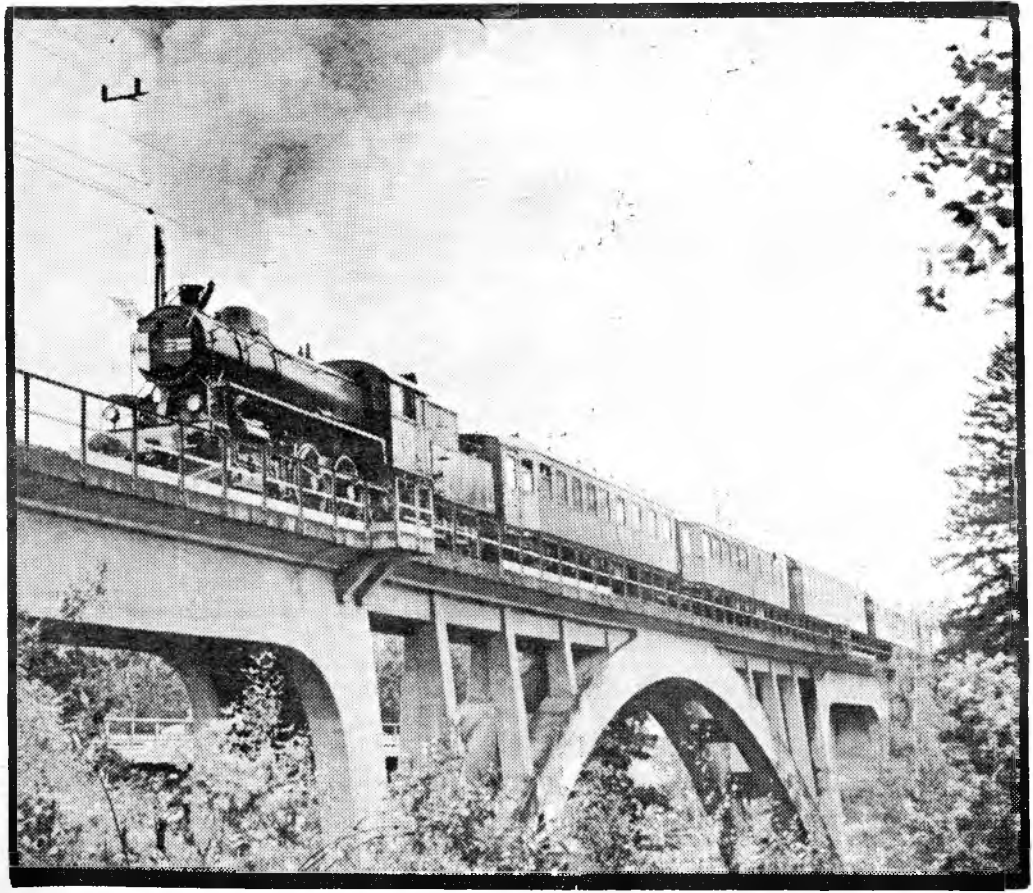


SKENBLADET



MEDLEMSBLAD FÖR OSTKUSTBANANS VÄNNER



Styrelse 1977

Ordförande: Rolf Stén
Meteorvägen 17
86021 Sundsbruk
060/568860

Suppleant: Bengt Carlsson
Kungsvägen 11
85250 Sundsvall
060/116052

Sekreterare: Leif Fernqvist
Parkgatan 11
85238 Sundsvall
060/119704

Medlemsavgifter m.m.

Avgift 1978 10kr.
Upplysningar om medlemskap
genom styrelsen.

Kassör: Curt-Lennart Lunden
Västra Vägen 66
85245 Sundsvall
060/126152

Postgiro: 915744-7
Bankgiro: 459-7779

Suppleant: Kjell Palén
Skravlingsvägen 34
85254 Sundsvall
060/101313

Sällskapet Ostkustbanans Vänner
(OKBv) bildat 760701, är en
ideell förening med syfte att,
efter förmåga, främja intresset
för tidigare och nuvarande järn-
vägar i Södra Norrland, i första
hand OKB, samt främja bevarandet
av järnvägsminnen och äldre järn-
vägsmateriel från samma område.

Sällskapet adress:
Sällskapet Ostkustbanans Vänner
OKBv
Fack
85101 Sundsvall

Redaktör : Rolf Stén

HEJ

Nu har vi lagt jubileumsåret till handlingarna, ett år som vi verkligen lyckades få uppmärksammat på många sätt och vad jag kan förstå, så torde väl dom kommande åren bli mellanår om man jämför med 1977. En viktig sak återstår att lösa, det är var vi ska vinterförvara H24:an, lyckas vi lösa det, då kan vi kanske satsa på att köpa maskinen. Har DU någon lösning på problemet så hör av dig till någon i styrelsen.

Den här tidningen som du nu håller i handen är historisk eftersom det är den första som OKBv gett ut. Bli det den sista? Ja det hänger på dig och årsmötet att besluta om vi ska ge ut den i fortsättningen. Slutligen så vill jag utbringa ett leve för en pigg 50-åring. 50-åring, vilken då? Jo allas vår OKB H24 fyller 50 år i år. Hon leve, HURRA, HURRA, HURRA!!!

Rolf Stén

Omslagsbilden:
Jubileumståget på bron söder Iggesund 771002
Foto: Stefan Olsson

Omslagets Vinjett: Tecknad av Lars Ryderberg



NJURUNDA :



Så här kan vi inte fortsätta och vinterförvara 24:an, det far både loket och vi som jobbar med det illa av.

24:an Sundsvalls lokstation 780108 Foto: Rolf Stén

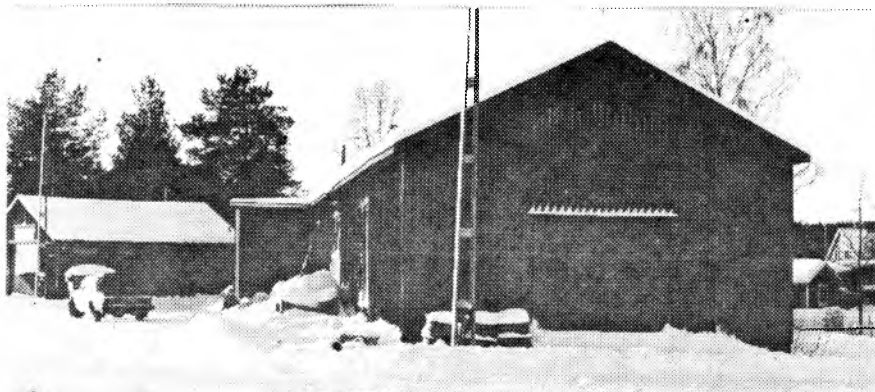


Vi har ett problem, vi behöver en plats under tak att förvara loket i om vi ska satsa på det i framtiden.
Vi håller för närvarande på och sonderar med SJ om möjligheterna att komma in i f.d. lokstallet i Njurunda, det är ett ganska idealiskt ställe med lokgrav och elström, samtidigt som det är ganska nära Sundsvall, idag använder BA stallet som förråd.



Då är det bättre att ha det här inne men det är kanske ett önsketänkande.

F.d. lokstallet i Njurunda 780108 Foto: Rolf Stén



★ ÅRSKRÖNIKA 1977 ★

1977, det första hela året i sällskapetets historia, präglades av en sjudande aktivitet, som rättfärdigar benämningen "skenförening" i bara en betydelse. Det var två minnesvärda evenemang, båda i samverkan med SJK Sundsvall och båda i ångans tecken, som dominerade och som gjorde 1977 till ett årtal att länge minnas: Galtströmsdagen på våren och OKB-jubiléet på hösten.

Den gångna vinterns tryckprov av 90-åriga LOKES panna hade ju lyckats över förväntan och resulterat i ett vackert besiktningsintyg från Ångpanneföreningen. Det låg därför nära till hands att tänka sig vårens överraskning i form av en påeldad LOKE vid Galtströmsdagen den 5 juni. Förat måste dock en hel del anstalter träffas. Av ett parti räls, som förvärvats från kommunen, lades tre skenlängders spårspann ut enligt bannmästaren Curt-Lennart Lundéns direktiv. Det var ett tidsödande arbete för amatörrällare, och det hände att den ljuva sommarnatten i galtströmsnejden genljöd av hamrars klang mot rälspek ånda till arla morgonstund - spårstumpen måste ju bli klar!

Söndagen den 5 juni kom med ett strålände väder och mycket folk. LOKE skötte sig i stort sett gott: den enda förtreten orsakades av att injektorerna trilskades, men med lock och pock lyckades man få även dessa viktiga detaljer att göra sin tjänst. För första gången på cirka 45 år blandades fåglalåten i björkarnas skira försommargrönska med kristinehamsveteranens ångslag och karakteristiska vissla. Det blev otaliga fram- och backmanövrer på den korta "järnvägen" till glädje (och i vissa fall förskräckelse) för storögda småttningar med mysande föräldrar. Det är väl ingen överdrift att säga: LOKE var dagens sensation och stal nog - om sanningen skall fram - nästan föreställningen från folkdans, naturstigar och bruksvandringar. I varje fall var loket det populäraste fotoobjektet, det kunde man se i tidningarna dagen därpå. Under både förberedelserna och själva Galtströmsdagen hade vi ovärderlig hjälp av förvaltaren Knut Swedberg i Galtström, som löste allehanda praktiska problem åt oss.

Redan tidigt på året började riktlinjerna för Ostkustbanans 50-årsjubileum i oktober att dras upp. Kjell Palén fick uppgiften att som "projektadministratör" försöka hålla samman alla trådar - en jätteuppgift! En jubileumsskrift planerades. Upprop om bild- och minnesmaterial gick in i tidningarna. Forskning i gamla tidningslägg sattes i gång. Snart visade sig det inströmmande materialet vara för stort och tiden för knapp, så man bestämde sig för att dela projektet: ett häfte med framför allt minnen och bilder skulle komma först, lagom till jubiléet, och en mera faktaupbyggd historik och teknisk beskrivning skulle arbetas ut i lugn och ro och publiceras senare. Efter oräkneliga arbetstimmar av redaktören - outtröttlige Kjell Palén - utkom så den förstnämnda minnesskriften, ett tilltalande häfte med OKB-grönt omslag, precis i tid till jubelresan.

Idéerna var många. En av de mera lyckade - skulle det visa sig - var jubileumstillriken. Lars Ryderberg, känd loktecknare, fick uppdraget att teckna motiv till tallriken: H 24 med Gotha-vagn, vad annars? Gustavsbergs fick ordern på 1000 tallrikar. Även dessa levererades i exakt rätt tid, och efterfrågan blev redan från början god. Under själva resan rönkte tallrikarna sedan en så strykande åtgång, att alla eventuella tidigare betänkligheter angående tallrikens lönsamhet kom på skam.



→ Det allra viktigaste var emellertid att få loket, allas vårt H 24, klart till resan. Genom vänligt tillmötesgående från driftverkstadschefen Rune Wiselqvist fick vi redan i maj ställa in maskinen i lokstallet och disponera denna plats ända fram till resan. Fastän H 24 efter hand visade sig vara i ännu bättre kondition än man vågat hoppas, var det mängder av ting som skulle göras. Loket kopplades upp, lager gicks igenom och fick smörjdynor och -nålar utbytta eller översedda, luftvägs- och utblåsningsventiler justerades. Överhettarrör lagades och blästerkonan justerades. Hela rörelsen gicks igenom så gott sig göra lät utan fullständig demontering. Armaturen provades och justerades likaså, och kopplingen mellan lok och tender sågs över, varvid ny presenningsbålg tillverkades. Bland mycket annat.

Den 16 maj utförde Statens Anläggningsprovning varmtrycksprov av lokets panna, och redan följande dag kunde en talrik skara OKBv-are för första gången beundra anblicken av loket i full aktion. Då provkördes nämligen 24:an i ordinarie godståg till Timrå och Stavreviken tur och retur. Till Timrå drog loket galant 112 axlar och dessutom ett Rc2- och ett T43-lok. Vid igångsättningarna måste dock Rc2:an hjälpa till p.g.a. 24:ans - snäll-tågslokets - benägenhet att slira med det tunga tåget. Provkörningen med ensamt lok i 90 km/h visade på fina gångegenskaper. Ett utförligt referat av provkörningen återfinns i SJK tidskrift TÅG nr 5/77. Lokets luftpump hade visat sig litet oivillig, och därför eldades maskinen på för ytterligare prov och justeringar strax före midsommar samt en dag i slutet av september, då en sista provkörning med personvagnar gjordes till Svartvik och åter.

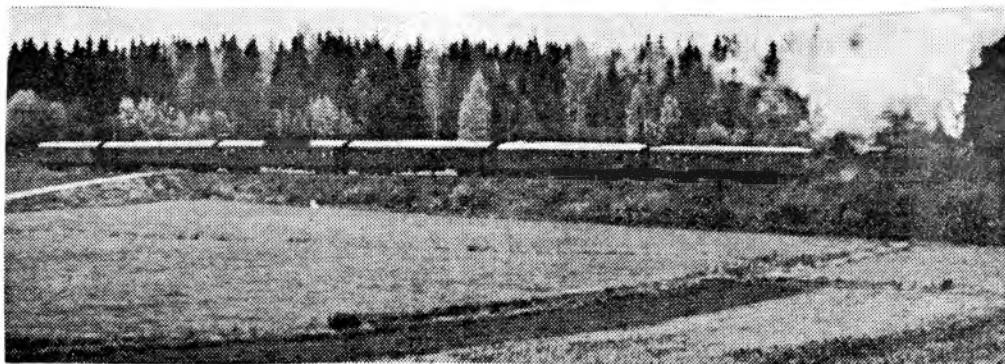
Arbetet med loket intensifierades under augusti-september och pågick då för det mesta kontinuerligt under både dag- och kvällstid. Det tidsödande och rätt trista jobbet med att bränna och skrapa panna och ramverk rena från rostskyddsmedel var en nödvändig förberedelse för ommålningen. Så fick pannan så småningom en mörkgrå färg, mera naturtrogen än den med åren allt ljusblåare kulör den haft i drygt fyra år. Ramverket fick till slut sin omdiskuterade ljusröda målning, troligen ganska lik den ursprungliga höjerska. När så arbetet var klart i detalj och inget återstod att putsa eller feja, gjorde 24:an verkligen ett "läckert" intryck.

Här skall inte i detalj redovisas alla övriga mödor, som t.ex. att med hjälp av en vanlig skottkärra kola loket. Låt oss i stället gå till Den Stora Dagen, den 1 oktober. Denna första resdag inleddes med sämsta tänkbara väder: kyla, regn och blåst. Trots det var resandetillströmningen mycket god. Vänthallen på Sundsvall C fylldes snart av ringlande köer med SJK-are från hela landet och allmänhet som, ditlockad av annonser, av Lars Ryderberg - Kjell Paléns jubileumsaffisch och av notiser i press och radio, ville försäkra sig om biljett. Tåget till Härnösand kom iväg väl fyllt. I Härnösand togs jubileumsresenärerna emot med spelmansmusik. Musik saknades för övrigt inte i fortsättningen heller. I både Sundsvall, Hudiksvall och Söderhamn svarade lokala blåsorkestrar för underhållningen på stationsområdena. En lokal körning för allmänheten genomfördes Härnösand-Ålandsbro och åter, med gott resultat trots ösregnet. Likaså lockade, efter återkomsten till Sundsvall, en tur till Svartvik och åter många lokala resenärer. Inslaget av unga sundsvallsbor var påfallande stort, och säkerligen gjorde mängden här sin första tågresa.

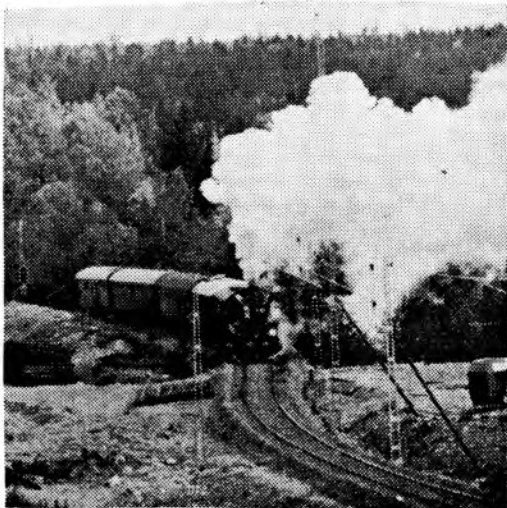
På kvällen, sedan ångslagen tystnat och stalltomten tagit över ansvaret för loket, deltog flertalet OKBv-are i SJK Sundsvalls numerärt rekordstora möte i Folkets Hus. Den famösa kungafilmen från 1927 sågs än en gång

liksom filmen från Glimåranan och Österströmsbanan samt Gustaf Rådströms söderhamnsfilm från 1910-talet.

★ Om du inte visste bättre, så skulle väl den här bilden mycket väl kunna vara från 1928? Men så är det nu inte, bilden är tagen 771001 när jubileumståg 33423 gör en fotokörning vid km, 404 på sträckan Härnösand-Sundsvall. Foto: Stefan Olsson ★



★
Tåg 3275 stannar för fotokörning vid nya sträckningen söder Harmånger. (Bilden ovan) Tåget backar och kommer tillbaka med fullt pådrag, mycket ånga, till fotografernas glädje. (Bilden till höger).
Foton: 771002 Stefan Olsson

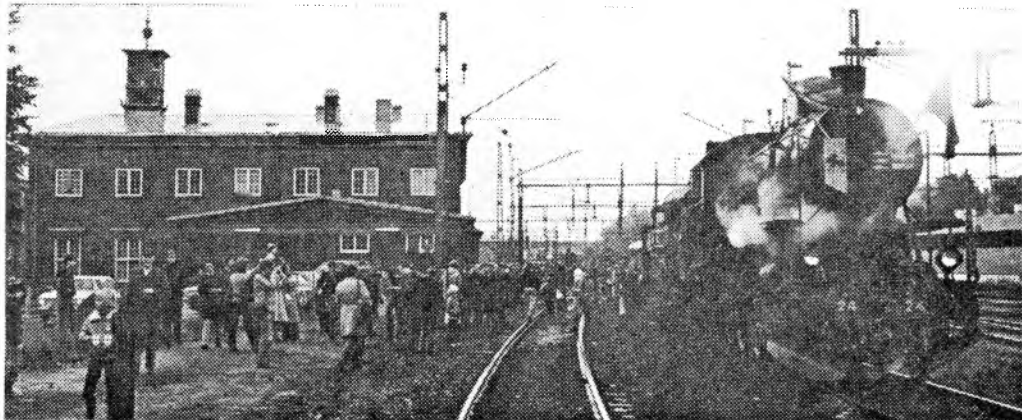


→ Vädret var inte heller på söndagen det bästa, men stämningen var god när jubileumståget rullade ut från Sundsvall C mot Gävle S. Denna dag genomfördes tre väl förberedda fotokörningar: på Ljungan-bron i Njurunda, på Iggesunds-bron samt - i 90 km:s fart - mellan Sunnäsbruk och Armar. Under båda dagarna rönte restaurantvagnen (OKB BCort nr 73) med sina läckra rätter - rostbiff/korv med potatissallad, "rallarhalva", kaffe och te med dopp - en enorm uppskattning, och dess personal gjorde en heroisk insats för att hinna med alla beställningarna.

Längs banan hade folk gått man ur huse för att under stationsuppehållen eller från någon plats invid banstaketet beundra tåget. Den annonserade körningen för allmänheten Gävle-Hilleby-Gävle resulterade i det mest fullpackade tåget på SJ spår på mången god dag, troligen, och ändå fick många vända om med oförrättat ärende.

På tåget medföljde som hedersgäster representanter för de flesta av de kommuner som berörs av Ostkustbanan. Vid enkla ceremonier överlämnades jubileumsgåvor i form av minneskrift och -tallrik till representanter för Härnösands, Sundsvalls, Hudiksvalls, Söderhamns och Gävle kommuner.

På söndagskvällen återgick loket och ett par vagnar till Sundsvall, och de medföljande resefunktionärerna kunde då - fastän vid det laget grundligt uttröttade - glädja sig över att OKBv hjälpt till att genomföra ett av de mest lyckade researrangemangen någonsin inom SJK; detta gäller såväl organisatoriskt som publikmässigt och ekonomiskt.



Jubileumståg 3275 har anlänt till sin rätta slutstation Gävle södra 301 km, från Härnösand. Jubileumsresan är slut. Vemodigt?? Foto: Stefan Olsson



→ Nästan en månad senare jubilerades det på nytt. OKB:s rätta 50-årsdag firades då den 31 oktober med en enkel men trevlig supé på Sundsvalls Västra. Bilder och filmer från resan satte fart på glatt minnesprat, för nästan alla som lokalt hade bidragit till resans genomförande var med. Vid det tillfället riktade också SJK klubbmästare ett varmt tack till alla som jobbat med resan och alla våra vänner vid SJ i Sundsvall, som hela tiden varit positivt inställda och givit oss en ovärderlig hjälp. Detta tack förtjänar att här än en gång understrykas från OKBv:s sida.

Slutligen kan nämnas att jubileumsresan uppmärksammades av Sveriges Radio i Mittnytt (TV 2), i radioprogrammen Vardags (den 2 maj) och Sverige fredag. Sundsvalls Tidning ansåg händelsen värd en plats i sin årskrönika.

Under senhösten hämtades Årskogens gamla mekaniska signalanläggning av OKB originalmodell hem till Sundsvall. Det var ställverk, två semaforer, lingångar med spännbockar m.m. som på så sätt räddades för ev. framtida museal uppställning, sedan SJ välvilligt skänkt alltsammans till sällskapet, i samband med att den nya signalanläggningen för fjb tagits i bruk.

Sällskapets styrelse har under detta jobbiga men roliga verksamhetsår bestått av Rolf Stén, ordförande; Curt-Lennart Lundén, kassör; Leif Fernqvist, sekreterare; samt Kjell Palén och Bengt Carlsson, suppleanter.

Leif Fernqvist

Sekreterare

*

★

2. Upphållsmärke = »U-märke»

U-märke sätts upp vid behov för att ange var personförande tåg, utom lokalgodståg, skall stanna på dpl, där tåget har trafikutbyte. U-märke gäller även för annat tåg, om detta angetts i tdt.

När endast ett U-märke finns, skall detta vara märkt med bokstaven »U». När flera U-märken finns, skall det sista vara märkt med bokstaven »U» och de övriga med siffror.

På märket kan finnas ett svart tvärstreck, som skall vara horisontellt, när märket gäller för det närmaste spåret på båda sidor, och eljest luta mot det spår, som märket gäller för.

Finns flera märken, skall tåg stanna med främsta delen på plats, som framgår av antalet axlar i tåget — verksamt loks axlar dock ej inräknade — jämfört med talet på märkena.

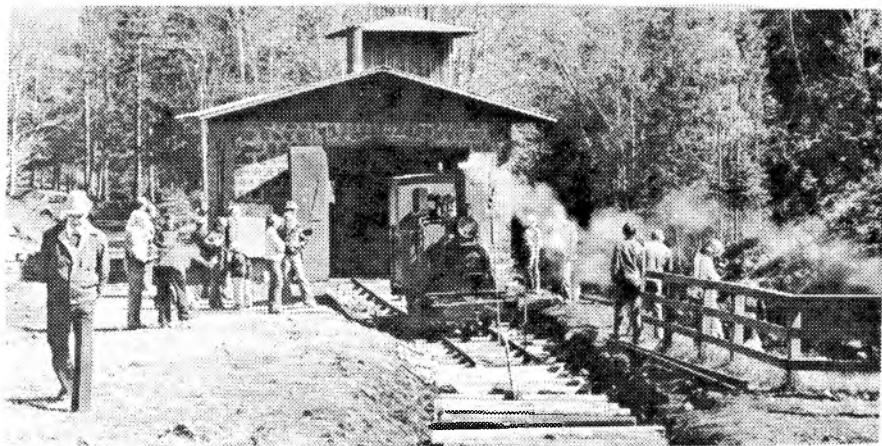


Fig 43 a

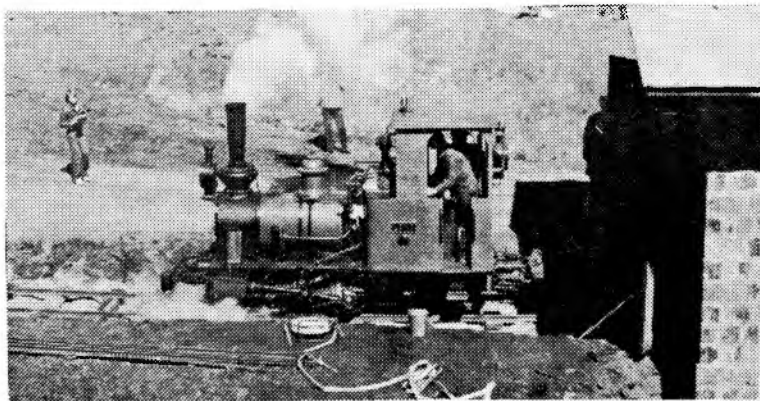


Fig 43 b

BRUKSBANAN I GALTSTRÖM



Loke på Galtströmsdagen 770605. På sliprarna i förgrunden kan man se att spårbyggnaden kommer att fortsätta. Foto: Göran Engström



Loke i aktion på Galtströmsdagen 770605. Loket är tydligen inte konstruerat för långa välväxta förare. Observera trasan över injektorn, brandslangan och vattenhinken, delar som behövdes för att kyla injektorn så att den skulle fungera. Foto: Göran Engström

4,433 riksdaler, 282 centner råler 3 man och ett år. Så föddes bruksbanan i Galtström 1864-65. Efter om och utbyggnad åren 1876-77 kunde Galtströmsborna den 21 juni 1887 beskåda den tidens tekniska underverk i drift på bruksbanan. LOKE från Kristinehamns mekaniska verkstad hade gjort sin entré, 18 hästar sin sorti.

Åttionio år senare, på hösten, erhöll sällskapet en förfrågan från brukets nuvarande ägare SCA, om möjligheterna att kunna visa LOKE under ånga, samt om möjligt till en del eventuellt återuppbygga den numera rivna bruksbanan. Efter en viss tveksamhet, LOKE hade varit avställt sedan 30-talet, bestämde sig sällskapet att besiktiga maskinen och om möjligt få den godkänd av Ångpanneföreningen (nuvarande Statens anläggningsprovning). Efter en kort men intensiv period av arbete hösten 1976, kunde då LOKE den 4 december återigen låta sin vissla ljuda över det gamla bruket.

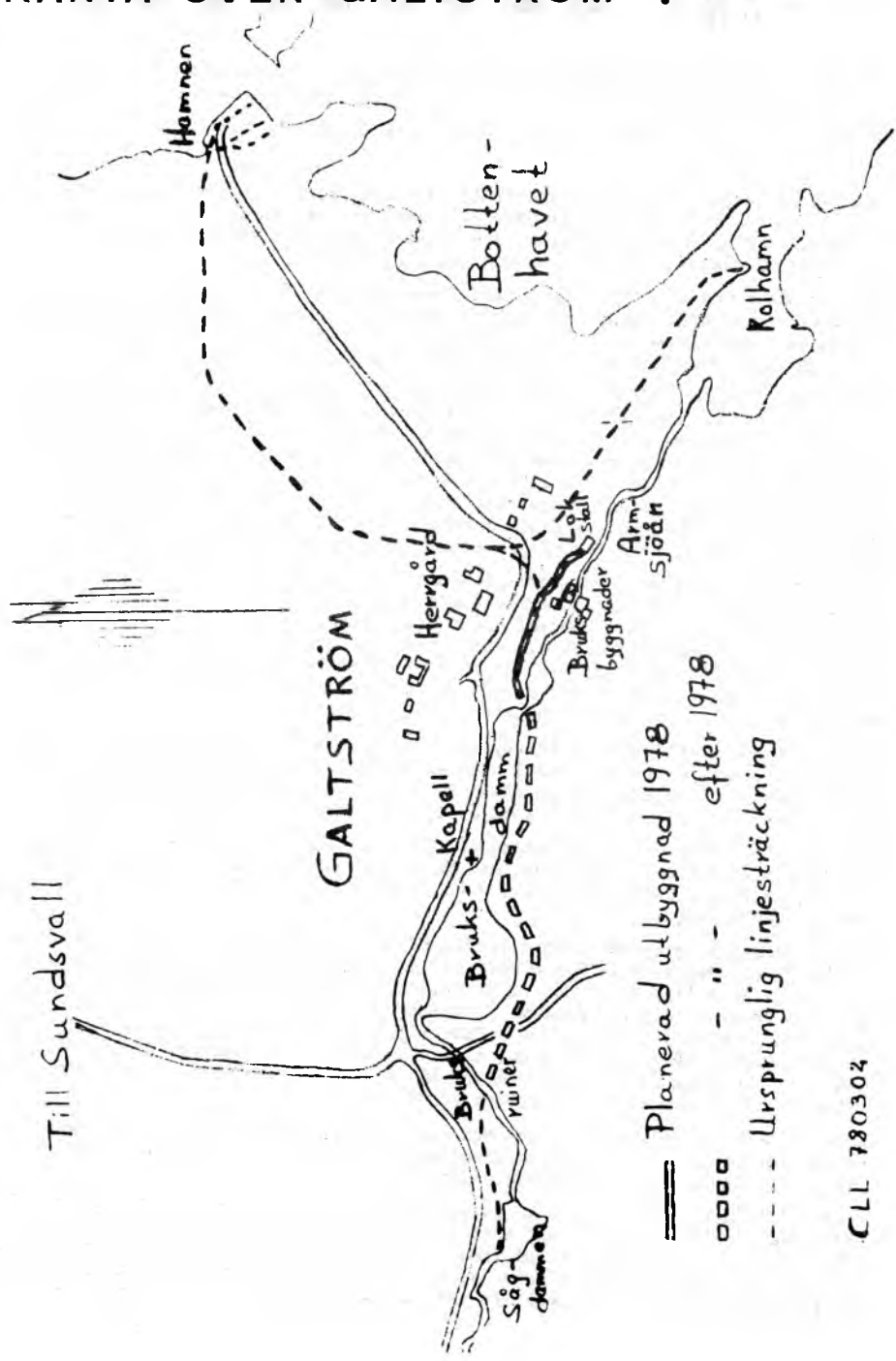
I samband med det lyckade provet har sällskapet tillställt SCA ett förslag på bevarande av LOKE i driftdugligt skick, samt på en återuppbyggnad av en del av den gamla bruksbanan. SCA har ställt sig positiv till projektet och efter en ny insats av våra medlemmar och intresserade ortbor, kunde LOKE på Galtströmsdagen den 5 juni 1977 rulla ut från stallet för egen maskin på en sträcka nylagt spår. Samma dag godkändes LOKE:s panna för 8 kilos ångtryck. Ett gott betyg åt en 90-åring.

Under den resterande delen av året 1977 har våra medlemmar till 110% varit upptagna med OKBs 50-års jubileum, varför arbetena i Galtström har fått vila. Materialanskaffningen för banans fortsatta utbyggnad har dock fortsatt och för närvarande ligger cirka 350 slipers och 300 m räls i Galtström och väntar på att läggas tillräta för LOKE.

Våra planer inför 1978 är att få till stånd banan från lokstallet förbi masugnen och fram till gamla brofästet vid Armsjöån, en sträcka på cirka 200 meter. För utförande av detta arbete är vi till stor del beroende av vår egen förmåga till genuint rallarskap, men vem vill inte vara med att själv bygga upp en järnväg, om än i liten skala? Fortsatt utbyggnad västerut till gamla valsverket (ca 700 m) ligger naturligtvis nära till hands därför att banan då skulle gå igenom hjärtat av det gamla bruket med sina minnesmärken och därmed verkligen fylla sin plats i den levande historien. Den utbyggnaden måste dock ses i ett längre perspektiv, dels beroende på resurser men även på geografiska hinder i form av Armsjöån. Totalt skulle en återuppställd bruksbana i Galtström komma att omfatta ca 1000 spårmeter. Rätt så lagom för en liten bruksbana, eller hur?

I år möter vi våren i Galtström! / Curt-Lennart Lundén

KARTA ÖVER GALTSTRÖM *



CLL 780304



En historik av Kjell Palén

Samtliga fotografier: Kjell och Karin Palén

Idag är väl ingen okunnig om vad OKB-50 står för, även i vida kretsar utanför OKBv eller SJK ? Ett av SJK och OKBv gemensamt drivet projekt för att manifestera Ostkustbanans 50-åriga tillvaro som järnväg öppen för allmän trafik i hela sin längd Härnösand - Gävle S. Nu var det sagt (igen) !

Hur kan man komma på en så befängd idé ? Fira en bara 50 år gammal järnväg när praktiskt taget alla andra banor hunnit med 100-års-kalaset (med mer eller mindre dystra framtidsutsikter). - Ja, det hela har ju "värkt fram", steg för steg. Här nedan följer en berättelse om vad som här i Sundsvall föregått OKB-50.

Egentligen började det väl med ett brev till SJK Sundsvall, daterat 1971-09-07 - den höst vi här uppe försiktigt börjat fundera lite på kommande jubileumstider. I pennan höll då den flitige brevskrivaren - som bombarderat alla tänkbara kommuner och föreningar, med minsta järnvägsanknytning, med vettigt underbyggda förslag till att rädda ett vissit ånglok för uppställning här eller där, innan skrotningens platsens vassa "slaktarkniv" fått börja tortyren, att för järnverkens (tidigare) hungriga smältugnar, i lagom munsbitar, stycka sönder våra nostalgiskt romantiserade "svartingar" - nämligen adjunkten i Vänersborg, Jan Herentz.

Jag tänkte på Jans brev, men i övrigt hände just ingenting inom SJK sundsvallsavdelning, annat än det vanliga snacket att "något borde göras". Vid den här tiden hade ju "begravningsstågen" börjat rulla lite varstans i Sverige. Vad som en gång betecknades som beredskapslok stod nu utbogerade till provisoriska skrotningplatser - och där skulle de minsann inte få stå tills de rostade ned ! Turligt nog stod, sedan november 1971, de för oss intressantaste objekten på närmsta håll, nämligen i Hybo, mellan Hudiksvall och Ljusdal.

Ostkustbanans godstågslök, E-loken, var ju inte hotade (och värlingsloken "ströp" man ju redan på 30-talet, senast) utan nu gällde det persontågsmaskinerna. Av de ursprungligen SJ-byggda A-loken fanns nu fortfarande nr 1008 och 1012 kvar. De ägdes några år - och ombyggdes förtjänstfullt - av OKB, med nr 15 respektive 13.

A-maskinerna fanns betydligt längre söderut, i Vislanda och Landeryd. De kunde förstås inte riktigt konkurrera med de av OKB nybeställda H-loken nr 24 och 25 om vårt intresse. Där dessa stod i Hybo, var de i SJs sista dop 1942, betecknade som A3 1509 respektive 1510.

Mellan dåvarande klubbmästaren i Sundsvall, Evert Andersson - "SJKs meste klubbmästare", och museichefen Björn Hallerdt på Sundsvalls Museum ordnade jag ett sammanträffande 1972-02-07 där vi förutsättningslöst resonerade om möjligheterna att försöka rädda ett OKB ånglok. Vi kom mycket lägligt ! Museet planerade just sin stora sommarutställning 1972 - "När tåget kom och båten gick". Vad kunde passa bättre än ett äkta ånglok i det sammanhanget ? Men hur finansiera införskaffandet av en sådan pjäs ? (Skrotvärdet låg då runt kr 20.000:-). Tigga hos industrier, LIONS-insamlingar, lotterier eller vad ?

Efter en hel del telefonkontakter med mer välinformerade SJK-are, medlemmar i Föreningen Anghvisslan och flera SJ-anställda hade jag ett visst underlag att stå på och många idéer att arbeta vidare på:

- Bengt Dahlberg, dåvarande SJKs egen lokinsamlingssekreterare, gav en hel del praktiska tips och föreslog ett försök att engagera politikerna över partigränserna liksom tidningarna t ex på temat: "H-loken, OKBs stolthet, har skopats och står i begrepp att skrotas i Hybo. Ska vi verkligen låta den siste representanten, för ett så omfattande kommunalt intresse och ekonomiskt uppoffrande som OKB

var, gå ur tiden?" - Bengt informerade också SJK styrelse om vad som var på gång.

- Per Lindh nosade upp lokjournalerna åt oss hos lokstationschefen Jarl Månsson i Borlänge och kunde där konstatera att 1509 absolut måste vara i bättre skick än 1510. Enda undantagen var att 1510 fått nytt cylindervari 1958 samt hade större tjocklek på löpboggie- och tenderhjulens ringar. Dessutom hade 1509 "gonat sig" i Rättviks lokstall hela beredskapstiden sedan konserveringen i Borås 1963 medan 1510 "huttrat" i något plåtskjul.

Det var också Per som först föreslog att vi skulle försöka få loket i deposition via Järnvägsmuseum i stället för att köpa det.

- Jag pratade med verkstadschefen Bengt Larsson i Östersund för att om möjligt få ett skrotningsförbud på loken, i varje fall försöka få dem sparade tills vidare.

- En tjuvig leveransbild i stort format av H 24-an sände Stig Nyberg upp, så vi alla skulle veta vad vi siktade in oss på. Stig har alltid helhjärtat ställt upp i fotosammanhang för oss!

Efter en långt utdragen diskussion i sundsvallsavdelningen, bl a om tänkbara uppställningsplatser för ett ånglok i Sundsvall, följde studiebesök på ort och ställe den sena timmen omkring midnatt! Därefter var det åter dags att informera vår redan etablerade kontaktkanal gentemot kommunen om de förutsättningar för ett övertagande som kommit i dagen liksom problem som måste lösas lokalt. Det skedde i brev av den 14 mars.

Idén med deposition verkade ju mycket tilltalande. Kontakt med Järnvägsmuseums intendent Carl-Axel Alrenius verifierade möjligheten. Jvm:s krav att det är av intresse att loket bevaras som museiföremål kunde uppfyllas i detta fall. (Man har möjlighet att vara restriktiv på den här punkten). Jvm hade varken planer på eller möjlighet att ta sig an maskinen, men i och med att en depositions-möjlighet fanns var finansieringsfrågan för vår del löst på ett smart sätt!

Villkor för att få en deposition var bl a att uppställningsplats fanns, den lokala SJ-myndigheten måste vara positiv, loket ska visas för allmänheten samt värdas väl. Vidare bör depositions-mottagaren vara en kommun eller ett museum, inte gärna en järnvägsklubb (med "okända" förmågor). Objektet "levereras" fritt uppställningsplatsen och mottagaren betalar alltså själv frakten enligt en taxa med den härliga benämningen "Begagnat järnvägsfordon på egna hjul", då kr 2:43/100 kg för taxevståndet 143 km - exkl. moms. (Det blir ju lite pengar när man står i begrepp att flytta en pjäs med materialvikten 71,7 ton).

Hur är det då att ta på sig ett sådant här jobb? Göte Sjö i Västerås, som varit en av de få verkligt aktiva när det gällde renoveringen om 5-6000 timmar av SWB 40/SJ L23 1714, sammanfattade: "Ett jävla jobb, tungt, skitigt och otacksamt - fem gånger så jäkligt som man först tror - men intressant, och väl värt uppoffringen!" Ja, det lät ju ganska förhoppningsfullt och inspirerande, eller hur?

För att framställningen i frågan till stadens myndigheter och SJ skulle ha "kulturell tyngd", och kanske få en bättre response än de kom från några okända, "underliga" järnvägsentusiaster, överlämnades huvudmannaskapet för detta till museichefen, uppbackad av oss med data och annat underlag.

72-04-24 uppaktades SJ - trafikchef Nils G Eriksson och t f miö Netterstrand - av Björn, Evert och mig. Direkt avvisande var man definitivt inte, men man ville nog gärna undersöka saken lite närmare. Ingen av de föreslagna uppställningsplatserna bedömdes som helt bra på längre sikt. En modifiering av det ursprungliga förslaget gav sig självt under resonemangets gång. Man enades om att loket skulle kunna tas till Sundsvall för själva utställningen. SJK-medlemmarna skulle då få känna på vilken arbetsinsats underhållet innebar - och ändå kunna slinka ur uppdraget med äran i behåll när sommaren var till ända, om det hela verkade vara oss övermäktigt.

Under mellantiden hade rapport ingått om att jag lyckats få "skrotningsförbud" på loken tills vidare. På Västermalms skola i Sundsvall hade man också hört rykten om införskaffandet och undrade om ett eventuellt köp kunde ske i samarbete.

Loket skulle då kunna användas vid laborationer i ängteknik, tänkte man sig.

Nästa steg blev att sammankalla till ett SJK Sundsvalls "stormöte". 1972-04-27 infann sig hela 15 intresserade i modelljärnvägsklubben (SMJK) lokal - en imponerande uppslutning i dåvarande sundsvallsavdelningen! Där drog jag dagsläget och redogjorde för vad som kunde tänkas erfordras. Frågeställningen sedan var: Är det hela värt pengarna och arbetsinsatsen? Om så är - var ta pengarna ifrån? Tar SJK på sig allt arbete - inkl. samordning, administration och ledarskap?

Vi beslöt att gå på Hugo Hedebrands kloka förslag - att ställa upp med, som Hugo sa, "villiga armar" för att göra loket i ordning till utställningen - under förutsättning att museet svarade för de utgifter som kunde komma ifråga, i första hand färg och annat material, samt tog på sig att ordna uppställningsplatsen. Vidare beslöts att vi snarast måste ordna en "inspektionsresa" till Hybo. Jag skulle också undersöka Lohskyltarnas öde.

En patrull - Hugo Hedebrand, Rudolf Hedman, Sven-Ake Dahlberg och jag - detacheras för att rekognoscera på ort och ställe.



Hybo 72-05-01: S7 1880, J 1402, S7 1879, G7 764, G7 763, A5 1546, A3 1509, G9 1841, G8 1838, G8 1839 (närmast).

Vi firade 1 maj med att besöka Hybo. Det var en beklämmande upplevelse att vandra bland alla de 23 dödsdömda; J-maskiner i mängd, S7/V3-or, den pampiga N2 1519 m fl. Vi kunde (förgäves) mäta oss med den redan styckade, långbenta vinthundens, Cc 734s rester; "det långa benet" mätte ju hela 188 cm! En ljusglint i allt detta "mörker" var det allt att hitta "vår" maskin, A3 1509, och kunna konstatera att mina framtötar till Hv Ös haft framgång. Med gul kritskrift kunde på tenderens vänstersida läsas "Får ej skrotas" och på vänstra tryckluftstanken "Skall sparas!". Det kunde man ju anamma som en härligt fin uppmaning!

Ja, nog var det ett "mörker" i Hybo. "Plätrent" (läs: rostigt) var det förstås efter skyltar och siffror men eljest var ju alla f d beredskapslok ut- och invändigt sprutade med rostskyddsolja. Men där stod vår maskin, i en "herango" nos mot nos"-position med A5 1546. (Tänk om det varit 1545 = KJ 17 - vilken lycka!).

Vi förtecknade vad som saknades på loket och vad som borde fixas till innan en eventuell utställning. Fika imundigades framför den kulturella högborgen, Hybo stationshus. Till och med museichefen kom ned med hela familjen för att få en blick på sin blivande utställningspjäs - störst alla kategorier - hittills. Några film-meter och bra många bildrutor gick åt under dagen som snart led mot sitt slut. (Men så tyckte vi också att X16 961 med släp 1923 pinnade fram och tillbaka mellan Hudik och Ljusdal i ett kör!).

Vi måste hasta vidare till Ljusdal för att titta på 1510. Den hade stins Sten Olsson låtit stanna där och ställt upp på bangården - "för att försköna utsikten" från tjänstebostaden, som han sa. För att gå händelserna lite i förväg kan jag ju i detta sammanhang nämna att innan vi skulle hämta 1509 hade Sten Olsson dubbelt förskönat Ljusdals bangård!

1510 såg modernare ut bl a med sin elektriska huvudstrålkastare högt upp på sotskåpet. Vi bedömde 1509 som mer ursprunglig i sitt utförande, fortfarande iklädd

AGA gasbelysning. (Rätta i Era anteckningar nu, Ni som läst och skrivit av TAG, som i några äldre artiklar sagt tvärs om !). På 1510 tender satt också fortfarande ett original axelboxlock med "OKB" på.



Hybo 1972-05-01. A3 1509 "Får ej skrotas" - "Skall sparas !"
Sven-Ake upplögen på gångbordet medan Rudolf och Hugo sköter inspektion och protokoll - med båda fötterna på jorden.

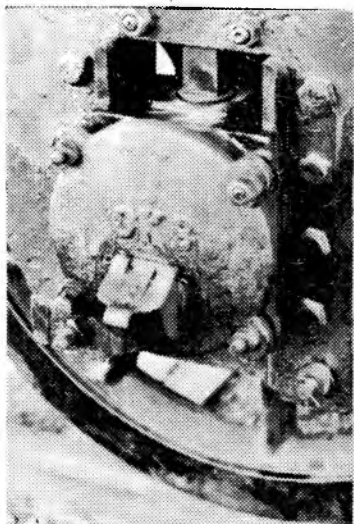
Kvällen den 23 maj sammanträdde på Museet hos Björn; Hugo, Rudolf och jag var med även här. Nya i församlingen var Gunnar Wallin som ångloksexpert och Curt-Lennart Lundén samt lektor Rolf Nordell från Västermalms skola. Ärendet gällde just om loket kunde anskaffas gemensamt med skolan för att användas i ångtekniklaborationer. Man tänkte sig att SJK skulle hålla maskinen i kördugligt skick samt elda på före "labben". Detta förutsatte ett inköp av maskinen, och en del pengar verkade faktiskt finnas för ändamålet. På skolans läge och överhuvudtaget de praktiska arrangemangen kring det hela, bedömdes dock det nog så intressanta uppslaget vara i det närmaste ogenomförbart.

72-05-25 träffades vi 9 SJKare för en rapport om läget. Om loket skulle hinna bli invigningsklart till mitten av juni måste det komma snart. Som arbetsledare för uppsnygningsarbetet utsågs ingenjör Hugo Hedebrand, en gång lokbyggare hos NOHAB (under rysslokens tid). En semesterlista gjordes upp - som visade på stort "manfall" under juni månad. Jag uppmanades att försöka skynda på hittransporten.

Den 31 maj kl 15.00 rullade så A3-an iväg från Ljusdal i tåg 9665. Sven-Ake plågade grymt sin "asfaltbubbla" för att han och jag skulle hinna möta transporten så tidigt som möjligt. Vi hann till Näsvisken, tidtabellstid. Tåget var ännu inte inne. Vi sporde tjänstgörande på expeditionen om han hade några upplysningar om transporten. Han ringde till Delsbo. Där stod tåget - med varmgång i ångloket, upplyste tjänstgörande. Vår man (med Petersonskt nit): "Ställ då loket, det får inte försena godståget. Får jag tala med lokföraren." Efter en stund armåler sig föraren och klargör: "Jag har en reparatör med - och han säger att loket SKALL med". Punkt, slut ! Vi intar fotopositioner, beväpnade med film- och stillbildskameror, i stationsinfarten där tåget passerar över Dellensjärnans vatten och snart får vi för första gången se A3-an rulla och koppelstängen röra sig.

Visst var det varmgång, i ett av tenderlagren, redan före Delsbo 27 km från Ljusdal. Och ändå var maskinen väl utsmord före avfärden. Vi hade sådan tur att en reparatör ändå just skulle den här vägen och kunde ta sig an vår blivande skyddsling. - Det var höger sidas mittaxellager som smält ned, förmodligen redan vid transporten mellan Dalarna och Hybo. Nu bedömde reparatören, den för oss redan då inte helt obekante Gunnar Wallin, faran för att något ytterligare kunde hända som minimal. Tendern har ju 3 axlar och var dessutom helt tom. Med lokalgodstågets täta uppehåll hade han läget helt under kontroll.

Vilken Lycka ! OKB original axelboxlock på A3 1510 tender. Ljusdal 1972-05-01.
(Övriga lock bar SJ märkning eller tydliga tecken på att OKB-initialerna bara slipats bort).



När jag - före avgången tidigare på dagen - fick höra att en reparatör fanns i Ljusdal, och att det var någon timme kvar till avgång, kastade jag mig på telefonen och fick tag i Sten Olsson. Jag bad honom försöka få reparatören att flytta över 1510:s original OKB tenderlageraxelboxlock till 1509. Och si - Gunnar är aldrig omöjlig ! Därmed var ytterligare en historisk tingest räddad åt framtiden.

A3-an gick närmast Du2-loket och vi följde dess växling i Forsa och infarten mot Hudiksvall mest genom kamerastöckaren. I Hudik "hängde" Gunnar det varmgångna lagrets axelände, pallade under med träbitar för att minska belastningen under transporten till Sundsvall på följande dag. Den skulle ske tillsammans med E2 1238 som ställt i stall i Hudiksvall. Den skulle sedan vidare norrut till något plåtskjul för beredskapslok.

Den 1 juni ingick - dagen för OKB H 24 att åter rulla på OKB-spår efter många, många år. (Ja, vi har till och med en och annan äkta "rälstump" kvar, märkt t ex "OKB Bochum 1925" på lokstationsområdet i Sundsvall). - Vid en snabbvisit på lokstationen (då hette det fortfarande så !) tyckte jag mig märka att man gick i "väntans tider"; stor förväntan och en viss nyfikenhet fanns hos alla - vad var det egentligen som skulle komma ? Vad hade de där tokiga järnvägs "fantasterna" dragit igång nu då ? Näja, helt sansat hade man också "rensat" ett av stäckspåren mitt emot lokstallet. En Z33 fanns beredd och ett Hg-lok stod på stallspår mitt för "sticken" klar att knuffa in A3-an på "vårt" spår när skivan ställts i läge.

Jag åkte ut till Kubikenborg för att "ta emot" transporten och få den förevidad. Jag valde järnvägsbanken mitt för aluminiumfabriken. Efter D-lok 579 och ett antal G-vagnar som "bromsklossar" hängde så (backgående båda) A3-an och E2-an (som var utan buffertar fram - de låg avmonterade på balken - enda möjligheten att få in maskinen och stänga portarna om den i Hudik-stallet !).

Man ställde ifrån sig tåget på stationens sydligaste spår, nära dåtidens "övergång" vid Solgatan. Växlingsgänget kom från alla håll för att ta sig en snabbtitt och skjuta in pjäserna till lokstationen. "Men, det finns ju inget att knuffa i", sa man förvånat och stod där handfallen någon sekund. En rundgång med Ud-n och G-vagnarna och växlingsgänget var som bortblåsta igen. Från lokstationen kom man nu i stället med lokomotorn och hämtade hem maskinerna. - Med E2-an kvar på "ettan" straxt intill vändskivan, A3-an på skivan och tre B-maskiner på "trea" kändes det riktigt gott i hjärtat hos församlade engloks-fans ! För naturligtvis hade budkavlen gått i traditionenlig Evert-stil (trots att han var bortrest i tjänsten) !

Nu skulle vi tyvärr inte få så mycket tid att se och följa B-maskinernas genomgång. Det var alltså fråga om beredskapslok som skulle iordningställas för malpåseinsplastning, dvs torrluftsförvaring. Inalles såg vi skymten av 5 maskiner under dessa denna sommar. OK då - vi sänkte nog faktiskt verktygen en stund och tittade riktigt under de korta provkörningarna på lokstationsområdet. Men vi gjorde ändå cirka 500 arbetstimmar (bokförda i Arbetsjournal) på "vårt" lok under bara dryga 2 veckor.

Museets sommarutställning "När tåget kom och båten gick" öppnades den 10 juni. Öppningstalade gjorde överingenjör Franz Olausson och Järnvägsmuseums intendent Carl-Axel Ahrenius. Fartygsdelen talade Sundsvalls egen museichef Björn Hallerdt om. Vi fick respit till den 19 juni med att göra loket presentabelt.

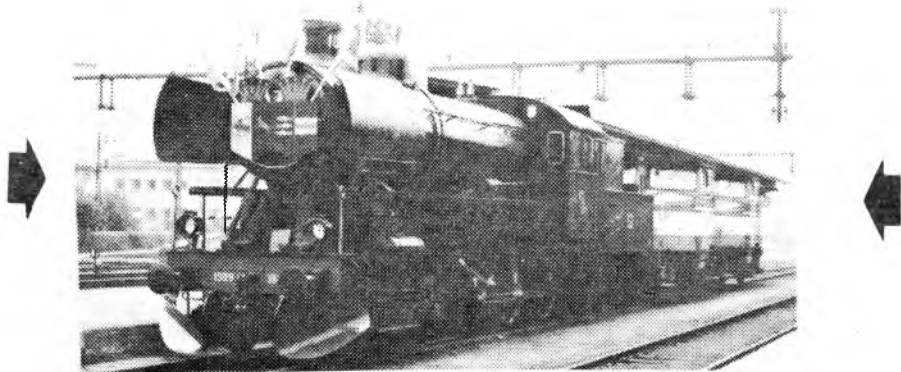
Någon möjlighet att presentera loket i Ostkustbaneskepnad såg vi oss inte ha. Var

få tag i originalskyltarna t ex? Efter ganska mycket telefonledes efterforskande lyckades jag så småningom lokalisera SJ-skyltarna. Sådana begärliga ting skruvades ju noggrant bort och stuvades undan av fullt betrodda järnvägstjänstemän innan loket bogserades till skrotningsplatserna ! Med hjälp av villiga krafter packades "våra" skyltar och skorstenssiffror ordentligt i en trälåda och emballerades med ett dåtida material med benämningen träull och sändes till Sundsvall. De anlände hit 72-06-05. Även lyktorna saknades på maskinen men Sten Olsson hade med sig en uppsättning från Hybo i samband med en tjänsteresa hit.

Vi skulle alltså presentera loket som SJ A3 1509, med rökuppsugningsrörarna fortfarande påmonterade. Något "finjobb" kunde det inte bli tal om. Det visade sig också fullt möjligt att måla direkt på den under 9 år väl intorkade Dinitroloken. (Att torra av allt gammalt impregneringsmedel behövdes alltså inte - annat än på fönster-rutor och vissa blanka metalltytor. Det blev ju också rena "geggan" så fort man tog till något lösningsmedel). - Elaha tungor söderifrån talade om för oss att detta fortfarande brukade benämnas "roslagsmålning" - syftandes på en museiförening i viss landsända. Förmodligen myntat av sådana som gärna "hänger omkring" med händerna i byxfickorna och tittar fram ur "sitt mörker" och för vilka det aldrig kommer att gå upp ett ljus med upplysningen om hur oerhört mycket arbete som behövs och också läggs ned ibland museiföreningarnas renoveringsobjekt. De aktiva måste, just p g a för få villiga armar, prioritera sina resurser och får ibland ta till sådana "löstiga knep" för att nå ett hyggligt resultat inom en begränsad tidsperiod. Fram för "roslagsmålning" i sådana fall - jag tycker det får stå som ett begrepp som man kan ha all heder av att ha infört !

Ja, det sjöd verkligen av liv på "vår stich" dessa dagar. Våra pensionärer jobbade dagtid och vi andra avlöste dem, oftast direkt från vårt dagliga knog. Den här årtiden är ju idealisk för utomhusjobb - här ett stycke norrut kan vi arbeta praktiskt taget dygnet runt i befintligt ljus. - Enda avbrotten för min del blev för att ta fram bilder och textunderlag till en SJK-information för utställningen inomhus, namnförteckning över SJKare åt museet för inbjudan till vernissagen, en press-release samt förstäss själva invigningen den 10:e.

Vår invigningsdag, måndag 72-06-19, lånades skylten som 1927 satt på OKB A 15 från utställningen och den passade givetvis bra också på A3-ans A-lokspanna. Museet hade snickrat nya stänger och nubbat fast fyra flaggor att sätta i den historiska invigningsskylten. Distriktschefen, Nils G Eriksson, överlämnade loket officiellt till Sundsvalls museichef, som tog emot lånet vid en liten ceremoni på Sundsvall C, spår 4 (bilden).



Vädret var inte det bästa, duggregnet hängde nästan i luften - utom då det blev min tur att tala. Tydligt tyckte vädergudarna att mina drömmar och tankar behövde kylas av lite för under den stunden (enbart !) kom det en riktig skur ! (Jag har fortfarande kvar det fuktskrynklade "konceptet" = pressreleasen till tidningarna dagen innan, med bl a lokets data på).

Jag (se närstående bild) sa att vi ville visa kommunens representanter att det både finns intresse för och möjlighet att med mycket begränsade ekonomiska insatser bevara en av de sista äkta representanterna för OKB. Loket kunde ställas upp t ex på Sundsvalls Västra, en gammal järnvägsmiljö med ett stationshus betecknat som kulturhistoriskt minnesmärke och som således ska bevaras. Det ligger tyvärr lite ensligt och ganska långt från centrum.

På Centralen är det redan ganska trångt, men där finns min favorituppställningsplats för loket - ett säkerhetspår i NV (om det förlängs). Detta är dessutom den historiskt viktigaste platsen i Sundsvall. Centralen kom till i och med Ostkustbanan och trafikerades också först av OKB.

Vid den gamla järnvägsstationen, som nu saknar järnvägsparken - och snart får övrig mark omkring sig uppäten av motorväg, kanske trots allt loket kunde få en fristad på sikt. Motorvägen fordrar också en ny tilläggsplats för Finlandsfärjan och i stråket mellan denna och Storgatan kunde loket, med tillhopplad äkta OKB-restaurantvagn, fungera både som turistinformationsbyrå och kafé - kanske. Även detta stationshus är en kulturhistorisk byggnad och lär bli kvar. Överst tronar fortfarande det bevingade hjulet, t o m nyförgyllt för några år sedan.

Jag föreslog att loket skulle kunna användas när det blir dags att på ett festligt sätt manifestera Ostkustbanans 50-åriga tillvaro. Eller rent av sätta in det som invigningslok den dag Ostkustbanans förlängning till Umeå är ett faktum! Båda dessa förslag var nog mera mina egna tankedrömmar än realistiska förslag i det läget. De föreföll nog ungefär lika utopiska denna invigningsdag - och om ni minns referatet i TAG 7/72, så log trafikchefen, åtminstone åt det senare av mina förslag! Och som sagt, jag fick mig en avvalningsdusch innan loket "bogsrades" ned till den tillfälliga uppställningsplatsen vid färjeterminalen - "raddat ånglok i hamn" som Dagbladets i Sundsvall så fyndigt fick det hela rubriceras.

[Ack ja, den gamla Järnvägsparken, där som barn jag lekt. - Kanske väcktes där mitt järnvägsintresse av de båda N-tankloken som alltid växlade på hamngården intill. Sprang man upp på viadukten över utdragsspåret/gamla utfarten kunde man "få puffen i ansiktet" som vi ungkar sa!]

Redan innan utställningen på museet togs ned 72-08-13 hade kulturnämnden i Sundsvall fått brev om att rädda loket, undertecknat av Evert och mig den 8 augusti. Jag berättade där varför EJ-loken skrotas, att inköpspriset kunde ligga runt 25.000 kr = rena skrotvärdet - där ju maskinen ändå s a s borgar för sig själv. Vidare möjligheten till och villkoren för en deposition. Jag underströk hur förmånligt kommunen skulle få den nu då transportkostnader från SJ uppställningsplats samt kostnader för att få loket i presentabelt skick redan var avklarade. Kortfattat presenterades loket och det arbete som redan lagts ned på det. Man skulle etappvis kunna återställa det till OKB-utseende för en ganska blygsam kostnad - då SJK-medlemmarna kunde tänkas ställa upp även fortsättningsvis. Det påpekades att man på sikt måste tänka sig en definitiv uppställningsplats, lämpligen med spåranslutning. Avslutningsvis föreslog vi kultur- nämnden att vid nästa sammanträde också närmare bese loket. Vi lovade ställa upp och visa det och ytterligare belysa framförda synpunkter - och så klände vi i med "Vi ska väl inte låta den sista äkta representanten för OKB - som har betytt så mycket för bygden - gå i smältugnarna?".

Kulturnämnden fann förslaget intressant och uppdrog 72-08-24 (efter studiebesöket samma kväll) åt museichefen och kultursekreteraren att närmare utreda villkor och förutsättningar i samband med en deposition. Vi träffade här f f g Björn Hallerdt's efter-



trädare, t f museintendenten Magnus Adlercreutz. Med honom och kultursekreteraren Uggi Krohg-Schou skulle vi också komma att få ett fruktbärande samarbete.

Efter ett meddelande senare samma höst från SJK sundsvallsavdelning att loket när som helst kunde bli återkallat för skrotning beslöt kulturnämnden 72-10-19 att uppdra åt de båda ovannämnda att fortsätta påbörjat utredningsarbete; att ta kontakt med SJ för att få behålla ångloket tills pågående utredning om förutsättningarna för en deposition av loket var slutförd samt att tillse att nödvändigt försäkrings-skydd fanns för loket.

Därmed kunde loket ställas upp på "vår stick" och ses om för vintern. Blanka delar fettades in, skorsten och kolbox täcktes över ordentligt. Även lyktorna fick skyddande plastopsäcksomslag - kanske mest för att glas och reflektorer inte skulle "lysas" någon "mera ljusskygg" individ alltför irriterat i ögonen. Ett utbyte av alla fuktuppsamlande gelpäsar ordnades också.

I samma veja försåg jag tidningarna med bilder på våra omsorger och lämpligt tillrättatlagat textförslag. Där nämndes att vi hade gott hopp om att få behålla loket i Sundsvall. Vi trodde nämligen att kulturnämndens ledamöter skulle vara så framsynta att de ville slå ett slag för teknisk kulturhistoria med anknytning till staden - särskilt när villkoren för att få behålla A3-loket var så förmånliga. Tekniken omkring oss blir numera snabbt historia och i fallet med ånglok t ex krävs förutseende och faktiskt omedelbara insatser för att rädda intressanta föremål åt framtiden.

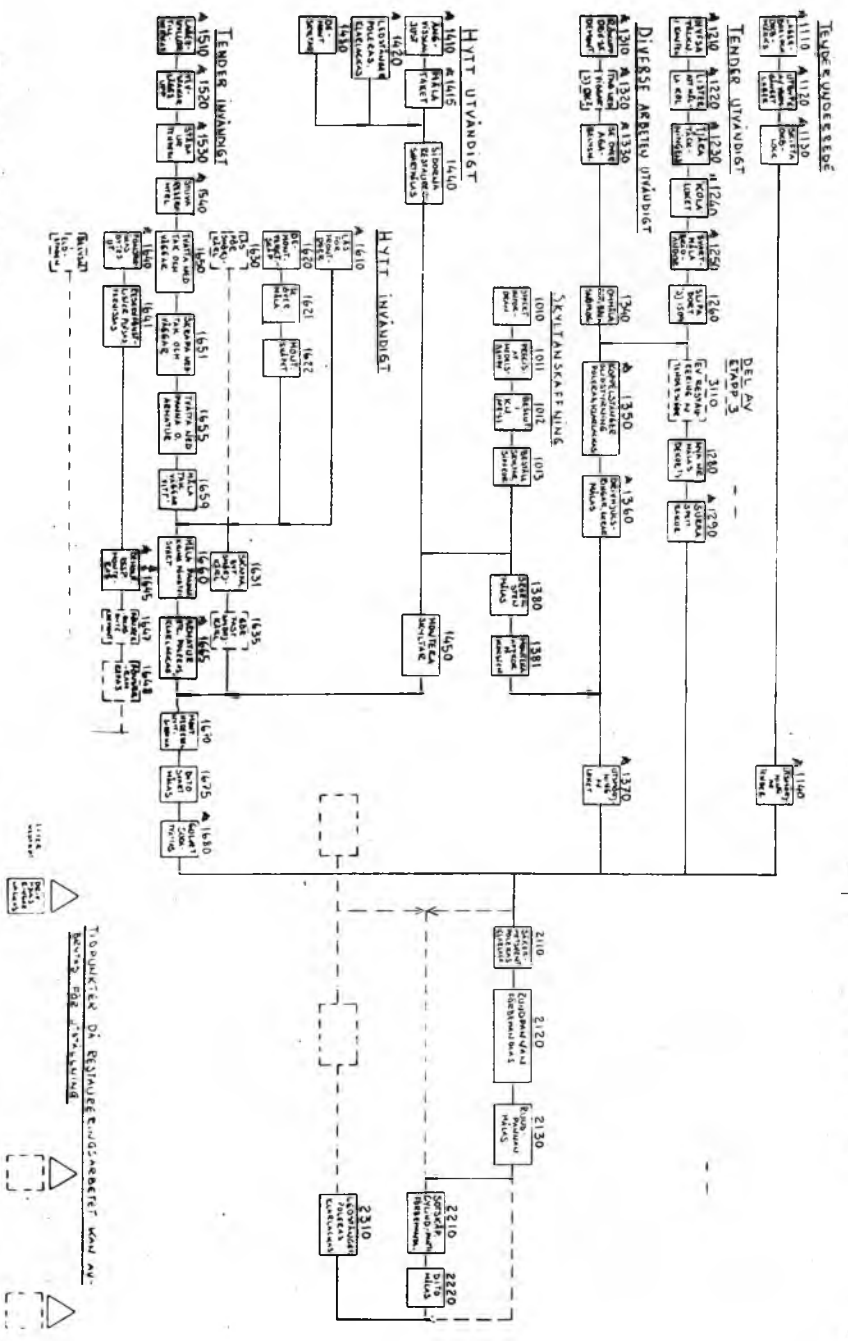
1972-12-19 tog så kulturnämnden det efterlängtrade beslutet att ta loket i deposition av Järnvägsmuseum. Detta under förutsättning att sista attsatsen i depositionsbeviset gavs en annan formulering. Det föreslog stadsnotarie Gunnar Lindberg som granskat ärendet. Han fastslog också att kommunen inte kunde bli ersättnings-skyldig visavi SJ för eventuellt uppkomna skador på loket. Kommunens försäkrings-skydd (gentemot 3:e person) var i övrigt tillfyllest även om A3-an stod uppställd på allmän plats. Kulturnämnden ställde sig också positiv till SJK-förslaget till restaurering av loket till OKB-utseende och menade att medel härför eventuellt kunde beviljas efter en preciserad framställan därom. Vidare måste frågan om en permanent uppställningsplats utredas i samråd med berörda kommunala förvaltningar för att vara löst när "kulturloket" restaurerats. De närmaste två åren kunde vi, enl. hamnförvaltningen, få stå på hamnplanen, där "vi" ståt den gångna sommaren.

Ur skrivelse 1973-02-01 från Centralförvaltningens maskinavdelning till Järnvägsmuseum: "Tilldelning av lok. Följande lok överföres härmed.... Vidare tilldelas Ni ånglok A3 1509 (f d OKB 24) för deponering hos Sundsvalls kommun. Loket finns i Sundsvall".

73-02-02 diskuterades vid SJK-möte om fortsatta arbeten på OKB-loket. En arbets-grupp för planläggningen av arbetena utsågs - klubbmästaren Evert, Hugo som arbets-ledare och jag som kontaktman. Planerna skulle redovisas för medlemmarna vid särskilt möte. Gruppen träffades -02-28 bl a för genomgång av kulturnämndens protokoll. Här meddelade Hugo att han f n avvecklar sina olika föreningsengagemang p g a "mogen" ålder och inte heller ansåg sig kunna svara för själva arbetsledarskapet på A3-an längre. Evert skulle fortsätta sin undersökning för att om möjligt få fram uppgifter om OKB ågareskyltar samt färgsättningen på loket (som H 24) från Motala Verkestad och Järnvägsmuseum. Självt skulle jag undersöka hur och när framställning till kulturnämnden om medel för restaureringsarbetet måste ske. Vidare skulle jag också planlägga arbetet genom att göra upp aktivitetsförteckningar och logiknät.

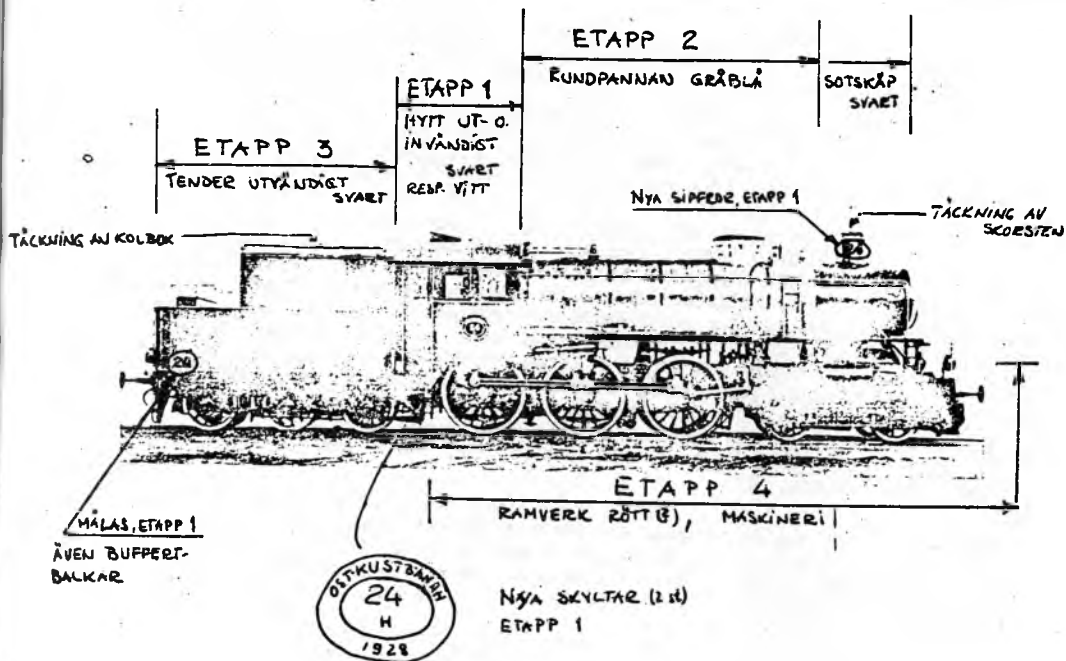
1973-03-11 sändes en precisering av medelsbehovet till Sundsvalls Museum. För kr 2.132 skulle de 2 första etapperna av restaureringsarbetet samt nymålning av tennens sidor kunna klaras av. Utöver dessa materialkostnader åskades också kr 1.000 för att gjuta nya skyltar. Ett logiknät i format A3 (vad annars !) presenterade överskådligt de tänkta aktiviteterna. I ytterligare en 6-sidig bilaga preciserades varje aktivitet och dess uppskattade kostnader (på kronan när).

Restaureringsarbetet avsågs klaras av under 4 etapper (4 dr). Dessa var så avvägda att arbetet kunde avbrytas mellan varje etapp och ändå ge ett fullt "utställnings-färdigt" lok. I etapp 1 gällde det att ge loket ett OKB-utseende, inklusive an-skaffning av nya skyltar. Innan dessa monterades skulle hyttsidorna göras rena inpå



* = Anordnad, skriftlig sammanfattning av arbets- och arbetsmetoderna - Orderns genomförande och utvärdering ska göras i

RESTAURERING AV DEN OSTRUKTURERADE ÅNGKAR H 24
 LOGIKNÄT, ETAPP 1 OCH 2
 K.P. SJK 73-03-11



bara plåten och nymålas enligt konstens alla regler. Vi avsåg här att restaurera även invändigt. Etapp 2 skulle omfatta målning av rundpannan med gråblå färg som skulle motsvara den en gång nya, blåanlöpta täckplåten. Etapp 3 avsåg en ommålning av tendern från grunden. I etapp 4 skulle lokets "underdel" behandlas slutgiltigt. Enligt då fortfarande obekräftade uppgifter kan ramverket ha varit rödmålat vid leveransen - loket alltså som helhet en ganska färgstark skönhet!

Efter sedvanliga nedprutningar erhöles 73-03-28 ett anslag stort nog att sätta i-gång med friskt mod. Redan 10 dagar tidigare hade Evert, Torbjörn Blomberg och jag "tjyvstartat" Lite med att ta ned Witte-skärmarna.

I TAG 9/73 har jag ganska ingående beskrivit 1973 års restaureringsarbete. Jag är rädd att jag redan börjar trötta mina läsare med en alltför detaljerad "inledning" till OKB-50. Några uppgifter som inte tidigare nämnts vill jag dock beröra.

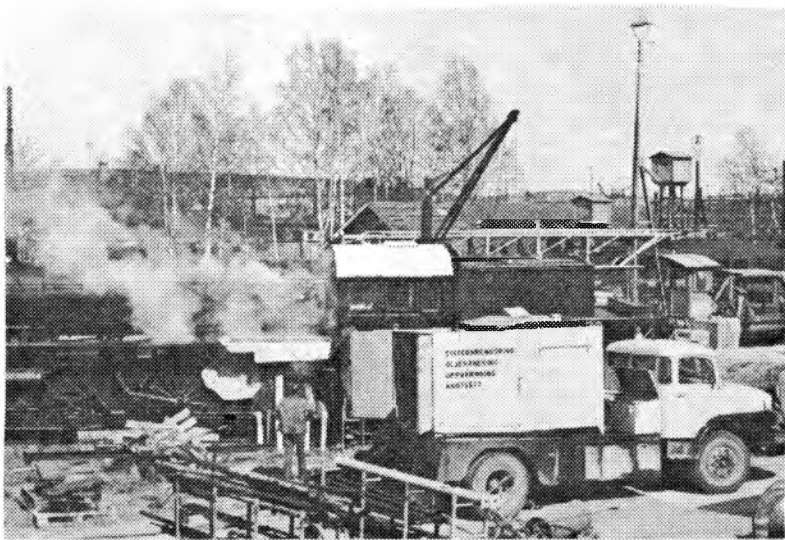
Den här våren skulle bli mycket arbetsam - och alla tillgängliga krafter välkomnades. Här intill är det Robert Blomberg - som med "styrinstrumentets" hjälp! - putsar av försprängsstängen innan den ska klarlackeras. - P g a att loket skulle stå utställt "fritt" för besökare vågade vi inte enbart olja in blankdelarna - något som säkert varit mycket effektivare. Klarlacken höll knappt en säsong, även med noggrannaste underarbete. Sjöluften och en av landets "kortigaste" stadslufter var väl en ypperlig korrosionsgrogrund. Vi gick efter ett par år över till 2-komponent uretan-lack, som stoppade bättre. I



övrigt har vi enbart positiva erfarenheter av den färg vi konsekvent använt genom åren - nämligen Färg AB Internationals. Vi har också ett mycket fint samarbete med företaget och dess kontorschef i Sundsvall, Åke Sandström.

Innan vi överhuvud taget satte igång med målningsarbetet undersökte jag flera utvägar att få bort all gammal färg, rostskyddsmedel mm. Rostskyddsexpertis kontaktades, experter på "vanlig" färg och målning och firmor som jobbade med sandblåstring eller ångtvätt. Alla var mycket positiva och välvilligt inställda. Jag började dock med att lägga på "TAFF" (Internationals "Tar-väck-medel") på ett par ställen. Efter ca halvtimmen försökte jag med hemtillverkade pappspackelspador ta bort vad som gått "jäsa". (Jag var rädd om underlaget - rundpannans täckplattor - och ville inte onödigtvis skada blåanläggningen eller vad som kunde vara kvar av den). Det gick alldeles utmärkt. På min bara fläck intill sanddomen hade man förståds traskat omkring bland sandkorn - och där var blåanläggningen borta. Men på den andra, längre ned på sidan, kunde jag se ytan, som där närmast verkade gröngrön. Den bara ytan var dock för liten för att kunna ge ett riktigt intryck svarande mot en behandling av hela rundpannan. Metoden kanske skulle blivit något dyrbar men var definitivt enkel. Man måste emellertid vara mycket försiktig för att inte spilla och kladda ner både sig och omgivningen fruktansvärt. All "jäsning" måste tas om hand noggrant, ett jobb som inte passar vem som helst. Andra metoder måste prövas.

Med hänsyn både tillomgivningen och att maskinen inte skulle plockas ned i sina beståndsdelar som kunde behandlas var för sig, skrinlades försök med sandblåstring. Desto intressantare var alternativet med ångtvätt. Ingvar Hermansson AB ställde upp för att göra ett prov. Firmans mobila ånggenerator backade intill locket och "öste på" (se bild). Tyvärr måste vi, lite snopna, konstatera att "bettet"



inte var riktigt det rätta på det här underlaget. Resultatet motsvarade inte den insats man blev tvungen att göra. Det var verkligen synd, ty vi hade utlovats ett mycket förmånligt pris av Hermansson för nedtvättningen av maskinen om det gått med normal arbetsinsats. Man kunde i alla fall se att ytan inte var helt obeväskad, små "stenscott" och repor här och var. Jag närdde efter detta dock en liten förhoppning om att till ett annat år kunna koncentrera jobbet till rundpannan med min enkla Taфф-metod och få ställa ut maskinen i "originalskick" !

Målningen av hytten (etapp 1) kom denna i början kalla och regniga vdr att koncentreras till insidan. Sedan följde nedskrapning av utsidan, påläggning av betande primer, grundfärg samt färdigstrykning - ett drygt jobb, men resultatet blev där-

efter. Man började irriterat titta närmare på tendersidor och ründpanna där rinningar i rostskyddsmedlet syntes väl under fjöldrets svartfärg. Jag, som själv gjort upp planerna för restaureringsarbetet och väl visste vad som väntade ytterligare, gav stränga order om att vi måste hålla oss till turordningen. Ser vi att vi hinna, ja - då kan vi arbeta oss ner ytterligare genom listan över angivna jobb. Jag hade också gått igenom planerna tillsammans med alla andra när jag nu, kanske inte tagit över som arbetsledare efter Hugo, men i alla fall som samordnare och administratör.

Den gode Sven-Ake, som alltid höll igång för fullt vid loket - först dit och sist hem - gick emellertid inte att stoppa! En vacker dag var rinningarna på tendern bortskrapade bara! Alltså härliga "repor" av gammal torkad Dinitrol överallt på den i övrigt svartglänsande ytan! Ja, Sven-Ake fick ju som han ville - en ny-målad tender runt om, utan rinningar "i färgen". Dock till priset av bra många fler arbetstimmar för oss - och kanske måste vi i stället skjuta på ommålningen av pannan.

OK - nu koncentrerar vi oss på det påbörjade, va! Men det dröjde faktiskt ändå inte länge förrän Sven-Ake åter fattat skrapan - och gett sig på ründpannan! Nog kändes det först lite uppgivet att stå där inför fullbordat faktum - men ingen ingen tid fanns kvar att förlora.

Pannans färg experimenterade vi lite med. Jag hade krypat på Åhrenius alla lok med färgkartan i näven. Blåanlöpnigen av täckplåtar, hade jag hört, kunde vara vad som helst mellan gråblått och grågrönt - men har man sett en gevärspipa har man kanske svårt att tro det. Förfaringssätten för anlöpnigen var kanske olika och gav andra nyanser vid gevärsfaktorerna? Näja, "blåanlöpnigen" på museets lok bestod enbart av målarfärg, mörkgrå - utan uns av blått. Det räcker med den blå himlen (eller dagsljuset?) för att få det rätta (?) intrycket! Vi beslöt oss för att vara lite provokativa och körde med en blandning av "ASEA-blått" med svart i, tog till en lite blåare nyans än vad vi trodde var "den rätta" - för att få reaktioner därpå och samtidigt uppgift om hur det verkligen borde vara. (Pannan skulle ju "bara roslagsmålas" i denna etapp, så vi kunde kosta på oss att experimentera lite). Men den enda reaktion vi fick, och en kraftig sådan, var: "Ska inte loket vara svart?"

Tack vare Sven-Akes tilltagsenhet kunde vi senare ställa ut ett mycket grant lok. Han är dubbelt förlåten då han ju dessutom svarade ensam för mer än 1/4 av den totalt arbetade tiden om 815 timmar fram till invigningen. I arbetsjournalen kan man se att han gjorde ytterligare en hel del tid under sommaren. Bl a klarlackade han de vid nedtransporten "blankslipade" hjulringarna; röd/gul-målade betonggrisarna som avgränsade uppställningsplatsen från intilliggande bilparkering osv.

I övrigt gjorde ytterligare 6 av oss omkring eller mer än två normala arbetsveckor (80 t), andra betydligt mindre. Våra pensionärer, sjöingenjör Rudolf Hedman och flottaren m m Ragnar Pettersson på ena kanten liksom Bengt Carlsson bland de yngre förtjänar väl här att särskilt omnämnas. Torbjörn Blomberg gjorde en förtjänstfull insats hemma i garaget med alla fönsterramarna! Utöver Arbetsjournal-förd tid hade jag, "lokkommittén", ca 150 t för kontakter med myndigheterna, planering och anslagsåskande, information, vissa efterforskningar samt inte minst materialanskaffningen för restaureringsarbetet.



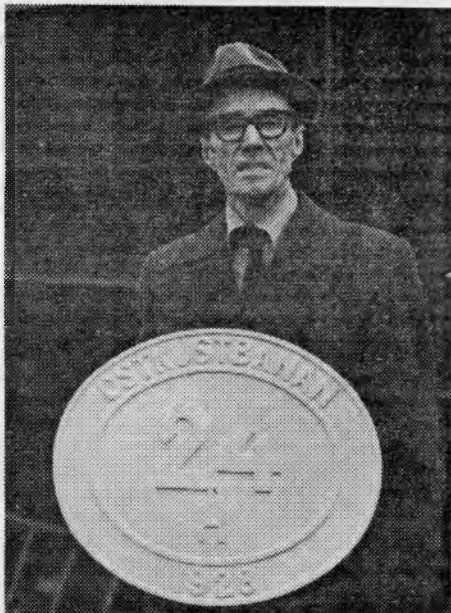
Sven-Ake Dahlberg - "stilla" för en gångs skull - på fotografens uttryckliga order!

Bengt tillhörde gänget som bl a "kolade" loket. Ovanpå "tendertaket" lades ett lager kol men först "målades"/doppades de individuella bitarna (inte en och en) i klarlack; dels för att bättre stå emot söndervittring, dels för att i någon mån binda till varandra och därmed ligga kvar bättre (men stans småpojkar hade väl egentligen inget större problem att peta bort dem!).

"Pricken över i" denna säsong svarade Hugo för. Han har även hunnit med att arbeta på ett sandgjuteri under sitt "verksamma" liv - och såg direkt framför sig hur en modell att gjuta nya ägareskyltar efter skulle se ut. Han tog på sig modellsnickarjobbet. (Den som nu vill skärskåda modellen i trä kan höra av sig till mig, den bevaras!).

Offertanmodan gick ut till flera gjuterier. I OKB-staden Söderhamn erbjöds vi en nytillverkning för "halva priset" av G Asplunds Metallgjuteri. Där fanns sedan gammalt en viss känsla för OKB - så man ville "medverka" (och lägga sig inom ramen för våra resurser).

När de "rda" skyltarna hämtats hem tog sig "verksamheten-själv"-Hugo an även dem (se bild) för avputsning och målning. Han levererade dem efter ett noggrant och väl utfört arbete. - Genom att "annonsera" (i TAG) att skyltarna försetts med tillverkningsår och kopia-inskription på baksidan hoppas jag de nytillverkade, "värdelösa" skyltarna inte ska vara så begärliga att vi behöver uppleva en stöld av dem (som förresten blir nog så svår då bultar och muttrar "specialpreparerats" på baksidan).



Vid återinvigningen av loket som Ostkustbanans H 24 skedde överlämningen av depositionen från SJ till Sundsvalls Museum 1973-06-08 av trafikchef Nils G Eriksson. Folke Strömbäck tog emot som ordförande i kulturnämndens museisektion. Han tackade SJK-arna för ett entusiastiskt renoveringsarbete och tyckte att "det verkade som om varken SJ eller kulturnämnden växlade in på fel spår då kommunen fick ta hand om loket". T f museichefen Magnus Adlercreutz administrerade det hela med hjälp av en röd, bärbar högtalare - och för att synas överallt, iförd en härligt knallröd manchesterkostym. Stadsmusikanterna spelade medan loket sköts på plats av splitter nya 266 620.

Vi hade lite problem att lägga om växeln in till utställningsspåret. Då hade vi ännu inte lärt oss rutinen riktigt - att skicka med en man dagen innan och rensa ur det sista halvårets skröp. Dagbladet "fick till det bäst" även denna gång med rubriken: "Det fjälades in i det sista innan ångloket kom på plats".

På hösten upprepades förstås rutinen med hämtning av loket, uppställning på "vår stick" och "vintertäckning".

Åren 1974, -75 och -76 blev ju sedan "rena rutinen". Dock med allt mindre entusiasm bland SJK-arna. Få offrade väl helt trädgård och blomsterrabatter där hemma för att tillbringa våren på driftverkstan. Just detta, att vi saknat möjlighet att arbeta med maskinen inomhus under vintern, och därför tvingats offra en hel del av våren, har säkert "skrämt bort" många villiga armar. (Av de ursprungliga 15 vid "stormötet" 72-04-27 har 2 överhuvud taget aldrig gjort ett handtag på maskinen under dessa år!). Jobbet har också blivit enahanda - alltid putsa upp blankdelarna som mest synligt "tagit stryk". I övrigt har målningen och t o m



Trafikchef Nils G Eriksson överlämnar depositionen - nu den välputsade OKB-maskinen H 24 - till Sundsvalls Museum 1973-06-08.

"roslagsmålningen" stått sig bra. Något egentligt restaureringsjobb orkade vi inte med dessa år.

Museet fick till säsongen 1974 ny chef, Jan-Bertil Schnell, som närmast kom från Örebro - "förföljd" av ånglok. Han hade ju varit med att ställa upp J 1398 på Örebro södra några år innan han kom hit. Jan-Bertil besökte en SJK-träff (före OKB:s tillkomst) med genomgång till diabilder av vad som varit under åren och kunde därmed "komma ifatt". Han har fortsatt att följa i företrädarnas fotspår och vi har samma fina samarbete som förut. Vi har t ex varje vår haft en genomgång och där kommit överens om vad som skulle göras på loket samt ett kostnadstak härför.

Till sommaren -74 tillverkades ny informationsskylt att ställa upp vid lokets utställningsplats på Finnkajen, som jämte betonggrin-

sarna i övrigt brukade omgärdas med ett par parksoffor och blomgrupper i stora krukor. Förutom text om OKB och loket fanns ett fält med lokdata (samt SJK-affischen "Intresserad av TAG?"). Det hela var författat både på engelska och tyska (med vår språkexpert Leif Fernqvists hjälp). Närheten till Finland (genom färjan) förutsatte faktiskt även text på finska. Med hjälp av finsktalande arbetskamrater lyckades jag få ihop ett text- och dataförslag som jag för säkerhets skull skickade över till lokstationschefen i Gamla Karleby och bad om "korrekturläsning". Det resulterade i praktiskt taget en helt ny uppsättning tekniska termer!

Till "lokkommitténs" (dvs mina) uppgifter har givetvis också hört att successivt hålla trafikchefen Nils G Eriksson och driftsverkstadschefen Rune Wiselqvist underrettade om våra planer och önskemål. Vidare har jag svarat för att de och andra under året involverade fått ett litet tack i form av en julkhälsning.

Alltmer närmade sig OKB 50-års jubileum - året 1977. Det blev för några av oss ett mycket arbetsamt år - för min del säkert mer arbete än åren 1972-76 tillsammans tagna. Min familj vill nog gärna betrakta året 1977 som "ett förklarat år". Jag skulle också kunna rubricera det som "det år då hälften av mina drömmar går i uppfyllelse" - eller kanske till och med "konsten att driva ett projekt lönsamt i hamn med god marginal". Jag tog ju på mig jobbet att försöka samordna aktiviteterna kring jubileet, vara projektledare, eller som jag själv föredrog att kalla det något mindre pretentiöst, projektadministratör.

SJK-styrelsen var hela tiden positiv till ett researrangemang. Samtidigt ryggade man väl lite för de stora kostnaderna. De enorma tomtdragningskostnaderna fördubblade nästan resans pris. SJK-arrangemanget i OKB-50, dvs resan, visade sig också vara den största ekonomiska SJK-satsningen dittills bland extratågsarrangemangen. Desto roligare var det då att "gå hem", till och med med några kronor kvar på kistbotten. Vi uppmanades emellertid från början av styrelsen att göra allt för att få det hela att gå inop. Kanske drev jag detta för hårt - när det blev dags att åka måste vi ju annonsera att "resan är fullbokad" i stället för att inbjuda allmänheten att följa med. Jag tror vi fick en mycket lycklig avvägning med korta resor för allmänheten samt en nästan "ren SJK-resa" mellan ändpunkterna - i varje fall Sundsvall - Gävle S.

För att möjliggöra jubileumsresan måste vi "blåsa upp" OKB-50 och det kom att bestå - förutom av SJK-resan, som ju var självfinansierande genom biljettintäkterna - av:

- en minneskrift (SJK 24), föregången av ett stort insamlingspödrag längs OKB med bl a tidningarnas hjälp.
- jobbet att iordningställa Sundsvalls "kulturlok" H 24 i driftsdugligt skick.
- en utställning, av i första hand insamlade bilder.
- en specialstämpel för evenemanget beställd hos Postverket - ett sätt att "annonsera" i vidare kretsar, utanför de järnvägsintresserades led.
- för OKB:s del: en "kommersiell del" med framtagning av några vykort, en af-fisch och en jubileumstallrik, de båda sista med Lars Ryderberg som designer.

Allt arbete har naturligtvis skett helt ideellt. Anslag har äskats, och erhållits från flera kommuner, för utgifter i form av material etc för arbetena.

Det finns mycket, mycket att berätta om detta år - men det fordrar ytterligare lika mycket utrymme som jag hittills lagt beslag på. Det får alltså bli en annan historia.

Jag vill avslutningsvis här passa på och tacka alla - medlemmar och andra - som på något sätt bidragit till vårt stora projekt OKB-50 ! Alldeles särskilt måste jag dock vända mig med mitt tack till OKB:s styrelse, som lagt ned ett arbete av otrolig omfattning:

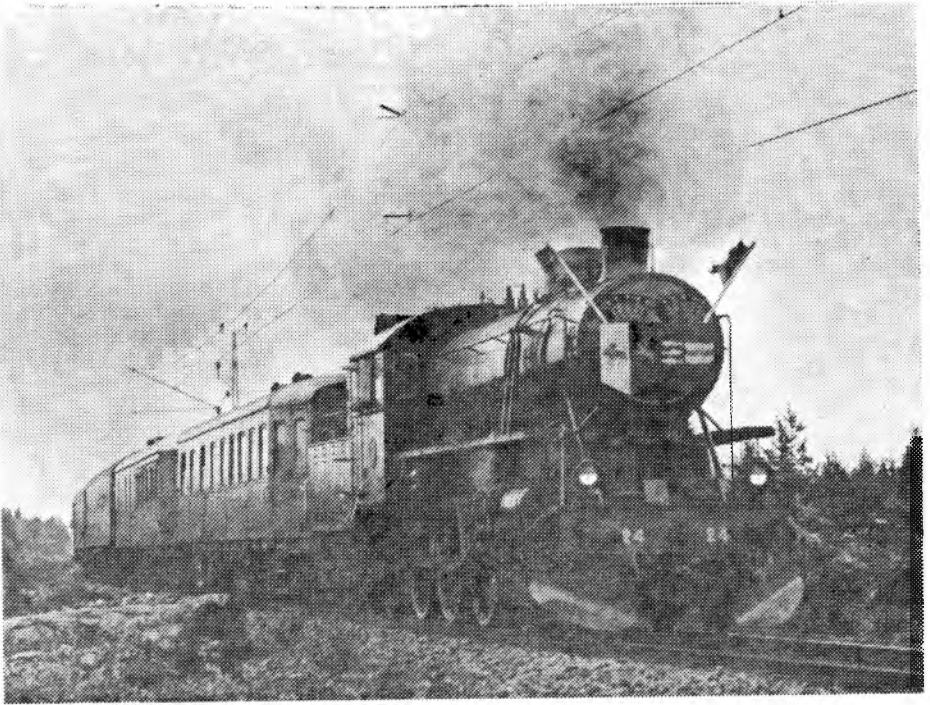
- Rolf Sten, som avlastade den gamla lokkommittén och tog över arbetsledarskapet för H 24-ans iordningställande.
- Leif Fernqvist, som främst tog sig an utformningen av många av våra officiella skrivelser samt gjorde en fin insats som korrekturläsare av minneskriften.
- Curt-Lennart Lundén, mitt främsta stöd i administrerandet av OKB-50 "på och närmast spåret". I långa telefonsamtal långt in på nätterna, sedan annan verksamhet tillsammans med "vanliga medlemmar" ebbat ut, löste vi den ena knuten efter den andra!

Nu ska också framhållas att hela detta gäng utarbetade en effektiv metod att nå ett säkert resultat utan risk för bakslag. Vi samlades inför de stora frågorna (ja, även mindre för den delen) med ett visst underlag, oftast i form av punkter som var och en fått "suga på" en tid. Vred och vände på dessa, "sköt" på dem ur alla tänkbara vinklar. Ofta tog det större delen av en dag att i lugn och ro på detta sätt arbeta fram det definitiva underlaget till ett officiellt anslags-äskande. Med så många nya synpunkter som kom fram; den stora skillnaden mellan vad var och en ursprungligen "hade för sig" kontra det slutgiltiga "facit", tror jag att detta är enda tänkbara metoden för ett lyckat resultat. Som biprodukt till det väl genomarbetade förslaget får man hela styrelsen att tala samma språk, alla vet allt som är på gång.

Som biprodukt från OKB-50 har jag fortfarande mycket ogjort i form av insamlat material som ligger "i drivor" hemma i väntan på åtgärd av det ena eller andra slaget. Det ska ju så småningom utmynnas i den redan utlovade skrift nr 2 om OKB. Här väntar ytterligare ett stort samordningsjobb mellan många författare och minnesupptecknare samt bildinnehavare som ska intervjuas m m. Det kommer att lägga beslag på den fritid jag kan avvara för järnvägsintresse lång tid framöver !

Med den lyckade satsningen från OKB:s sida - närmast jubileumstallriken från Gustavsberg, som gick åt långt bättre än i varje fall mina vildaste förhoppningar - står nu OKB inför möjligheten att eventuellt ta steget från en "skenförening" i vår första betydelse (1976) till en verklig sken-förening (även om vi kommer att rulla på "länta" skenor). Det fordrar i så fall, tror jag, att våra medlemmar ställer upp över hela linjen på ett annat sätt än hittills. Det i sin tur ställer styrelsen inför nya uppgifter: att också lyhört försöka samla upp alla skiftande små arbetsbidragsmöjligheter som var och en kan ta på sig - för att samordna dessa till ett stort gemensamt helt ! Jag önskar innerligt att den nya styrelsen både får förtroendet att ta på sig detta vidgade skenföreningsansvar - och mäktar med att lösa det på ett förtjänstfullt sätt. LYCKA TILL !





Km 163,7 1977-10-02. Låt oss se denna imponerande syn flera gånger !
 Jag upplevde fotokörningen i 90 km/t på "hemlig plats", med sin kilometerlånga
 synliga ansats, som OKB-50:s höjdpunkt.

F n vandrar utställningen "Ostkustbanan 50 år" runt på biblioteksfilialerna kring
 Sundsvall. Museet gjorde ett fint jobb på kort tid och presenterade ett 50-tal bil-
 der, en del historiska fakta samt några "prylar" på den utställning som pågick
 en månad från början av december 1977 -
 en värdig avslutning på jubileumsåret.
 Här intill ser vi utställningens "bör-
 jan".



Sundsvalls Modelljärnvägsklubb tog på
 en vecka fram en enkel modelljärnväg med
 "äkta" OKB stationsbyggnader. Den ingick
 i utställningen på museet.



En liten solglimt och sannsaga från vå-
 ren -74: Någon dag före utställningsdags
 gör en skolklass "minstingar", kanske
 många sin allra första järnvägsresa, från
 Timrå (med matsäck och allt) till stan.
 Där lyfts de bl a ombord på LOKET och får
 en "föreläsning" av Gunnar Wallin. Han är
 så övertygande att alla tror att de måste
 vara farbror Gunnar som äger hela järn-
 vägen !





Karl-Olof Stattin verkar "uppumpad"
- men så har han också nått 18 kg/cm²
vid kalltryckningen av pannan
1977-05-06.
Foto: Kjell Palén



Statens Anläggningsprovning gör sitt driftprov 1977-05-16. Sven Abrahams-son, SA, Gunnar Wallin och Bengt Dahlberg kollar in säkerhetsventi-lerna.



EFTERLYSNING!

OKBv efterlyser härmed delar till Arskogens gamla signalsäkerhetsanläggning: skyltar tillhörande ställverket samt 4 st lyktor till semaforerna.

Sällskapet är sedan i somras (i samband med fjb införande) ägare till hela denna anläggning och har för avsikt att sätta upp den vid OKB H 24:s uppställningsplats.

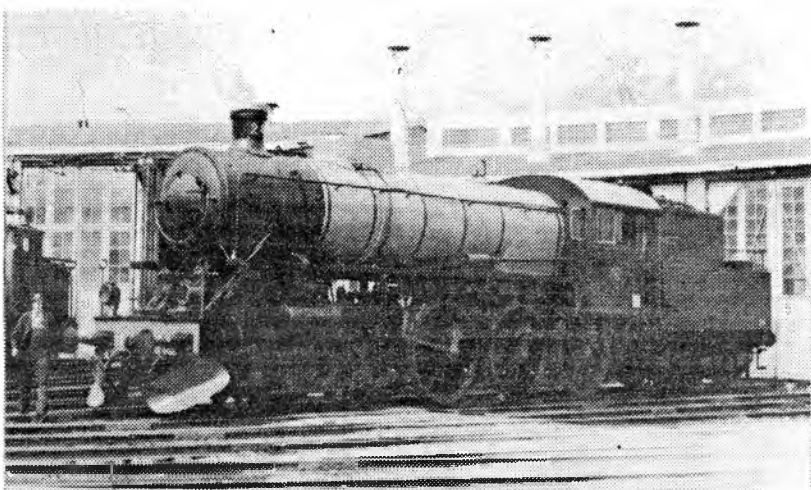
Arbetsbelastningen för sällskapet inför OKB 50-årsjubileum medförde att delarna endast kunde läggas upp vid Åkg station t v.

Vid omhändertagandet kunde tyvärr konstateras att nämnda detaljer på ett för oss obekant sätt under en kort tidsperiod kring månadsskiftet sept/okt försvunnit.

Vi hoppas på detta sätt komma i kontakt med den eller de personer som har tagit hand om dessa delar. OKBv är endast intresserat av att återfå originaldelarna för att kunna visa en komplett och autentisk OKB säkerhetsanläggning och kommer ej att forska i omständigheterna kring försvinnandet.

DAGBOKSANTECKNINGAR:

- * 2/5 Framtagning av vevaxlar, vi släpade fram dom ur pannhusets innersta gömmor dom vägde minst 200 kg. st.
SA (statens anläggningsprovning) förbesiktigade pannan, tack och lov vi behövde inte ta av pannklädseln.
- 3/5 Indragning av 24:an till stallplats 5, vi tvättar vevaxlar och lager med berol, tar loss tvättpluggar och manluckor, borttagning av gelpåsar, spolrar pannan (blött), gör ren vevaxeltapparna.
- 4/5 Vi börjar uppmontera en vevaxel, börjar rengöra alla glidytor i maskineriet, sprutar rostlösningsmedel på luftpluggen i ångdomen.
- 5/5 Vi slutmonterar vevaxlarna, fortsätter rengöringen av maskineriet, tar loss luftpluggen i ångdomen (tack och lov att det finns rostlösningsmedel).
- 6/5 Kalltryckning. Vi gör en egen Kalltryckning innan SA kommer för att vi ska kunna åtgärda eventuella felaktigheter. Vi pumpar upp trycket med handpumpen som vi lånat av SJ Ånge, vi håller trycket 17kg, i 10 minuter, det är en del småläckor i en del ventiler men inget att tala om, vi öppnar regulator, då rasar trycket och det börjar rinna vatten ur en av stortuberna, är den trasig? Nej, det kommer ur överhettningselementet, vi får lov att ta ut det läckande elementet och då kan vi konstatera att det inte är någon rostskada, vilket vi befarade, utan en frysskada och glädjande nog så visar det sig att alla elementen är nya.
- 7/5 Vi återmonterar överhettningselementen efter reparation, justerar de läckor som vi upptäckte vid kalltryckningen.
- 8/5 Rengöring av tendern, dammigt men annars i bra skick, bottenpluggarna borta, men Driftverkstan ha lovat att svarva och gänga nya, vi rengör under sotskåpet, fullt av kolstybb det ser inte ut att ha varit rengjort där sen loket byggdes 1928.
- 9/5 Kalltryckning av SA. SA godkänner pannan kall efter det att vi hållit trycket på 17 kg, i 15 minuter, inget läckage. Så fick vi då vårt andra kryss i besiktningensprotokollet, det första fick vi vid förbesiktningen. Vi lagar en frysskada på ledningen till ångbromsen.
- 10/5 Förberedelse för påeldning. Vi monterar upp ringsotaren, blästerkonan och monterar gnistskyddet, vi går igenom luftpumpen, vi kapar till ved till påeldningen följande dag.
- 11/5 Påeldning (egen) vi började på morgonen med att fylla vatten i tendern, sedan vi satt dit två nya bottenpluggar.
Klockan 10,35 slängde Hägga in en tändsticka i den av oss förberedda fyren. Nu gäller det, kl. är 15,00 trycket är 6 kg, vi kollar ångbromsen den fungerar bra, inget läckage kan upptäckas någonstans, allting verkar vara ok, vi släpper på ånga till luftpumpen, trot eller ej den rör på sig den går till och med igång, det var det inte många som trodde. Klockan är 16,15 trycket 8 kg, en ganska koncentrerad Nicklasson lägger skruven fullt framåt, ånga bromsskor kvar? Då så, ett knyck i regulatorn, inget händer utom att ångan kommer ut genom luftvägsventilerna, dom stänger inte riktigt, ettlite kraftigare knyck, nu stängde dom och...HON RJR SIG!!!!!! ut på skivan i sakta mak, skivan vänds till utfartsspåret och 24:an tar sig med långsamma ångslag ner till lokstationsgränsen och tillbaka. UNDERBART!!, att se denna svarta "varelse" återfå livet efter så många döda år.



Vår första påeldning, 1977-05-11. Foto: Kjell Palén *

→ Vi justerar en del saker som vi upptäckt vid provet, och avslutar kvällen med att släppa ur maskinen.

15/5 Uppsmörjning av alla hjullager, sågning av ved och förberedelser för morgondagens officiella ångprov.

16/6 Så är det dags att få det slutliga bsekedet, om vi kan använda 24:an i jubileumståget, Tändsticka i fyren kl. 08,00 Vi sällar 6 ton kol med hjälp av grepar och handkraft och fyller tendern. Trycket stiger SA:s besiktningsman Sven Abrahamsson går runt och spanar efter läckor men så, inga läckor.

Trycket är 12 kg, B Dahlberg gör en smärre justering av säkerhetsventilerna, PANG! där lättade den första, elda på, där lättade den andra, sluta elda, efter en stund stänger ventilerna i omvänd ordning, precis som dom ska.

Så fick vi då vårt tredje kryss i besiktningsprotokollet, MASKINEN GODKÄND. Dagbladet, Sundsvalls Tidning och MITT-Nytt var nere och tog bilder, filmade och interjuvade. Sen vidtog en lång och jobbig, men härlig natt, vi satt eldvakt åt 24:an inför morgondagens provkörning.

17/5 Den här dagen skulle vi få bevisat att maskinen även skulle orka med att dra ett fullt tåg. Vid 8-tiden gick 24:an i koppling med ordinarie godståg till Timrå. varifrån vi sedan gick som ensam lok fram och åter Stavreviken så att loket skulle få känna på lite högre fart. Vi kunde även göra en fotokörning på nya stickspåret över E4 till Timrå industriområde, det var nog både första och sista gången ett ånglok trafikerade det spåret. På återresan gick 24:an först i godståg 9629 med drygt 300 ton i kroken. Som resumé av provkörningen kan man säga att loket klarade sig med den äran, men vi fick ändå ihop en lång lista på sakernas behov av åtgärdas b, l, a. Luftpumpen är inte tillförlitlig, den, fick knackas igång vid ett flertal tillfällen, även kolvstängspackningarna behöver bytas plus en massa andra smådetaljer.

Under juni månad gjordes alla dom justeringar som framkom vid provkörningen b, l, a, gjordes två påeldningar för att kunna kontrollera resultatet av justeringen av luftpump och kolvstängspackning.

Juli: Trots semestermånaden orkade vi med att dela lok och tender.

16-31/8 Vi tar bort färgen på pannan, vi börjar med att skrapa och använda oss av tarväck färgborttagningsmedel, men med dom metoderna torde vi aldrig hinna i tid, men lösningen är nära, varför inte använda gasolbrännare, saqt och gjort vi inhandlar en gasoltub lånar, slangar, munstycken och sätter igång. Nu går det betydligt lättare. →



770904 Kollastning i Långsele. Foto : Rolf Stén

→ 4/9 Vi åker till Långsele och lastar kol på två vagnar som SJ ordnat fram, (vagnarna hade nr.2174-361 8604-3 2074-361 1016-8)

en underbar dag med strålande solsken.

5/9 Vi tvättar av den nu färdigskrapade pannan med thinner.

6/9 Grundmålning av pannan, färgåtgång 3,5 liter.

7-19/9 Vi målar pannan med en blandning av 2 delar lagolin mörkgrå och en del lagolin svart, färgåtgång ca: 3,5 liter, pannbanden målas svarta, även gångbordet målas och det med svart halkskyddsfärg, gavlarna mellan lok och tender får en omgång svart färg, vi grundmålar också i draglådan, det gäller att passa på medan lok och tender är isärkopplat

20/9 Vi monterar ihop lok och tender och spikar dit den "nya" presenningen, som Jonsereds sytt ihop av en gammal.

21-24/9 Ramverket målas med 1 del lagolin orange och 6 delar lagolin röd, vi gör en del kompletteringsmålningar bland annat målar vi hjulringarna med en blandning av aluminulfärg blandat med en skvätt lagolin orange och lite svart, detta för att ge sken av metallblanka hjulringar, kvällens färgåtgång ca: 8 liter.

25-27/9 Vi putsar alla mässingskylltar. Färgen på lok och tender har blivit lite matt så vi gör ett försök att blanka upp den med hjälp av bil-vax, men resultatet blir inte vad vi hade tänkt oss, så någon klämde ur sig, vi målar om med svart färg. Så blev det.

28/9 Dags för generalrepetition, tändsticka i fyren vid 7-tiden. Vid 11-tiden så har vi så pass mycket tryck så att vi kan pröva ångbromsen, till vår förskräckelse så hittar vi ett läckage på ledningen så vi får ta ned den och slaglöda och då upptäcker vi att röret nästan är av!! Vi övergår till att prova luft - pumpen, den går igång tveksamt men med hjälp av Gunnar Vallins recept, lite smält färtalg hållt i toppen så börjar den gå ganska hyfsat, vis av detta så tänker vi ha smält talg med oss i fortsättningen. Nu verkar allting fungera bra, så fram på eftermiddagen gör vi en provtur till Svartvik och åter med den tåg - sammansättning vi ska ha den 1:a. På återresan så gör vi en fotokörning med stopp vid fläsian där det första spadtaget togs, för Mitt-Nytt, som gör ett repotage, vilket sänds i TV2 senare, nåväl, resultatet av provet är utmärkt, loket fungerar som det ska frånsett en sak, luftpumpen, den har tendens att stanna då och då trots att den får smält talg. →

→ 29/9 Vi gör några sista justeringar och kompletteringar.
30/9 Fredag morgon, vid 7-tiden tänder vi fyren en eld som förhoppningsvis ska brinna i 65 timmar framåt, sedan vi fått upp trycket så kör vi luftpumpen hela dagen den verkar fungera som den ska, men, framåt kvällen lägger den av och det verkar inte gå att få igång den igen, så vi beslutar att åka till Stöde och hämta ett topplock på ett där uppställt skrotbeslutat B-lok, vi har tidigare fått tillstånd av SJ att göra det om det skulle behövas.

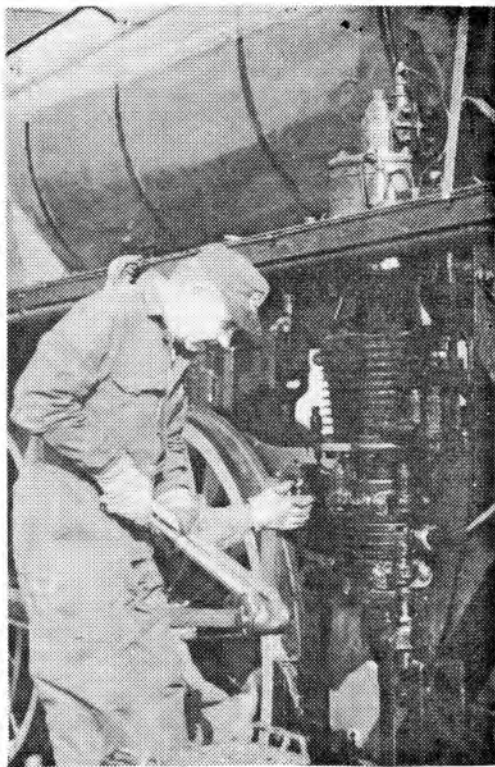
Under natten sitter en av våra medlemmar eldvakt.

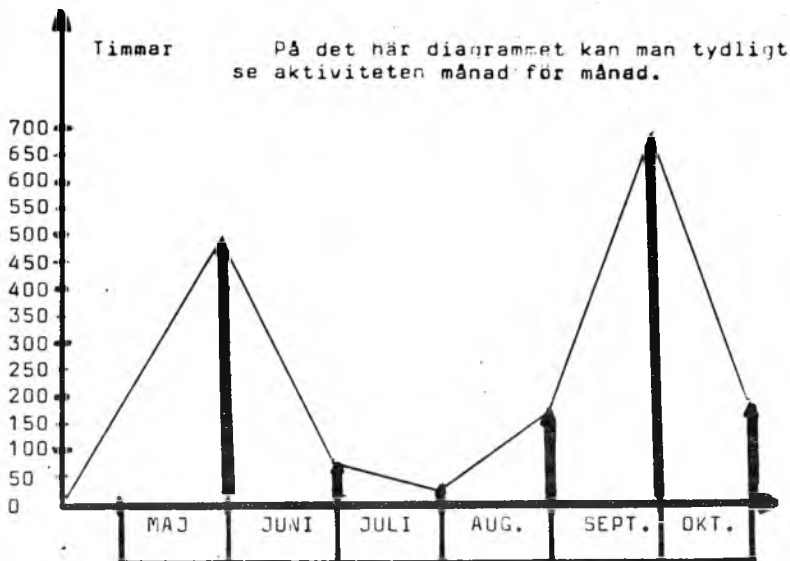
1/10 Så är det dags, vi ska åka till Härnösand fram och tillbaka, men en krisstämning infinner sig, luftpumpen går inte att få igång, ett febrilt arbete börjar, en kamp med tiden vi monterar bort det gamla topplocket och sätter dit det vi hämtat i Stöde igår, tack och lov att vi hämtade det!! Minuterna före tåg 33422:s avgång får vi igång pumpen, det stora frågetecknet råtar ut sig och dagen blir en komplett framgång, pumpen krånglar visserligen lite men ingenting allvarligt. På kvällen kolar, slagggr och smörjer vi...

2/10 Dags att åka till Gävle fram och åter, även den här dagen blir en fullständig framgång, pumpen tenderar att krångla men det går hela tiden att få igång den. I Gävle går höger vattenståndsglas sönder med en kraftig smäll, förarens kommentar, det var första gången jag varit med om att den automatiska →

Rolf Stén: "Det måste vara topplocket!". Curt-Lennart Lundén instämmer.

* (Till höger) Gunnar Wallin hade stor nytta av tredje armen när han gick töst på pumpen med rörtången! *
Foton: Kjell Palén





→ avstängningsanordningen fungerat, det är väl ett gott betyg åt loket!!!!

4-7/10 Vi gör rent och putsar upp loket, speciellt färtalgen som sitter spridd över hela pannan är svår att få bort, men det är klart att ett lok som rullat i 600 km, bör ju bli ganska skitigt....

11-13/10 Insmörjning av alla blanka delar inför vintern. Vi tar loss slidlocken och smörjer in med fett, det gick ganska lätt, men när vi skulle ta loss cylinderlocken då blev det besvärligare, vi fick loss dem till sist men på bekostnad av 3 st, avbrutna pinnbultar 2 i den vänstra och 1 i höger cylinder. SÅ blev då också cylindrarna insmorda. Vi lägger in gelpåsar i pannan 2 i den bakre manluckan, 2 i säkerhetsventilen och 2 i gubben (ångutloppet) och slutligen (äntligen) drar vi över loket med presenningar.

14/10 SJ drar ut loket till sitt övervintringsspår !!!!!!!!!!!

Jag frågade vid något tillfälle Gunnar Vallin om han skulle kunna rekommendera oss att köpa maskinen, han tänkte en stund sen sa han, SJ har då inget lok som är bättre !!!!!

Slutligen så vill jag tacka alla er som på ett eller annat sätt hjälpt till med att renovera loket, även ett tack till personalen på Driftverkstaden, som med sin kunskap och hjälp gjort det möjligt för oss att genomföra projekt OK8-50 i sin helhet..

ÅRFARS

(Ångloksrenoveringsföreståndaren amatören rolfsten)

TIDSRAPPORT

FÖR H24 MED ANLEDNING AV OKB - 50

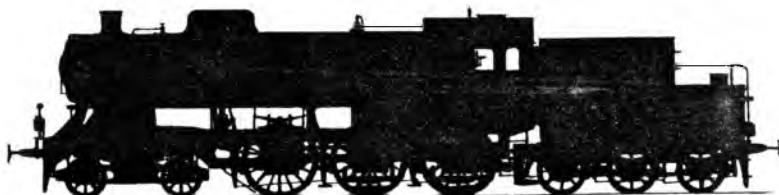
Omfattande tiden 770501 - 771031	MAJ	JUNI	JULI	AUG.	SEPT.	OKT.	TOTALT
Andersson Evert	07,30			11,00	12,45		31,15
Caj-Mats Sverker	06,00						06,00
Carlgren Börje	17,30	05,00		15,30	57,45	23,30	119,15
Carlsson Bengt	61,45	17,30	04,00	14,30	121,45	32,00	251,30
Dahlberg Bengt	16,00						16,00
Dahlberg Sven-Åke	59,15	05,00		12,00	91,00	26,30	193,45
Engström Göran	25,15				32,00	05,00	62,15
Ériksson Magnus					05,30		05,30
Fernqvist Leif	18,00			03,15	57,30		78,45
Hedman Rudolf	28,00						28,00
Jessing Sten	02,00				07,00		09,00
Kempe Hans-Anders	23,00	04,00		14,15	65,45	19,00	126,00
Lunden Curt-Lennart	32,30			21,00	54,00	34,00	141,30
Nyberg Stig	14,30	03,30		09,45	10,30		38,15
Palén Kjell	08,00						08,00
Persson Per-Olof						06,00	06,00
Pettersson Ragnar	25,30						25,30
Stattin Karl-Olof	36,00	04,00		14,30	37,45	18,00	110,15
Stén Rolf	92,45	21,00	02,00	28,30	133,15	23,00	300,30
Svensk Bertil	08,00	04,00					12,00
Ödlund Lars-Håkan				08,00	04,30		12,30
TOTALT	481,30	64,00	06,00	152,15	691,00	187,00	1581,45

+10%
1740,00

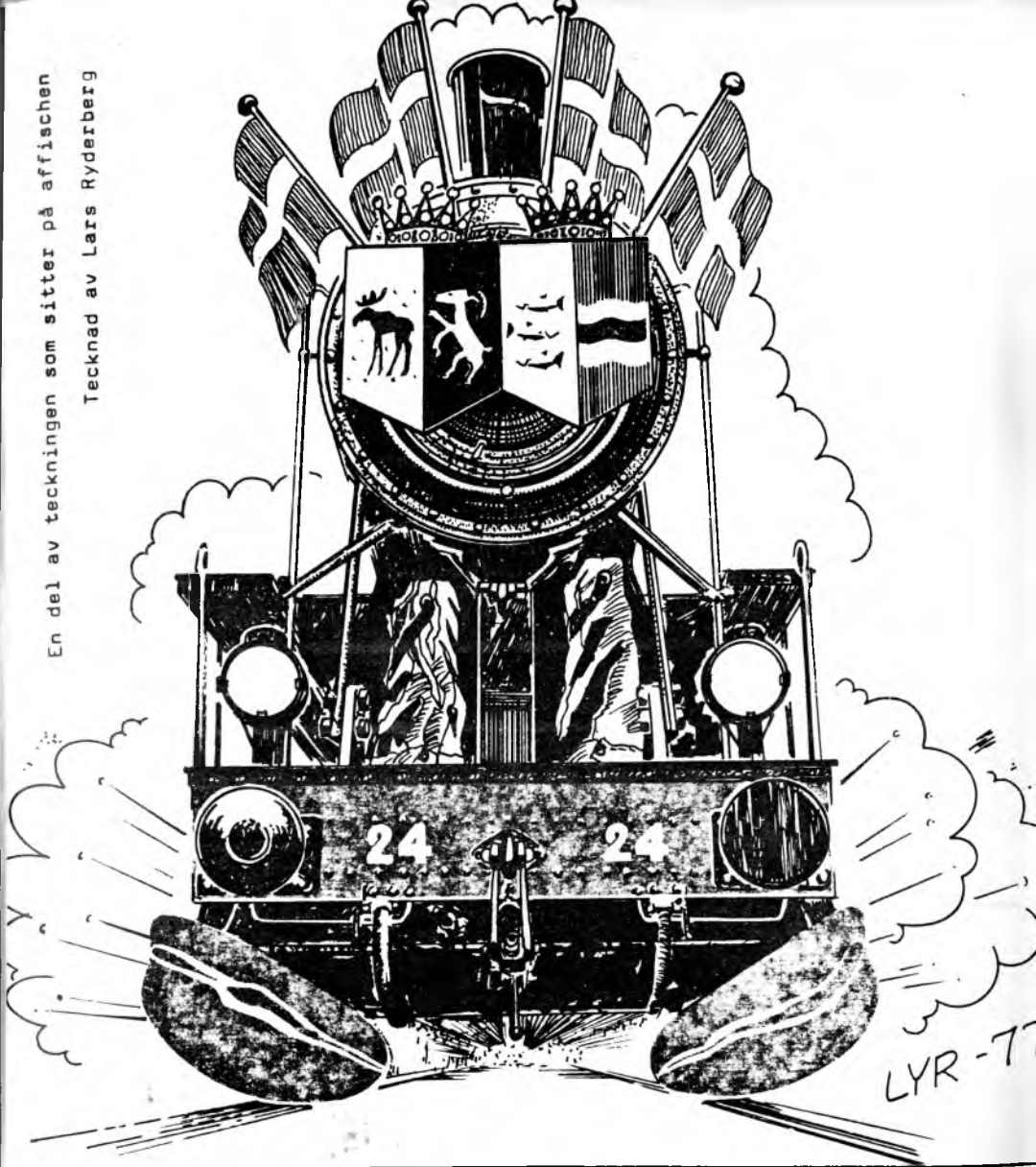
Med hänsyn till dolda tider som t.e.x. transporter, hämtning av delar, planering samt tid på loket som inte blivit rapporterad, så är slutsumman uppräknad med 10% vilket ändå torde vara i underkant:

Ett stort tack till alla er som lade ner så mycket fritid och gjorde projekt OKB - 50 möjligt.....

Rolf stén



En del av teckningen som sitter på affischen
Tecknad av Lars Ryderberg



HINDERSFRITT!

Från Inlandsbanan berättas om en motorvagnsförare av det lite fränare slaget. Han tyckte om att åka fort - och ofta nog stod reglaget på max.

När man sen känner linjen lika väl som sin egen ficka är "det lätt hänt" vid tillfälliga förändringar. - Vid ett tillfälle hade man en betydande hastighetsnedsättning omedelbart före en kurva, just där spårarbeten var på gång - och i kvällsmörkret och snöyran syntes kanske inte skyltningen så väl. Alltnog, bussen (av tvålökkopptyp) krängde till ordentligt, lämnade spåret och kanade sedan ut i geografin.

Föraren uppsöker en telefon och ringer stationen, sägandes: "Jag har åkt av spåre", men ä're så Du vill skicka nåt tåg - så ä're hindersfritt !"

FÖRSÄLJNINGEN ERBJUDER!

Jubileumstallriken är tyvärr SLUTSÅLD

Vykort:

Nr: OKBv xx

- 00 : 1,50 Leveransfoto av OKB H24 Format A5
01 : 1,50 Leveransfoton av OKB H24, OKB BCort 73 och OKB BC01 51
i montage med text Ostkustbanan 50 år format A5
02 : 1,00 Invigningståget på Sundsvall central (SLUTSÅLD)
03 : 1,00 Stationshus vid Ostkustbanan Härnösand, Sundsvall
Och Gävle Södra i montage med text OKB 50 år
20 : 5,00 Affisch format A3 i två färger med tidtabell från
jubileumsresan 771001-02 och teckning av Lars
Ryderberg.

Försäljningen har för avsikt att under året ta fram ytterligare
ett antal vykort varav minst ett i färg

Beställning till: Sällskapet Ostkustbanans Vänner (OKBv)

Fack
85101 SUNDSVALL

Porto Tillkommer på priserna.

HINDER *

När inlandsbanan byggdes kom en ingenjör in till Hulda Johansson
i Blattnicksele och meddelade :

--- Tyvärr så kommer banan att gå tvärs igenom det här huset.

--- Pytt, sa Hulda, tror ni att jag har tid att stå här och öppna
dörren så fort det kommer ett tåg?

3. Slutmärke

Slutmärke sätts upp vid behov för att ange infartstågvägens
slutpunkt.

På märket kan finnas ett svart tvärstreck, som skall vara hori-
sontellt, när märket gäller för det närmaste spåret på båda sidor,
och eljest luta mot det spår, som märket gäller för.

