



Olle Thåström

Vatten & kol, ånglokens bränsle!

Det här är en ny gren av mitt järnvägsintresse som fått allt större del av min tid – vattentorn och vattenhästar som användes under ånglokstiden. Även dessa enkla byggnader utformades med stor omsorg om detaljer och byggdes med stor skicklighet.

Järnvägens byggnader och anläggningar är intressanta att studera i sig. De avspeglar ofta en tid av kraftig utveckling och framtidstro. Till och med enskilda vattentorn i Norrlands inland fick del i denna utveckling. Jag vill gärna dela med mig och sprida vidare denna positiva bild.

Bakgrund

I begynnelsen var ångan kraftkällan. Loket behövde fylla på kol och vatten längs banorna och vid stationerna där vagnar växlades.

Det rörde sig om stora mängder. En uppgift för ett mindre ånglok är 1 m³/mil, men hastighet, lutningsförhållande, last påverkar mycket. Det behövdes många "tankställen". Enligt Lokstationer var det omkring år 1950 366 vattenstationer, 96 kol- och vattenstationer, 7 vatten- och vändstationer samt 19 kol-, vatten- och vändstationer. Jag har inte räknat igenom i tabeller och ritningar hur många torn och vattenkastare eller antalet av olika typer och kombinationer det fanns. I boken skiljs även på vattenuppföringsprinciperna.

Definitioner och system

Vattenhäst är en vardaglig benämning eller en yrkesjargong för en anordning med vilken man fyller på vatten i ånglok. Det tekniska namnet är vattenkastare eller ibland vattenkran eller vattenpost.

Vattenkastarna är en del i ett system som innefattar vattenkälla, pumpar, cisterner för lagring, ledningar för distribution och avlopp, allt detta i många olika konfigurationer beroende på lokala förutsättningar.

Vattenkällan kunde vara ett naturligt vattendrag eller en brunn varifrån vattnet pumpades eller hade självfall till en cistern, som var en buffert för att kunna fylla loket snabbt. Till det kommer eventuella avlagringsbassänger eller filter för att rena vattnet från partiklar. I några fall har man tagit vatten från samhällets sys-



Pumphus i sjön Mellan-Svan. Järnvägen ÅmÅJ, Åmål - Årjängs Järnväg gick där nu länsväg 524 går; vattentornet ligger på andra sidan vägen.

tem och då behövs inte alltid pumpar och vattentorn.

Vattentorn är en byggnad som primärt bär upp cisternen för lagring av vattnet och som genom sitt höjdläge ger tryck i ledningarna. Byggnaderna har en pump för uppföring av vatten till cisternen om inte pumpen fanns vid vattenkällan. Ofta fanns en kamin i tornet för att ge värme så att inte vatten i ledningar och cistern frös vintertid.

Vattenkastaren stod vid spåren, men om tornet stod intill spåren, kunde själva påfyllningsröret till loket sitta direkt på tor-

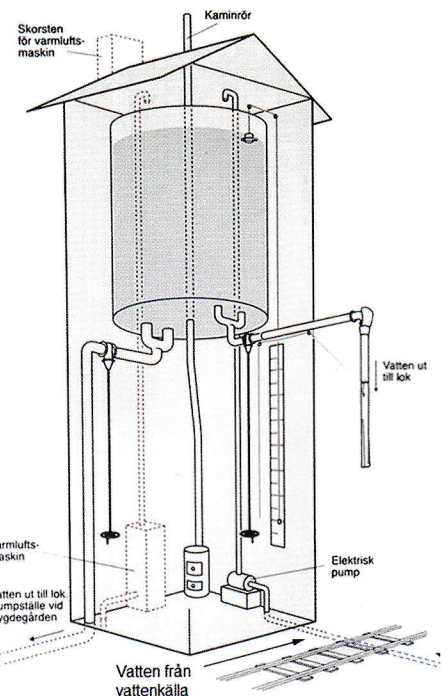
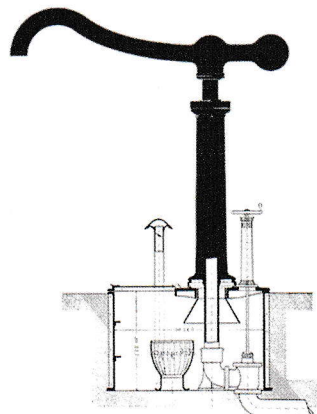
net. Många vattentorn är inbyggda i, eller integrerade i, lokstallar, då som en högre del av byggnaden.

Många variationer

Som nämnts finns flera variationer i systemupbyggnaden. Den enklaste varianten är nog Knoppen på Inlandsbanan. Där går ett rör från en högre belägen tjärn och vattenflödet regleras med vajrar från en liten kur.

Det är inte alltid det behövs ett torn för att få cisternen i höjd över spåren. På

Bilden illustrerar hur ett vattentorn är uppbyggt. Den är lånat från "Pumphuset vid Immeln" där Monika Larsson gjort en figur av det vattentornet, men som är ganska generell. Jag har kompletterat med en bild av en äldre typ av vattenhäst ur boken Banlära och tydliggjort anslutningen till vattenkällan.





Knoppens vattentag vid Inlandsbanan strax norr om Älvho

flera ställen har den lagts på en kulle i närheten. Ett exempel är Vojmån, där cisternen är isolerad med torv på utsidan. Vid Avaviken och Buresjön, också längs Inlandsbanan finns liknande lösningar. Ytterligare en variant av vattentagning är när loket har en egen pump och kan suga vatten från vilket vattendrag som helst längs linjen.

Metod i galenskapen

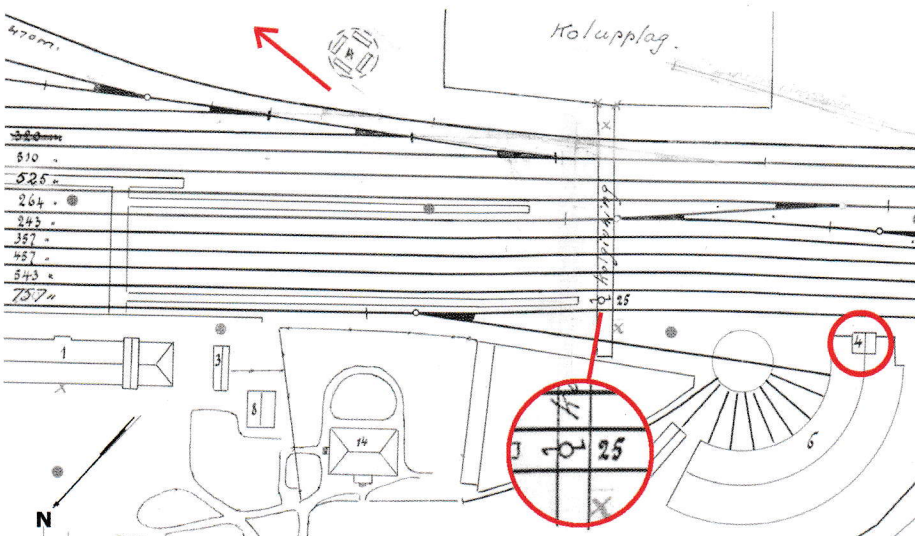
Allteftersom jag grävde såg jag att jag behövde få ordning på objekten och då blev en praktisk avgränsning att jag katalogiserade de platser där det fanns bilder på anläggningarna. Som med mitt intresse för järnvägsbroar, som jag skrivit om här i Sidospår, använde jag mig mycket av internettjänsten digitaltmuseum.se, här kallat DM. Jag bläddrade igenom mängder av bilder. Samma objekt fanns ibland på många bilder och kunde där-

med ge information om vad som hänt under åren. Men det finns fel och det gäller att vara källkritisk. Därutöver har jag besökt många platser, vilket naturligtvis är en extra upplevelse som innehåller annat än bara vattentorn och vattenhästar.

Mera bilder och bra dokumentation finns på Skånska Vattentornssällskapets webbplats.

Viktigaste faktakällan har på sista tiden blivit boken Sveriges Lokstationer som jag äntligen fått tag på genom Bokbörsen. Och jag har nosat lite på Riksarkivet, där det finns mängder av ritningar av byggnader, även i digital form. Webbplatsen bangardar.se omfattar en stor mängd skannade ritningar över bangårdar och redovisar ofta noggrant platser för vattentorn och vattenkastare. Ett exempel visas, här från Storviks bangård. En annan källa som verkligen fordrar källkritik är Fa-

Utsnitt av bangårdsritningen över Storvik 1909. Med röd färg har en förstoring av symbolen för vattenkastare markerat. Den har enligt ett standardiserat skrivsätt nr "25" på alla ritningar. Vattentorn har på samma sätt nr "4". Det nyare vattentornet ligger utanför bilden, men har kopierats in, vilket markeras med en pil i den riktning det ligger. Norrpil flyttad till nedre vänstra hörnet.



cebook med sin ogräsflora av egna och lånade bilder, men det dyker upp många tips och uppslag för vidare studier.

Alla objekt har jag förtecknat i en Excel-fil, som jag nu tydligt ser behöver en ordentlig omstrukturering. Den är inte klar för publicering. I den här artikeln tänkte jag göra nedslag på några enskilda platser med intressanta berättelser. Katalogiserandet får vänta lite.

Hittills har jag i huvudsak samlat dokumentation i form av historiska foton och jag har tagit egna nya på de platser jag har besökt. Jag har också samlat foton som jag hittat på diverse webbplatser. Många av andra järnvägsintresserade har lånat mig sina digitala foton, en del med tillstånd att publicera och andra känner jag inte namnen på.

Tanken är att göra en kvalitetssäkrad tabell ("databas") över objekten och därutöver presentera objekten digitalt. Till det försöker jag lägga fakta om byggår, typ, med mera.

Nutid och framtid

Eftersom de här anläggningarna – utom i museisammanhang – numera saknar funktion i verksamheten så är rivning ofta ett öde som ligger nära till hands. Men det finns järnvägsentusiaster och det finns kulturintressen som har andra mål. I en del fall har det gjorts grundliga utredningar vad gäller bevarande och det tänkte jag ta upp i den fortsatta artikeln.

Trafikverket och tidigare Banverket har ibland sålt mark, speciellt i centrala lägen då man kanske inte sett behov för järnvägen och på det sättet har en del anläggningar hamnat i privat eller kommunal ägo.

Minnesmärken

Vattentorn liksom andra byggnadsverk kan behöva rivas när spår byggs om och det kan kräva tillstånd. I flera fall har vattenkastare och andra mindre objekt som inte längre behövs eller står i vägen flyttats ut till i anslutning till stationsbyggnaden och blivit minnesmärken. Det finns flera exempel, men för att vattentornen ska få vara kvar krävs mera.

Museibanorna

Det finns cirka 25 järnvägssträckor som förvaltas av föreningar där det bedrivs trafik under del av året. En del har ånglokstrafik och då finns vattentagningsanläggningar av olika omfattning. En del av dem är bevarade från tidigare reguljär

trafik och andra är ditflyttade. Därutöver finns många platser med järnvägsanknytning och där lok och vagnar, hus och utrustning visas upp.

Återbruk

Järnvägens byggnader är oftast utförda med god kvalitet och med tanke på hållbarhet. Dock har bristande underhåll gjort att många numera är i dåligt skick. När de inte längre har någon funktion i dagens verksamhet hamnar de på ett slutande plan som slutar i rivning.

Vad kan man göra med gamla byggnader när de för länge sedan passerat bästföredatum? Jag har hittat några exempel främst bland vattentorn, som jag kommer att ta upp, där man inte bara tagit det enkla steget – att riva.

Några nedslag i verkligheten

Nedan följer några exempel på objekt som främst är valda utifrån att jag fått reda på något mer om dem. De har varit och ett en liten historia som jag tycker på olika sätt speglar vår tids förhållningssätt till äldre byggnader och bevarandefrågor. Platserna har också bjudit på nya kunskaper om vår industriella historia.

Järbo

Varför inte börja gräva där jag står? Järbo var tidigare en ganska livfull station på Norra stambanan, öppnad för trafik 1 november 1876, ska enligt Sveriges Lokstationer haft ett fristående vattentorn, men trots att jag gått igenom foton har jag inte lyckats hitta detta torn avbildat. Bangårdsritningen visar heller inget. Det borde ju i så fall kunnat vara kvar åtminstone till elektrifieringen 1935. Det får fortsätta att bli en gåta och forskningsuppgift.

Storvik

Orten blev tidigt en stor järnvägsknut. Gävle-Dala Järnväg från Gävle till Storvik var klar redan 1858 och 1875 anslöt Norra stambanan, vilket gav upphov till många förändringar. Då tillkom ett lokstall med inbyggt vattentorn. Enligt bangårdsritningen Jvm1184 J1 -1088 fanns tre fristående vattenhästar, varav den närmast lokstallet står kvar idag. 1918 uppfördes ett nytt vattentorn på andra sidan av bangården. Min gissning är det var närheten till Näsby sjön som påverkade valet av plats.

Vattentornet gavs en form som finns i flera snarlika varianter. Det har åtta kraftiga synliga ben av armerad betong med horisontella strävor. Överdelen är cirkulär och inklädd i träpanel. Taket är ganska spetsigt med en svagt utsvängd takfot och

insvängd topp. Cisternen rymmer 150 m³, tre gånger cisternen i lokstallet.

Det finns och har funnits flera liknande vattentorn, men det enda jag har noterat av exakt samma utformning – av foton att döma – är det som fanns i Bollnäs. Volymuppgiften som står i Sveriges Lokstationer är inte den samma som för Storvik.

Tornet i Hallsberg ser vid en hastig blick likadant ut, men har bara sex klenare ben och inte heller lika elegant tak. Dessutom är det i ett långt gånget stadium av förfall. Duvorna eller svalorna har tagit över.

Av övriga vattentorn av liknande typ finns enligt vad jag kan se bara Vaggeryd och Flåsjön vid Inlandsbanan kvar, men det senare i stort förfall. Storviks torn tycks därför vara helt unikt vad gäller utformningen.

För ett antal år sedan ville ägaren, Banverket, riva tornet, men det blev till slut så att Sandvikens kommun köpte det för 100 kr. Tornet ligger vid en rastplats vid E 16. Delägarna vid vägkrogen hade 2011 en idé om att det skulle kunna vara ett attraktivt blickfång där man ville inreda ett café. Det blev inget av detta men 10 år senare lämnade en privatperson in ett medborgarförslag om upprustning. Han menade att det som står i kommunens översiktsplan inte uppfylls. Ett år senare togs beslut om bifall och att en underhållsplan ska upprättas.

Jag har bevakat tornet sedan dess, men vad underhållsplanen innehåller är inte tillgängligt för allmänheten och det enda som har gjorts är lagning av trasiga fönster, städning av glasrester och en lucka som blivit igenskruvad. Området är ganska skräpigt trots att det ligger en lekplats

som ingår i rastplatsen nära intill. Men tjänstemännen på kommunen tycker allt är bra. Kan en byggnadsminnesförklaring ge större tryck på underhållet undrar jag? Kan en byggnadsminnesförklaring ge större tryck på underhållet undrar jag?

Holmsveden

Att man byggde stabilt fick man bevis på vid den hemska olycka som enligt dokumentationen inträffade när ett snälltåg körde in i vattentornet i Holmsveden. Ångloket drog ner ett bra stycke av den sydvästra väggen. Som tur var vilade inte den stora vattentanken på just den väggen så även om den rasade stod byggnaden kvar. Händelsen finns dokumenterad på Wikipedia och det finns fotografier på DM.

På bilderna ser det ut som om tornet är stöttat av kraftiga stockar under räddningsarbetet och senare blev det lagat så att det i dag knappt syns spår av förstörelsen.

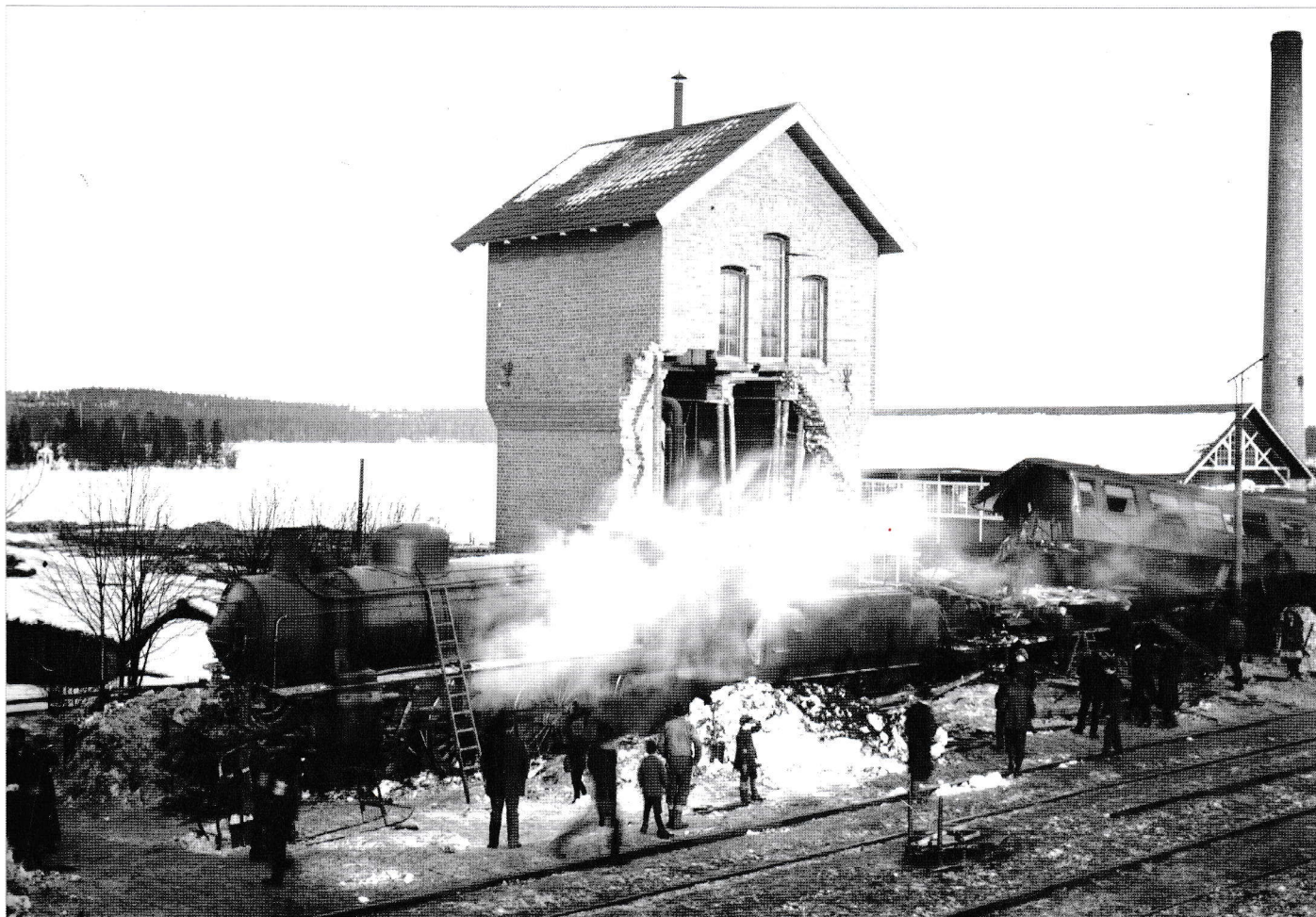
Det som hände var att norrgående tåg gick in på ett kort stickspår på grund av att en växel lagts fel och tåget fortsatte förbi spårets slut och kraschade mot vattentornet. Tåget var en transport med ryska krigsinvalider. 11 personer omkom och 40 skadades anges det men det finns oklarheter.

Enligt en artikel i tidningen Ljusnan den 28 februari 1917 inträffade olyckan på måndagskvällen den 26 februari. Samma uppgifter finns i Dagens Nyheter. De fotografier som togs kan alltså tidigast vara från dagen därpå eller senare.

Ljusnan hade en artikel om olyckan införd 2022 i samband med en historisk återblick. Artiklarna talar om ett ”pump-

Storvik. Foto: 2021. Vattentornet visar sina kraftfulla ben.





Holmsveden. Foto från DM, 1917, Foto: G W Reimers, troligen taget dagen efter olyckan med tåget med de ryska krigsinvaliderna.

hus” men det är alltså Holmsvedens vattentorn det är fråga om. Pumphus var en ofta använd benämning på vattentornen.

Tornet är en tegelbyggnad av traditionell kvadratisk form som nu ägs och förvaltas av Holmsvedensbygdens Intresseförening. Inomhus är det prydligt och inrett

Holmsveden, foto 2022. Välbevarat och välskött av Holmsvedenbygdens Intresseförening som äger fastigheten. Tornet är byggt av tegel med samma ritning som flera andra vattentorn i Norrland, troligen 1905.



med diverse redskap och en trampdressin och byggnaden ser ut att ha ett ganska nytt tegeltak.

Immeln

Den lilla orten vid sjön med samma namn hade sin storhetstid från 1890 där man bröt en ganska ovanlig bergart som

kallades ”svart granit”, vars rätta namn är hyperitdiabas. Den har sitt ursprung i en kontinentalskarv, en gräns mellan tektoniska plattor. När magman tränger ut och svalnar bildas olika mineral.

Den lokala transporten av det huggna materialet skedde med hästfordon, men en järnväg fanns från 1885 och Immeln fick en lastplats för stenen som kördes till Kristianstad och till Åhus om det var fortsatt båttransport. Stenen värderades högt för sin unika kvalitet och mycket gick på export. Den ökände diktatorn Adolf Hitler beställde ett stort parti till sitt planerade monument över 1000 års riket.

Järnvägen, KIJ, övertogs av CHJ, förstatligades och lades ned 1978.

Allt om stenhandlingen kan man läsa i den lilla utställning som finns i vattentornet där i övrigt pumpar, ledningar med mera har bevarats. Tornet är ett vackert och välbevarat tegelhus.

Bild på nästa sida.

Mullsjö

När man går omkring som ”vattentornspanare” så är det oftast helt obemärkt och folktomt. Då kan man ibland bli lite förvånad när dörren till tornet plötsligt

öppnas och en livs levande vanlig människa kliver ut. Det hände i Mullsjö och jag tog snabbt mod till mig och frågade vad gör du här, finns det något i tornet? Jovisst, sade människan, jag har mitt kontor här. Och hon tog sig tid att visa mig interiören.

Det visade sig vara ett arkitektkontor som hade sin hemvist två trappor upp där cisternen tidigare stått. Nu var där två arbetsplatser däruppe och på mellanplanet var det ett pentry och fikarum. I entréplanet fanns hygienrum och en minitställning om byggnaden. Den ägdes av kommunen efter det att järnvägen hade byggts om och tornet hamnat en bit ifrån spåren. Nu skulle dock arkitekten flytta och vad som händer i fortsättningen är en öppen fråga.

Vimmerby

Lokstallet i Vimmerby från 1901 med sitt inbyggda vattentorn har stått oanvänt i många år och därmed råkat ut för den sedvanliga skadegörelsen från mänskliga aktiviteter, det vill säga krossade fönster och klotter. Därutöver har taket läckt och tegelväggarna har därmed skadats.

När jag besökte platsen var jag helt oförberedd på att det pågick en hektisk byggverksamhet där. Hela huset ska bli en ginfabrik. Detta berättade de vänliga byggarbetarna och jag fick titta in en stund och se den totalt förändrade interiören. Det var de som berättade om förfallet som de fått ta hand om och det omfattade saneringsarbetet invändigt.

Utvändigt var det helt återställt med nytt tak och lagade tegelväggar inklusive fönstren förstås. I vattentornet finns cisternen kvar, men den ska nog inte fyllas med de nya produkterna.

Fastigheten ägdes tidigare av Qvarnström Fastigheter som sålde den hösten 2023. De nya ägarna och användarna heter Vimmerby Spritfabrik och deras produkter finns på Systembolaget. En del av byggarbetet är fint dokumenterat på Instagram.

Bilden överst på höger sida.

Älvdalen

Lokstallet i Älvdalen är väl inte det vackraste bland lokstall med vattentorn som man kan leta upp men byggnaden är intressant därför att den uppmärksammats i pressen för sitt förfall. Ja, förfall får man verkligen säga. Det ligger centralt i den lilla orten Älvdalen vid en delvis nedlagd järnväg Mora-Älvdalens Järnväg, MEJ, som nu är i drift bara till Märback, några km söder om samhället.



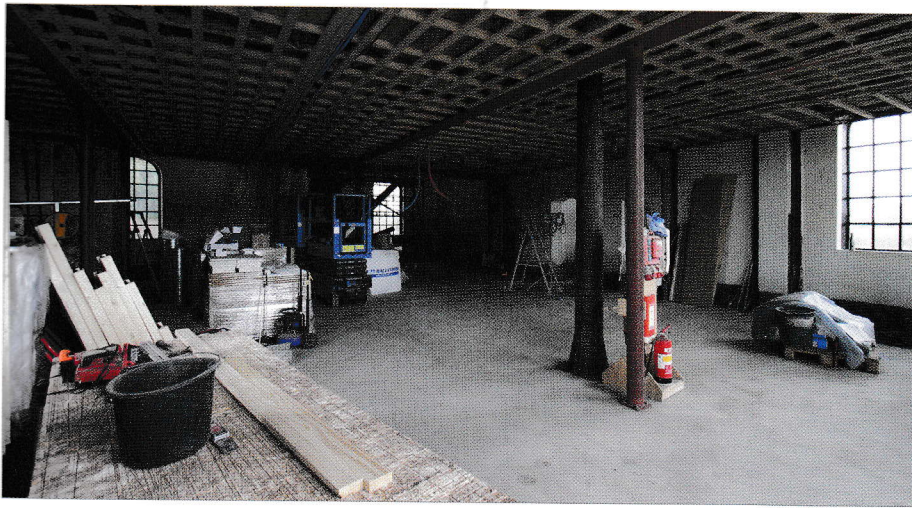
Immeln, Foto: 2024 Immeln vattentorn som nu är museum. Vattentornet ("pumphuset") är byggt av tegel och uppfört 1909 när Kristianstad - Immeln Järnväg förlängdes från Glimåkra till Älmhult. Cisternen rymmer 16 m³. Pumpen drevs av en varmluftsmaskin som senare ersattes av en elektrisk pump.



Mullsjö, interiör; foto: 2024. Arkitektens kontor på övre våningen där vattencisternen tidigare stod. Järnvägen byggdes 1862 och det första vattentornet var av trä. Detta torn byggdes 1905.

Mullsjö, vattentornet, foto: 2024. Exteriör.



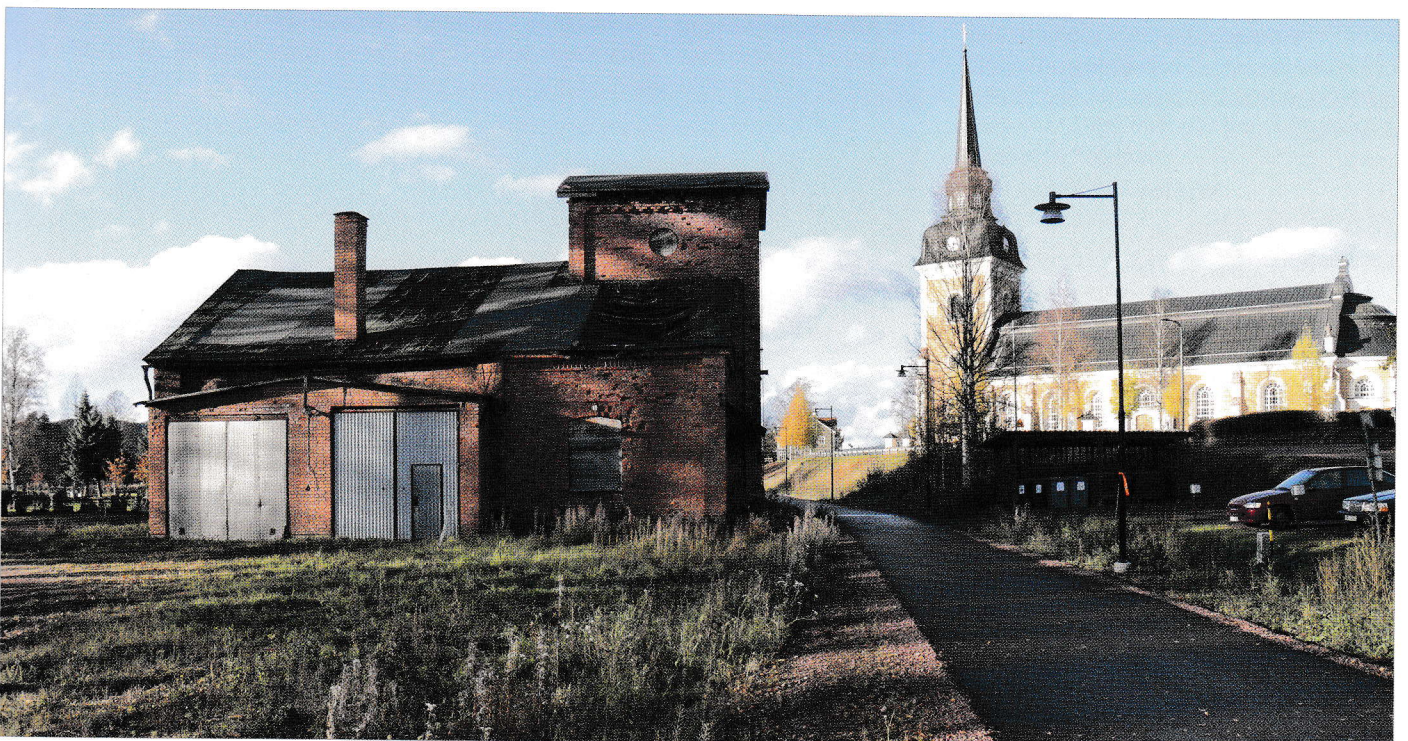


Vimmerby, foto: 2024. Interiör av lokstallet under ombyggnad.

Kanske är det genom sitt centrala läge där alla kan se byggnaden tydligt från genomfarten på väg 70, strax intill kyrkan, som så många har uppmärksammat vad som händer och som gjort det tacksamt för de lokala webbnyheterna siljanews. se att skriva om ämnet. Journalisten har följt ärendet genom kommunens korridorer och det senaste som skrivits är att huset ska rustas upp .

Den korta historien är att lokstallet hamnade i privat ägo sedan järnvägen försvann. Sedan togs det över av kommunen genom företaget Nodaf 2023 för att utreda om det gick att rädda. Senaste vinter rasade taket in. Nu byts hela taket men det är kanske lite för tidigt att säga att alla frågor om bevarande är lösta.

Älvdalen, foto: 2022. Lokstall med vattentorn i kraftigt förfall.



de stora grundstenarna, men nu på andra sidan av spåret.

Bild på nästa sida Sikåsån, Låt bli tornet. 1984.

Extra nytta

En del vattentorn tycks ha haft en annan funktion också under den tid de var i drift. De fungerade som badinrättning för järnvägsanställda. På skylten vid Altuna vattentorn står det ”att järnvägskarlarna brukade klättra upp och bada i den (cisternen), andra duschade under röret.”

Vattentornet i Mullsjö hade en liknande funktion för allmänheten.

Vattenhästar

Vad gäller vattenhästar har jag inte funnit så mycket dokumenterat. Det tycks vara så att en del av dem som plockats bort från bangårdarna har fått en dekorativ roll intill stationshusen där de då fått visst underhåll i form av målning. Här kan jag nämna några; Uppsala, Örkeljunga, Ulricehamn, Herrljunga, Hallsberg, Laxå, Hybo, Laholm och Vännäs. Ulricehamn. Bild på nästa sida.

Andra har fått stå kvar på sin ursprungliga plats utan funktion; Lycksele, Mjölby, Hovmantorp, Uddevalla, Kil, Västerås, Ludvika, Storvik, Söderhamn, Ådalsliden, Fredriksberg och Järpen för att nämna några.

Säkert finns en del undangömda i magasin här och var.

Brodalen

En av anläggningarna som fått en särskild omvårdnad av en hembygdsför-

ening är den mellan Skådene och Brodalen på den pauserade Lysekilsbanan. Stångenäs Hembygdsförening fick 1996 tillstånd från Bohusläns museum och Banverket att blästra och måla hästen, vilket genomfördes med hjälp av lokala sponsorer. På sin hemsida skriver man att ”... en av Sveriges fyra kvarvarande vattenhästar (fick därmed) en behövlig ansiktslyftning.”

För detta arbete fick föreningen senare diplom från Riksantikvarieämbetet och uppmärksamhet i lokaltidningen. Även den närliggande platsen Bropelaren fick samtidigt en upprustning av texten som ursprungligen skrevs på berget vid Lysekilsbanans femårsjubileum 1918.

Man ursäktar gärna föreningen för missuppfattningen om antalet vattenhästar. Tyvärr blev den renoverade hästen svårt skadad 2022 vid nedtagning av kontaktledningen eller kanske vid buskröjningsarbeten, men den finns i alla fall kvar och de har dokumenterat den. Jag var där våren 2023.

Vattenhästen är byggd 1912 och den matades från en högre liggande damm, en kvarndamm, varifrån vattnet rann med självtryck. Det sägs i ett dokument att det var en mekanisk pump under markytan, men det borde inte ha behövts. Det tog 20 minuter att tanka ett ånglok enligt dokumentet.

Byggnadsinventeringar

Byggnadsvårdande myndigheter och kommuner har i några fall gjort mer eller mindre omfattande dokumentation av järnvägsmiljöer. Det finns också mängder av litteratur med dokumentation om små och stora järnvägar och företag. Där har jag inte ens hunnit inventera vilka böcker som finns!

Mjölby

I Mjölby har gjorts en utredning för en ny detaljplan för ett nytt bostadsområde i det område som varit lokstallsområde. Kommunen har beställt en antikvarisk utredning som genomförts av Fredriksson arkitektkontor AB.

Utredningen pekar på att miljön är värdefull som tidstypisk för järnvägen under ånglokstiden, bland annat lokstallets karaktäristiska planform med sina stora portar och den fina tegelarkitekturen. I området finns också en vattenhäst som hör dit. Man pekar på möjligheterna till särskilt skydd som kan införas i planbestämmelserna.

Mjölby, Nedre bilden på höger sida.

LÅT BLI TORNET!

ÖP Onsdag 13 juni 1984

Ilska i Sikås efter SJ:s planer på att spränga gammalt vattentorn

Sikås (ÖP) Spräng inte vattentornet!
Sikåsbornas reaktion på SJ:s förberedelser för att riva den gamla tegelbyggnaden vid Inlandsbanan är entydig.

Byggnaden är ett järnvägshistoriskt monument och det kostar inte ett öre att låta den stå kvar, menar byborna.

Vattentornet som striden gäller ligger vid Inlandsbanan i Sikås. Tornet, som byggdes 1911, användes under ångloksperioden. Därifrån höjdes vatten över till förbipasserande lok. Tornet var senast i bruk under andra världskriget.

Utvändigt är byggnaden fortfarande i gott skick. Man kan gott och väl använda den fortfarande, menar sikåson Per Henriksson.

Det här är det enda tegelhuset i trakten. Det skulle i och för sig kunna bli ett ypperligt spåningstorn för tågskallade eller ett nytt magasin, säger han.

Bostad igen?
Per minns också hur hem-



mycket på det. Men när nu SJ tänker spränga det har det gått till bus varenda bybo. SJ borde ha viktigare saker att göra. Reparera den murkna bron bortom tornet i ex.

Enligt Per Henriksson var det rena slumpen att sikåsonerna ficklys om rivningsplanerna.

De kom här med en traktor och frågade oss var tågspåret låg. Vi undrade om det antligen var dags för reparationer. Då sa de att de skulle spränga vattentornet.

"Stör ingen"
Det verkar långsamt att ge sig på att riva tornet. Det står på ingen, säger Allan Modin, en annan bybo, och sammanfattar därmed sikåsonernas åsikter i frågan.

Vattentornet ska rivas eftersom det står för nära spåret. Tågen måste av säkerhetsskäl sakta ner farten vid tornet. Det uppger Stefan Aronsson, informationschef vid SJ i Sundsvall. Alternativ till sprängningen vore annars att flytta spåret.

Torsdag 21 juni ska vattentornet sprängas, enligt SJ:s planer.

Tobias Hellström



Vattentornet i Sikås står för nära spåret, menar man på SJ som vill spränga tornet. Men byborna har en annan uppfattning, och turas nu om att vakta tornet. Foto: Tobias Hellström.

Sikås, klipp ur ÖP 1984-06-13, sparad på Sikåsbulletinen, lokal webbplats

Utricehamn, Foto: 2023. Välskött vattenhäst som flyttats närmare stationshuset.



På Kils station finns en vattenkastare kvar intill lokstallet där också ett vattentorn är inrymt. Enligt Hans Keller fanns in på 1970-talet sju vattenkastare. En av dem är flyttad till Fryksta museistation. Foto: 2022





Brodalen, foto: 2023. Den skadade men relativt nymålade vattenkastaren vid Lysekilsbanan.

Kristianstad

Lokstallar och vattentorn i Kristianstad blev byggnadsminne redan 1986 men först 2005 fastställdes skyddsföreskrifterna.

Regionmuseet gjorde 2018 en antikvarisk förundersökning för Trafikverket inför en planerad försäljning av området. Man bedömer det som en lokalhistoriskt värdefull miljö som är viktig att den får behålla sin autenticitet vid framtida ändrad användning av området. Vattenhästarna ingår inte i det skyddade området även om de enligt utredningen anses värdefulla.

Vad har hänt sedan dess? Jag har inte hittat några tillförlitliga uppgifter om det.

Mjölby med vattenhästen.



Avrundning

Jag har mer material om dessa anläggningar och det kanske kan bli plats i ett senare nummer av Sidospår för det. Det återstår att se, som det brukar heta.

Kan man dra några slutsatser av mina något begränsade erfarenheter? Flera av de objekt jag redovisar ägs och sköts och av föreningar med hjälp av frivilliga krafter. Andra objekt har uppmärksammats av byggnadsvårdande myndigheter och i alla fall fått en seriös utredning. Men det finns många objekt som jag inte har presenterat här, som ägs av infrastrukturförvaltarna, men som inte tycks få någon omvårdnad alls. Det är kanske orättvist

att beskylla dem för misskötsel. I en hel del fall har vattentorn rivits, kanske av säkerhetsskäl.

Jag hoppas att denna artikel kan locka fram fler uppgifter och foton från läsarna och att det är fler som uppmärksammar järnvägens många fina byggnader för de är en del av ett viktigt kulturarv enligt min mening.

Till artikeln bifogas en diger lista över källor och länkar som säkert kan vara till nytta i andra sammanhang också.

Källor:

Böcker

- SVERIGES LOKSTATIONER, Maskintjänstens anläggningar 1856-1992, Svenska Järnvägsklubbens skriftserie nr 60, författare Malte Ljunggren, Färjestaden 1993.
- Banlära, järnvägars byggnad och underhåll utgiven av Kungl. Järnvägstyrelsen, 1:sta bandet, 1915, tillgänglig som pdf på http://samlingsportalen.se/all/digitala_biblioteket_litteratur.html.
- Inlandsbanan, Bengt Sandhammar, dokumentation om Inlandsbanans historia och nutid, 2021, Erikatorpet AB, ISBN: 978-91-519-2872-2.
- Jernbanens typologi, Jiri Havran, fotodokumentation av vattentorn och vattenhästar med mera för järnvägen i Sverige, Norge och Danmark, ARFO, 2015.

Internet

- <https://digitaltmuseum.se/>, samlingar av fotografier i en sökportal som inte alltid ger tillförlitliga svar, benämndt DM i artikeln.
- <https://www.jarnvag.net/>, en privat webbplats med samlad information om järnvägen, banor, fordon och företag.
- <https://www.bangardar.se/> omfattar ett stort antal ritningar över trafikplatser från början av 1900-talet där man ofta kan lokalisera objekten.

Egen dokumentation och redovisning

- <https://thastrom.net/jvg/vht.php>.
- Järnvägshistoriskt Forum, Järnvägsmusei Väners diskussionsforum i olika versioner.
- Sajten historiskt.nu är oombärlig, men tyvärr lite svårnavigerad.
- banvakt.se är ett uppslagsverk med ordning.
- cyklabanvall.nu har samlat uppgifter med fysisk möda.
- Skånska vattentornssällskapet.
- Facebook bör väl nämnas trots fel och osakligheter.

Övriga källor
Jag följer regelbundet alla möjliga webbplatser och försöker att fånga in fakta så gott det går.