



UTTERSBERGAR'N

Årg. 1

Nr. 1

Aug. 1976

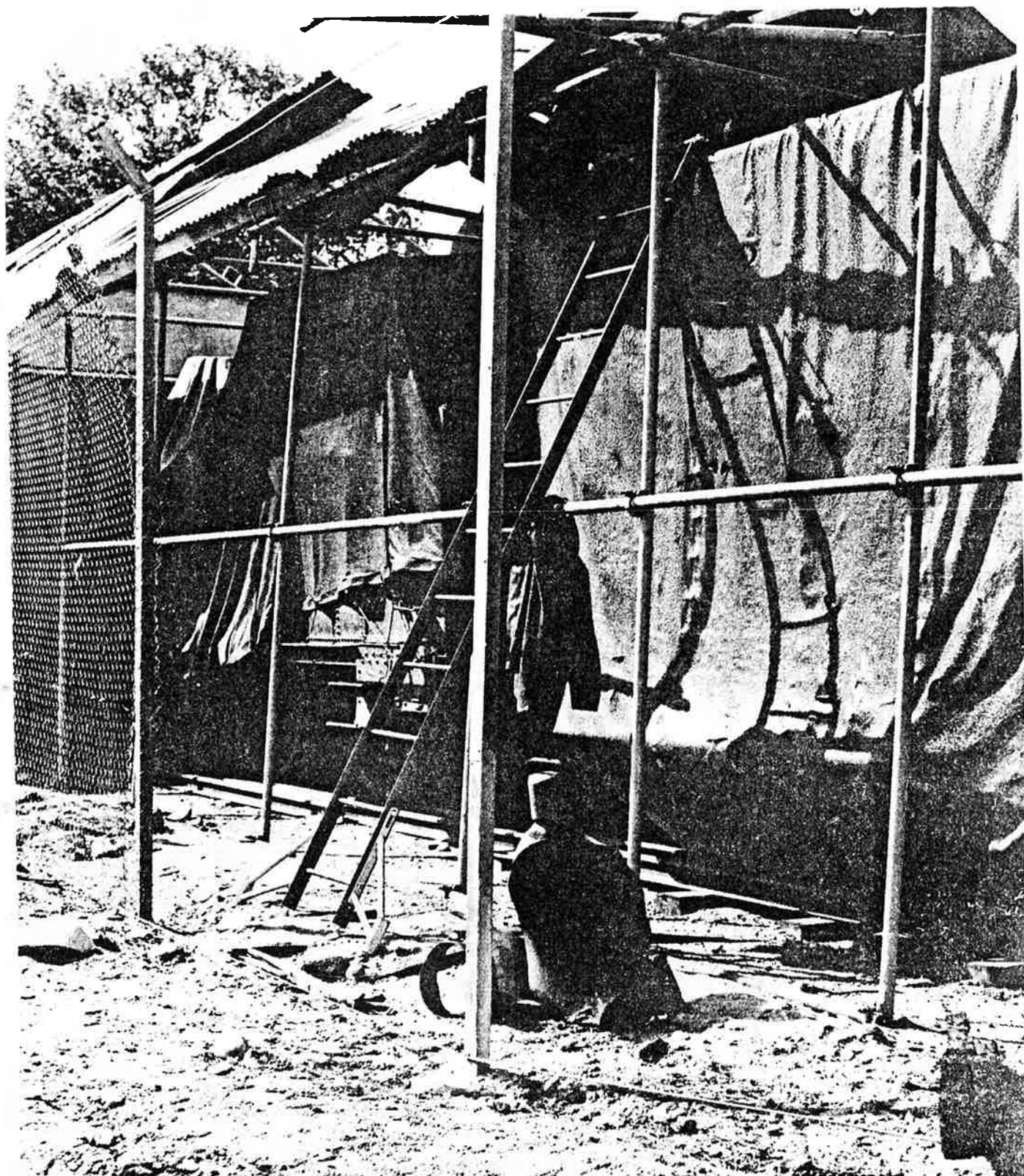
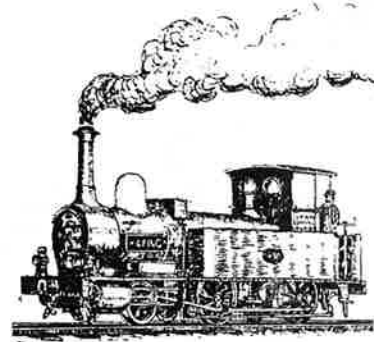
Medlemsblad för

Köping-Uttersbergs järnvägs museiförening

Box 1203

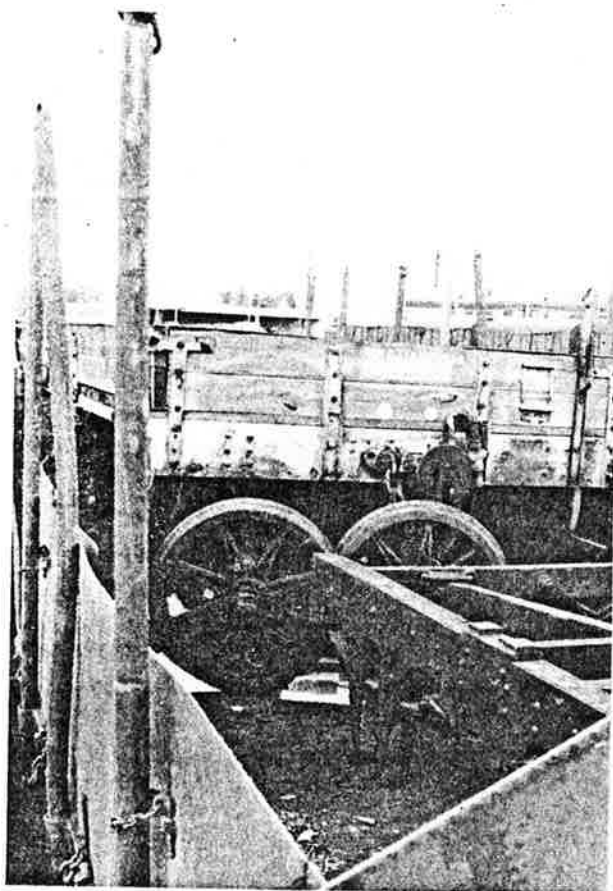
731 00 KÖPING

POSTFÖR 82 92 86-4



"Patric" och vagn n:r 9 efter gasexplosionen på museigården

Foto: Bernt Jansson

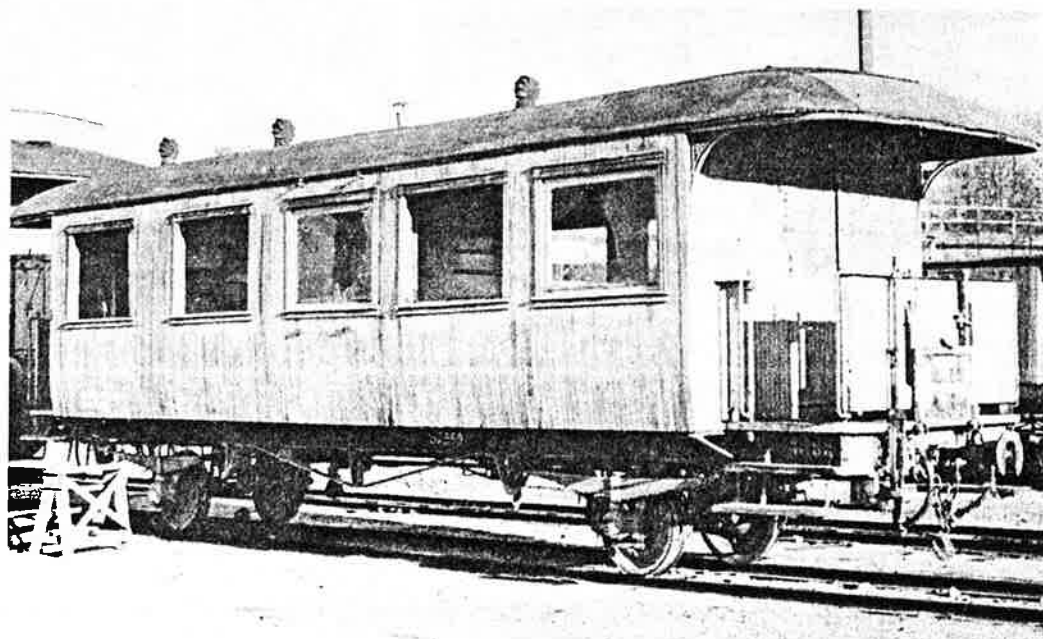


PATRIC REUTERSWÄRD,
riksdagsman, hovmarskalk, ord-
förande i styrelsen för Köping
-Uttersbergs-järnväg 1866-1907

Den av KUJmf köpta tjänstevagnen SJ 865 från Karlshamn har tidigare varit Blekinge Kustbanors nr 1865, omnumrerad från 922. Ursprungligen var vagnen Mellersta Blekinge Järnvägs vagn nr. 707. Den är tillverkad av ATLAS 1887.

Boggin är KUJ boggi nr 6, vilken tidigare gick under vagn nr. 13. Boggin har erhållits som deposition från Kristianstads museum, där boggin varit sedan 1970, då den räddades undan skrotnong i Vislanda.

Foto H. Ahlberg.



SJ tjänstevagn 859 =
SJ Bt 445 = KUJ BC 17
Tillverkad av Kalmar
Verkstad 1914. Här i
Karlshamn 1976.

Foto: H Ahlberg

MEDLEMSBLADET.

Det Du nu håller i handen bäste medlem, skulle vara det första numret av KUJmf:s medlemsblad "UTTERSBERGARN". Utförandet är enkelt, vilket ju med tiden kan förbättras. Bladet är tänkt att förmedla nyheter om verksamheten i Köping, vad vi gjort, vad vi inte gjort, samt vad vi tänker göra mm.

Tips, diskussionsinlägg, rättelser från medlemmarna är välkomna till ena av nedanstående adressor:

Henrik Ahlberg, Stockholmsvägen 97, I tr. I36 7I HANDEN.

Thor Berntsen, Erlandsvägen 26, 73I 00 KÖPING.

KUJ MF NU OCH I FRAMTIDEN.

Under denna något storslagna rubrik skall jag söka redogöra något för dels nuläget på museigården, dels för vad som sagts och tänkts i järnvägs museifrågan i Köping.

Vi kan inleda med en översikt över vad som överhuvudtaget finns kvar av rullande materiel från KUJ idag, intakt eller i delar.

LOK: KUJ nr 7 "Patric Reuterswärd", Nydqvist & Holm I894 (Köpings kommun)

VAGNAR: KUJ litt C nr I KUJ verkstad I866 (SJ Järnvägs museum, Gävle)
 KUJ litt BC nr 2 Kockums I866, ombyggd med ny korg SRJ I9I4
 (korg med ramverk, sommarstuga i privat ägo)
 KUJ litt C nr 4 KUJ verkstad I867 (ursprungliga korgen, sommarstuga i privat ägo)
 KUJ litt BC nr 9 KUJ verkstad I872 (deposition fr. SJ Järnvägs museum, museigården Köping)
 KUJ litt BC nr IO ATLAS I875 (fr. SJ I953, hembygdsgården, Köping)

SJ tjänstevagn 865 (fd. Blekinge Kustbanor nr I865, tidigare nr 922, ursprungligen Mellersta Blekinge Järnvägs nr. 707, tillverkad av ATLAS I887. Ämnad som reservdelsförråd. KUJ mf, museigården, Köping)
 SJ tjänstevagn 859, fd. SJ litt Bt 445, fd. KUJ litt BC nr. I7 Kalmar Verkstad I9I4 (Järnvägsföreningen IO67, Karlshamn)

Till detta skall läggas de större och mindre föremål, foton och dokument som finns på Köpings museum, SJ Järnvägs museum i Gävle, Svenska Järnvägs klubbens arkiv i Stockholm, i KUJ mf ägo mm.

Idag står lok nr. 7 samt personvagn 9, tjänstevagn 865 samt boggin från KUJ litt Co nr. I3 under tak och bakom stängsel på museigården. Vagn nr. IO finns inomhus på hembygdsgården, medan vagn nr. I7 inköpts av annan museiförening.

Framför "vårt" utrymme på museigården ligger en av parkförvaltningen anlagd lekplan, avsedd för kvarterets barn. Efter den i juni inträffade gasexplosionen på museigården, kan man bara hoppas, att denna lekplats kan flyttas till en annan och permanent plats.

Planering av museets utbyggnad, innefattande undersökning av museigårdens användning, skall under hösten utföras av arkitekt Börje Nyström i Köping.

För järnvägsavdelningens vidkommande har två placeringsalternativ framförts: A. Museigården. B. "Gamla station", fd KUJ förvaltningsbyggnad vid inre hamnplan.

A. MUSEIGÅRDEN.

Placering med utgångspunkt från nuvarande läge, dock borde nuvarande spår förlängas så att vagn nr. IO får rum bakom nr. 9, samt bredvid detta ytterligare ett spår, rymmande en eller två vagnar. Den nuvarande

byggnaden framför locket förutsätts bli riven, samt den tänkta nybyggnaden bli ihopbyggd med det nuvarande museet. Det är önskvärt att en sådan nybyggnad blir såpass bred och rymlig att utställningen ej blir ihopträngd. Det är ju en hel del förutom lok och vagnar som skall rymmas här. Det är också önskvärt, att lokalen blir så ljus som möjligt. Att tillbyggnaden utförs isolerad med värme är i högsta grad önskvärt, då detta förenklar underhållet av materielen.

B. Vid "gamla station", KUJ förvaltningsbyggnad.

Motiveringen för denna placering skulle vara att materielen dels skulle komma tillbaka till vad som återstår av den ursprungliga miljön, dels att den gamla stationsbyggnaden, "byrån", skulle kunna få en mer passande användning än den nuvarande. Föreningen skulle kunna få en fast punkt i tillvaron, en adress.

"Byrån" var under 1800-talet försedd med en banhall, täckande perrong samt två spår. Detta syns på dels gamla foton, dels en ritning från denna tid.

Denna banhall skulle dock utföras med väggar och portar. En fördel med denna placering gentemot den på museigården skulle vara att man hade större ytor att röra sig på.

Det har i samband med tankarna på "gamla station" ställts frågan, huruvida lok och vagnar är körbara.

För att börja med locket, vet vi idag inte så värst mycket om detta, men förmodligen är pannans skick dåligt. Trycket på pannan blev under lokets sista tid på Kohlswa Jernverk sänkt till 9 kg, vilket är lågt för ett lok försett med överhettare. Följande brister kan tänkas föreligga:

- Rundpannan uppvisar frätor, ev. andra defekter.
- Ny tubsats erfordras.
- Bottenringen dålig.
- Brända nitar.

Det kan tänkas att pannan är i så dåligt skick, att det enda alternativet skulle vara en ny panna. En sådan, tillverkad i stål, helsvetsad, behöver i sig inte vara så dyr, men till tillverkningspriset kommer en hel del övriga kostnader vilka inte är kända.

En sak att notera i sammanhanget är, att "Patrics" nuvarande panna är "historisk", då den såvitt är känt skulle vara den sista kvarvarande pannan med Atlas överhettare.

Vad vagnarna beträffar, kan följande sägas:

Vagn nr. 1: Har funnits uppställd på SJ Järnvägmuseum sedan 1944, förvarad inomhus hela tiden. Vagnen sänks som draginrättning och löpverk helt av trä. Är förmodligen ej att tänka på som trafikvagn ej ens någon gång om året.

Vagn nr 2: Befintlig korg med ramverk fordrar nytt löpverk. Att sätta detta istånd för trafik är en mycket kostsam historia.

Vagn nr 4: Av denna vagn finns idag endast en vagnskorg. Tarvar ännu mer arbete och pengar för att bli i trafikabelt skick.

Vagn nr 9: Vagnen är i dåligt skick, och träramverket tål förmodligen ej någon trafik, såvida man ej byter virket i det.

Vagn nr 10: Kan förmodligen gå i viss trafik efter översyn.

Till detta skall läggas, att någon form av trafik fordrar en stor insats av kapital och arbete. Om man utgår från "gamla station", är enda möjligheten att över KUJ gamla bangård söka sig nedåt hamnen eller stickspåret till Invarit. Då det rör sig om mark, vilken är intressant för industrietablering eller kan bli det, är svårigheterna stora att få något sådant förverkligat.

En stor kapitalinsats erfordras för att kunna säkra erforderliga mängder räls, växlar och slipers. Att i dagens läge få tag i räls hållande rätt vikt, dvs 17-27 kg/m, är svårt.

Ytterligare något som talar mot försök att rulla med KUJ-materi är att det förmodligen blir svårt att hitta aktiva till detta. Situationen på museibanefronten i Mellan-Sverige är den, att många redan är aktiva på de museibanor som finns etablerade på Roslagsbanan, fd Dala-Ockelbo Norrsundets Järnväg (Jädraås-Tallås järnväg), vid Östra Södermanlands Järnväg (ÖSlJ, Mariefred). Ett ev. normalspårigt museibaneprojekt i denna del av landet skulle förmodligen suga upp större delen av de resterande, intresserade av att arbeta med trafikering av museibanor.

Då vi dessutom i föreningens stadgar sagt, att föreningen förutom upp- rustning av materiel skall bedriva forskning, uppteck- ning av minnen och episoder från banan, kommer vi att finna, att an- strängningarna att rusta upp lok och vagnar till trafikabelt skick och åstadkomma något att köra på, kommer att göra det svårt att hinna med övrigt arbete.

"Gamla station" ser idag invändigt ut som om ett bombdåd ägt rum i lokalerna. Den firma som idag hyr större delen av byggnaden i andra hand, tycks ha fått uppfattningen att detta skulle vara ett rivnings- hus. Så kanske det också varit tänkt?

En omfattande restaurering måste ske innan huset överhuvudtaget kan användas till något annat än verkstad och förråd.

KUJ mf är under alla förhållanden intresserade av att "byrån" bevaras, och att lokalerna helst kan användas av föreningar i staden, däribland vi.

"Byrån" bör kunna förklaras som byggnadsminnesmärke, förutsatt att interiören går att återställa.

Detta är ett försök att redovisa de fakta och synpunkter som finns. Frågan om järnvägsavdelningen på Köpings museum bör vi bevaka och söka påverka.

Vad tycker föreningens medlemmar i Köping och ute i landet? Hör av er!

HAg.

ÅRSBOK.

Frågan om publicering av ritningar, foton och text rörande KUJ har diskuterats i styrelsen. Förslag om en årsbok har förts fram, men be- funnits vara alltför omfattande för en så liten förening med små re- surser som KUJ mf. Nu har vi emellertid fått möjlighet att publicera oss i en årsskrift. Vi efterlyser härmed nedtecknade minnen och händelser från KUJ. Det spelar ingen roll om det rör sig om 1920-30-40- 50- eller 60-talen! Alla bidrag är välkomna! Ej tidigare publicerade bilder är också välkomna! Senast i mitten på september måste vi ha bi- dragen. Sänd dem till ordf. eller v. ordf. Berntsen.

HAg.

MÖTE PÅ MALMÖN.

Representanter för KUJ mf sammanträffade den 14 juni med representanter för Köpings kommun, samt landsantikvarien.

Syftet med vår inbjudan var att få till stånd en förutsättningslös dis- kussion om kommunens inställning till föreningens planer och arbete, planeringen av museigården, utvecklingen vad "gamla station" beträffar, m.fl. ämnen.

Av diskussionerna framgick, att ev. planer på smalspår ned till djup- hamnen torde bli omöjliga, då resterande treskenspår nu skulle bort, andra skäl gjorde det svårt att ha ett alltför invecklat spårssystem där Tvivel framfördes på att ett "rullande" projekt på lång sikt kunde hållas vid liv.

Det ansågs också att en lokalisering till "Gamla station" av KUJ-sam- lingarna skulle splittra museet samt medföra fördyringar.

Framtiden för "gamla station" dryftades. Att nuvarande hyresgästs verksamhet ej var nyttig för huset instämde alla i. Förutsatt att huset kunde återställas interiört, kunde en byggnadsminnesförklaring vara aktuell.

Lekplatsen på museigården aktualiserades också. Man konstaterade att kvarterets barn givetvis borde ha tillgång till en lekplats, och att planering av en permanent sådan borde göras i samband med övrigt arbete på museigården.

Meddelades att planeringen av museigården skulle utföras under hösten.
HAg.

EFTERLYSNING I.

När undertecknad i somras av en av våra medlemmar erhöll en glasplåt, föreställande KUI lok 5, började en spännande historia rullas upp. Något senare på hösten dök genom förmedling av en annan medlem ytterligare en glasplåt upp, föreställande samma lok. Då det tidigare endast funnits bilder av loket som endera varit suddiga, tagna på för långt håll eller "avhuggna", var detta mycket glädjande fynd.

Det har sagts att stins Münzing i Riddarhyttan på 1890-talet vid behov engagerade fotograf när han ansåg att något speciellt skulle förevigas av omgivning och bakgrund att döma har samme fotograf tagit foton av flera lok i Riddarhyttan.

Efter vad Stig Nyberg/Sv. Järnvägsklubbens fotoavdelning meddelat, skall fotografen, Fritiof Mörk, ha haft ateljé i Granhult, samt därifrån flyttat till Borås.

Är det någon som vet mer om Fritiof Mörk?

HAg.

EFTERLYSNING II.

KUI godsvagn litt. Nm nr. I46 —skrotad eller...

Denna vagn skall ha sänts från Köping till Växjö 1953, förmodligen för hjul- och axelbyte och fortsatt användning på IO67 mm-spåret där. Ja, här slutar spåren, så att säga...

Förmodligen har vagnen gått till skrot i någon av de stora utskrotningarna av smalspårsmateriel SJ gjort, men hoppet är ju det sista som överger människan...

Kanske någon av KUI mf:s medlemmar söderut kan ge besked?

HAg.

DEN FÖRLORADE BOGGINS ÅTERKOMST TILL FADERSHUSET.

KUI boggi nr. 6, tidigare undersatt personvagn nr. I3, tillverkad av ATLAS 1894, har återkommit till Köping efter en del äventyr genom åren. Boggin som nästan helt och hållet är av trä, sändes till SJ Järnvägmuseum i Stockholm 1953, då vagnen slopades. Vagnskorgen blev manskapsrum i Eksjö.

När Järnvägmuseum flyttade till Gävle 1970, skickades boggin till Vislanda, där den turligt-nog togs om hand av Yngve Holmgren från Kristianstads museum.

En överenskommelse har nu träffats mellan Kristianstads museum och KUI mf, vilken innebär att boggin nu deponeras hos oss.

Genom olyckliga omständigheter har boggin ej kvar sina axelboxar. Vi skall senare söka tillverka nya sådana.

KUI mf är Yngve Holmgren på Kristianstads museum och museiföreningen Östra Skånes Järnvägars ordförande Jan Appelqvist stort tack skyldig för deras välvilliga insats vad såväl överlåtelse som transport angår!

HAg.

1976-06-17 18.30.

Ovanstående är ett viktigt datum i gasdistributionens historia. Vid

detta klockslag påbörjades från m. eigården patronvis eld, vilken kom att vara i ca 40 minuter. Skämt åsido.

Det på gården belägna gaslagret hade alltså, som vi alla fruktat, fattat eld och katastrofen tycktes vara ett faktum. Tryckvåg efter tryckvåg skakade Köping. Hettan var oerhörd, och rester av gastuber kom flygande lite varstans i staden.

När det hela äntligen slutat, och det stod klart att inga liv krävts, ej heller några skadade, återstod för oss frågan hur Patric och vagnen klarat det hela. Fanns det något kvar av vagnen, eller återstod bara en rykande askhög och några förvridna metalldelar?

Det visade sig, när vi fått tillträde till området, att såväl lok som vagn klarat sig helt, sånär som en intryckt ledstång på loket och ytterligt små brännskador på vagnen. De resenningar vi hade på lok och vagn (och tänkt börja ta av!) hade räddat vagnen från att bli totalförstörd!

Man kan bara hoppas att denna något okontrollerade form av gasdistribution ej upprepas, vare sig i Köping eller någon annan stans!

Det var ju onekligen en rask början på den bebadade planeringen av museigården...

HAg.

KUJ litt. BC nr. I7—SJ litt. Bt nr. 445—SJ t.j.v. 859.

KUJ personvagn litt. BC nr. I7 levererades 1914 av Kalmar Verkstad som kombinerad 2 och 3 klass vagn med välvt tak och teakklädsel. Vagnen var försedd med skruvbroms och gasbelysning. Största längd: 11330mm, hjulbas: 6000mm, passagerareantal i 3 klass 23 st., i 2 klass 12 st. Vagnen gick i trafik på KUJ fram till persontrafikens nedläggning 1952. 1953 sändes vagnen till Blekinge, där den fick SJ litt. Bt och nr. 445. Efter ombyggnaden till 1067 mm spårvidd samt montering av luftbroms tjänade den som trafikvagn, förmodligen tills rälsbussarna tog över. Efter detta blev den tjänstevagn och inredningen urtogs. Vid denna tid hade vagnen också utrustats med skivhjul och SKF-lager.

Den blev stående i många år i Karlshamn som reservvagn. Under denna tid försvann de sista resterna av inredning och belysning, varefter vagnen vandaliserades svårt. Den har dock i år inköpts av den nybildade "Järnvägsföreningen 1067" i Karlshamn, vilka avser att söka rusta upp vagnen.

Den silvermodell som visades på utställningen "Minnen av en järnväg" öreställde just denna vagn. Modellen finns på SJ Järnvägmuseum i Gävle.

HAg.

NYTILLKOMNA MEDLEMMAR. Välkomna!

Agewall Julius	Sveavägen 25 G	73I 00 KÖPING
Enström Sven	Nibblesbackevägen 7	73I 00 KÖPING
Fredriksson Bengt	Nibblesbackevägen 3A	73I 00 KÖPING
Haraldsson Kjell	Blodstensvägen 6	752 44 UPPSALA
Jansson Ellen	Scheelegatan 33 D	73I 00 KÖPING
Pettersson Erik	Dalhemsvägen 5	73I 00 KÖPING
Rickan-Nilsson Julia	Stora gatan 7	73I 00 KÖPING

Vi kan erbjuda våra medlemmar vykort med motiv från KUJ, pris 1:-/st., vid beställning av 10 st. och därutöver portofritt.

1. Tåg med lok nr. II vid Köpings station 1951. Fotot taget av Lars Madsen vid reportageresa på KUJ.
2. Lok nr. 8 vid Köpings station 1941(årtalet 1944 på vykortet felaktigt).
3. Lok nr. 7 "Patric Reuterswärd" utkommet från storrevision 1941.
4. Lok nr. 5 "Riddarhyttan" fotograferat efter ombyggnad hos NOHAB 1895. Fotot taget av Fritiof Mörk i Riddarhyttan. I förarhytten t.v. Arvid Leonard Ohlsson, förare, samt Albin Larsson, eldare.

Vykorten kan beställas genom insättandet av aktuellt belopp på KUJ mf postgiro 82 92 86-4, 731 00 KÖPING. Ange på talongen vilka och hur många vykort som önskas.

PATRIC REUTERSWÄRD—KUJ:s GRAND OLD MAN.

Får vi presentera Patric Reuterswärd, inte loket, men väl den man som givit lok 7 dess namn, hovmarskalken på Baggå, ordförande i KUJ styrelse åren 1863-1907 och inte minst på grund därav väl meriterad att skildras i en publikation som denna.

Patric Reuterswärd var under sin krafts dagar en mångbetrodd man. Som riksdagsman i första kammaren under åren 1867-1899 intog han en verklig patriarks ställning inom kammarens strängt konservativa majoritet och han var också en av protektionismens (skyddstullsystemets) främsta förespråkare. Det sades om honom att för honom hade en konservatismens seger alltid varit en hela samhällets seger.

Patric Reuterswärd (1820-1907) var östgöte till börd. Efter att först ha varit militär-han fick avsked 1855 som kapten-ägnade han sina krafter åt skötseln av olika bruk i bl.a. Västmanland och Dalarna. 1863 blev han ordförande i styrelsen för KUJ och kvarstod som sådan till bolagstämman 1907. Bland hans andra insatser kan nämnas att han år 1874 bildade Porla hälsobrunn aktiebolag.

Vid endast 23 års ålder bevistade han sin första riksdag. Sedan en ny riksdagsordning kommit till invaldes han 1866 i första kammaren-från 1875 som Västmanlands landstings representant-och kvarstod däri till 1899, de tio sista åren som ålderspresident. Han var ledamot av Västmanlands läns landsting 1866-1896, sedan 1872 som ordförande. 1878 blev han hovmarskalk och 1881 ledamot av lantbruksakademien. Han var livligt engagerad både på riks- och länsplanet inte minst när det gällde våra kommunikationer, landsvägar och järnvägar.

Det är inte lätt för en nutida människa att teckna en bild av denne kraftkarl-i dubbel bemärkelse-hundra år efter hans mest verk samma tid. Vi nöjer oss med att citera vad L.L. Lorichs skrev om Patric Reuterswärd i KUJ:s femtioårsskrift 1916:

"-en personlighet som delat alla kraftiga och dugande mäns lott-att bli av antagonister hårt bedömd, av anhängare högt beundrad och vördad. Så var nog inom KUJ möjligen även fallet i någon mån, men ehuru stundom kunde synas, som om han leddes av väl stor konservatism, så har dock framtiden utvisat, att vad han tillrådde bolaget att göra, det har länt till båtnad. Hans ställning till hela banbygget, hans mer än 40-åriga arbete inom järnvägens styrelse samt på sistone hans ålder gjorde att hans ord vägde mer än någon annans och förskaffade honom en position inom bolaget, närmande sig enväldshärskarens. Med hans bortgång var den gamla tiden förbi, han var den sista länken i den kedja av handlingskraftiga män som stod som pionjärer. De yngre hade det vida lättare värvet-att gå förut upptrampade vägar. I stor tacksamhetsskuld står bolaget till honom och hans namn är för ofta förekommande i dessa

handlingar för att någonsin kunna förgätas."

Det år 1893 hos AB Nydqvist & Holm i Trollhättan beställda lokomotivet-pris 23.200 kr.-fick sitt namn efter Patric Reuterswärd och det namnet fick loket behålla trots att de övriga lokens namn borttogos efterhand.

Det var bolagets hyllning till den som mer än någon annan verkat för KUJ:s utveckling och bestånd.

Ben.

PATRIC REUTERSWÄRD-KUJ:s GRAND OLD MAN II.

När vi nu berättat om mannen som gav sitt namn åt ett lok, är det väl på sin plats att också presentera loket, det sista kvarvarande loket med 1093 mm spårvidd.

Lok nr. 7 beställdes av exakt samma typ som lok nr. 6 "Ferna", levererat 1884. Den enda större avvikelserna var formen hos motvikterna i hjulen, som hos nr. 6 var lösa och pånitade i form av delar av cirkelringar, under det att de hos nr. 7 gjöts i ett stycke med hjulcentra och var halvmånformiga.

Loket utfördes som tanklok med hjulställning O-C-O, alltså sexkopplat utan löphjul. Kolboxen var förlagd bakom förarhytten, medan vatten-tankarna gick utmed pannan. Vidare hade loket utvändiga cylindrar, invändiga slidskåp samt slidstyrning av Allans modell.

"Patric Reuterswärd" levererades från Trollhättans Mek. Verkstad den 26/4 1894. Loket provkördes den 30/4 och utlämnades till trafik den 2/5. Loket rullade sedan troget genom åren. 1897 intogs "Patric" på reparation varvid hjulen omsvarvades första gången. I övrigt kunde noteras: "Ångpannan renskrapad, målad och försedd med ny träbeklädnad och afprovad med 16 kg. kalltryck."

1907 pallades loket upp för en större reparation. Loket fick nya hjulringar av martinstål från Sandviken, injektorer, smörjapparater, kranar och ventiler slipades och packades om. Vidare gjordes helt ny kolbox samt helt nytt tak till hytten. Tankarna skrapades och målades, likaså kolboxen. I övrigt målades och fernissades loket.

I september 1912 skickades "Patric" till Atlas i Stockholm. Här skulle loket byggas om på samma sätt som systerloket nr. 6 året innan, dvs få ny panna med Atlas överhettare och 11 kg. tryck, större cylindrar samt till skillnad från lok 6 även Greshaminjektorer. Exteriört kom loket att skilja sig från tidigare genom slät skorsten samt längre sotskåp.

I april 1915 uppsattes skiljevägg i kolboxen för kokseldning, 1917 utrustades loket med Dalén-ljus.

1941 genomgick "Patric" storrevision. Vi citerar trafikchefens "Berättelse över järnvägens tillstånd den 25.5 1940:

Lok nr. 7. Systerlok till nr 6 och har undergått ungefär samma öden, dock att ombyggnad med sekundärramar nu äger rum i samband med pågående stor revision. Innan loket intogs till denna var det nog ett av de hårdast nedkörda undertecknad har sett. Denna stora revision vore under normala förhållanden absolut oförsvarbar, men inför ett förstärkande och när nya lok ej anskaffats, så att gamlingarna kunnat nedskrotas, är detta den enda möjligheten. Denna revision omfattar i huvudsak: Skarvning av yttre eldstad, ny inre eldstad, ny asklåda, ny nederdel av främre pannsvep, nya tuber, helt ny överhettare, förstärkning av ram över bakre hjulpar, nya hornblock till axlar 1 och 2, nya buffertbalkar, nya buffertar, nya driv- och koppeltappar, nya axlar 1 och 3, nya hjulringar, ny sanddom, nya gångbord med sekundärramar, nya fotsteg, ny kolbox, cylinderborrning, slipning av slidfoder, nya slidringar, nya kolvar, nya lyktor, hel ommålning samt därutöver allt som tillhör en stor revision. Ångtrycket har förut sänkts till 10 kg/cm² och får bibehållas härvid på grund av pannans ålder. Loket torde här efter befinna sig i så gott skick som ett gammalt lok kan bli, men är ju under alla förhållanden omodernt och litet."

En mindre revision utfördes 1949, och 1952 ställdes loken 6 och 7 av. Gamlingarna fick avvakta sina vidare öden i lokstallet i Riddarhyttan.

10.

1957 forslades lok 6 ned till Köping, för vidare befordran till Vislanda. 1958 såldes "Patric" av SJ till Kohlswa Jernverk, där loket fick efterträda loken "Kohlswa I" och "Kohlswa 2" ursprungligen KUJ lok nr. I och 2 från 1864 resp. 1865.

"Patric" intogs på verkstaden i Köping för översyn inför Kolsva-vistelsen. Den för KUJ-loken så karakteristiska runda näthatten med plåtkonen på den förlängda skorstenen försvann, ledningen till ångvisslan bockades bakåt för att visslan skulle kunna passera lokstallstaket i Kolsva. 1964 genomgick "Patric" översyn med provtryckning av pannan, vars arbetstryck bestämdes till 9 kg. Rengöring och målning av hytt, pannklädsel och tankar utfördes.

Lok nr. 7 avställdes 1966, varefter loket av järnverket skänktes till Köpings stad. Loket drogs av SJ lokomotor ned till Köping, där det ställdes in i lokstallet. Där snyggades maskinen upp av kvarvarande personal, innan staden bestämde sig för att ställa upp "Patric" på Köpings station 1970.

KUJ personvagn litt. BC nr 9 erhöles som deposition från SJ Järnvägs-museum och ställdes upp bakom loket.

Från denna placering borttogs vagnen hösten 1974, sedan materielen våldsamt vandaliserats. Loket flyttades i augusti 1975 upp till Köpings museums gård vid Östra Långgatan, dit också vagnen något senare togs. Loket utgör idag en mindre uppbygglig syn, vagnen en om möjligt ännu mindre. De arbeten som hittills gjorts på loket är nedkoppling av vevstakar och koppelstänger samt excenterstänger, insmörjning av axeltappar samt avläsande av skyltar, lyktor, fönsterbågar, smörjpress, manometrar, regulatorhandtag, uppsättande av luckor för fönster och dörröppning.

Vad som närmast står på programmet för lokets del är avlägsnande av pannklädsel samt borttagande av den därunder liggande asbestisoleringen för att förhindra allvarliga rostangrepp.

Vad som vore ytterligt önskvärt vore en inomhusplacering med värme, så att ordentliga möjligheter att arbeta med lok och vagnar vintertid ges. Visserligen kan man jobba "i snödrivorna" men det är mycket besvärligt och vi är dessutom just nu synnerligen trångbodda, vilket sannerligen inte skulle förbättras av att vi demonterar ytterligare skrymmande detaljer från loket. Man får framdeles tänka sig att ha såpass med utrymme att man dels får rum att magasinera det man plockar av loket och vagnen (-vagnarna), dels kan hyra nödiga maskiner och verktyg för att kunna göra arbetena. Det är en viss fördel att ha allt i en byggnad, där man kan släcka och låsa när man går.

Varför jag trycker på just möjligheten att arbeta vintertid beror helt enkelt på, att det är enklast att få tag i folk den tiden. På sommaren finns många av föreningens medlemmar på andra museiföreningars banor, på sjön, vid sommarstugan, utomlands mm.

Hag.

POSTUTSTÄLLNING.

Det har funderats lite kring att anordna en mindre utställning med anknytning till det postala kring KUJ (postkupeer, förenade post- och järnvägsanstalter mm). Utställningen skulle lämpligen kunna arrangeras på postkontoret Köping I. Någon tidpunkt har ej fastställts.

De medlemmar som har bilder, föremål eller annat med anknytning till detta, kan kontakta Bernt Jansson, Dalhemsv. I, 731 ÖÖKÖPING.

Bilaga: Årsmötesprotokoll (3 sid.)

Protokoll fört vid årsmöte med KUJmf i Köpings museum
måndagen den 8 mars 1976 kl 19.00.

§ 1. Val av ordförande för mötet.

Efter det att H Ahlberg hälsat välkommen till det första årsmötet för föreningen, förrättades val av ordförande för mötet, varvid H Ahlberg utsågs att leda dagens förhandlingar.

§ 2. Val av sekreterare för mötet.

Valdes Bernt Jansson till mötessekreterare.

§ 3. Val av två justeringsmän.

Att justera dagens protokoll utsågs Gunnar Larsson och Arne Bryngelsson.

§ 4. Fråga om stämman blivit behörigen sammankallad.

Ansåg sig stämman vara behörigen sammankallad.

§ 5. Föredragning av verksamhetsberättelse över det gångna året.

Kompletterades den utskickade verksamhetsberättelsen muntligen av H Ahlberg med redogörelse över kommande planering av museets gård, tankar omkring gamla järnvägsstationens ("byråns") vidare öden m m.

Konstaterades att två förslag till lösning av järnvägs-museifrågan förelåg, dels byggnad på museigården, dels uppförande av "banhall" i direkt anslutning till gamla stationen. Detta kunde ej anses vara stilvidrigt, då gamla stationen under 1860-70-talen var utrustad med banhall täckande perrong och två spår. Mot detta senare alternativ talade att det dels blev splittring av samlingarna, dels blev eldfängt.

Redogjorde H Ahlberg vidare för inköp av SJ tjänstevagn 865, spårvidd 1067 mm i Karlshamn, att användas som "reservdelsförråd".

Konstaterades att ena boggin till KUJ personvagn nr 13 fanns i Kristianstad och att Kristianstads museum vore villiga att låta föreningen överta den som deposition, för ett ev senare byte mot annat föremål.

Redogjordes för utgivningen av fyra vykort med KUJ-motiv. Domus i Köping köpte hela första upplagan, varför denna kompletterats. Förutom på Domus, säljs vykort även på Köpings museum.

Omtalades att Svenska Järnvägsklubben skulle ge ut förteckning över lok och vagnar hos museer och museiföreningar i Sverige, där KUJmf skulle vara representerade.

Föreningen hade under en tid haft tillgång till ett mindre skyltfönster i Svenska Handelsbanken på Stora Gatan i Köping. Ett fotomontage samt prov på utgivna vykort har visats där.

Omtalades att ett medlemsblad planerades. Föreslaget namn var "Uttersbergar'n".

- § 6. Föredragning av revisorernas berättelse.
Föredrog Arthur Nilsson revisorernas berättelse över den förflutna tiden.
Önskade herr Nilsson ha fört till protokollet ett tack till styrelsen för dess sätt att handha föreningens skötsel. Påpekade herr Nilsson det anmärkningsvärda förhållandet att föreningen hittills ej haft några utgifter, vilket anses vara unikt.
- § 7. Fastställande av balansräkning.
Godkände mötet den framlagda kassaredogörelsen.
- § 8. Beslut om ansvarsfrihet för styrelsen.
Tillstyrkte revisorerna full och tacksam ansvarsfrihet för den gångna perioden.
- § 9. Ärenden som av styrelsen hänskjutits till stämman.
Konstaterades att inga sådana ärenden förelåg.
- § 10. Frågor som av medlem stadgeenligt väckts.
Ej heller under denna punkt förelåg några ärenden.
- § 11. Val av föreningsordförande.
Valdes Henrik Ahlberg till föreningens ordförande under en tid av två år.
- § 12. Val av ledamöter samt suppleanter i styrelsen.
Valdes Gunnar Palmqvist, Bernt Jansson, Arne Bryngelsson, Eric Olson och Thor Berntsen att ingå i styrelsen.
Kvarstående ledamöter är: Eric Olson och Arne Bryngelsson.
Till suppleanter valdes Ulf Bergman och Gunnar Larsson.
- § 13. Val av revisorer jämte suppleanter.
Till revisorer valdes Arthus Nilsson jämte från kommunen utsedd revisor.
Till suppleanter valdes John Gadde, under förutsättning att han samtyckte till detta, samt från kommunen utsedd suppleant.
- § 14. Val av tre ledamöter i valberedning.
Ansåg mötet detta vara obehövt med hänsyn till föreningens nuvarande storlek.
Beslutades att valberedning ej var nödvändig förrän föreningen växt ytterligare.
- § 15. Fråga om påföljande års medlemsavgifter.
Beslutades fastställa 1977 års avgift till 10:-, d v s oförändrad.

§ 16.

Övriga frågor.

Redogjorde Arne Bryngelsson för försök att i NBV:s regi starta en studiecirkel om KUJ.

Redogjordes för arkivfrågans temporära lösning.

Enligt medgivande från SJ trafikområdeschef i Västerås fick KUJmf disponera ett överblivet överliggningsrum på Köpings station.

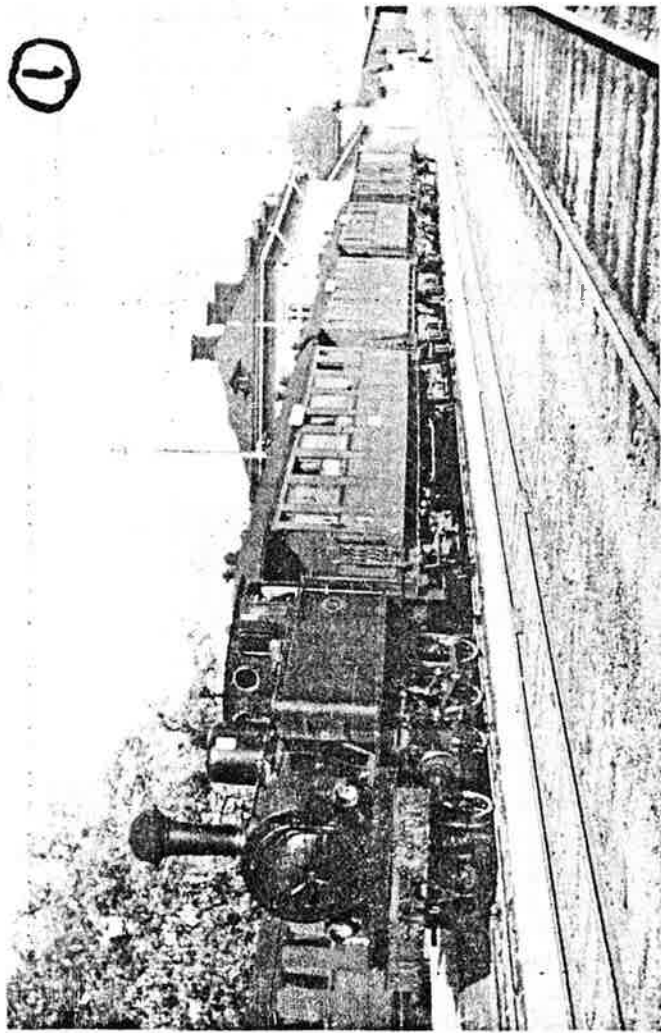
Avslutade ordförande mötet och tackade för visat intresse.

Bernt Jansson

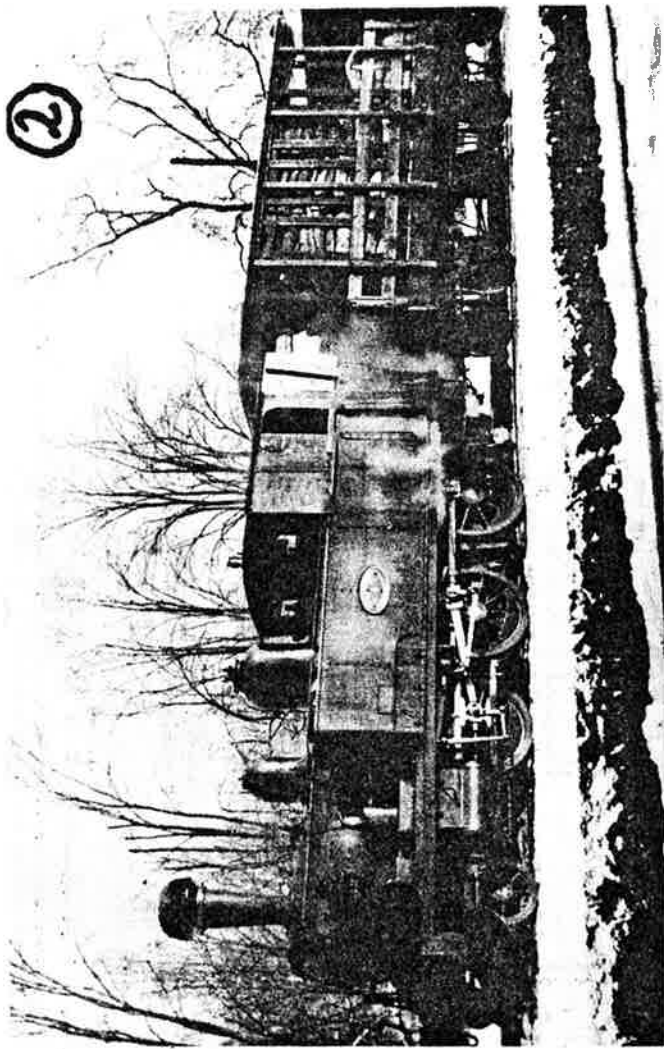
Justeras:

Gunnar Larsson

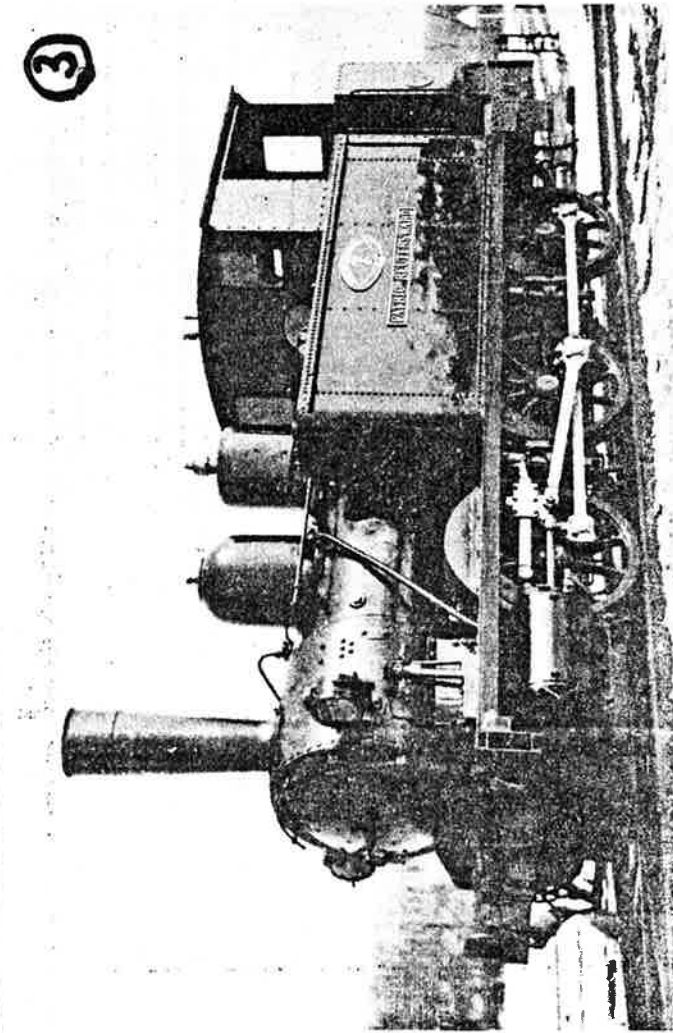
Arne Bryngelsson



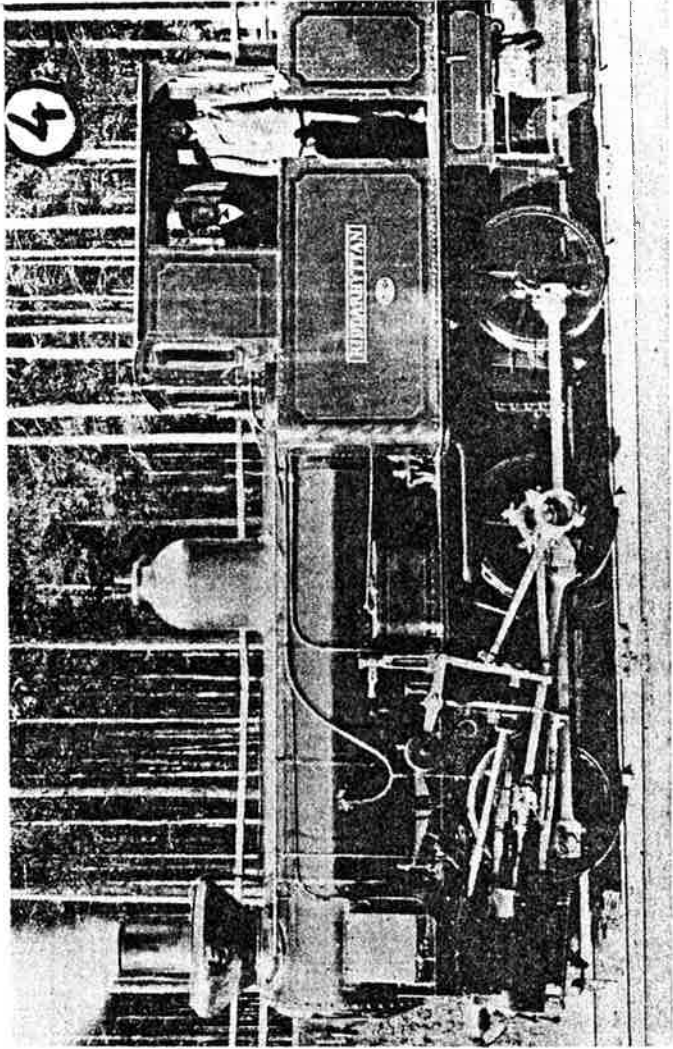
①



②



③

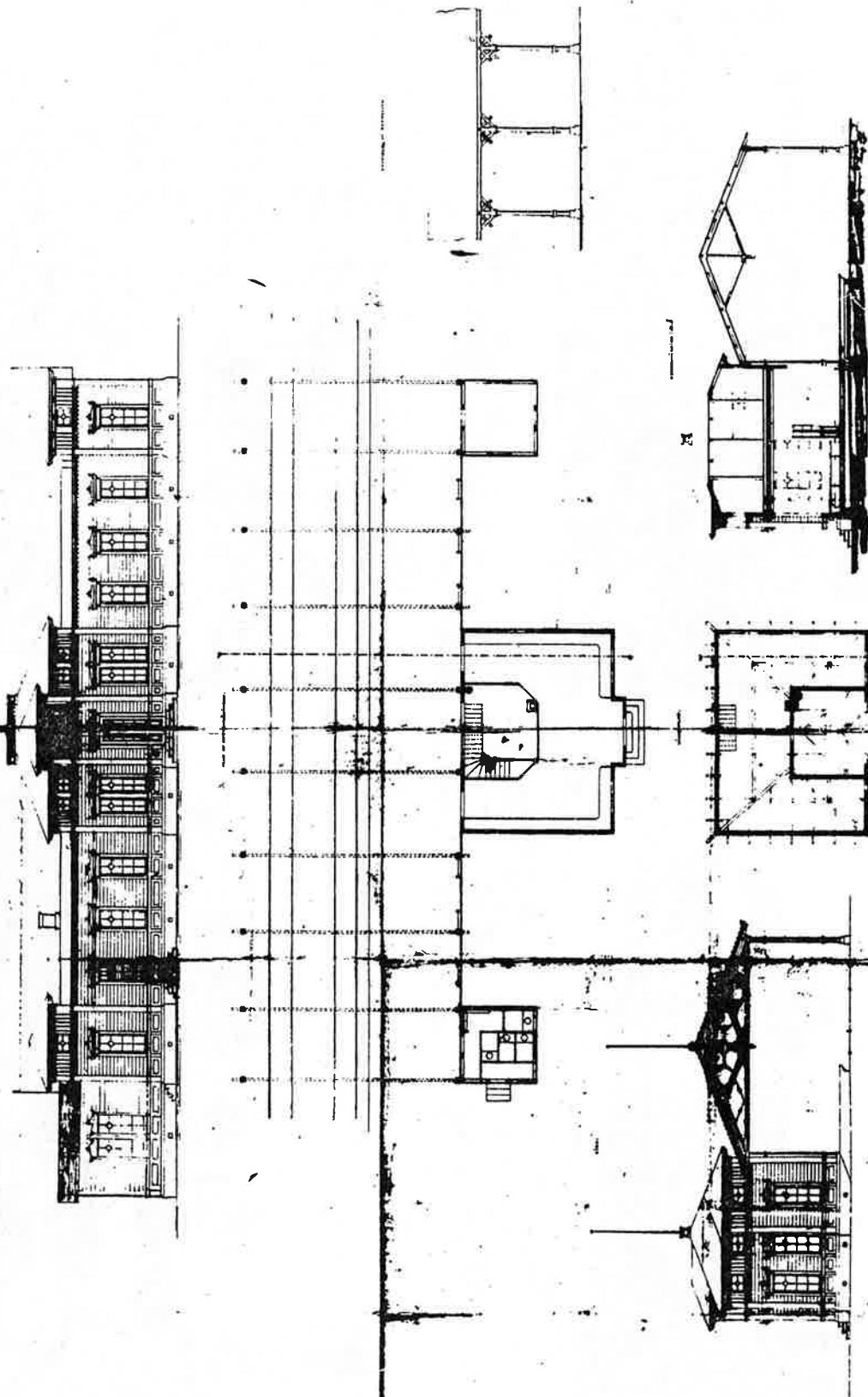


④

Se vykortserbjudandet!

stationens i köping.

19570



519 1178

Ritning över Köpings första järnvägsstation. Senare KJ:s förvaltningsbyggnad.