

Hans idé får tåget att luta

Julius Lindblom fick världens första patent på lutande järnvägsvagnar redan på 1930-talet.

Men intresset för tåg som kunde köra snabbt genom kurvor var ljust.

"Vi får inte mer betalt om vi kör fort", hävdade SJ.

Ny Teknik var med när Julius Lindblom premiäråkade det svenska snabbtåget. Med lutande vagnar.

Av JAN MELIN

Snabbtåg X2000 går in i en tvär s-kurva strax före Laxå.
- Nu går det fort, säger Julius Lindblom.

En högtalarröst bekräftar. "Vi kör nu i 200 kilometer i timmen".

- Se så fint vagnen lutar. Man känner knappt någon sidokraft.

Julius Lindblom ser ganska nöjd ut när han konstaterar att lutningstekniken fungerar som den ska.

Det här är första gången han provåker det svenska snabbtåget. 56 år efter att han patentsökte världens första system för lutande järnvägsvagnar.

Idén dök upp när han besökte en tävling för motorcyklar med sidovagn. När ekipagen gick in i en kurva, hängde sig burkslaven utanför sidovagnen och förhindrade att motorcykeln välte.

Om man kunde luta ett tåg borde man kunna köra det snabbare, tänkte Julius Lindblom.

Tankarna blev till en patentansökan 1934.

Med ritningarna under ar-



I 200 KILOMETER PER TIMME rusar snabbtåget fram genom höstlandet. Den höga farten är möjlig tack vare tågets lutning genom kurvorna.

men gick den 21-åriga teknikern upp till en byråchef på SJ.

Han lutade sig över ritningarna och satt alldeles tyst i 20 evighetslånga minuter.

Sedan tittade han upp. "Ni har tänkt", sade han. "Tåget stjälpas inte men ytterhjulen kommer att klättra. Gå hem och fortsätt tänka".

- Det var en fin gammal man, minns Julius Lindblom. Han hade lika gärna kunnat visa mig på dörren.

Julius Lindblom lydde byråchefens råd.

Han tänkte. Ritade. Konstruerade och tänkte på nytt.

Flera patent blev resultatet av tankemödan.

I slutet av mars 1938 fick Kungliga järnvägsstyrelsen ett nytt förslag av Julius Lindblom.

Svaret kom från generaldirektören.

"Även om det mot förmodan skulle visa sig praktiskt genomförbart . . .

Men Julius Lindblom blev inte nedslagen av att det fanns oförstående generaldirektörer.

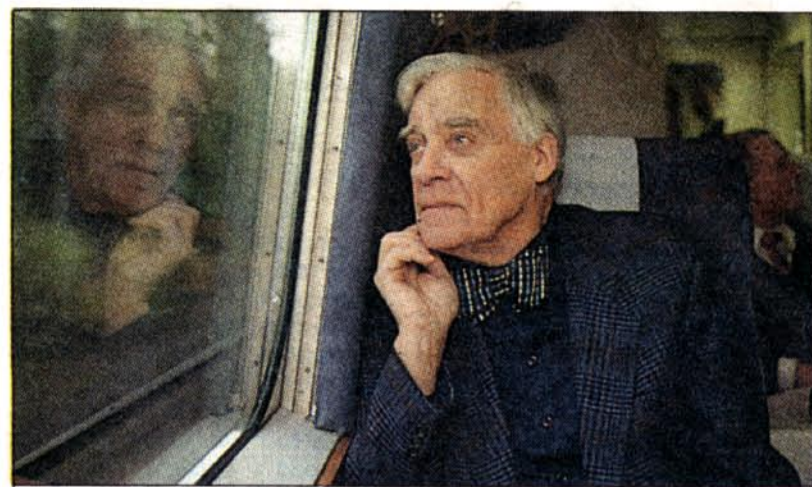
Drygt tio år senare kontaktade han SJ på nytt. Då hade man inga invändningar mot funktionen.

"Men SJ får inte mer betalt för att vi kör fort", blev svaret denna gång.

För att prova sina idéer i praktiken byggde Julius Lindblom en bil med inbyggd lutningsmekanism.

Precis när han berättar det passerar vi ett gärd som bryter den täta höstskimrande skogen.

- Titta på kraftledningen



JULIUS LINDBLOM minns en tävling för motorcyklar med sidovagn för mer än 50 år sedan. Det var då han fick idén om lutande snabbtåg.

FOTO PER WESTERGÅRD

där, pekar Julius Lindblom.

- Linhållarna är en annan av mina uppfinningar. Pengarna jag fick för patentet bestod av provbilen, konstaterar Julius Lindblom glatt.

Sedan följer en lång redogörelse över olika sätt att lösa problemet med att luta järnvägsvagnar.

En hållpunkt är ett patent från 1966.

"Anordning för höjdglering av en fordonskaross och för lutning i sidled av karossen i förhållande till dess bärhjul eller andra bärorgan".

Patentet resulterade i ett avtal med Asea 1973.

Om Asea använde sig av patentet skulle Julius Lindblom kunna få royalty i framtiden.

Sista giltighetsdag för pa-

tentet, och med det även Asea-avtalet, är 16 juni 1986.

- Två månader senare beställer SJ snabbtåget med lutning av Asea.

Det blir inga royaltypengar för Julius Lindblom.

- I fem år pågick offertdiskussionerna. Och så kommer beställningen alldeles efter mitt patent gått ut, suckar Julius Lindblom.

- Visserligen ser inte konstruktionen ut exakt som jag beskrivit den, men idén är min, menar Julius Lindblom.

Men det är ingen bitter man som nu sitter och tittar ut när sjöarna, åkermarken och skogsgläntorna susar förbi det lutande snabbtåget.

Julius Lindblom känner sig ganska nöjd över att hans ungdomstankar om lutande tåg nu realiserats. □