

## SMJ Årsredovisning för verksamhetsåret 2019

Presenteras vid föreningens årsmöte 2020-09-10 ver 1

Sekreterare Hubert Österlund

### **En krönika över Åttioettåringen som bytte version.**

#### Styrelsen

Styrelsen har bestått av ordförande Anders Lundin, kassör Leif Persson, sekreterare Hubert Österlund samt Mats Dahlström, Mikael Ekelund och Håkan Löfgren. Suppleanter var Otto Berg von Linde och Sten Lannér. Styrelsen har under året haft 9 protokollförda möten plus årsmötet.

#### Ekonomi

Föreningens betalningsförmåga baseras i första hand på medlemsavgifter och försäljning.

Det fortsatt låga ränteläget har inneburit att SMJ inriktning för förvaltning av föreningens medel inte på något avgörande sätt förändrats från föregående år. Dock har investeringarna i anläggningen ökat något för att uppnå mer störningsfri trafik. Minskningen av försäljningstillfällen under året har påverkat våra intäkter negativt. Totalt har vi alltså något minskat föreningens kassa. Styrelsen känner dock tillförsikt inför framtiden eftersom ineliggande lager är betalt och kommande försäljning utgör nettoinkomst.

I stadgarna anges datum för medlemsavgiftens erläggande. Tyvärr har detta av misstag blivit tolkat som tidigaste datum för avgiftens gäldande av ett antal medlemmar. Trots idoga försök av styrelsen att rätta till denna totalt felaktiga tydning av stadgarna har detta blivit ett årligen återkommande tillrättaläggande i medlemsinformationen.

#### Medlemsfrågor

En blygsam ökning av medlemsantalet har noterats, så att föreningen nu har totalt 95 medlemmar. En medlem, J-O Löw, har avlidit under året.

Det faktum att medelåldern ökar för varje år som går har inte till fullo kunnat kompenseras genom de nya medlemmarnas yngre ålder. Eftersom man inte anses vara äldre än vad "man gör sig" uppmanas medlemmarna att göra sig så unga som möjligt för att ge ett intryck av en ungdomlig modern förening som även lockar yngre tågentusiaster. I ett närmast desperat försök att minska medelåldern, har tankar på att vägra inträde för nya medlemmar över 50 år förelegat. Juridiska sektionen påpekade då att Diskrimineringsombudsmannens regler även gäller i Bergslagen, vilket fick styrelsen att diskret avsluta den frågan. För att försöka ge en ung så kallad "Look" återstår nu endast förslaget om så kallad Dress Code vid torsdagskvällarnas sammankomster i form av kortbyxor och tenniströja. Dock vilar förslaget tills vidare på grund av tilläggskravet om långt hårsvall, eftersom det visade sig vara omöjligt att efterkomma för majoriteten av medlemmarna. Emellertid kan det starkt ifrågasättas om denna fråga rörande medlemmarnas ålder är helt adekvat? Varför skall SMJ

medlemmar inte kunna få vara barnsliga vuxna, utan att det skall uppröra Bergslagens medborgare? Det är ju barnet inom dig som gör dig vuxen, alltså är det mera vuxet att vara barnslig och vuxen än obarnsligt vuxen. Enligt krönikörens uppfattning kan medlemmar och resenärer fortsätta med beige, grått och svart i klädedräkterna, samt med vita tubsockor och sandaler som fotbeklädnad utan att bekymra sig om den så kallade trenden.

### Försäljning

Tillsammans med medlemsavgifterna utgör som, tidigare nämnts, försäljningen grunden för föreningens ekonomiska stabilitet. Inriktningen att köpa på oss försäljningsvaror för att sedan under en längre tid sälja ut dessa, kan ibland kortsiktigt ge negativa poster i resultaträkningen. Men på längre sikt bedöms denna metod betala sig så länge ränteinkomsterna uteblir på våra sparmedel. Nuvarande kostnad är inflationen, som tidvis har varit så pass blygsam att vi lätt har kunnat kompensera oss genom utförsäljningspriset. Lok, böcker, färgburkar, bilar och vagnar är de SMJ-produkter som hjälper oss att klara våra utgifter varför försäljningssektionen menar att det är ytterst rekommendabelt för medlemmarna att prioritera SMJ som leverantör av dessa för livet så väsentliga utensilier.

Vi har noterat att även Bergslagens samhällsmedborgare i stor utsträckning har börjat skaffa sig egen automobil allt eftersom levnadsstandarden ökar. Obegripligt att förstå för Ekensholmsbanans styrelse, det finns ju tåg! Men styrelsen känner sig nödsakad att böja sina skalliga huvuden inför den så kallade samhällsutvecklingen. De mer flexibla tänkarna i styrelsen insåg att man bör, som det heter, "vända kappan efter vinden". Sagt och gjort, efter ingående utvärdering har man beslutat att beställa hela 650 st Volvo personbilar i olika utförande för att säljas till allmänhet, polisväsendet och naturligtvis till vår kära armékorps för försvar av vår hembygd. Denna djärva satsning har erhållit stor uppmärksamhet i pressen. Det minskade tågresandet räknar vi med skall täckas av den nya bilförsäljningsaktiviteten. Inte endast bergsmännens behov av personbefordran skall uppfyllas enligt rykten från huvudkontoret. Vid ett antal tillfällen har, enligt en välunderrättad källa, herrar i mörka kostymer setts hälsas välkomna av Ekensholmsbanans chefer. Herrar med sörmlandsregistrerade bilar och bokstäverna "BM" tryckta på sina portföljer. Sannolikt kommer Bergslagens jordbrukare att kunna glädjas åt en med traktorer utökad försäljningskatalog inom en snar framtid. Vår källa, fröken Andersson i växeln som, för övrigt, umgås flitigt med lokförarbiträdets Dahlström, som anger att han gärna i tjänsten har övernattningar i Ekensholm, lättade på sin tystnadsplikt vid ett genom krönikörens arrangemang uppkommit behov av att tillsammans med fröken Andersson, besöka Ekensholms Stadshotell för en trivsamt middag. Herr Dahlström var inte svår att övertala, enär han är känd för sitt väl utvecklade matintresse.

I jämförelse med bilförsäljningen är dock efterfrågan av ånglokomotiv avsevärt mer begränsad. Trots detta synes fortfarande rök ur skorstenarna och hörs dånande hammarslag från Mohällarnas lokfabrik. Enligt lokmästare Persson, för övrigt bror till finansdirektör Persson, överlämnas lok till kunder, om inte i en strid ström, så dock i en jämn dito. Inkomsterna är minsann inte försumbara enligt Person, som bör väl känna till förhållandena eftersom det är hans bror som skickar räkningarna. Man har nyligen genom mystiska transaktioner lyckats komma över ritningar på SJ lok littera

Sb. Det är en stolt lokmästare som häromsistens i hemlighet diskret meddelade att man nu påbörjat provbyggnationer av förserielok nummer minus 01 uti utvecklingsavdelningens, till och med för krönikören, avstängda och bevakade lokaler. Mohällarnas lokverkstad kommer därför framgent att starkt bidra till Ekensholmsbanans ekonomi. En förutsättning är naturligtvis att vi i alla möjliga sammanhang med kraft avråder från planer på alla former av elektrifiering av landets järnvägsnät. Att vi själva avhåller oss från dylika moderniteter är naturligtvis ytterst viktigt ity vi då utgör ett utmärkt gott föredöme. Förhoppningsvis kommer inte enbart bergsmännen, utan även svenskarna i övrigt att för långa tider framöver känna den ljuvliga kolröken i sina luktorgan. Kritiska röster har hörts i media med påståendet att vi av egenintresse motarbetar elektrifieringen. Ja, varför inte säger ordföranden, allt annat styrs ju av egenintressen i landet, varför inte i Bergslagen?

Den under året reducerade malmtrafiken från Kvarngruvan har drabbat Ekensholmsbanans fraktinkomster, men även på ett för företaget oväntat sätt. Finansdirektören Persson har hörts otaliga gånger, med skakande huvud, muttra om "gjutdelarna". Vad exakt det kan vara för problem som herr Finansdirektören avser har varit svårt för personalen att utröna. Det tog fröken Andersson hela sommaren för att genom diverse avlyssning kunna reda ut vad det var som finansdirektören menade. Efter ytterligare en stadshotellmiddag med lokbitrådet kan nu krönikören avslöja, att det uti Vagnverkstadens gjuteri befunnits sakna lämpliga metaller för gjutandets genomförande. De eleganta personvagnar som SMJ normalt har kunnat erbjuda marknaden har därmed saknat väsentliga gjutna delar. Kvarngruvans ledning har låtit över telefon meddela, att de heller säljer sitt järn till de som kan betala än till snåljoparna i Mohällarna. Detta burdusa och oförskämda påhopp spreds snabbt inom huvudkontoret genom fröken Anderssons försorg, och föranledda direktör Lundin att myndigt förklara att han hade största förtroende för herr finansdirektören. Bråket nådde huvudstaden och Enskilda Bankens ledning, varefter direktör Wallenberg med sällskap sågs i livlig diskussion med Ekensholmsbanans ledning å härvarande stadshotell. Krönikören förväntar sig att efter den middagen, vi i fortsättningen kommer att få se de tungt lastade malmvagnarna dundra fram genom våra nejder med adress Mohällarne Hamn.

Under årets andra hälft har antalet försäljningstillfällen i form av järnvägsräddningar varit i avtagande. Sannolikt bör därför även SMJ planera för ökad försäljning över det så kallade nätet, i likhet med vad som, enligt dagspressen, kan anas som varande trend i övriga delar av konungariket.

### Banan

På skam har förra års krönikas förhoppningar om stora och omfattande byggarbetsplatser i Ålbro och Mohällarne kommit. Man kan sorgligt konstatera att de så vanliga förseningarna vad gäller stora statliga byggprojekt i övriga Sverige numera även drabbat Bergslagen. Utredningar och senfärdiga kommunledningar tillsammans med sedvanlig politisk prestige äro till lika delar orsaken om man får tro Ekenholms Nyheter. De få, men ack så viktiga, skolungdomarna i Ålbro tvingas leva som inneboende i Farsarvet under sin studietid, enär det aldrig tycks kunna komma till stånd ens en perrong för rälsbuss i Ålbro. Eller som Raggar-Kalle uttryckte det i

tidningen "Här händer ju inte nå't, nu drar jag till Borlänge"! En allvarlig påminnelse till de styrande om vad som händer i en utflyttningsbygd när haspeln inte är på. De tidigare utlovade förändringarna av stadsplanen i Mohällarna med bland annat nytt stationshus har kraftfullt försenats. Under året har setts grupper av mohällarnianer stå och beskåda det gamla i och för sig ståtliga men helt omoderna stationshuset "En sista gång före rivningen". Men, vid årets slut stod det fortfarande sedan över hundra år tillbaks kvar på sin plats.

Ett glädjeämne har dock tillförts de utvecklingsökande i Mohällarna.

Hundratusentals kronor har nämligen satsats av Gruvbolaget i Kvarngruvan på en modernisering av malmlastningshamnen. Men de gamla pensionerade hamnarbetarna som har dragits sig ned mot sjön för att beskåda det tekniska undret är fortfarande inte helt nöjda. Detta eftersom man tycks märka ett reducerat antal fullastade malmtåg från statsbanan och har börjat ana nå't slags sattyg i antågande. Förhoppningen ställs nu på en, i och för sig, osäker, framtid vad gäller utvecklingen i Mohällarnas stadskärna.

För ett antal år sedan kunde man läsa i avisan att polischefen i Ekenholm önskade montering av någon form av kinematoriska hjälpmedel för att lättare kunna hitta busarna på stadens gator. Stor uppståndelse och många negativa insändare kunde noteras efter det så kallade filmutspelet. "Skulle den där jävla konstapeln få sitta och titta på när jag promenerade ut med hunden för att besöka fröken Larsson på kvällen" som borgmästaren uttryckte det mellan skål och vägg när han satt på stadshotellets veranda med Stationsinspektören Löfgren. Men polismästaren, som är känd för sin karaktärsfasta hållning, fortsatta att hävda kamerabehovet. När så borgmästarens bil var försvunnen en tidig morgon utanför fröken Larssons etablisemang och detektivkonstapeln muttrade något om att om vi hade haft kameror så hade detta lätt kunna utredas på ett positivt sätt blev plötsligt borgmästaren en stark företrädare för striden mot brottsligheten i Ekenholm. Eftersom många Ekenholmsbor, som med sina från SMJ nyinköpta bilar raskt insåg fördelen med optisk övervakning på deras gator och torg var saken klar tänkte man. Men den efter kriget så välutvecklade byråkratin i landet har naturligtvis lagt sin våta filt även över Ekenholm. Ekenholmsbanans styrelse var positiv till förslaget bara de slapp betala kalaset. Det är naturligtvis samhällets ansvar att skydda oss mot slöddret, som styrelsens talesman angav i Ekenholms Nyheter. I artikeln kunde man även ana att det som förekommer i järnvägsvagnarna på natten inte var lämpligt för spridning i lokalpressen. På skam, har alltså med ovan angiven orsak, även kameraprojektet kommit.

Till glädje för allmänheten, Ekenholms jaktklubb och Bergslagens turistförening har under året Trädförädlings AB i Enebyberg med direktör Malmgren i spetsen fortsatt med sitt försköningsarbete av vår älskade bergslagsnatur. Ståtliga furor viner numera i den lätta sommarbrisen sövande i Bergslagens förföriska skogar till glädje för de naturälskande bergsmännen.

### Det elektriska

Den virusepidemi som drabbade Farsarvet under 2018 med det skrämmande namnet Växeldöden, klingade snabbt av, efter att 60 procent av växlarna hade drabbats. När stadsepidemiologen vid en pressträff lite sluddrigt lyckats förklara vad det rörde sig om, minskade försäljningen av depressiva mediciner påtagligt å stadens apotek.

Farsarvets Stationsinspektören Lundin kunde glädjestrålande meddela personalen att det inte längre var något problem vid hans omhuldade station. Till och med ända upp i Huvudstaden jublades det över att tågen numera går som på räls som den vitsige Generaldirektören uttryckte det. Växelpersonalen har numera små lappar i blåställsfickorna med angivande av växlarna och deras nummer. För se, utan nummer ingen växling, detta som ett resultat av växeldöden. Styrelsen har, tillsammans med Statens Järnvägar, beslutat att utveckla en ny virusbefriad teknik för omläggning av spårväxlar. Personalen går i spänd förväntan på när de äntligen kan kasta sina fusklappar.

Det kan, vid visserligen ovanliga tillfällen, men ändock, förekomma att personalen av misstag lyckas kortsluta Ekensholmsbanans elektriska system. Detta kan i vissa allvarliga fall yttra sig i form av nedsläckt belysning, avstängda telefoner, och i sämsta fall slocknar ljuset på avträdet när Stinsen befinner sig därstädes. Det har visat sig att SJ löst detta intrikata problem genom en speciell form av lokal säkring som begränsar störningens omfattning, benämnd från engelskans Shields. Efter kraftig påtryckning av personalens fackliga ombud, med argumentet "att man måste kunna begära fungerande lyse på dass" tog styrelsen beslut att, trots kostnaden, införa den moderna formen av säkringar fullt ut även på Ekensholmsbanan. Detta genomfördes under året och har tacksamt noterats av stinsen på Mohällarna, som, efter detta, inte en enda gång har behövt tända det å dasset utplacerade stearinljuset.

Årets stora revolution vad gäller järnvägsdriften, har skett på Statens Järnvägars banavsnitt. Men det har, utan tvekan, även medfört förbättringar i trafiken för Ekensholmsbanan. Efter föregående års prover med den så kallade Z 21 –tekniken har det beslutats att under detta år fullt ut installera dylika så kallade elektroniska apparater till fjärrklarernas stora förtjusning.

Ännu en, ävenledes ny teknik för lokomotivens framförande, har börjat tas i anspråk, vilket på ett, i det närmaste revolutionerande sätt, förbättrat tågens trafik. På fackspråk kallas det nyinstallerade hjälpmedlet för övervakning och styrning av signaler mm. för Version 9. Krönikören har inte lyckats utröna i vad mån nummer nio är någon form av kod för att inte onödigtvis avslöja för industrins spioner huruvida det i verkligheten är en återgivning av tidigare funktioner i ett mera modernt utförande eller om det är en helt ny utformning. Hur som helst med det, så är det, för att citera klarerarmästaren Lannér, som på sitt diskreta västgötamål angav "de bästa som hänt vår järnväg sedan ettor och nollor tog jobbet av många av oss". Tågen inte bara avgår numera, utan även startar sin färd enligt å urtavlan angivet värde, därefter har det visat sig att de flesta tåg även ankommer i enlighet med tidtabellen, vilket är en helt ny situation för våra resenärer. Detta har tydligt framgått på insändarsidorna i våra lokala avisor där glädjen har varit mycket stor, för att inte säga översvallande. Något järnvägens folk minsann inte är bortskämda med.

Alla är dock inte helt förtjusta med den nya tekniken. Från Kvarngruvans styrelserum hörs knorr och protester när de måste investera i den där märkvärdiga Version 9. Likaledes behöver kalibreringsspårens styrning kostas på för att kunna kontrollera ny tillverkade lok för godkännande av Järnvägsinspektionen före leverans. För att inte tala om allt som skall fungera borta på Uppackningen som i nuvarande skick måste anses som en mer eller mindre utangerad.

De införda nymodigheterna för tågtrafikens styrande har även inneburit omfattande arbeten i Farsarvet å det som så ärevärdigt av traktens barn kallas "Klip-Klapphuset", eller som Stationsinspektören benämner Reläbyggnaden. Exakt vad som utförts där är inte helt klarlagt, men mängder av utrustning har bortförts av SLAB-lastbilar från Ekensholm. Att tågtrafiken ändå fungerar är ett under enligt pensionerade stationskarlen Flink, som tycker att det är "Teknikens triumf i fartens tidsålder" han nu får bevittna.

Lokförarfackets tekniska kommitté har länge påkallat de tekniska problem som börjat uppstå vid reglerandet av lokens framfart utefter banan. Utslita aggregat, ibland med stora funktionsbekymmer, där det händer att man inte ens kan tuta ordentligt har irriterat förarna så till den grad att man till och med hotat med "att börja jobba på SJ istället". Man har från styrelsens sida sagt sig förstå frågans betydelse och lovat att återkomma med förslag till förbättring. Eftersom ingenting hänt i frågan har, enligt tidigare nämnd fröken Andersson i växeln, förarna av rälsbussarna beslutat att i fortsättningen vägra utrop av stationernas namn under sina färder. Denna dramatiska fackliga strid fortgår alltjämt, vilken krönikören kommer att följa med spänning.

Framtiden har kommit till Bergslagen, om man får tro vad som ryktas inom väggarna på Ekensholmsbanans huvudkontor. Det har länge varit ett stort och känt problem att få fram ritningar och dokument när något inte fungerar med den rika flora av elektriska kopplingar och tekniska konstruktioner som föreligger inom vår kära järnväg. Överingenjör Juhlin har många gånger setts med veckad panna över mystiska streck och symboler som han ritat på en konsumpåse, försökandes hitta rätt ledning att koppla till rätt uttag allt emedan tågen står stilla när "Signalfel" angivits på stationstavlorna. Nu har emellertid ingenjör Fredriksson tillskrivit ledningen om en helt ny teknik som kommer att revolutionera hanteringen av ritningar och instruktioner. Han anhåller om att få använda en så kallad elektronisk databehandlare för att kunna spara ritningar med. Hur det skall gå till övergår krönikörens fattningsförmåga, men enligt uppgift skall dokumenten göras om till "ettor och nollor" för att sedan, helt utan fördröjning framstå i tydlig dager på en elektrisk skärm. Eftersom man väl kände kostnaderna för störningar på linjenätet visade sig styrelsen på sitt bästa spenderhumör och arbetet startade upp med högsta hastighet. Inte bara att det är medelst stor snabbhet möjligt att få fram dessa ritningar, man kan ävenledes utföra ändringar å desamma på ett synnerligen enkelt sätt enligt herr Fredriksson. Styrelsen har uttryckt sig vara ytterst tillfredsställd med detta viktiga arbete som så utomordentligt genomförts.

### Övrigt

Som Ni, ärade lyssnare, förstått har livet fortsatt att vara oss nådigt på alla upptänkliga sätt även detta år. Inga skandaler med svarta pengar, inga allvarliga meteorologiska störningar, inga politiska överenskommelser i januari, helt enkelt inget som stört friden. Massor med publik som ville ta del av vår verksamhet under Tågdagen eller Hjulkörningen som de påhittiga Ekensholmsborna kallar den, i december när vi visar upp all den moderna teknik som numera kan ses rulla på Ekensholmsbanan.

Självaste Lucia kom inte heller i år till vår Gård och Stuva eftersom det inte fanns något "tungt fjät" att trampa omkring i ansågs det direkt olämpligt att förhäriliga något obegripligt övernaturligt. Dessutom saknades det någon som kunde sjunga den italienska originaltexten, ja överhuvud tagit saknades det någon som alls kunde sjunga. Trots detta åsidosättande av en så betydande tradition visade sig helt möjligt att festa med bullar och glögg i betydande omfattning även detta år.

Tack för i år, kära Bergslagsbor, önskar å styrelsens vägnar

Hubert Österlund  
Sekreterare SMJ

-oOo-