterade bl a tegelindustrier och sågverk i Sörmland. Något senare utsträcktes resorna till 891 mm-järnvägarna runt om i landet.

Bosse kom tidigt i kontakt med andra småbanevänner som Lars Eriksson, Lennart Welander och Ulf Fjeld. I olika konstellationer besökte de tegelbruk, torvmossar, gruvor, järnverk och andra industrier över hela Sverige. Alla fynd dokumenterades i skrift och bild. Vid sin bortgång hade Bosse närmare 55 000 svartvita negativ, flertalet med järnvägsmotiv. Dessa kommer att överlämnas till Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle.

År 1975 bildades Svenska Järnvägsklubbens Småbaneavdelning, och Bosse var en av grundarna. Hans profession som bankman gjorde det självklart att han skulle ta på sig att bli avdelningens kassör, och detta uppdrag behöll han även inom IndustriBaneFöreningen.

Bosse i forskartagen vid ett besök i LKAB:s rustika arkivdepå ”Smörjoljelagret” i Kiruna år 2010.

Med tiden utsträckte Bosse sina resor även utanför Sveriges gränser. Han favoritland var Ungern, men han besökte också många andra länder i Europa och flera småbaneresmål i andra världsdelar. På senare år reste han upprepade gånger till sitt nya favoritland, Japan. Vid hemkomsten från den fjärde resan dit i september 2012 mådde han inte bra. Efter en del undersökningar upptäcktes en långt gången lungcancer, som tog Bosses liv efter bara några veckor.

Bosse var en mycket hjälpsam person, som alltid generöst ställde sin kunskap och sina samlingar till förfogande. Själv lärde jag känna honom 1971 när vi träffades i Osbruk. Därefter sågs vi vid otaliga resor och arkivbesök. Det är med stor sorg och saknad jag konstaterar Bosses bortgång och jag vet att många andra delar detta.

Mats Freding

Försvunnen boxholmskämpe återfunnen!

JW100 345.413/1960 på fyndplatsen. Loket är ordentligt misshandlat efter tiden i Boxholm. Hela överbyggnaden är sned, något som även syns på foton tagna under tiden loket fortfarande var i drift. Gissningsvis försvann även hytten vid kollisionstillfället. En nummerplåt, troligen från en traktor, har monterats på en av motorluckorna – en trofé från incidenten? Maskinellt verkar loket, trots sin skröpliga uppenbarelse, vara i gott skick.

I flera år har det gått ett rykte om att det JW100-lok, som en gång som enda i sitt slag i Sverige rullat i Boxholm, skulle ha siktats i skogarna runt Eksjö. Trots att bl a undertecknad spanat i området, så har inget av intresse dykt upp.

Men plötslig blev det napp! En person i trakten hörde av sig och tipsade om en person, som skulle äga något slags lok och hade det uppställt vid en nedlagd såg utanför Hult. Jag kontaktade honom omedelbart, och 2012-11-02 var loket mitt!

I slutet av 1980-talet hade mannen – mest för skojs skull – köpt loket av konkursboet efter den skrotfirma, som under flera år haft det uppställt sedan det köpts från Boxholms AB. Han hade tänkt bygga en bana vid det sedan länge nedlagda sågverket, men detta kom aldrig att realiseras.

2012-11-22 landade det 10 ton tunga loket i Aska, och hittills har inte så mycket mer hänt än att jag konstaterat att det enda allvarligare felet på loket verkar vara att insprutningspumpen behöver lite omsorg, annars har det varit för kallt att hålla på och skruva. Till våren ska loket dock ut och röra på sig om allt går som planerat!

Magnus Lindelöf

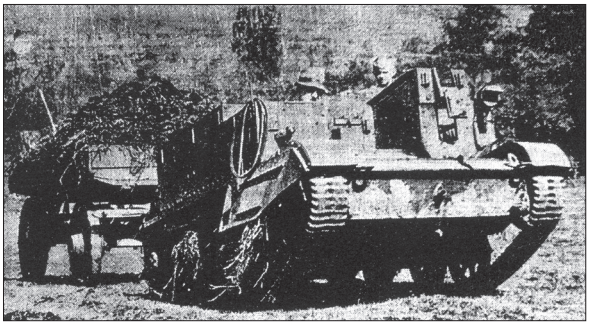
AB Namit och bandtraktorerna

En av många kreativa maskinhandlare i efterkrigstidens Sverige var AB Namit med adress Artillerigatan 18, Stockholm. Företagsnamnet var ett ”h-befriat” anagram – innehavaren Gunnar Thimans efternamn läst baklänges!

Sommaren 1946 hade AB Namit hunnit sälja ett 70-tal engelska surplusbandvagnar med 3,5 tons vikt och 85 hkr Ford V8-motorer till hemmansägare, sågverk och skogsbolag, de flesta i Norrland. Ingenjör Thiman lät sig dock inte nöja med detta, utan försökte även att intressera järnvägsbolagen för (de i hans tycke alldeles utmärkta) dragfordonen.

Vi citerar ett brev från AB Namit till Stockholm–Nynäs Järnvägs AB den 12 augusti 1946:

”Det som intresserar Eder borde vara att vi sålt en som skall användas som MOTORLOKOMOTIV på en mindre järnväg, där den skall draga vagnarna 700 meter på en bibana. Först ville de taga bort banden och sätta på järnvägshjul, men nu skall den gå på banvallen och larva ikring på sina larvfötter direkt på slipersen. Den får en dragkraft av 3,500 à 4,000 kg på fast mark. På gräsvall blir dragkraften 2,000 à 2,500 kg, men sedan slirar hjulen på gräset.”



Denna ruskigt dåliga bild visar en av de engelska bandvagnarna i larvbandutförande (utkörning av stallgödsel?).

Är det någon av läsarna som vet något om detta driftförsök, t ex var det ägde rum? Förmodligen blev projektet ingen större succé – att köra en hyfsat tung bandtraktor på slipersändarna borde ha fått rälsspikarna att sprätta åt alla håll!

Ingenjör Thiman lät också meddela att han kunde erbjuda 16-tons Valentin-tanks av typ 6004 med GM-dieslar av typ 6-71, och att dessa borde vara av intresse som växellok. Förmodligen var han rätt ensam om den åsikten...

Mats Freding

FRÅN TRYCK, TV & WEBB

Kyrkebyns bruk, Segmon

I den trevliga minnesskriften ”Sulfitfabriken. En bok om Kyrkebyns Bruk och Segmon 1907-1979” av Harry Olsson (Karlstad 1979) finns en del fakta och bilder på bruket. Industriloksbilder är rätt ovanliga i dylika sammanhang, men författaren har tagit med en bild på ”första loket”, dvs Oberursel-motorloket med koppelstänger från ca 1921.

”1921 byggdes ett stickspår från järnvägsstationen och ett bensindrivet lok inköptes från Tyskland. 1947 köptes ett begagnat ånglok som var tillverkat 1890. Ett nytt byte gjordes 1970, då ett diesellok köptes och ångloket såldes till en järnvägsklubb.”

En karta över fabriksområdet med spår finns också i boken. Ångloket är f.d. BJ K 36 (MV 105/1890) och tillhör BJs. Bild finns på omslaget i SmB 1/2002.

Janis Priedits

Landabanans Årskrönika 2012

62 sidor väldigt trevlig läsning i A4-format, många färgbilder! Året präglades av en hel del banarbete och räls- och slipersbyte på huvudlinjen, allt för att nybesiktigade BYCF 10 (OK 6619/1913) ska kunna rulla säkert med passagerartågen. Föreningen har också hämtat en elegant kioskbyggnad från Arbrå station, och som vanligt har Landaaftnarnas musikuppträdanden och kolbullsgräddning dragit en stor publik till anläggningen. Dessutom reportage från Björn Ömans 12”-bana i Simeådalen och rapporter från renoveringen av JW 15-loket och TORNO 178.

Jan Ericson

Lysekil

För en tid sedan skickade jag in en oidentifierad bild till Klubb Maritims hemsida. Bilden visar ett Bergbolagen-lok med tre tippvagnar vid en hamn. Nu har bilden identifierats! Bilden är tagen från dåvarande Skandiaverken i Lysekil, troligen på 1940-talet. Se klubbens hemsida:
http://klubbmaritim.com/efterlysningen/

Janis Priedits

www.platser.se

Riksantikvarieämbetet har just lanserat denna nya hemsida där man får lägga in platsen själv och sedan lämna en beskrivning som kan fylla på med egna berättelser eller texter. Jag har skapat gruppen ”Industrihistoria”. Man kan även kommentera andras objekt, gilla varandras objekt och skapa/gå med i olika grupper.

Stefan Lundgren

Svanskog

I ”Svaneholm, några anteckningar” (C-A Högmer, Säffle 1972) finns en flygbild från 1946 över 1435 mm-industrispåret och ett smalspår.

I ”Svanskog, del 1” av C-A Högmer (Ed 1978), finns en bild från ca 1936 av ett smalspår. Någon som vet mer om detta? I samma bok finns en bild på ett smalspårigt ånglok med tippvagnar, som användes vid ett viaduktbygge vid Svanskog.

I ”Svanskog, del 2” av C-A Högmer (Ed 1982) finns en artikel om järnvägsbygget Åmål–Årjäng. Förutom hästkraft användes ett smalspårigt ånglok för att dra tippvagnar med schaktmassor. Det okända loket är avbildat 1924 i närheten av en tunnel, vilket torde vara den vid Bollsbyn, 3,5 km söder om Svanskog. Tyvärr är bilden så pass dålig att det går ej att se några detaljet på ångloket.

Janis Priedits

www.stawford.se

Stawfordska sällskapet intresserar sig bl a för Höganäsbolagets historia. En intressant rapport om Stabbarp med bild på spår och vagn samt spårplaner finns!

Janis Priedits

Tidskriften Teknikhistoria nr 4/2011

Apropå SPÅRLÄGET 4/2012:4: I rubricerade tidskrift finns en fyrsidig artikel om Tallbergsbroarna med en sida text och två stora bilder.

Stefan Lundgren

FRÅN BANORNA

Norra Vram

Norra Vram är en mindre by några kilometer norr om Billesholm. Här har ett gammalt motorlok hamnat, trots att det inte funnits någon industri med stickspår! Det är RM 124/1921, ursprungligen sålt till Kävlinge sockerbruk och sedermera flyttat till Köpingebro sockerbruk. 1974 såldes/skänktes loket till Skånska Järnvägar i Brösarp och slutligen hamnade det 2008 hos en motorsamlare i Norra Vram.

Janis Priedits

Sunne

Den år 1992 tillverkade Zagro-trallan skrotades enligt ägaren år 2008. Anläggningen heter idag Tetra Pak Packaging Material Sunne AB och ligger strax norr om Sunne stn. Fabriken har ett kort stickspår från linjen Sunne–Torsby. Vid ett besök sommaren 2009 kunde det konstateras att växlingen numera sköts av den operatör som kör godståg här.

Janis Priedits

KOMMENTARER & KOMPLETTERINGAR

Midwaggon Ånge (SPÅRLÄGET 4/2012:1)

Den tyska ort där tillverkaren av de små Zölokomotorerna håller till heter Hennigsdorf, och inte Henningsdorf.

Janis Priedits

Perstorp (SPÅRLÄGET 4/2012:10)

Z49 90 (KMV 109/1939) såldes 1968 till Perstorp AB, där det mig veterligen inte användes särskilt mycket under de senaste åren. År 2009 såldes det till en privatperson i Klippan-området.

Janis Priedits

Solstadström (SPÅRLÄGET 4/2012:8)

Artikeln bygger tyvärr på ett missförstånd – det finns nämligen två Maren i trakten! Den sjö, som åsyftas i tidningsartikeln från 1869, börjar vid Solstadström och sträcker sig 6 km åt sydväst, till Mörtfors. Där låg ett kopparverk, som förädlade malmen från Solstad gruva. Det fanns alltså ett transportbehov Solstad gruva–Solstadström–Mörtfors.

Sjön var från början en havsvik, men landhöjningen hade grundat upp den vid Solstadström, så att båttrafik omöjliggjordes. Den ligger nu 0,6 m.ö.h.. För att lösa problemet med uppgrundningen anlades en trallbana mellan sjöns ände vid Solstadström ned till havsviken, en sträcka på 300–600 meter beroende på var ändpunkten i Maren var belägen.

Det är den banan som tidningsartikeln avsåg!

Det här är min barndoms trakter så jag är intresserad av de verksamheter som funnits i området. Jag har bara vetat om att banan Maren-saltsjön funnits, men inte något om dess sträckning. Alla spår av den är borta, och jag hörde som barn på 40-50-talet aldrig någon tala om den. Min far (född 1899) borde ha talat om den om han sett den, men det gjorde han aldrig. Det bör betyda att den var borta redan i början av 1900-talet.

Det timmer, som kom med skogsjärnvägen i Misterhult i slutet av 1910-talet, bör ha flottats genom Maren, förbi Solstadström och den återstående kilometern fram till det nya sågverket. Då malm förmodligen var det enda godsslag som trallbanan byggts för och användes för, bör banan ha upphört att trafikeras i samband med att Solstad gruva lades ned.

Sjön Maren i SPÅRLÄGET-artikeln blev utgångspunkten för de kilometerlånga banorna ned till Slingsviken, som jag skrivit om i ”Skogen tar tåget”. Den ligger 8 km från Solstadström, och terrängen där är väldigt oländig och ytterst olämplig för järnvägsbyggande. Det skulle ha behövts oerhörda godsmängder för att finansiera en bana där, och som vi vet löstes behovet av transporter från Maren och den däri mynnande flottleden till Blankaholms på 1880-talet nyanlagda sågverk genom de nämnda banorna, en i taget.

Det var dock intressant att få veta att trallbanan vid Solstadström fanns redan 1869 och att det fanns en ångsåg i närheten så tidigt. Var den kan ha legat har jag ingen aning om.

Jöran Johansson

Saxat från Hemmesjö Hbf:s hemsida

Under en epok i Åryds trädgårdsmästeris historia slukades mängder av ved för uppvärmning av växthusen. Veden forslades med en spårbunden vagn över dammfästet vid masugnen. Spåren gick sedan rakt igenom ett vedskjul för lagerhållning och fortsatte längs sjökanten bort mot pannrummet. Länge har resterna av en vedvagn funnits i trädgården vid det f.d. trädgårdsmästeriet. Hemmesjö hembygdsförening har fått ta över resterna och byggt en vagn liknande den som gått här förr. Rälsbitar har hittats i närheten och en kort spårbit har byggts nära masugnen. Att detta är den riktiga platsen för spåren bekräftas av att flera rälspik hittades när underlaget gjordes i ordning. Vagnen kom på plats under försommaren 2012, och är nu prydligt vedlastad.

HOLMAG – 600 mms torvbanelok från Kiel

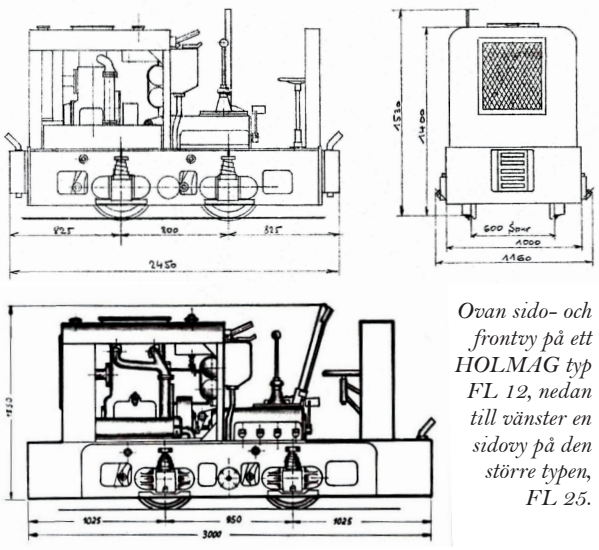
Loktillverkaren MaK, eller tidigare DWK, i Kiel är välkänd för de flesta. Under en kort tid efter andra världskriget hette företaget HOLMAG (Holsteinische Maschinenbau AG) och sysslade i huvudsak med upprustning av normalspårig järnvägsmaterial, men byggde även ett par växellok av samma typ som Wehrmachtslok V 36.

Nästan okänt är dock att HOLMAG omkring 1947 inledde tillverkning av enkla, smalspåriga industrimotorlok! Två typer konstruerades:

Typbeteckning	FL 12	FL 25
Spårvidd	600 mm	600 mm
Ritningsnr.	367-001	366-000
Motortyp	HOLMAG ME 15	HOLMAG MZ 15
Motorstyrka	12 hkr (1350 rpm)	25 hkr (1350 rpm)
Tjänstevikt	2,7 ton	5 ton
Hastigh (km/h)	3,55-6 (-9,3-15)	3,55-6-9,3-15
Totallängd	2450 mm	3000 mm
Bredd	1160 mm	1000 mm
Höjd	1530 mm	1540 mm
Axelavstånd	800 mm	950 mm
Hjuldiameter	450 mm	450 mm

De båda loktyperna skilde sig åt genom att FL 12 hade en encylindrig motor och FL 25 en tvåcylindrig. Den senare typen var också tyngre viktad.

En serie om 50 st FL 12-lok var planerad för 1948 års bränntorvskampanj i Schleswig-Holstein, men rådande råmaterialbrist gjorde att bara fem lok – då av typ FL 25 – kom att färdigställas.



Ovan sido- och frontvy på ett HOLMAG typ FL 12, nedan till vänster en sidovy på den större typen, FL 25.

Av dem har bara två kända mottagare. Det ena av dem såldes till den norska maskinfirman Øwre-Johnsen i Trondheim, som med största sannolikhet sålde det vidare. Det andra levererades enligt uppgift till "*O. Olkkaka, Ojakkala*" i Finland, vilket torde avse den 15 km långa mjölktransportbana som fram till 1957 löpte mellan Olkkala egendom och Ojakkala station på linjen Hangö–Hyvinge.

Det vore intressant om någon av läsarna kunde kasta mer ljus på dessa märkliga motorlokstransaktioner i andra världskrigets spår!

Ulrich Völz

Möte på Statoil i Gnarp

Onsdag eftermiddag den 16 januari 2013, klockan är runt tre. Snön har vräkt ned hela dagen, och plogbilarna hinner inte hålla undan den. I Rödebacken på E4:an söder om Gnarp har ett antal långtradare gett upp i halkan och hasat in till kanten med påslagna varningsblinkers.

På Statoil, strax norr om backen, stannar en chaufför på väg söderut och kollar släpets spännbjörnar. På flaket står gulmålade rälslastbilen MTR 3925 från Gävle Järnvägsteknik, som är på väg hem till Gävle efter industrispårarbeten i Söråker.

Innan han tacklar Rödebacken köper han en mugg kaffe och en kanelbulle. På radion har trafikredaktionen just larmat om en timmerbil, som vält tvärs över E4:an vid Iggesund.

Redaktören, som drog söderut någon halvtimme senare, kunde konstatera att "tankningen" gjort susen – ekipaget tillhörde inte dem, som fick tillbringa natten längs vägkanten. Och nedåt Iggesund hade de hunnit öppna vägen igen...

”UPSALA” – byggnadslok vid MÖJ och hyrlok i Hallstavik

De små 0C1T-loken ”UPSALA” och ”LENNA” levererades av Trollhättans Mekaniska Verkstad som nr 59 respektive 60 år 1875. Mottagare var Upsala–Lenna Jernvägs Aktiebolag (ULJ), som använde dem vid banbygget och i den året därpå öppnade trafiken.

Båda maskinerna blev Roslagsbanenätet trogna under större delen av sin livstid. Sedan Länna–Norrtälje Järnvägs öppnats 1884 och gemensam trafikförvaltning införts med ULJ, ansågs de två små ULJ-loken alltför långsamma och svaga för den ordinarie trafiken, varför de främst kom att använda i extrainsatta godståg. Efter revision vid Wattholma Bruk 1885–1887 kunde de rulla vidare mot det stundande sekelskiftet.

I en artikel om bygget av Mellersta Östergötlands Jernväg (MÖJ) ger dock Östgötaposten av den 31 juli 1896 en tidigare förmodligen okänd pusselbit:

”Hit har äfven anländt ett från Sala hyrdt 6-koppladt arbetslokomotiv ”Upsala”, bygdt i Trollhättan, hvilket om några dagar torde vara färdigt att ånga ut på linien mot Vreta Kloster, då af de här liggande stora upplagen af räls och skarfjern m.m. åtskilligt skall transporteras bort för utläggning.”

Här har vi alltså ”UPSALA” på utflykt på Östgötaslätten – fortfarande ägt av Lännabanorna, men uthyrt av en person eller ett företag i Sala?

Uppenbarligen återvände ”UPSALA” till Roslagen efter sitt östgötaäventyr. Enligt den officiella historieskrivningen förvandlades den gamla trotjänaren år 1908 till SRJ nr 31 sedan Stockholm–Rimbo Järnväg (SRJ) tagit över driften på Lännabanorna. Hösten 1913 användes loket i godståg på linjen Skebo–Hallstavik för att sedan hyras in av Holmens Bruks & Fabriks AB som det nyuppförda pappersbrukets första industrilok! Skrotning skedde till sist år 1916, förmodligen sedan ångackumulatorloket Jung 2400 hade levererats.

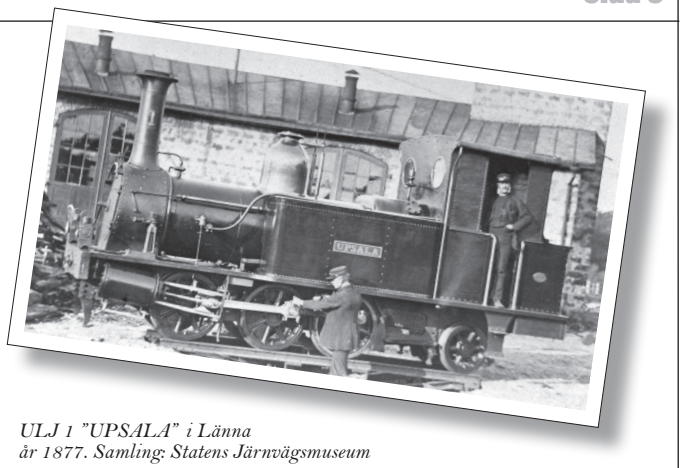
Fotnot:

Även ”LENNA” gjorde tjänst som byggnadslok. Den danske entreprenören Bröchner-Larsen & Krogh AS använde 1909 loket vid bygget av Södra Ölands Järnväg (SÖJ). Efter SÖJ:s färdigställande var ”LENNA” tämligen utslitet, och torde ha skrotats ca 1912.

Jan Ericson

Källor:

Sveriges smalspåriga ånglok (Lars Olov Karlsson 2011)
Lennabanorna (SRJmf, Johan Vinberg 2004)
Ölands Järnväg (Jan-Olov Svensson 2009)
Östgötaposten 1896-07-31



ULJ 1 ”UPSALA” i Länna år 1877. Samling: Statens Järnvägsmuseum

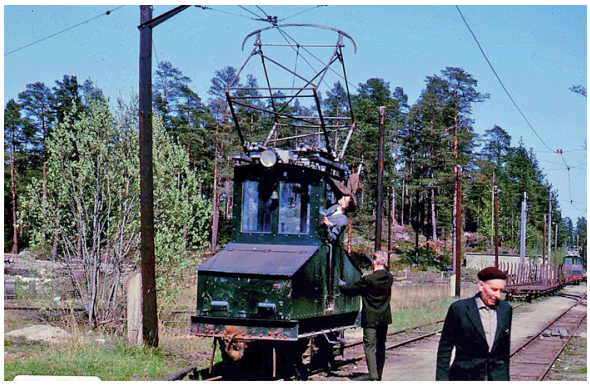
Skogsvårdsföreningens sommarexkursion till Skabersjö år 1904

*Lördags morgon (2 juli) ställdes färden till **Skabersjö**. Man steg af vid anhaltsstationen Bökebergsslätt, hvarest exkursionsdeltagarne vänligt mottogos af Skabersjös ägare, grefve T. Thott och godsets förster, löjtnant Grafve. I väntande vagnar begaf man sig genast till det nya och med torfgas drifna elektricitetsverket vid Roslätt, hvilket tillvann sig lifligt intresse. Man hade här tillfälle studera hela gången af arbetet: Huru torfven gräfves upp, uppföres ur torfgrafvarne och söndermales i det moderna, flyttbara torfverket; huru af torfmassan bildas långa smala stänger, som uppdelas i mindre stycken och med en Decauville-bana utföres till torkning å den ännu ej använda gräsbeväxta delen af mossen. Den torkade torfven införes därpå i en gasgenerator, där torfven destilleras. Sedan gasen renats införes den i en gasmaskin, där den förbrännes. Gasmaskinen om 250 hästkrafter drifver en elektromotor, levererad från Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget i Västerås. Elektriciteten användes förutom till drifning af torfverket för belysnings och kraftändamål vid det 4 km. aflägsna industrisamhället Svedala. Torfvens bränslevärde har här blifvit godt tillvaratagen, då 1.2 kg. torf beräknades åtgå per timme och hästkraft, hvilken vikt under mycket gynnsamma förhållanden kan nedbringas till 0.9 kg.*

Sannolikt influerade av framgångarna i Skabersjö bestämde sig greve Beck-Friis på Börringe kloster, friherre Stjärnsvärd på Jordberga och Blixen-Finecke på Näsbyholm år 1905 för att bygga ett kraftverk vid Slätteröds mosse. Här monterades tre torveldade pannor för att driva generatorerna som alstrade elektriciteten. 1907 drogs en ledning till Skurup med en transformatorstation i hörnet av Mårtensgatan och Kyrkogatan.

Källor: Skogsvårdsförenings årsskrift 1904.
Dagens Nyheter 1975-03-17

SSS diggartur till Ströms Bruk-Stocka i maj 1964



Lok 3 på bangården i Ströms Bruk.
Foto: Richard Grönstedt

Praktisk övning i reparation av kontaktledning.
Foto: Richard Grönstedt

Snart efter det att Svenska Spårvägssällskapet (då Stockholms Spårvägssällskap) grundats 1959 stod det klart att vi ville ha en egen spårväg. Därför ville vi skaffa oss erfarenhet av att driva en elektrisk bana. Men naturligt nog ville varken spårvägsförvaltningarna eller vi själva kasta oss ut med spårvagn bland bilarna i någon av de städer som fortfarande hade innerstadsspårvägar.

Men samtidigt började industrierna lägga ner sina elektriska bruksbanor, och vi lyckades övertyga såväl Robertsfors som Ströms Bruk att vi skulle få låna deras nästan nedlagda banor för en weekend. Och strängt taget var detta väl bättre träningsbanor – vårt museum i Malmköping är ju till största delen en elektrifierad järnväg, inte en innerstadsspårväg.

Nåväl – i maj 1964 åkte en delegation från Stockholm upp till Ströms Bruk och tog över banan för weekenden. Bilderna på den här sidan får väl tala för sig själva? Roligt hade vi, och erfarenhet av eldrift fick vi också. Se t ex bilden av kontaktledningsmontagevagnen ovan!

I maj 1963 gjorde jag ett besök i Ströms Bruk och noterade följande om lokparken:

1	ASEA	27/1908	2×20 hkr, defekt.
2	ASEA	28/1908	2×20 hkr, rep. efter brand.
3	ASEA	42/1912	2×55 hkr, ackumulatorlok.
4	ASEA	143/1921	4×19 hkr, boggielok.
5	ASEA	243/1938	2×25 hkr, krockskadat.
?	?	?	Diesellok.

C G Kasseli

Lok 3 (ASEA 42/1912) vid början av linjen till Stocka.
Foto: Richard Grönstedt

Lok 4 med tåg på bangården i Ströms Bruk. Författaren på fotsteget. Foto: Richard Grönstedt

Lok 3 och 4. Foto: Richard Grönstedt

Lok 3 kör på ackumulatorbatteriet. Foto: Richard Grönstedt

Fyra av Ofotbanens ”skiftetraktorer” sålda till Sverige

Skandinaviska Jernbanor AB, alltså ett av bolagen bakom Blå tåget, övertog fyra norska "skiftetraktorer" (dvs lokomotorer) sedan Ofotbanen AS gått i konkurs.

Bolaget hyr gamla vagnverkstaden i Uddevalla och lokstallet i Storlien, där man avser att sköta underhållet av sina driftfordon.

I Uddevalla finns sedan januari 2013 fd Skd220 203 och 211. Någon vecka tidigare ankom Skd 220 207 till Storlien. Kvar i Norge finns Skd 220 176, som senare ska köras över till Sverige.

Lokomotorerna har ännu inte tagits i drift i Sverige, men registeringsprocess pågår och de ska få nya EVN-nummer senare.

De ska naturligtvis användas till växling vid bolagets anläggningar.

Peter Berggren

Skd220 203 i Uddevalla vagnverkstad, prydligt mörkgrönt med vit effektrand och gulmålade räcken och fotsteg.

Bakom graffitikamouflaget döljer sig gulröda Skd220 211.

Midwaggon ASF, Kristinehamn

Ovanstående två bilder togs i Kristinehamn i juli 2010 när man där utför några arbeten innan leveransen till Ånge.

Loket försvann kort därefter från Kristinehamn, men av döma av SPÅRLÄGET 4/2012:1 så tog transporten till Ånge synnerligen lång tid...

Peter Berggren

IBF BOKFÖRSÄLJNING

Skinnklädda tofflor i helvetet
Om Åsbrink & Co, Industridiesel och några närbesläktade motorloksaffärer i andra världskrigets skugga.
REAPRIS 75 kronor inklusive porto

Sprague-loket vid Boxholms Bruk
Den osannolika berättelsen om hur ett USA-tillverkat litet elektromotiv år 1889 hamnade i Boxholm.
Pris **150 kronor inklusive porto**

Industrilok i Västergötland
Pris **110 kronor inklusive porto**

Industrilok i Gästrikland/Hälsingland
Pris **110 kronor inklusive porto**

Industrilok i Östergötland
Pris **60 kronor inklusive porto**

Industrilok i Uppland
Pris **110 kronor inklusive porto**

Industrilok i Skåne, Kristianstads län
Pris **110 kronor inklusive porto**

SPÅRLÄGET-register 2003–2012
Pris **30 kronor inklusive porto**

Beställ böckerna genom inbetalning av aktuellt belopp till IBF:s PlusGiro-konto 19 25 08 -0!

TRACKMOBILE® – amerikanska mulor med krabblik gång

Trackmobile 73506 (SPÅRLÄGET 1/2004:11)

Ett av de märkligaste fordonsslag, som rullat på industrispår, är TRACKMOBILE®, en märklig lokomotor med nedfällbara gummihjul och förmåga att på ”krabbvis” lämna spåret sidledes.

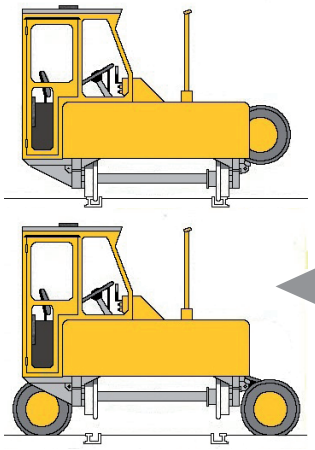
Konstruktionen föddes år 1947 då den unge ingenjören Marshall Hartelius* fick i uppdrag av sin arbetsgivare, materialhanteringskoncernen Whiting Corporation (Harvey, Illinois), att bygga om företagets gamla internlok så att det skulle kunna ”smita iväg” när det blev inparkerat inne på fabriksområdet. Ombyggnaden gick inte särskilt bra, så Hartelius skapade istället ”Mule”, ett smidigt litet fordon som utnyttjade godsvagnsvikten för ökad dragkraft. Konstruktionen visade sig mycket lyckad, så i början av 1950-talet började den praktiska och bränslesnåla loktypen att levereras till externa kunder.

På några få år såldes tusentals TRACKMOBILE®-fordon. År 1965 inleddes därför europeisk licenstillverkning i Holland. Totalt kom mer än 200 stycken att produceras av totalt fem verkstadsföretag med följande licensintervall:

Spoorijzser (Delft)	1965–1969
NCM (Delft)	1969–1974
NNM (Winschoten)	1974–1982
PMB Europa (Groningen)	1982–19??
De Visser Int'l (Groningen)	19??–1999

Pressreleasebild från en demonstrationskörning i början av 1950-talet. Förare är förmodligen ingenjör Hartelius själv!

I USA växte TRACKMOBILE®-tillverkningen ur Harvey-fabriken runt 1980, och flyttades då, som utbruten Whiting-division, till LaGrange, Georgia. År 1987 förvärvades divisionen av den chicagobaserade Marmon-gruppen, och är fortfarande framgångrik i sin mycket speciella nisch. Totalt har mer än 10 000 Trackmobile®-enheter levererats till kunder i 54 länder! Idag finns inte längre någon tillverkning kvar i Europa.



Hmm, trångt om saligheten här inne på industriområdet. Nu vart man inlåst, en godsvagn framför och en bakom. Kanske läge att sänka ner gummihjulen...

... och smidigt smita ut i sidled för att rulla iväg till andra växlingsuppgifter!

Sverige, då? Jo, åtminstone tre stycken maskiner hittade hit! Den första användes av Svenska Esso AB vid bolagets anläggning i Stenungsund dit den sägs ha kommit begagnad från någon systeranläggning i England. Skrotning skedde ca 1972.

Vid Granuddenterminalen i Gävle använde stadens stuveribolag en TRACKMOBILE® (typ 6-TMC, tillv.nr. 6048/1977), som köpts ny från generalagenten Persöner AB i Ystad. Efter upprepade motorbyten såldes det bland personalen uppskattade loket i mitten av 1990-talet till skrotfirman Arvid Svenssons AB, Gävle. Eftersom de holländska licenstillverkarna endast tillverkade typerna 4-TMC (mekanisk kraftöverföring) och 45-TMC (hydrostatisk kraftöverföring typ Voith-Diwamatic) måste 6048/1977 ha varit USA-tillverkat, något som också tillverkningsnumret skvallrar om.

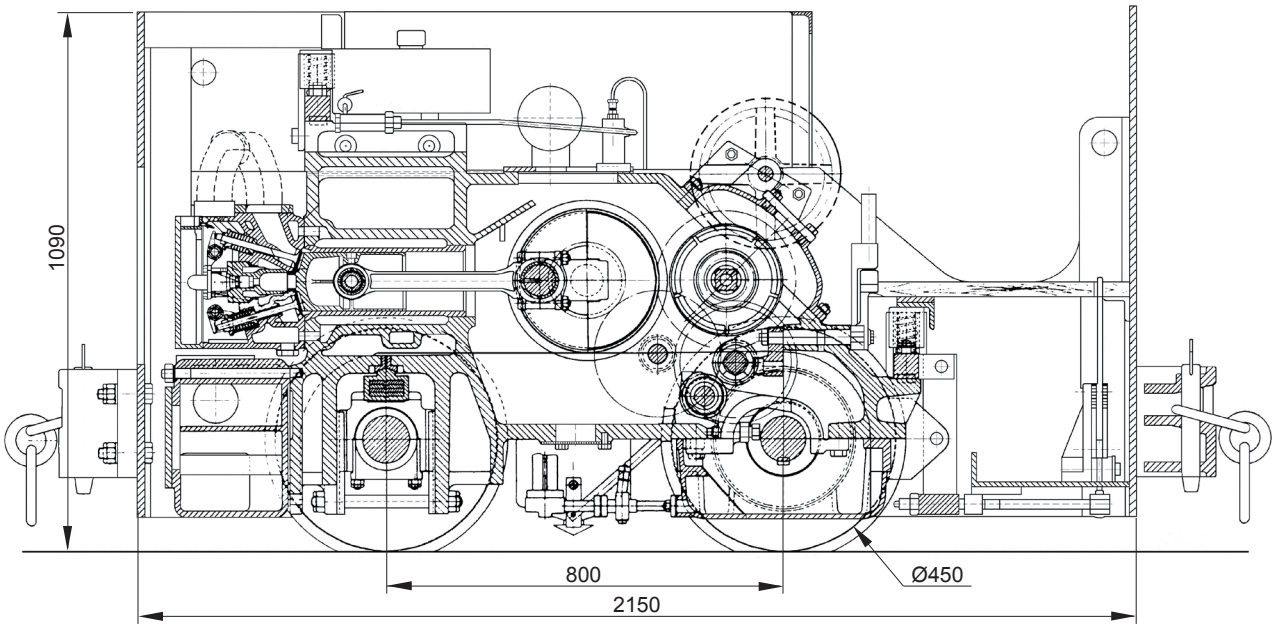
Den tredje kända, en typ 45-TMC tillverkad av Noord Nederlandsche Machinefabriek B.V. som nr 73506, hamnade 1976 hos Avesta Jernverks AB efter en demonstrationsturné (Persöner AB?) Någon gång vid millenieskiftet skadades draginrättningen svårt vid en urspårning. Maskinen togs då ur trafik och såldes till Truckservice AB i Avesta, som efter reparation ställde upp den i Kärrgruvan. Omkring 2006 såldes den till Vincent Ekman i Fagersta, som avsåg att ta hand om motorn och skrota resten. Blocket visade sig dock vara sönderfruset, varför Ekman demonterade flänshjulen ca 2008 och skrotade resten.

* Klingar efternamnet bekant? Jodå, den svenskättade Marshall hade en namne (eller två) i den västgötska småbanebranschen! Torvströ AB Ryttaren hade en VD vid namn Hans Hartelius, och då torvströfabriken 1952 behövde ett nytt lok uppdrog han åt sin bror Nils-Magnus (Måns) att konstruera ett sådant. Som extra bonus kan vi berätta att Måns även var mannen bakom det legendariska terrängfordonet Volvo Laplander (Valpen)!

Jan Ericson

Källor:
www.trackmobile.com
www.industriespoor.nl
Industrilok i Västergötland
Industrilok i Gästrikland och Hälsingland
Industirlok i Bohuslän och Dalsland
Vincent Ekman, Fagersta
Steve Wennberg, Gävle

Ritningsserien – DEMAG ML 15



Duisburger Maschinenbau AG, Märkischen Maschinenbau-Anstalt L. Stuckenholz AG och Benrather Maschinen-Fabrik GmbH slogs år 1910 samman till Deutsche MaschinenFabrik AG (DEMAG)

I koncernen fanns då mer än 70 års erfarenhet av krantillverkning, och det var också på den marknaden DEMAG:s storhet skapades. Först på 1930-talet började fabriken i Wetter an der Ruhr bygga motorlok, och den i särklass vanligaste modellen kom att bli 4 ton tunga ML 15 där ”15” är hästkrafttalet för den egentillverkade fyrtaktsdieseln.

Även om ML 15 var avsedd för gruvindustrin spreds stora antal lok till militära anläggningsarbeten under andra världskriget. Många lämnades kvar vid den tyska reträtten 1945; från Norge importerade vi då ett 10-tal ML 15-lok till Sverige.

Inga tillverkningslistor finns bevarade, men under ca 20 produktionsår måste hundratals ML 15 ha lämnat fabriken, även om bara ett 80-tal tillverkningsnummer är kända. Övrig lokproduktion fortsatte fram till slutet av 1960-talet. Idag är anläggningen i Wetter an der Ruhr centrum för kran- och traverstillverkningen.

Jan Ericson

Denna bild av lok nr 91 74 000 0128-0 tog jag i Kristinehamn natten mot 2012-12-14. Tillverkare är Bombardier Kassel, nr 35021/2013 (!) enligt skylten – men å andra sidan blir det nog inte helt färdigbyggt förrän nu i år. De ursprungligt beställde nio Iore-lokparen förslår dåligt för den ökade malmtrafiken. LKAB är nu inne på andra tilläggsbeställningen. Under 2013–2014 ska fyra lokpar levereras till LKAB Malmtrafik AB. Under 2012 har redan två sektioner hittat till Sverige, Tågab står för transporten genom landet. När det sedan tas i bruk kommer det säkert ofta att tilltalas med kortformen ”Iore 128”. Loket väger 126 ton under transporten, d v s 21 tons axellast. I Kiruna byts transportboggierna mot kompletta boggier med motorer och axelväxlar. Loket barlastas också med in- och utvändiga tyngder, och kommer då att hamna på 180 ton i tjänstevikt. Totalt 360 ton för ett lokpar som sedan drar 68 vagnar lastade med 6.800 ton pellets!

Peter Berggren

Industribaneexpedition 2012-08-20--27

Text: Magnus Lindelöf med bistånd av Ola Almquist och Mats Olsson.
Foto om inte annat anges: Magnus Lindelöf (i samband med besöken).

Del II, fortsättning följer i nästa utgåva av SPÅRLÄGET.

med ansåg att han hade det i särklass effektivaste torvverket i trakten – betydligt bättre än de gamla elektriska torvverken, som krävde att man passade elkabeln hela tiden. För att ytterligare rationalisera driften fick kunderna hämta torven själva ute på torkfälten, så järnvägsdrift blev aldrig aktuell på Kurts brytningar.

Kurt lagrade även lite av torven i den lada, som ännu står kvar i kanten av en av torvgravarna på X: 6448442, Y: 1363696; detta för att kunna sälja torv även under vintermånaderna. Annars skedde torvupptagningen endast under tidig vår och fram till mitten på sommaren. Bröts torven för sent hann den inte torka snabbt nog, och värmevärdet försvann. Kurt berättade att han ett år tagit upp torv i augusti, men detta hade han ångrat då kvaliteten blev väldigt låg. Bäst var att ta upp torv i maj!

I början av 1970-talet lade Kurt ned verksamheten, och lämnade torvverket åt sitt öde mot ett löfte av markägaren att det skulle få stå kvar där Kurt senast lämnade det. En sista körning med torvverket gjordes i brytningsområdets nordöstra hörn, denna gång tvärs tegarna. Detta var något Kurt gjorde mest för skojs skull och för att visa sina barn hur torvbrytningen hade gått till, men sedan var det slut. Marken bytte sedan ägare, och den nya ägaren var inte intresserad av att torvverket stod kvar, så Kurt började transportera in verket till mer fast mark för skrotning, men återigen fick torvverket en respit då en annan markägare tyckte det var synd att den finurliga konstruktionen skrotades. Torvverket kördes därför till det nordligaste hörnet av fastigheten Redberga 1:17, där det stod i några år. Dessvärre fick det inte stå kvar där heller, sedan även denna fastighet bytt ägare, utan till slut såldes torvverket till skrot och skrotades på plats. Kurt tyckte att han sålt torven för billigt, och att om han brutit torv idag kunnat dra in betydligt mer pengar än vad hans dåvarande verksamhet någonsin gjort.

Kurt mindes dels de omkringliggande torvindustriernas verksamhet, dels hade han fått höra från släktingar och bekanta i trakten vad som försiggått i trakten längre tillbaka i tiden. På Kurts ”egen” mosse, Grimskälle 1:30, hade man brutit bränntorv för hand, sannolikt endast för husbehov, i tegens nordöstra kant, men annars var området orört innan Kurt startade här under 1950-talet. Ingen känd järnvägsdrift. På Nyhems gårds mosse, Grimskälle 1:19, hade man likaså, innan Kurts far, Karl Fransson, började bryta torv under andra världskriget, inte brutit mer än för husbehov i tegens nordöstra kant. Ingen känd järnvägsdrift.

På det som Kurt kallade Falköpings stads mosse, Redberga 1:17-19, 26, bröt man torv under andra världskriget med bl a det ännu kvarstående Åkerman-torvverket. Sannolikt hade man här smalspårig järnväg för torvtransporter. På den näraliggande fastigheten Redberga 1:7 har man troligen brutit torv för hand i norra kanten av fastigheten vid någon tidigare tidpunkt. Okänt om man haft järnväg här. I fastigheternas nordöstra kant finns ett område som troligen handgrävts ”för länge sedan”.

På fastigheten Grimskälle 1:5 ska enligt Kurt en större torvupptagning bedrivits under tidigt 1900-tal, och det var hit det gick en smalspårig järnväg från Falköpings stads järnvägsstation. Denna järnväg löpte ihop med vägen fram till Nyhems gård, och försvann sedan över de idag odlade ytorna öster om Redberga gård. Troligen var detta Redberga Bränntorvfabriks huvudsakliga brytningsområde (C.J. Storckenfeldt ägde bl.a. Redberga gård).

På fastigheten Redberga 1:24 var det länge sedan det bröts torv (detta område är på kartan i ”Industrilok i Västergötland” angivet som 7D12). Storckenfeldt ägde det mesta av marken i trakten, så en gissning är att även denna brytning drevs av Redberga Bränntorvfabrik och inte Falköping stad så som anges i ”Industrilok i Västergötland”. Detta antagande bygger dels på att stadens brytning ska ha skett under andra världskriget, dels på att det som både Kurt och andra källor anger som Falköpings stads mosse är identiskt med fastigheterna 1:17-19, 26.

På Rogestorps mossar bröts torv ”för länge sedan”, men på fastigheterna Redberga 2:1, 1:9 och Grimskälle 1:4 bedrev Rogestorps gård (bröderna Johansson) torvbrytning under andra världskriget med ett inköpt gammalt Svedala-torvverk. Man hyrde senare ut samma område till Leijonhufvud, som bedrev torvupptagning med ett hemmabyggt torvverk (delar av Svedalaverket ingick) som lastades med en grävmaskin. Det är detta torvverk, som ännu står kvar vid torvgravens kant. Den brutna torven transporterades med tippvagnståg till ett område söder om brytningsområdet för att torka.

Kurt mindes att det vid Risberga under andra världskriget hade varit aktuellt att använda ett begagnat gammalt tyskt torvverk, som var det

enda av flera som överlevt sedan det tidigare kriget. Troligen rör det sig om ett av de Wielandttorvverken (eller någon av deras svenskbyggda kopior) som tidigare ska ha använts på AB Rogestorps Bränntorvsfabrik enligt Julihns bok.

Kurt var mycket osäker på hur det låg till med SJ:s torvbrytning i trakten (7D9).

Kurt var ganska säker på att torvindustrin vid Risholmen startade strax nordväst om den idag rivna gården. Våra tidigare fältstudier har även gett vid handen att detta område ser ut att ha brutits ”för länge sedan”.

Våra spekulationer kring detta:
Objektet 7D13 (Redberga Bränntorvfabrik) är förmodligen felplacerat på kartan i ”Industrilok i Västergötland”. Objektet ligger egentligen väster om det markerade området. På området där 7D13 är markerat har ingen torvbrytning med järnvägsdrift bedrivits, utan här har antingen endast småskalig brytning skett, eller rör det sig om den av Kurt Grimling beskrivna brytningen utan järnvägsdrift.

Objekten 7D10 (Leijonhufvuds Bränntorvfabrik) och 7D12 (Falköpings stad) delar ungefär samma fysiska belägenhet. Falköping stad bröt den norra tegen, och Leijonhufvud den södra. Det som markerats 7D12 är egentligen bara ytterligare en av Redberga Bränntorvfabriks täkter. Möjligen fanns (spekulation) även anslutning till denna mosse från den smalspåriga järnväg, som fanns mellan Falköpings stads järnvägsstation och 7D13.

SJ:s bränntorvtäkt (7D9) låg mellan Rogestorps gård och Rogestorps lastplats. Antingen bröt man på östra delen av fastigheten Långholmen 1:4, eller norra hörnet av Långholmen 1:6. Torvtäkterna på östra delen av Långholmen 1:4 är idag helt uppodlade, men de syns på ekonomiska kartan från 1960.

Här krävs mer forskning för att exakt fastställa korrekt position. Frågan är dock om det inte var AB Torvindustri, som under första världskriget började bryta de äldsta delarna på fastigheten Långholmen 1:6, då denna fastighet är ett stort sammanhängande område med gården Risholmen i mitten.

Kurt nämnde dock något om ett stort fastighetsinköp där de forna ägarna av Risholmen tilläts bo kvar så länge de ville. Det kan innebära att man slog samman en massa gamla fastigheter, och därmed ger inte fastighetsbeteckningarna från 1960 någon ledtråd hur det kan ha förhållt sig.

AB Rogestorps Bränntorvsfabrik bröt säkerligen torv på flera platser kring Rogestorps gård. Flera av torvtäkterna har odlats upp och kan knappt anas idag, men de syns på ekonomiska kartan från år 1960. Kan det tänkas att SJ bröt torv på Rogestorps marker under första världskriget samtidigt som Rogestorp själva bröt på annat håll på samma marker? Mer troligt är trots allt att man bröt på fastigheten Långholmen 1:6, som antagligen tillhörde Risholmens gård, alltså på samma ställe som anges på kartan i ”Industrilok i Västergötland”.

Efter denna mycket intressanta och faktaspäckade intervju, så satt vi och pratade torv och dess framtid som energiråvara över en kopp kaffe hemma hos Kurt.

Efter att intervjun var avklarad kände vi oss tvungna att åka till det område som Kurt angivit som ”första världskrigsbrytning” väster om hans egna brytning, och som vi mer och mer blev säkra på är det område som bör anges som position för objektet 7D13.

Dagen innan hade vi stått vid kanten av en av de djupa dräneringskanaler som genomlöper landskapet och tittat ut över detta område och funderat om det kanske fanns något att se där, men tänkt att även om det funnits något, så går det inte att se något idag.

Hursomhelst, tog vi oss med bil till en lada vid X: 6447286, Y: 1363246, och konstaterade efter 2,4 km promenad i området söder om denna att de torvtäkter som lär ha funnits här, inte går att se idag. De är helt igenfyllda och marken är täckt av frodigt gräs.

Sannolikt är detta trots allt läget för den plats där Redberga Bränntorvfabrik hade sin mest omfattande torvupptagning, och dessutom den plats dit det ledde en smalspårig järnväg från Falköpings stads järnvägsstation! En äldre ekonomisk karta hade nog varit till stor hjälp här...

Därmed återstod bara att packa ihop och åka till nästa basläger. Efter ett par timmars bilåkande var vi framme vid Bolmens Camping, endast ett stenkast från en ytterst intressant torvbrytning som dock genomgåtts rigoröst vid tidigare tillfällen: 5D10 Bolmens Maskinpressade Bränntorv. Campingens reception är dessutom inrett i Bolmens f d järnvägsstation, så stället är verkligen trevligt att besöka av flera anledningar.

2012-08-23

Ett snabbt överslag över hur många industribaneobjekt som kan anses som ”näraliggande” till Bolmen, gav resultatet drygt 20 stycken. Så många är för oss naturligtvis omöjligt att hinna med under de fyra-fem dagar som vi planerat för vår fortsatta sommarexpedition, så det lär nog bli läge för framtida återbesök i denna trakt. Vi beslutade att börja genomgången av det aktuella området i väster så efter en sovmorgon så begav vi oss mot sjön Unnens södra ände.

5D11 Unnen, Unnens torvfabrik

Här ska en av Halmstad–Nässjö Järnvägs AB år 1917 anlagd bränntorvindustri ha funnits. Senare bröts torvströ av en Ebbesten i Lidhult. Det är okänt när detta ska ha skett, men det borde ha varit efter andra världskriget.

Innan vi gick ut på torvmossen började vi med att titta närmare på det som återstår av Unnens station, ändstation på den korta sidobanan från Åsens station på banan Halmstad–Bolmen. Det välskötta stationshuset står en bit från den forna bangården, och ut i sjön Unnen leder ännu den brygga (X: 6303343, Y: 1361948) som en gång angjordes av de ångbåtar som fraktade olika varor över den lilla sjön. På bryggan syns mycket tydligt slipersgropar, som antagligen hört till ett separat smalspår (smalare än 1067 mm) för transport av varor från båtarna in till en omlastning till lite större järnvägsvagnar. På ett foto från Unnens brygga på sidan http://www.halmstad-bolmen.se/ går det att se detta spår.

I slutet av bangården har det legat ett sågverk på X: 6303507, Y: 1361826, som säkerligen bör kunna klassas som ett eget industribaneobjekt. Sågverket är dock helt utplånat och på tomten har en modern villa uppförts.

Omedelbart intill banan mellan Åsen och Unnen har det funnits en byggnad vid X: 6303096, Y: 1362138, som syns på ekonomiska kartan från 1950. Denna har troligen använts som bränntorvlada, men har kanske inrymt en torvströfabrik. En källa talar dock om att det fanns en torvfabrik i närheten av Åsens station, så man kanske fraktade oriven torv till denna fabrik med okänd belägenhet under den period som Gravemosse bröts som torvströmosse. Vid platsen för byggnaden kunde vi dock hitta enstaka grundstenar, men till att börja med inte särskilt mycket mer.

På denna mosse syns på satellitfoton långa bränntorvgravar åt olika håll med den okända byggnaden som utgångspunkt, så vi vandrade helt enkelt ut på mossen och rundade samtliga torvbrytningar vi kunde finna. Totalt gick vi här 4,5 km och kunde konstatera att en ca 1 km lång bränntorvbrytning sträcker sig ungefär från platsen för byggnaden i nordnordostlig riktning. En 500 meter lång bränntorvbrytning leder i 90 graders vinkel i ostnordostlig riktning. Inne i vinkeln som dessa brytningsområden bildar har man brutit torvströ på en ganska stor yta.

Under våra vandringar hittade vi få andra rester än torvgravarna, men några rudor (rudimentära rester) av ”sommarstugor” (torvlador) fanns kvar i torvströbrytningens södra delar. Dessutom hittade vi ett ytterst rostigt gengasaggregat något 50-tal meter från platsen för den tidigare nämnda byggnaden! Några andra rester av det lok och annan järnvägsmateriel som lär ha funnits här 1976, stod inte att finna om man bortser från ett koppel från ramänden av en träramsförsedd torvvagn som vi hittade nära byggnaden.

Efter denna intressanta vandring tog vi oss an:

4D43 Byholma, Byholma torvindustri

Redan innan vi gav oss ut på den vidsträckta Hylte mosse insåg vi att vi skulle få gå långa sträckor för att komma till de bränntorvbrytningar, som drevs här från 1943 fram till ca 1960.

Innan vi kom fram till denna torvindustri åkte vi förbi den f.d. järnvägsstationen Byholma på HBJ. Till vår förvåning upptäckte vi att någon mycket nyligen ställt upp en träramstralla med 600 mm spårvidd på ett spårspann intill det f.d. godsmagasinet tillsammans med ett tippvagnstråg och en 600 mm-växel. Spårmaterielen visade tydliga tecken på att vara bärgat från någon mosse, och vi misstänkte omedelbart att det säkerligen var från samma plats vi var på väg till! Stationshuset och godsmagasinet verkar nyttjas, eller ha nyttjats för någon militär verksamhet, så det är väldigt osäkert vem som kan ha tagit initiativet till detta. Framför godsmagasinet har någon mycket nyligen byggt en stor altanliknande brygga.

Fabriken i Byholma

Mycket snart efter att vi lämnat expeditionsfordonet vid en plats som på äldre kartor benämns Månsabygget (i närheten av det som varit Mosshylte lastplats på HBJ) hittade vi väster därom kvarliggande räls och ett tippvagnstråg. Omedelbart intill (ungefär X: 6299225, Y: 1362009) hittade vi ett kvarliggande spår med växel, och en sammanstörtad byggnad som troligen varit lokstall. Spåret vi fann, hade räler med 7 kg/m rälsvikt, och har säkerligen varit ett sidospår till en linje byggd med grövre räler. På några spårspann intill stod vad vi misstänkte var delar till ett torvverk ovanpå några mycket ledsna trallor med träram. Detta ingav starkt misstanken att denna mosse endast i liten omfattning var rensad från skrot och hoppet om att devisen ”I änden av torvgraven står ett torvverk av guld” verkade för första gången på länge kunna bli infriad!