



Medlemsblad för
Ostkustbanans vänner
Nummer 4 2002. Årgång nummer 25.
Ansvarig utgivare: Ordförande i OKBv
Redaktör & Redaktion: Rolf Sten.
Textilgatan 3 B 802 51 Gävle
Telefon 026-611596
e-post: skenbladet@lycosmail.com
ISSN 0281-109X OKBv © 2002
SKENBLADET på INTERNET.
<http://skenbladet.tripod.com>

Ny redaktör för Skenbladet



*Skenbladets tillträdande redaktör, Erik Roos.
Foto: Jens Söderberg*

Skenbladet är nu inne på sin tjugofemte årgång och vad passar då inte bättre än att lämna över redaktörsskapet till en ny förmåga. Från och med nummer 1 nästa år kommer Erik Roos från Nyland att ansvara för redaktörsskap, redaktion och produktion av tidningen

För min egen del kan jag bara säga att 25 år har satt sina "spår". Redaktörsskapet för en medlemstidning i en ideell förening handlar ofta om att "koka soppa på en spik" när det gäller att få bidrag till tidningen.

Som väl är har det varit ett antal trogna bidragsgivare under dessa år och jag vill här tacka alla er som bidragit med foton och artiklar till Skenbladet.

Tack för mig och förhoppningsvis kan det även i fortsättningen bli en och annan artikel signerad av undertecknad.

Avslutningsvis önskar jag Erik lycka till med redaktörsskapet!

Rolf Sten

Omslagsbilden:

En mix av Skenbladet och Infobladet under de gångna 25 åren.



SÄLLSKAPET
OSTKUSTBANANS
VÄNNER (OKBv)
Box 458 851 06
SUNDSVALL

OKBv är en ideell förening med syfte att främja intresset för tidigare och nuvarande jämvägar samt att aktivt främja bevarandet av jämvägsminnen och äldre jämvägsmaterial i södra Norrland.

Medlem i Järnvägshistoriska riksförbundet

OKBv på internet:

<http://okbv.tripod.com>

E-post: okbv@lycosmail.com

Medlemsavgift 2003: 125 kr (familjemedlem 25 kr) Postgiro 91 57 44-7. Telefontill verkstaden/lokstallet i Svartvik: 060-561524. Till OKBv styrelse är följande medlemmar valda. Ordförande Lennart Eriksson 0652-13089. Vice ordförande Rune Lindgren 060-100975. Sekreterare Bengt Svahlstedt 060-556659. Kassör Magnus Eriksson 060-124839. Ledamöter Rolf Bergman 060-562629, Arne Bruman 060-172387, Jens Söderberg 070-2554314, Suppleanter Bengt Sundin 060-91474, Joel Smedman 060-124183

Skenbladet under 25 år *av Rolf Sten*

Redan i samband med OKBv bildande 1976 diskuterade vi någon form av medlemsinformation. Sedan vi hade genomfört Ostkustbanans 50-årsjubileum hösten 1977 konkretiserade vi det här med en medlemstidning.

Vi beslutade att tidningen skulle utkomma från och med 1978 och att utgivningen skulle vara minst två nummer per år.

Efter många diskussioner kom vi fram till att tidningen skulle heta Skenbladet och att logotypen skulle utformas med ordet Skenbladet vilket skulle ligga ovanpå en räls. Lars Ryderberg kontaktades och ombads att komma med ett förslag till logo. Resultatet blev den logotype som vi sedan dess använt till alla nummer.

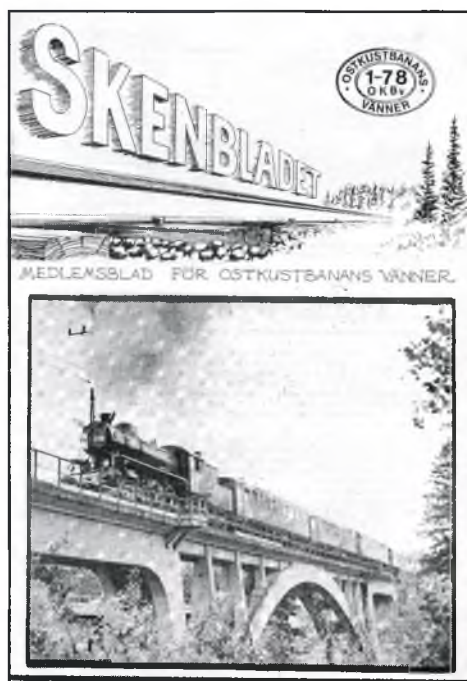
Första numret

Det första numret (bilden till höger) utgavs under våren 1978 och var på hel 36 sidor. Mycket i detta nummer handlade naturligtvis om Ostkustbanans 50-årsfirande.

Klipp och klistra

Produktionen av tidningen skedde på den här tiden genom "klipp och klistra metoden". Artiklar och övrig text skrevs på en bra skrivmaskin. Bilder togs fram i mörkrummet och skickade till rastrening. Sedan de rastrade bilderna kommit tillbaka monterades text och bilder ihop till ett tidningsoriginal vilket sedan lämnades till tryckeriet för tryckning. Sedan tryckningen var klar återstod att stoppa tidningen i kuvert, klistra etiketter samt åka till posten och lämna in för utskick.

Jag uppskattar att produktionen av varje nummer tog 80 timmar, det vill säga två arbetsveckor.



Datorstöd

På det här viset producerades tidningen fram till nummer 2 1987 då jag började att använda dator för monteringen av text och sidor. Det innebar att sedan texter och sidor var sammansatta skrevs dessa ut på en laserskrivare varefter de rasttrade bilderna manuellt monterades på sina platser. Därefter skickades allt till tryckeriet. Med denna förbättring minskades arbetstiden per nummer till cirka 60 timmar.

Färg på omslaget

Från och med nummer 2 1981 trycktes omslagets logotyp i färg. Detta med färg utökades från dubbelnumret 1-2 1988 till att omfatta den färggram som finns på omslagets fram- och baksida.

Infobladet

Från 1985 kompletterades Skenbladet med utgivning att Infobladet. Detta blad tryckets i vanlig kopieringsmaskin och kom ut med två nummer per år

Utgivningen av Infobladet som komplement till Skenbladet pågick till och med år 1993. Att producera ett Infoblad gick betydligt snabbare. Jag uppskattar att varje nummer tog cirka 24 timmar att producera, trycka och distribuera.

Fyra nummer per år

Från och med 1994 utökades utgivningen av Skenbladet till att omfatta 4 nummer per år och därmed kunde produktionen av Infobladet upphöra.

Från och med nummer 2 1994 blev det även möjligt att skicka ut tidningen utan att behöva

använda kuvert. Avsändare, porto betalt samt plats för adressetikett finns sedan dess på omslagets baksida.

Skenbladet på internet

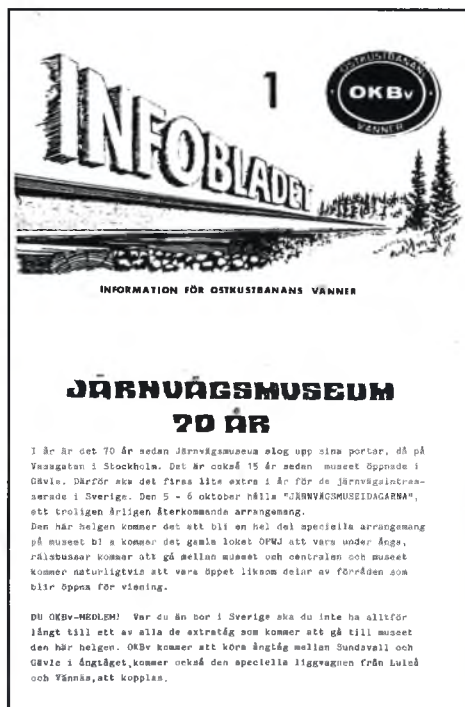
Sedan våren 1998 finns Skenbladet även på internet. Naturligtvis inte med samma omfång som den tryckta utgåvan.

Helt elektronisk produktion

Sedan nummer 1 1998 produceras Skenbladet helt elektroniskt.

Bilderna scannas in i datorn. All text skrivs in elektroniskt och allt sätts sedan ihop i editeringsprogram.

Resultatet läggs över på en diskett som skickas till en firma som tar fram ett original på film. Filmen går sedan vidare till tryckeriet där tidningen trycks.



OKB tvåaxliga personvagnar - byggsats i H0

Korgarna är färdigmålade i OKB:s gröna färg. Text och dekorlinjer på korgsidorna är färdigmålade.

Korgar, tak, underredet och flertalet detaljer i plast. Plattformar, grindar m.m. i etsad mässing. NEM koppelficka (koppel ingår ej). Rocohjul. (Märklinhjul på begäran.) Dekaler med flera olika vagnsnummer. Historik och byggbeskrivning.

Pris: 1 600:- (fyra olika vagnar). 425:- (enstaka vagn). För porto och emballage tillkommer 40:-.

Beställning: Säljs endast av SMJ. Beställ genom att sätta in beloppet på SMJ:s pg 28 22 66-6. Ange önskat antal! Glöm ej namn och adress!

Stockholms Modelljärnvägsklubb
www.smj.org



Personvagn litt. C3



Sjulevagn litt. C3s



Person-/postvagn litt. CD



Person-/resgodsvagn litt. CF

Därefter är det som vanligt. Stoppa vissa nummer av tidningen i kuvert, klistra etiketter samt gå till posten.

I slutet av år 2000 blev det något lättare eftersom jag inte längre behöver skicka en diskett med tidningsoriginalet. Numera skickas originalet direkt via internet.

Med den här teknikförbättringen räknar jag med att varje nummer tar cirka 40 timmar i anspråk.

En avsevärd tidsvinst alltså, en halvering!

25 årgångar & 110 arbetsveckor senare

Under dessa år har jag inklusive detta nummer producerat 65 nummer av Skenbladet. Antalet sidor uppgår till 1196.

Till detta kommer 20 Infoblad på tillsammans 194 sidor. Räknar jag om det till arbetade timmar så blir det sammanlagt 4400 timmar.

I arbetsveckor blir det 110. Det är nästan 3

årsarbeten!

110 veckor!. Betänk då att detta har gjorts på fritid.

Visst har det varit arbetsamt men å andra sidan har jag lärt mig fantastiskt mycket. Saker som jag har haft nytta av i andra sammanhang.



HÄNT SEN SIST!

Nyheter och händelser inom Sällskapet Ostkustbanans vänner

Redaktör: *Bengt Svahlstedt*

Konstaterar att vintern är i antågande efter den ”goa” sommaren som vi fått uppleva. Under sensommaren och hösten har nästan all verksamhet på tisdagarna inriktat sig på att reparera våra lokomotorer som en efter en ”lagt av”. Idoga efterforskningar efter ”lämpliga begagnade objekt” har gjorts och en avställd lokomotor, utan bl.a. hydraullåda, hittade vårt ”falköga” Bengt Sundin på en upptäcktsfärd till Östersund. Lokomotorn som har tillhört BV med littera Z 43 med nr 463, tillverkades år 1959. Det byggdes 65 exemplar av denna typ. Loket är utrustat med en Scania Vabis motor på 120kW = cirka 165 hk, startdragkraft = 65kN, axeltryck 10 ton, vikt 20 ton, längd ö. b. 8800 mm.

OKBv bestämde sig för att köpa lokomotorn i befintligt skick. Krossad vindruta tillika instrument och strålkastare, en ganska vanlig företeelse numera då fordon står oanvända utomhus. ”Grafittimarodörerna” har också passat på och gjort ”sina insatser”! Lokomotorn saknar hydraullåda, som sagt men en sådan, - två förresten, - finns i Svartvik. Så småningom skall en av dem monteras in i denna ”nya 43-a” och förhoppningsvis skall den efter revisionen bli ett fungerande och välkommet tillskott till ”dragfordonsparken”.

Under veckoslutet 5-6 oktober gjordes en liten tripp till Östersund för att hämta hem lokomotorn. Resan företogs med Hg 755 som dragkraft, plus sovvagn, restaurangvagn, hjälpvagn samt en lånad ”flakgodsvagn” från AKZO-NOBEL. Personvagnarna SJ B8 3163 och SJ B12 3307 medföljde också i tågsättet f.v.b. till stationen Åskott på inlandsbanan

för uppställning under vintern. Våra aktiva medlemmar fick tillfälle att medfölja på resan, som ett litet tack för goda insatser under året. Några ”nappade” på erbjudandet, tog chansen och följde med. Man passade på att ta en avstickare till Åre/Duved också, men vädrrets makter hindrade alla försök, att enligt planerna, ta sig upp på Åreskutan.

Återfärden mot Sundsvall startade på söndagsmorgonen efter att ha ”hakat på” Z 43-an och lastat på den medföljande ”flakvagnen” två stycken ”skrotade” dieselmotorer från motorvagnar, avsedda att användas som reservdelar. Ett antal hjulaxlar följde också med på köpet. Allt finns nu i Svartvik och under hösten/vintern lär väl renoveringen av Z43:an bli det dominerande arbetsobjektet på tisdagarna ett tag framöver.

Mera resor

Sent påkomna reseuppdrag har utförts under oktober månad. Först en lokal resa ute i Svartvik för Föreningen Svartviksdagarna fredagen den 11:e. Lokomotor och restaurangvagn var i tjänst och servade ett tjugotal representanter i föreningen som firade säsongsavslutningen på detta sätt. OKBv, som är medlem i denna förening, var också inbjuden och deltog med en representant. En liten matbit avnjöts före resan på Dingersjö vårdshus innan tågresan Svartvik N -Stockvik N anträdde.

Filminspelning

I slutet av sommaren kontaktades OKBv av Migma Film AB om att medverka i en

filmspelning i Sollefteå med vårt tågsätt någon gång under hösten. Filmens namn: "Min första kärlek" en filmatisering av författarinnan Kerstin Thorvalls bok. Boken handlar om författarinnans fantasiupplevelser från barndomen i hemstaden Sollefteå.

OKBv accepterade erbjudandet och kontrakt skrevs med filmbolaget om att vi skulle delta i filmen med vårt tågsätt bestående av ellok Du 432, sittvagn OKB BC0 51, restaurangvagn OKB BCort 73 och SJ B8 3080. För lok- och personalservice medföljde hjälpvagnen och sovvagnen. Datum fastställdes till fredagen den 18 och lördagen den 19 oktober.

Resan till Sollefteå påbörjades fredagsmorgon klockan 06.15 från SuC via Ådalsbanan. Kenneth Landgren ställde upp som lokförare och fem OKBv-medlemmar bemannade tåget i övrigt. Tåget anlände på utsatt tid till Sollefteå station där perrongen var fullpackat med agerande "filmfolk", (bl.a. den för många TV-tittare inte alldeles okände "skådisen" Lennart Jähkel, en av bröderna i TV-serien "Pistvakt", - ni vet!)

En bild på skådespelare och statister i full aktion på perrongen i Sollefteå. Foto: Bengt Svahlstedt



Perrongen var belamrad med diverse rekvisita i form av resväskor, militäracyklar, en militärmotorcykel av märket Monark, militärjeep m.m. Tåget stod uppställt vid stationen och ett antal tagningar utfördes i rask takt med avbrott ett par timmar för att ett tomt timmertåg med destination Långsele skulle få passera. Under tiden fick vårt tågsätt förflytta sig till Långsele och där invänta timmertåget, för att sedan återvända till Sollefteå för vidare filmspelning till långt in på kvällen. Noteras bör att man åstadkom "ånga" runt vagnarna på konstgjort sätt. Man använde sig av ett gasol drivet "ångaggregat". En man utförde denna bedrift, liggande under tågsättet ihållande slang med munstycke och "bläste ånga".

Tåget återvände sent fredagskväll till Långsele för övernattnig. En utsökt god middag serverades OKBv-personalen på kvällsskröcken som kocken Janne Stål tillagat. Efter en natts välbehövlig vila och sömn samt en välsmakande frukost, återvände tåget tidigt på lördagsmorgonen till Sollefteå för fortsatt filmspelning som tog hela dagen i anspråk.

Filmen kommer att premiärvisas, sägs det, på en filmfestival i Umeå under våren 2003. Sedan skall filmen visas i TV är det tänkt.

Det skall bli intressant att se hur mycket av OKBv:s medverkan i filmen som kommer med. Tågsättet startade återfärden mot SuC vid 17-tiden och anlände till Sundsvall tidtabellsenligt klockan 20.35, f.v.b. till Svartvik för ”garagering”.

Avställt

I skrivande stund återstår nu att avsluta trafiksäsongen med att ställa av fordonen för vintern. Vi har äntligen lyckats få H 24-an inomhus, som sedan augusti stått ute i det fria. Det har varit kallt nattetid de senaste två veckorna i oktober. Vid sträng kylan så bör ånglok inte flyttas om det är uppkopplat.

Bittra erfarenheter har ju andra föreningar tidigare råkat ut för av denna anledning, något som vi alltid försökt undvika. Lyckligtvis blev det mildare väder under några dagar i slutet av månaden (oktober) med många plusgrader på dagtid som gjorde det möjligt att skjuta in loket i vagnhallen. Istället har vi varit tvungna att ställa E 1330 (E 6) utanför porten till vagnhallen. Loket skall täckas över med presenning. E-maskinen är ju nedkopplad och går därför att flyttas utan risk för ”cylinderskador”. Avsikten är att vi så småningom under vintern skall ta upp loket till verkstaden för fortsatt revision.

På tal om vagnhallen ja -, med dess dammproblem, - var på väg att lösas under sensomarmaren. Med hjälp från projektledaren för Stiftelsen Svartviks Industriminnen söktes och beviljades ekonomiska medel för uppsättande av en dammtät vägg i vagnhallen vettande mot blästerhallen. En helt ny vägg skulle det sättas upp, - åttio meter lång och cirka sju meter hög! OKBv:s Hans-Anders Kempe ställde upp med sin yrkeskunskap som arkitekt och gjorde ritningen till väggen. OKBv:s Cba,

Jan Stål utsågs att för föreningen verka som kontaktperson vid en eventuell byggnation. Förutsättningen för att få tillgång till dessa medel var att jobbet skulle utföras i regi av kommunen och vara utfört innan årets slut. Vidare ställdes krav på att man skulle använda friställd arbetskraft. Tyvärr gick inte detta att ordna inom tidsramarna på grund av brist på lämplig arbetskraft. Det planeras nu ett försök att förnya ansökan nästa år. Av denna anledning så har vi tömt spår 4 i vagnhallen på fordon för att bereda plats för väggbygget. -

Slutligen

Vad som den närmaste tiden och fram till årets slut står på agendan är bl.a. följande:

Tisdagen den 19 november avhålls den sedvanliga årliga SÄO/TRI-genomgången med påföljande provskrivning.

Lördag den 23 november firar OKBv tillsammans med SJK-Sundsvall, 75 årsminnet av Ostkustbanans invigning med att anordna en tillställning ute i Svartvik i Herrgårdens konferenslokal Stallet. OKBv:s järnvägshistoriker Kjell Palén håller i arrangemanget. Det skall enligt planerna också ges tillfälle för OKBv:s medlemmar att diskutera föreningens framtida inriktning. En jubileumsmiddag i Herrgårdens matsal avslutar jubileumsfirandet.

Skenbladets redaktör sedan tidningen startades 1977, - Rolf Sten, - lämnar från och med årsskiftet över ansvaret till Erik Roos i Prästmon.

Det känns onekligen lite vemodigt att Rolf slutar efter alla dessa år. Han har dock lovat att även i fortsättningen sköta OKBv:s hemsida på Internet:

Vi ger Rolf ett stort tack för alla trevliga nummer av Skenbladet under årens lopp och vi önskar Erik Roos välkommen som ny chefredaktör.

före 33

© Norrlands Reklam AB

2003

När tåget kom och båten gick



En julklapp till alla medlemmar !

Tillsammans har vi producerat en väggalmanacka med idel nytagna foto i härliga färger från Svartviks miljöer med fantastiska fordon som alla har minst 70 år på nacken!

Sätt in beloppet 110:- (Inkl. frakt) på postgiro 68 21 09-4
Ange ordentlig postadress!

Föreningen Svartviks Industriminnen
Föreningen Svartviksdagarna
Föreningen Svartviksspelet
Hälsinge Model T
S/S Primus
OKBv

110:-



Telefon: 060-10 19 10 • Fax: 060- 10 06 10 • www.norrlandsreklam.se

För 25 år sedan 1-2 oktober 1977



Lokbesättningen på OKB H24 under jubileet 1977 var Gösta Pallin och Bengt-Olof Haggström ("Olle Hägga")

Firandet av Ostkustbanans 50-åriga tillvaro 1977 var OKBv:s första stora utmaning. Arrangemanget blev till allas belåtenhet och samtidigt en bra start på vad vi kunde åstadkomma om vi hjälptes åt.

Vad passar inte bättre än att återge en del av den dåvarande sekreterarens, Leif Fernqvists, årskrönika i det första numret av Skenbladet 1- 1978.

"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 mången här sin första tågresan.

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



OKB-jubileet 1977. Under uppehållet i Härnösand körde jubileumståget en extra tur till Ålandsbro och åter. På bilden ankommer tåget Härnösand efter att ha varit till Ålandsbro och vänt. Foto: Börje Göransson

Österströmsbanan samt Gustaf Rådströms söderhamnsfilm från 1910-talet.

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 Ljunganbron i Njurunda, på Iggesundsbron samt -i 90 km:s fart - mellan Sunnäsbruk och Axmar. 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 minnesskrift 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."



Statsbanan Mellansel - Örnsköldsvik

av Rolf Sten

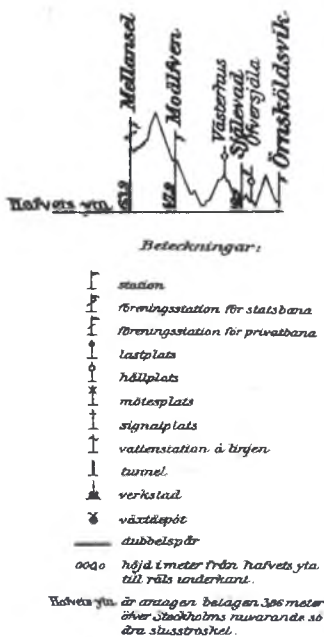


Mellansels station år 1891. Stationshuset är det enda i sitt slag eftersom det timrade huset utfördes "med timret behållande sin runda endast afbarkade yta utåt i de springande knutarna". Byggmetoden blev för dyr varför man inte byggde fler hus på detta sätt. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.

I enlighet med Kungl. Maj:ts proposition beslöt 1891 års riksdag, att en statsbana skulle anläggas från Mellansel på stambanan genom övre Norrland till kuststaden Örnsköldsvik. Man skulle använda sig av samma villkor när det gällde markupplåtelse, som man fastslagit för stambanan från Vännäs och norrut. Det innebar att landsting, kommuner och enskilda skulle kostnadsfritt upplåta den mark som behövdes för banans byggande. I skogsmark innebar det 15 meter på varje sida om banans mittlinje. För banbyggnaden av statsbanan Mellansel - Örnsköldsvik anslags 1 823 000 kronor, anslaget innefattade även kostnaden för rullande materiel.

Banbyggnaden startade i augusti 1891 och leddes av ingenjören A T Roos.

Arbetet bedrevs i rask takt och efter en bygg-





Örnköldsvik station sedd från öster. Året är 1893 och loken är från vänster SJ Kc 331 "PER" samt SJ Oc 387 (ombyggd 1889 från Aa 59 "SKINFAXE". Foto: Sveriges Järnvägsmuseum.

nadstid på ett år och tre månader kunde banan, den 1 november 1892, öppnas för allmän trafik.

I Statens Järnvägars historik från 1906 beskrevs den nya banan så här: "...Banan, som är byggd med en största lutning af 16 ‰ och utgår från Mellansels station, öfvergår Moölfven på en bro med 50 meters spännvidd och

är sedan förbi Sjöleuvad framdragen till Örnköldsvik. Järnvägens längd mellan ändstationernas stationshus är 28,8 kilometer och från Örnköldsviks stationshus till hufvudspårets ändpunkt 1,104 meter.

Terrasseringsen af banan kräfde omflyttning af 316,880 kbm jord och bortsprängning af 4,643 kbm berg. Förberedande afvattenge-

Första tidtabellen för Statsbanan Mellansel - Örnköldsvik. Gällande från den 1 november 1892.

Mellansel—Örnköldsvik.						3 1		
Fr. o. m. 1 November.								
Biljettpris		Km.	Stationer.			Bt. 281	Bt. 283	Bt. 283
II	III		(Statens järnvägar.)					
—	—	—	Afg.	Mellansel	11.45	4.25	8.20	
0,50	0,35	9	>	Moölfven	12.15	4.55	8.45	
1,20	0,80	22	>	Sjöleuvad	12.50	5.30	9.16	
1,55	1,05	28	Ank.	Örnköldsvik	1. 5	5.45	9.30	

Örnköldsvik—Mellansel.								
Fr. o. m. 1 November.								
Biljettpris.		Km.	Stationer.			Bt. 282	Bt. 284	Bt. 283
II	III		(Statens järnvägar.)					
—	—	—	Afg.	Örnköldsvik	10. 5	2.45	4.10	
0,40	0,25	7	>	Sjöleuvad	10.25	3. 5	4.28	
1,05	0,70	20	>	Moölfven	11. 0	3.40	5. 0	
1,55	1,05	29	Ank.	Mellansel	11.25	4. 5	5.20	

nomlopp anlades 94 afloppstrummor samt 2 broar, och för framdragande af vägar anordnades 135 vägöfvergångar i banans plan och byggdes 2 vägportar. Utefter banan finnas 3 stationer och 1 hållplats samt 10 bostäder för banbevakningspersonalen. Banan är belagd med stålräler vägende 27,5 kg pr meter."

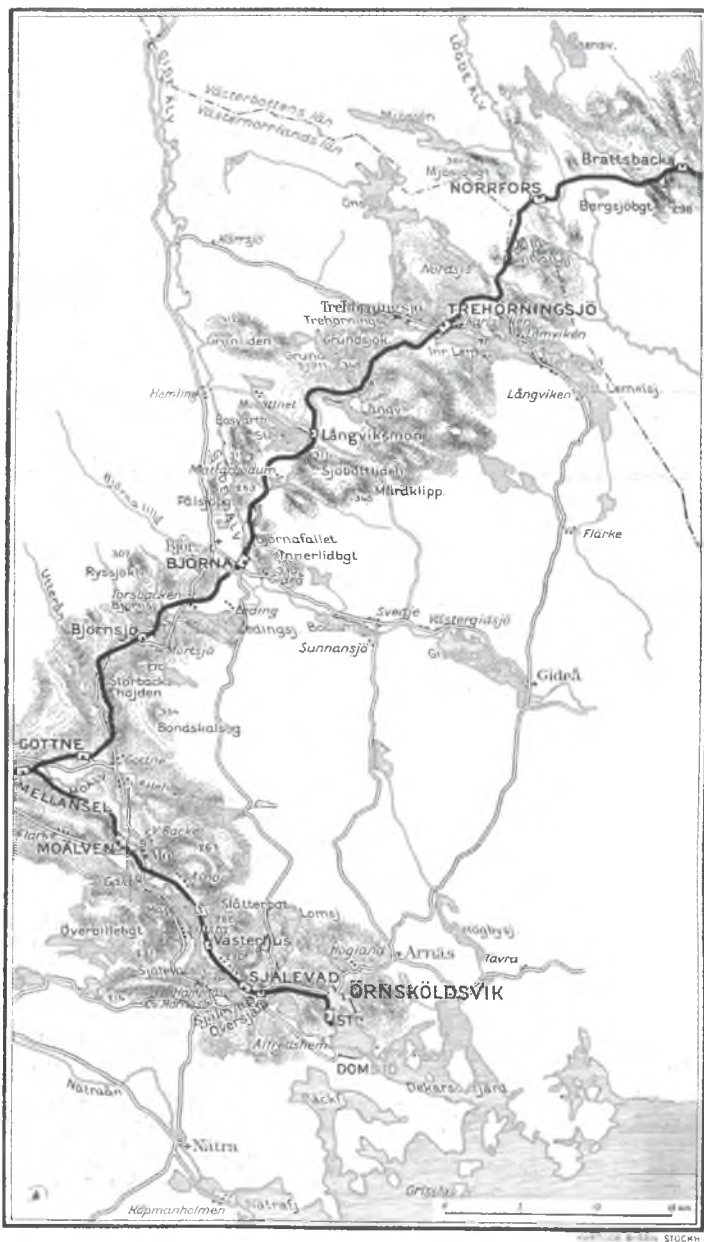
När man några år efteråt summerade vad banan hade kostat kunde man konstatera att slutnotan blev 1 853 098 kronor och 6 öre. Anslaget hade alltså överskridits med 30 098 kronor och 6 öre.

Och sedan

Stationerna var från början bara Själeavad och Örnsköldsvik. Moälven station tillkom 1 januari 1893, sedermera namnändrad till Moliden.

Hållplatserna Västerhus och Översjöla tillkom 16 augusti 1893 respektive 1 april 1905. 15 maj 1929 tillkom hållplatsen Örnsköldsvik Västra. Detta innebar att från samma dag benämndes Örnsköldsvik för Örnsköldsvik Central.

Genom åren har ytterligare hållplatser tillkommit. Från Mellansel räknat: Brandtjäl, Rösåsberget, Mo kyrka samt Österalnö.



Bland annat på grund av vägomläggningar och byggandet av ett industrispår från Örnsköldsvik till Gullänget och Svartby (4 kilometer långt) lades huvudspåret om mellan Tvil-



Ovanstående bild visar Mellansels bangård omkring år 1900. Bortåt i bild är mot Långele. Spåren i bildens vänsterkant leder mot Örnsköldsvik. Bortanför stationshuset syns järnvägs-hotellet och bortanför det syns godsmagasinet. Längst bort i bild, till vänster, skymtar de äldsta lokstallarna, uppförda 1892 respektive 1899. Till höger om stallarna syns det södra vattentornet. Det nuvarande lokstallet uppfördes 1910, bortom och till höger om vattentornet. Foto: Rolf Sten

lingsta och Örnsköldsvik station. Den nya sträckningen togs i bruk 1957.

Den ursprungliga rälsen på banan har efterhand bytts ut så att det idag huvudsakligen ligger räls med vikten 50 kg per meter.

2 maj 1977 togs en ny spåranslutning till Mellansels station i drift. Från början gick banan till Örnsköldsvik ut från Mellansel via ett eget spår från stationen. I och med omläggningen går banan till Örnsköldsvik nu ut di-

rekt från stambanans spår, strax norr om Mellansel.

Numera är banan elektrifierad. Eldriften togs i reguljär drift den 9 januari 1998.


1986/87 upphörde den lokala persontrafiken. Den 25 maj 1989 upphörde den sista persontrafiken i och med att sovvagnen Örnsköldsvik - Stockholm drogs in. I dag är det bara godstrafik som förekommer på banan.

Mellansel juli 1977. Bilden visar ett godståg på Örnsköldsviksbanans nya infartsspår till Mellansel. I förgrunden syns det gamla spåret till Örnsköldsvik. Foto: Rolf Sten



Avsändare:
OKBv
Box 458
851 06 SUNDSVALL

B

Porto

betalt



*Hänt se'n sist redaktören har bytt ut skrivmaskinens tangenter mot mer
rejåla handtag i lokhytten på H 24:an. Han låter medelst ångvisslan hälsa
alla medlemmar och läsare en riktigt ljudlig jul ! Foto: Rune Lindgren*