

Höstmötet i Malmköping / Sparreholm.

Många av våra medlemmar har ett brett teknikintresse. Det märktes tydligt vid årets höstträff i Sörmland den 23 oktober. Den inleddes i Malmköping, där Svenska Spårvägssällskapet driver en museispårväg och ett museum med vagnar från tolv svenska städer. Malmköping var en gång medelpunkten för Mellersta Södermanlands järnväg, en ursprungligen privat bana mellan Skebokvarn i söder och Stålboga i norr. Den invigdes 1907 och hade sin glansperiod under



de första femton åren, då Södermanlands regemente övade på Malma hed strax intill. Vid mitten av 1920-talet köptes banan av SJ, som elektrifierade den 1936. Under 1960-talet lades trafiken successivt ner, och 1969 fick Spårvägssällskapet ta över stationshuset och en del andra byggnader samt den fem kilometer långa bandelen mellan Malmköping och Hosjö, vilken nu bildar museispårvägen.

Vi var drygt tjugo personer (enbart män!) som hade samlats vid det fint upprustade stationshuset. Efter att ha hälsats välkomna av Spårvägssällskapets Lars-Axel Lundblad steg vi på en blå Göteborgsvagn, skyltad för färd mot Mölndal. Det var en förhållandevis modern vagn, tillverkad 1930 av ASEA, med strömavtagare av pantografmodell. Från plattformarna i vagnsändarna steg vi in genom skjutdörrarna och tog plats på de tvärställda, vändbara träbänkarna.

Vår konduktör Assar Gallby, tillika vår guide, gav klarsignal – två pling i klockan – till föraren Thomas Lange, som ställt sig vid kontrollern på ena plattformen, och färden genom det höstliga sörmländska landskapet kunde börja. Assar serverade oss på sitt personliga och underhållande sätt fakta om vagnen och om banan, där de olika hållplatserna försetts med väntkurer och annan utrustning från olika håll i landet, och berättade om några festliga episoder från tidigare guidningar.

Åter i Malmköping besåg vi först vagnhallen med Lars-Axel Lundblad som sakkunnig ciceron. Där fanns bl.a. en grön Malmövagn (4:an mellan Gustav Adolfs torg och Limhamn) i 1940-talsskick, en liten blå Helsingborgsvagn från 1904, en nyare, likaledes blå Stockholmsvagn av förortstyp och en Norrköpingsvagn i den typiska gulaktiga färgen. Två vagnar från Södra Lidingöbanan, 21:an, fanns med, den ena en helsvetsad stålvagn i vad som rätteligen bör kallas venetianskt rött (inte smutsbrunt!), den andra en utvändigt teakklädd vagn med invändig väggbeklädnad av kork. Den, och ett tidigt, blålackerat ellok blev jag personligen mest begeistrad över. Loket, avsett för 600 volt likström, hade använts för godstrafik på Helsingborg–Råå–Ramlösa Järnväg, sedermera en del av Helsingborgs Spårvägar.

Titta gärna på sällskapets hemsida: <http://www.ss.se>

I en byggnad intill fanns också en betydande samling bussar, som vi hann ta en titt på. Våra frågor besvarades av Ulf Stenberg, som också kunde visa upp ett udda nyförvärv: en Volvodroska från premiäråret 1950 i synnerligen gott skick. Bland bussarna märktes en som tillhört Gotlands Järnvägar, från 1932, med utskjutande motorhuv. Mot den kontrasterade en buss från året därpå, en av de första av boxermodell, d.v.s. med motorhuv inne i bussen, bredvid chaufförsplatsen. Med stor saknad återsåg jag en röd dubbeldeckare av märket Leyland från Storstockholms Lokaltrafik. Det var sådana bussar – och snarlika av Büssings fabrikat – som under ett par decennier från 1960-talet och framåt skänkte glans åt några av Stockholms viktigare innerstadslinjer. Vem minns inte den stolta 54:an!

Efter lunch på Malmköpings Wårdshus begav vi oss raskt till Sparreholms slott, där vår medlem Helge Karinen stod som värd. Sedan vi höll vårt årsmöte där 2003 har han utökat sitt museum med ett rum helt ägnat åt telehistoria. Huvuddelen av föremålen här rör från Göte Abrahamssons förnämliga samling, som legat nerpackad åtskilliga år, men som Helge för någon tid sedan förvärvade. Här kunde vi bese åtskilliga äldre rariteter, t.ex. en väggtelefon i trä från 1880-talet som ingått i Stockholm Bell Telefon Aktiebolags nät. En väggmonterad växel från samma tid fanns med, och intill den hängde flera 1800-talsapparater från Oslo.

Olika slags provningsutrustning fanns med, och en tidig telegrafapparat, en sådan remskrivare för morsetelegrafering som finns avbildad i alla gamla skolböcker.

De som liksom jag vurmar för automatiska telefonapparater fick också sitt lystmäte. Några exempel: BC 310 och bredvid, som jämförelse, LME:s ännu tidigare motsvarighet (det borde vara den som i form av en attrapp i kolossalformat figurerade på Göteborgsutställningen 1923!), vidare DE 100: den ericssonska väggapparat i plåt med utvändiga klangar som aldrig levererades till Telegrafverket, vars verkstad i stället utvecklade BD 370 (med liggande mikrotelefon) och byggde om CB-apparater från Stockholmstelefon till den nätta, linjerena väggapparat vi kallar BCV-AT. Båda de sistnämnda fanns naturligtvis med, liksom en handfull Ericofoner, några från KTAS' nät.

När vi steg ut i ljuset vid Båvens strand var det fortfarande uppehållsväder, och så förblev det också under den lilla auktion som satte punkt för vår fullmatade hösträff.

Michaël Stenberg

Svenska Spårvägssällskapet välkomnar nya medlemmar. Är du intresserad, ta kontakt genom att skriva till någon av dessa adresser:



Svenska Spårvägssällskapet
Falkenbergsgatan 2
115 21 STOCKHOLM

info@sparvagssallskapet.se