

SKENBLADET



2.81

MEDLEMSBLAD FÖR OSTKUSTBANANS VÄNNER



FÖRENINGENS STYRELSE:

Sällskapet Ostkustbanans vänner (OKBv), bildat 1976-07-01, är en ideell förening med syfte att främja intresset för tidigare och nuvarande järnvägar i södra Norrland, i första hand Ostkustbanan, samt främja bevarandet av järnvägsminnen och äldre järnvägsmateriel från samma område.

Medlemsavgift:

1982 — kr 24:—

1983 — kr 24:—

Upplysningar om medlemskap genom styrelsen.

Sällskapets adress:

Sällskapet Ostkustbanans vänner (OKBv)

Fack

851 01 SUNDSVALL

Postgiro: 91 57 44-7

Bankgiro: 459-7779

Skenbladets redaktör:

Rolf Stén

Ordförande:

Rolf Stén

Meteorv. 17

863 00 SUNDSBRUK

Tel. 060/56 88 60

Sekreterare:

Kjell Palén

Skravlingsvägen 34

852 54 SUNDSVALL

Tel. 060/10 13 13

Kassör:

Börje Carlgren

Västra vägen 56

852 45 SUNDSVALL

Tel: 060/15 46 90

Suppleanter:

Magnus Eriksson

Västra vägen 66 C

852 45 SUNDSVALL

Tel: 060/12 35 27

Bengt Carlsson

Kungsvägen 11

852 50 SUNDSVALL



DETTA NUMMER

Det här numret av skenbladet är lite extra påkostat med anledning av att föreningen i år firar 5-års jubileum. Som du märker är omslaget tryckt i färg och som vanligt är det vår fenomenale tecknare Lars Ryderberg som har färglagt och färgseparerat skenbladets vinjett.



OMSLAGSBILDEN: Fredag 81-05-12 klart för avgång mot Stockholm. Foto: B Göransson.

ETT HÄNDELSERIKT ÅR

När man så här i slutet av året tänker tillbaka på vad vi varit med om, kan man inte säga annat än att det varit ett händelserikt år, utan tvekan det mest händelserika sedan föreningen bildades 1976. Men så har ju SJ fyllt 125 år och i och med att vi inbjöds att vara med i firandet fick allt en flygande start.

När vi tog på oss att visa upp ett 30-tals privatbanetåg på kavalkaden i Stockholm, måste vår vagn OKB BCo 58 återställas i exteriört originalskick. Ett febrilt arbete började, skrapning, grundning, målning och tillverkning av originalskyltar, allt gick i flygande fläng och tack och lov att vi genom SJ:s tillmötesgående fick disponera stallplats i Sundsvall, på det viset var vi helt oberoende av vädret.

Att bara visa upp en OKB-grön vagn på kavalkaden hade väl sett lite andefattigt ut. Vi visste sedan förut att en av OKB:s 2-axliga resgodsvagnar, OKB F3 242, stod som gråmålad tjänstevagn i Malmö. Efter samtal med SJ fick dom loss vagnen och den skickades upp till Sundsvall. I mitten på maj kom vagnen och vi fick en smärre chock när vi såg i vilket skick den var. Stora rosthål gapade lite här och var och vi undrade lite till mans hur vi skulle kunna få den färdig på en månad. Men tack vare positiva medlemmar och flera kilo Plastic Padding samt att vi fick loss ytterligare en stallplats, var vi klara med vagnen kvällen den 11 juni, dagen innan vi skulle åka till Stockholm.

Det blev ett prydligt litet tåg som den 12 juni kom iväg till Stockholm, OKB H 24, OKB BCo 58 samt OKB F3 242, tre stycken originalenheter, inte dåligt!

Jag ska inte här gå närmare in på kavalkaden i Stockholm, det finns så mycket skrivet om den i andra tidningar, men man kan sammanfatta det hela med att resan till Stockholm var ett gott bevis på att de svenska museiföreningarna verkligen kan samarbeta även om de inte gick helt gnisfritt.

Parallellt med alla målningsarbeten på vagnarna tog vi i samarbete med BJs fram en jubileumstallrik där vi svarade för marknadsföringen, numreringen och distributionen. I egen regi tog vi fram en jubileumsnål som också skulle marknadsföras och distribueras. Sedan ska vi inte glömma planeringen av resan till Stockholm som

också tog åtskilligt med tid, särskilt när planering av en annan resa kom in mitt i alltihop, nämligen resan till Fallens Dag i Ådalsliden den 19 juli.

Väl åter i Sundsvall fick vi några veckors andrum fram till den 15 juli, då vi var fem tappra som göt förstärkningsplattan till lokstallet i Svartvik, 21 m³ betong som till största delen halkskottades.

Den 18 juli var det dags igen. I samarbete med SJ gjordes Jubileumsresor för allmänheten i Härnösand och Kramfors. På kvällen övernattade vi i Långele för att sedan på söndagen köra "Fallens Dag", Sollefteå—Ådalsliden—Sollefteå. Vädret var på sitt bästa humör hela helgen, speciellt på söndagen. Efter en bekymmersfri hemresa på söndagskvällen den 19 juli, fränsett en liten malör i Härnösand, anlände vi till Sundsvall exakt på rätt tid. Många av oss som deltog i resan tyckte att det här var den bästa som vi någonsin gjort.

Efter en månads välbehövlig semester, började vi med tisdagsarbetena i Svartvik igen och efter en arbetslördag, den 29 augusti, var vi klara med formsättningen för smörjgravsväggarna i lokstallet.

Helgen den 12—13 september var det dags för årets sista researrangemang. På lördagen bar det iväg till Ånge för att fira SJ 125 år och stambanan i Ånge 100 år. Väl i Ånge körde vi två fullsatta turer till Alby och åter. I Ånge hade SJ ordnat med utställning vid lokstallet bestående av diverse rullande materiel, katastrofvagnen visades, likaså var SJ:s stora katastrofkran i aktion, det var en imponerande syn när den, lekande lätt, lyfte en täckt godsvagn. Heder åt SJ för detta arrangemang, det gav mersmak.

Under eftermiddagen fick vi problem med att hålla trycket på 24:an, men vi kom iväg mot Sundsvall endast en halvtimme försenade. I Nedansjö var det stopp, trycket var för lågt för att fortsätta. Vi gjorde befrielse försök att ta bort gnistgallret i sotskåpet men hettan och bristen på de rätta verktygen gjorde att vi fick hämta hjälplok i Sundsvall. Med hjälploket som draghjälp kom vi till Sundsvall ca 3 timmar försenade. Klockan 03.30 på natten hittade vi felet till tryckproblemet, det var hjälpsotaren som hade gått sönder. Vi bedömde att vi inte skulle hinna reparera till kl 11.00, då resan till Tunadal skulle starta, vi



81-06-13 Vita handskar i Värtan. Foto: S Cajmatz.

var därför tvungna att raka ut fyren och "kasta in handduken".

Resan till Tunadal, som gjordes i samarbete med Sundsvalls kommun, genomfördes nästan enligt planerna men det är klart att några var besvikna över att det inte var H 24:an som drog, utan ett vanligt diesellok typ T 43. Det var första gången, på de 5 år som OKBv kört ångtåg, som ångloket inte kunde användas. Nog var det typiskt att inledningen på den tekniska veckan i Sundsvall skulle börja med ett tekniskt fel. Tekniken i ett nötskal, kan man kanske kalla det. Trots allt var det ca 250 personer som fick uppleva en tågresa på gamla spårvägen mellan Skönvik och Tunadal, med picknick och fotokörning vid Maland.

Hösten kryper närmare in på oss och i Svartvik kommer vi närmare målet. Den 14 september göt vi smörjgravsväggarna i lokstallet, veckan efter lade vi rälsen på plats och vi räknar med att i år hinna göra formsättningen för övergolvet färdig. En sak är nu nästan säker, i mitten på nästa år tar vi stallet i bruk.

Som sammanfattning av det här året, kan sägas att det har varit ett påfrestande år för många av oss och visst har vi gjort misstag, men det är ju en misstagen man lär sig. Det är trots allt fantastiskt, att en så liten förening, med så få aktiva som vi ändå är, klarar att göra så mycket. Det är ett gott betyg åt föreningen, en förening som i år fyller 5 år och om vi gemensamt hjälps

åt, kan vi utan tvekan blicka framåt med
tillförsikt.

Rolf ●



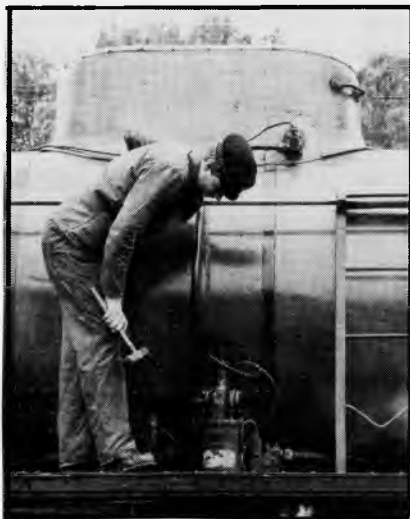
Starten från Stockholm 81-06-14 var magnifik!! Eller hur? Foto: S Cajmatz.



Uppsala 81-06-14. Det är ganska imponerande med tre lok, eller hur? Foto: R Stén.



På hemväg från Stockholm, vattentagning och smörjning i Söderhamn. Foto: R Stén.



Luftpumpen har skött sig skapligt i år. Men ibland måste hammaren fram som här i Söderhamn 81-06-12. Foto: S Cajmatz.

EN NY BOK

FORSMO—HOTING BANAN. Tåget genom sagornas Ädal skriven av Kenneth Landgren och utgiven av Järnvägsmännens samarbetskommitté för Inlandsbanan.

Boken beskriver, på ett utmärkt sätt, Forsmo—Hoting banans tillkomst och utveckling. Minnen och berättelser från byggnadstiden kombinerat med bra bilder, varje trafikplats är beskriven med spårplan och data även det rullande materiel som trafikerat och trafikerar banan är fylligt presenterat med bilder.

Kort sagt: Boken är bra och bör inte saknas i den järnvägsintresserades bokhylla, dessutom bör man komma ihåg att boken är framtagen på helt ideell basis!

Boken köper du enklast genom att sätta in 85 kronor på postgirokonto 21 34 65-8 priset inkluderar porto, du får den direkt i brevlådan.



"Adalsexpressen" kommer inångande till Långsele för övernattnig 81-07-18. Foto: R Stén.



*Ångersan 81-09-12. Uppehåll strax väster
Viskan för vattentagning ur Ljungan. Fo-
to: R Stén.*

VISSTE DU ATT:

Den kraftigaste järnvägslutningen i norra Europa, där kuggar, linor eller dylikt inte användes, finns på Flåms-banan i Norge. Banan är endast 20 km lång och övervinner på den korta sträckan en höjdskillnad på 865 meter. Det innebär att i stort sett hela banan har 55 promilles lutning. Som jämförelse är den brantaste lutningen i Sverige "bara" 26 promille och den finns utanför Lysekil på en mycket kort sträcka.



81-09-13. Det snöpliga säsongslutet. SJ T43 ersätter OKB H 24. Foto: R Stén.



Men fotokörning blev det ändå, som här vid Malandsbadet. Foto: 81-09-13 R Stén.

NÅGRA PERSONLIGA INTRYCK

Av Börje Göransson

Många har skrivit om SJs 125 årsjubileum, så alla fakta torde vara kända, dessa lämnar jag alltså därhän och ska istället ge några personliga intryck.

Strax före sex fredag morgon 12/6 var vi OKBv:are samlade på Sundsvalls C för att embarkera vårt tåg: OKB H 24, F3 242, BCo 58 och en missprydande SJ b6. Det var inte så lite av expedition och äventyr i luften när vi äntligen var på väg i ett representativt tåg efter många kvällars målning och puts. En rolig episod var när vi stannade för rött ljus i Trönödal. En närboende lantbrukare kom i smutsiga arbetskläder till tåget, föll i ohämmad beundran inför detsamma, så till den grad att han steg ombord och följde med till Söderhamn, jag får väl ta taxi hem var hans kommentar. Heder åt en sån spontanitet från en man utanför entusiasternas skara. Efter Söderhamn utbröt ett oväder med regn och kyla som förtog en del av stämningen.

Så blev det då lördag och jubileets höjdpunkt, kavalkaden. Lagom till denna hade tydligen de vertikala och horisontala kommunikationerna kommit till en kompromisslösning, regnet upphörde, blåsten fortsatte och temperaturen steg till närmare sju

grader. Visst var det fantastiskt att se den svenska järnvägshistorien rulla förbi. De riktiga gamlingarna, Prins August, Göta och OFWJ 8 var givetvis favoriter, men många andra godbitar fanns, F 1200, vår egen 24, TGOJ M3t m.m. Min egen kärlek till motorfordon fick sitt med V3 som med sitt töffande och avgasutsläpp, inte står ångloken efter, den rara lilla Z lokomotorn, HC bussen den fräcka Y8 an med sin UFV som några av våra medlemmar utat. Kanske inte många reagerade för dessa tåg idag så vanliga fordon, men snart, mycket snart är dessa ursvenska fordon borta, saknade av många.

Efter kavalkaden var det trevligt att vandra omkring bland denna enorma anhopning historiska fordon vid Värtans station, att lägga handen och känna värmen från Prins Augusts ångpanna, känna atmosfären av ånglok. Och den konsert av visslor och tyfoner i alla tonarter som plötsligt bröt ut. På söndag var jag nere på Stockholms C i god tid för att låta själen suga i sig så mycket som möjligt. Oföröglömmeligt var när göteborgståget med de båda H3s:arna under kraftig rökutveckling och lätta slirningar gav sig iväg och vissel-



På hemvägen till Sundsvall mötte vi, mellan Uppsala och Gävle, södergående expresståg.
Foto: R Sién.

konserter mellan loken och ss Björkfjärden, en ångmaskinernas och ångfolkets ömsesidiga vördnadsbetygelser. En annan kul episod var den hjärtliga applåd som togs upp när norska tåget äntligen kom till perrong. Pampigt var att se det norrgående tåget i full fart vid Rosersberg med sin mäktiga lokkoppling H 24, F 1200 och SB 1306. Men det i mitt tycke bästa till sist, sträckan från Gävle hem till Sundsvall. Nu var all stress och jäkt över, allt man hade sett och upplevt, alla bekanta från när och fjärran man träffat, nu var det bara vi OKB:are i vårt eget tåg, gemytlig stämning. Engelsmannen Bob syntes verkligen trivas och hans svåger Leif som från början var med endast som värd, men som mer och mer fångslades av järnväg, frågande om allt han såg och spontant tog och sålde vykort o dyl så snart vi stannade och allmänheten dök upp.

Att stå på F3:ans bakre plattform i det nu underbara försommarvädret, känna aromen av stenkolsrök och fartens tjustning

på vårt eget tåg, allt hade gått bra 24:an hade varit under ånga en hel vecka oavbrutet utan större problem, ja det var en härlig resa. ●



På hemväg från Stockholm 81-06-14. Vi har just lämnat Gävle och man får en känsla av att vara hemma igen, men så är vi ju tillbaka på Ostkustbanan igen. Farten drivs upp, vädret är perfekt, vi åker i vårt eget ångtåg. Det är vid sådana här tillfällen som man tycker att det är vårt all den fritid som man lägger ned på sin hobby. Foto: B Forsberg.

OKBv — FEMÅRINGEN SOM TRAMPAT UR BARNSKORNA

Några brottstycken ur den redan omfattande historien författade och illustrerade av Kjell Palén.

När man har levt så intensivt tillsammans med praktiskt taget alla förenings händelser under de gångna fem åren är det svårt att fatta sig något så när kort. Det ligger så nära till hands att vilja berätta *allt* för dels de nytillkomna och dels de som inte haft möjligheten/förmånen att delta i händelsernas centrum. Nu räknar jag emellertid bara med att plocka litet här och var, främst bland sådant som inte tidigare kommit fram i t ex SKENBLADET, TÅG eller OKBv verksamhetsberättelser.

HUR BÖRJADE DET?

Ja, Svenska Järnvägsklubbens (SJK) Sundsvallsavdelning har ju funnits på plats sedan 1959/60 och under Evert Anderssons mångåriga ledning ("SJKs meste klubbmästare" — 14 år) "kanaliserat" oss järnvägsintresserade in i en gemenskap. Denna var en förutsättning för att man i Sundsvall över huvud taget skulle kunna fundera på att ta sig an ett ånglok, även som en ren ut-/upp-ställnings"pryl".

En annan orsak var att Sundsvalls trafikområde fått en ny chef som givetvis såg på omgivningen med nya ögon. Vad var det egentligen för skrot som skymtade där borta bland uppställda personvagnar? För oss var det en välbesökt oh mysig möteslokal, för driftsverkstaden en behövlig undervisningslokal. Men visst hade flera års väder och vind gjort sitt. Bättre förekomma än förekommas — i den då rådande skrotnings-/uppdelningsivern gick inget gammalt säkert! — SJK Sundsvallsavdelning tog sommaren 1976 på sig att till det yttre putsa upp GDJ 9 så att den i varje fall inte skulle skickas bort på grund av ett allmänt "risigt" utseende. Detta gjordes givetvis i fullt samförstånd med driftsverkstadschefen Rune Wiselqvist.

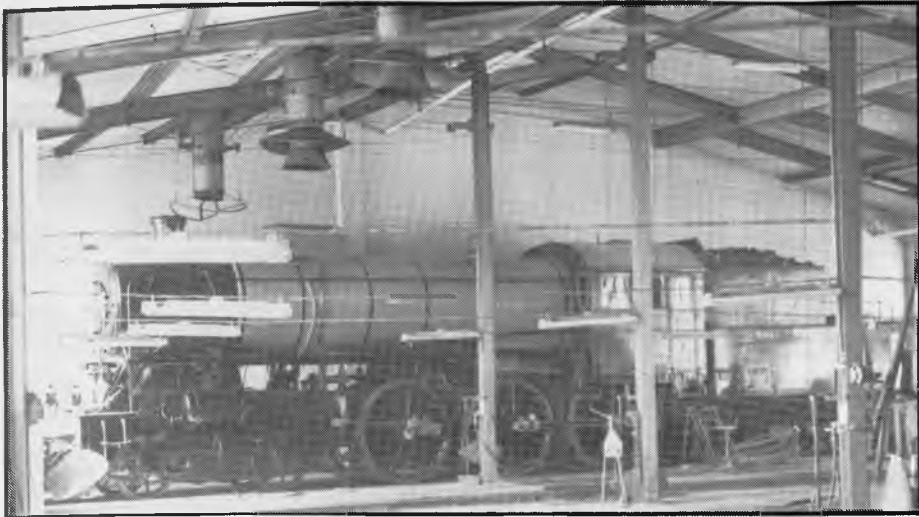
Under arbetets och den gemytliga samvarons gång, som förresten resulterade i en till hälften mörkblå och till hälften vagnsbrun skapelse, pratades en hel del om 1977 — det stora OKB jubileumsåret. Det var inga nya revolutionerande tankegångar som kom att diskuteras, men tillfälle gavs till att närmare penetrera tankarna; att vrida och vända på dem och se på möjlighe-

terna från olika håll. Det ledde till att en "skenförening" bildades; en lokalt knuten förening som skulle kunna gå "riksföreningen" SJKs ärenden gentemot de närmast berörda kommunerna på ett smidigare och "närmare" sätt, förhoppningsvis med ett bättre (ekonomiskt) resultat (i denna senare fråga inte *skenbart* bättre utan reellt!). Det närmast förestående målet var att med hjälp av skenföreningen på något sätt försöka få Sundsvalls "kulturlok" under ånga inför jubileet. Det här var tankegångar som av och till diskuterats inom SJK Sundsvallsavdelning sedan 1972.

Men när man väl bildat en förening kommer "problemen"; stadgar ska utformas m.m. Stadgekommittén bemödade sig förutseende om att ta fram mycket korrekta stadgar — som även skulle kunna fungera bra i en större förening, inte enbart för den lilla sken-föreningen. Men stadgarna skulle också ge möjligheten att driva sällskapet på spåråga — och utan tyngande byråkrati.

Under ett (o-)ändligt antal luncher (m.fl. tillfällen) vintern 1978 träffades Curt-Lennart Lundén, Rolf Stén och jag för diskussioner om bl.a. föreningens och "kulturlokets" framtid. Loket hade ju under OKB-50 visat sig fungera över förväntan väl. Det var fortfarande en deposition från Järnvägsmuseum till Sundsvalls kommun — dvs något man inte får köra med (i normala fall — för OKB-50 hade jag utverkat ett speciellt tillstånd av Carl-Axel Alenius just för och inkom till detta jubileum). — Man måste ju medge att det vore synd att åter "ställa av" maskinen som ett dött föremål nere på Finnkajen att förevisas under sommarmånaderna. Men var skulle vi göra av den? Någonstans inomhus måste hon kunna hårbärgeras, dels för att få den vård hon behövde, dels för att undvika vandalisering.

Men en järnvägsmuseum förening är ändå ganska handikappad med enbart ett lok. Utan vagnar att frakta folk i är man hänvisad till SJ materiel, dvs till lördagar (lågtrafikdagar — på andra tider behöver SJ alla vagnar för egen del, något som ytterli-



Redan våren 1975 visste vi att H 24-an var i minst lika gott skick som de beredskapslok man ett par år tidigare gjort i ordning i Sundsvall för torrluftförvaring, åtminstone om man fick tro den kalltryckning som ordnades med under driftsverkstadschefen Rune Wiselqvists ledning. Här står loket i stall för detta prov — f f g sedan "återkomsten" 1972. Allt renoveringsarbete (läs: målningsarbete) skedde då utomhus.

gare accentuerats sedan lågprisalternativet infördes — heja, heja SJ!) — och eventuella överstående vagnar på orten. Stora tom-dragningskostnader för vagnar från annan station omöjliggör praktiskt taget (ångtågs-)arrangemang som ska gå ihop ekonomiskt. Kör man t.ex. för (den lokala) allmänheten får inte biljettpriiset vara avskräckande — men eljest kommer det folk i massor; kör man för järnvägsdiggare kan priset vara högre — men då gäller det i stället att kunna erbjuda en så intressant resa (eller helt program) att man kan locka tillräckligt många. Detta är svårt på våra breddgrader då man ju också måste räkna med diggarens "köpmotstånd" i form av dyra hit- och hemreskostnader. — OKBv skulle i och för sig kunna få ihop ett "äkta" OKB-tåg. Tillräckligt mycket rullande materiel finns fortfarande kvar — kanske en unik möjlighet bland landets museiföreningar! Men egna vagnar medför ytterligare krav på förvaringsutrymmen samt (uppvärmd) verkstadslokal för underhålls- och renoveringsarbeten.

Med den lilla, men tappra, aktiva skara som under våren/försommaren åren 1972—77 offrat tid på att putsa upp H 24:an ansåg jag det vara ganska omöjligt att i längden driva en museiförening, även

om vi skulle kunna fördubbla antalet aktiva. Med tiden skulle man nog tappa sugen! Jag såg allt detta "oväsentliga" (ur järnvägsintressesynpunkt) som måste till för att föreningen skulle kunna fungera tillfredsställande. Jag var helt enkelt rädd för att vi skulle dra på oss för mycket, något som vi inte skulle kunna ro iland, i varje fall inte utan mycket stora personliga uppoffringar! — "Låt 24-an gå till någon annan museiförening med större resurser söder ut, så kan vi åka ner dit och SE och HÖRA henne då och då — och i övrigt fortsätta med vår trivsamma tillvaro inom SJK Sundsvallsavdelning där vi då har tid, att som hittills, förbereda välarrangerade möten och trevliga arkeologpromenader och andra utflykter", sa jag.

Mot detta hävdade Rolf och Curt-Lennart bestämt att i och med jubileumsresan 1977 hade jag redan "spårat" de nödvändiga stigarna — det var bara att rulla på i samma hjulspår. Kontaktvägarna mot SJ var redan uppkörda och fungerade väl; vi hade redan "rutin" på att arrangera resor samt att ta fram försäljningsalster; flera järnvägsorter runt omkring Sundsvall stod inför 100-årsjubileer som kunde "utnyttjas". Det var "bara" det där med förvaringsutrymmen som vi måste jobba litet

med! — Grabbarna var ”omedgörliga” — och jag lovade att hjälpa till om de nu fick mandat inom föreningen att gå vidare med detta — ”men ni får ju själva ta på er ett tungt ansvar för att driva projektet i hamn!”.

Idag kanske man kan fråga: Har det varit värt arbetsinsatsen? Rolf? Curt-Lennart? Har det inte känts tungt många gånger? Själv tog jag mig näst intill ett sabbatsår 1979 för att bygga ett garage (i varje fall påbörja det. Det är inte helt färdigt ännu — p.g.a. all ”järnvägsintresseadministration” jag är ”utsatt” för!). Det gångna året har Curt-Lennart tagit sitt sabbatsår — i samband med övergång till ny typ av tjänst och omfattande egen utbildning. Hur länge orkar Du, Rolf?

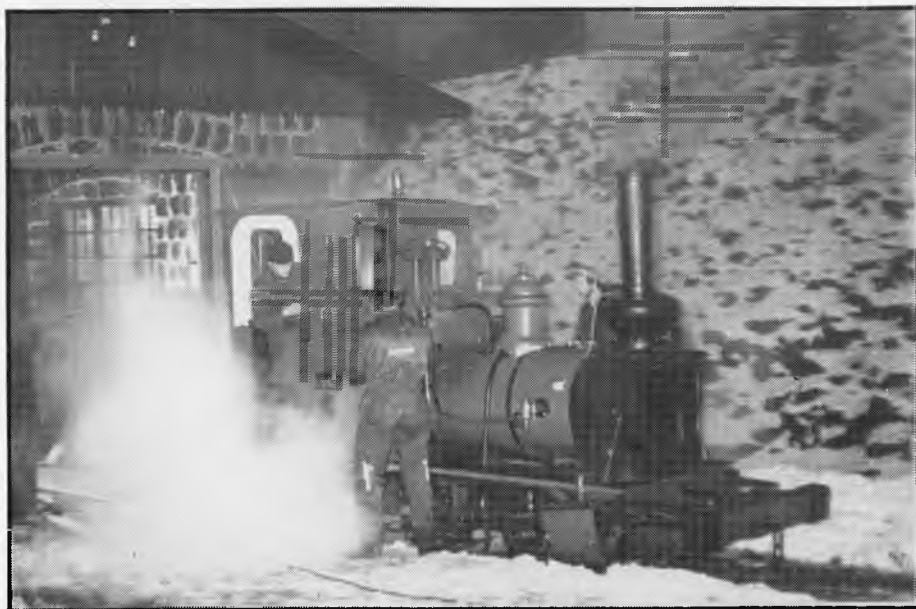
Allt eftersom vi lärt känna varandra inom sällskapet, lärt känna varandras positiva sidor/vad var och en är bra på, så går ju allt lättare. Den som är t.ex. svetsare i det ”civila” ställer upp och gör svetsjobben som behövs; byggnadssnickaren tar sig an jobb med hammare, spik och såg; målaren svarar för målningsarbeten, ”professionella” tecknare, modellsnickare, lokreparatörer och allehanda övriga tekniker, resebyråtjänstemän m.m., m.m. ingår i vår medlemskader. Det är med andra ord en

självklarhet att var och en ställer upp ideellt med *sitt* specialkunnande där det kan användas inom föreningen. Även ”amatörkunska-per” kommer väl till pass; fotografer, filmare, poeter, festarrangörer, tecknare, för att inte tala om den stora fond av kunnande vi uppodlat inom sällskapets ram t.ex. inom ”tryckeri-konsten”. Även om man ”bara” kan fäktas med pennan har föreningen glädje också av detta — många äro de skrivelser vilka avfattats till myndigheter och allehanda andra beslutsfattare av skilda slag — på ett så ”oövervinnerligt” sätt att svaret blivit ”ja”! — Och de gånger man inte själv sitter inne med erforderliga specialistkunskaper — ja, då ställer man ju gärna upp som ren hantlangare. Något som väl också verkar vara självklart för åtminstone alla aktiva medlemmar!

Som synes finns både glädjeämnen att gotta sig åt — eller ”tungsinne” att försjunka i om man är på depparhumör av ”övermänsklig” arbetsbörda!

FÖRENINGENS MEDLEMSPOLICY

har förändrats under årens lopp. Vår första tillvaro — som en ”sken”-förening (till SJK Sundsvallsavdelning) innebar endast



Första ”jubelturen” i Galtström — efter 40 år! LOKE under ånga 1976-12-04.

att de aktivarer SJK-arna i Sundsvall också var OKBv-are. Någon egentlig anledning att bli större fanns inte. Detta skulle förmodligen endast betyda merarbete för den lilla aktiva skaran. (Vid det första (halva) verksamhetsårets (1976) utgång var vi 18 medlemmar.)

Så småningom behövdes allt fler aktiva medlemmar, mest för renoveringar osv av OKBv material — och en viss medlemsvärkning försöktes, "riktad" mot personer som i någon form tycktes kunna bli aktiva inom sundsvallsregionen.

Numera är vår policy helt enkelt att bli så stor som möjligt! Visst medför en större förening mer administration, men vi börjar ha så differentierat medlemsmaterial som också är villigt att medverka, var och en på sitt sätt, att detta inte längre är något stort problem. — Även inaktiva medlemmar är att betrakta som stödjande på flera sätt; hela den i och för sig låga medlemsavgiften har inte gått åt till produktion och porto av de utskick som medlemmen får; ju större medlemskader man kan visa upp inför myndigheter desto bättre; sist men inte minst finns alltid förhoppningen att ur en större samling medlemmar måste också komma ett större antal aktiva. Vi hoppas att vårt aktivitetsutbud ska locka fler och fler att "nyfiket" komma med i vår trivsamma gemenskap och goda kamratskap! (Du medlem, gå ut och skaffa flera medlemmar!)

Sällskapet har vuxit fort liksom de verksamheter vi har kommit att syssla med. Idag börjar det bli svårt att kunna vara med på alla håll och kanter och att vara helt informerad om alla våra aktiviteter. En viss "specialisering" har utkristalliserat sig bland funktionärerna vad gäller det praktiska deltagandet i skilda delar av föreningens verksamheter. Inom styrelsen, och kanske bland ytterligare några mycket aktiva medlemmar, håller vi dock varandra mycket välinformerade om det aktuella läget. — Det har t.ex. hänt att jag mött någon medlem på väg hem ifrån en aktivitet denne deltagit i. OKBv:aren har då, i all välmening, velat informera mig om vad han (förlåt Linnéa och några till) varit med om. Jag, som redan i förväg informerats om vad som skulle ske, kanske rent av kunnat ställa så "välinformerade" frågor till min sagesman att han blivit helt ställd. — *så* ingående hade han inte blivit upplyst ens genom att delta i aktiviteten!

EKONOMIN

Vår "mångårig" kassör, Curt-Lennart Lundén, var på riktigt spexhumör under första årsmötet. Ingen behövde minsann tvivla på kassabehållningen. Den kronan (kr 1:—) förevisades för alla där den låg helt ensam i kassaskrinet. Många tog nog i den, kanske någon t.o.m. bet i den för att förvissa sig om att den var äkta! (Just *den* kronan skulle vi väl ha sparat för "tid och evighet"!)

Under jubileumsåret — ja, kan man säga så? Varje år av OKBv:s verksamhetsår har ju varit ett jubileumsår! 1977 OKB-50 Bollnäs och Ånge 100 år, 1979 Östersund-100, 1980 Ljusdal-100 och 1981 SJ 125 år! 1976 — som bara var ett halvt verksamhetsår — hade vi knappt någon aktivitet, men kanske man ändå kan säga att vi "jubilerade". När vi eldade på LOKE i Galtström den historiska dagen den 4 december kom en äldre man och sa att det var 40 år sedan fyren kallnade under LOKEs panna. Och visst var det ett "jubel" — om inte annat så bland oss som fick uppleva detta historiska ögonblick.

Under vårt första (riktiga) jubileumsår, dvs 1977, kläcktes många idéer om hur man eventuellt skulle kunna få in pengar. (Köp av t.ex. ångloket hägrade väl, men ansågs nog ganska utopiskt). Det gamla vanliga, med vykort och andra trycksaker m.m. ger ju alltid något litet förstås.

En idé från Rolf Stén att ta fram en jubileumstallrik väckte livlig debatt. Jag var själv skeptisk (finns det verkligen intresse för sånt?), något som dessbättre kom helt på skam! 4—5 medlemmar tände på idén och lovade att själva borga för kostnaden så att vi skulle kunna betala tillverkarens faktura om försäljningen inte gick hem så där från början. Vi lyckades få Gustavsberg att acceptera leverans strax före jubileumsresan samt första månaden betalningsfri. Detta var kanske ett lyckokast — vi måste därför gå ut hårt, se till att annonsera tallriken på ett säljande sätt, samtidigt som det inte fick kosta mycket. Förhandsbeställning blev ett av alternativen — och försäljningen gick igång bra. Över alla förväntningar gick sedan kommersen under själva jubileet. Några borgenärer behövde aldrig träda in. Visserligen blev det segt med de sista 200 tallrikarna, något som mest vår kassör fick slita med. Men ungefär vid nyår fanns det inte längre jubileumstallrikar till försäljning.



En skinande, nymålade OKB-vagn på Sundsvall C natten mot 1981-06-12.

Vi lärde oss här något mycket väsentligt. En jubileumstallrik ska vara slut i och med jubileet. Ett mycket kraftfullt och effektivt annonserande kopplat med förhandserbjudande visade sig vara det rätta för OKBv. Vi har många gånger inom styrelsen jobbat utomordentligt hårt för att uppnå detta. För att i tid få ut material för annonsering, för att gripa ett tillfälle i flykten, har inga medel skytts. Om så behövs har en hel natts sömn offrats!! Men så har vi också nått resultat som känns riktigt sköna, t.ex. i Östersund, när sista tallriken var såld kl 12.00, nästan innan jubileumsarrangemanget kommit igång på allvar!

(Ibland undrar man hur man egentligen är skapad, när man offerar sig så för "ingenting". — Personligen för oss riktigt aktiva är det ju sådana här gånger fråga om enbart uppoffring, kanske rent av för både familjen och det egna (övriga) intresset, någon ekonomisk ersättning för egen del förekommer givetvis inte! Sánt kallas visst idealitet! — Svaret måste nog ändå bli, att man när man står där i samband med en resa och SER och HÖR H 24-an arbeta så är man medveten om att utan våra gemensamma ansträngningar vore man också utan denna upplevelse! Och innerst inne hoppas vi väl på flera aktiva, som kan ta över (en del av) jobbet och avlösa oss, åtminstone för en tid!)

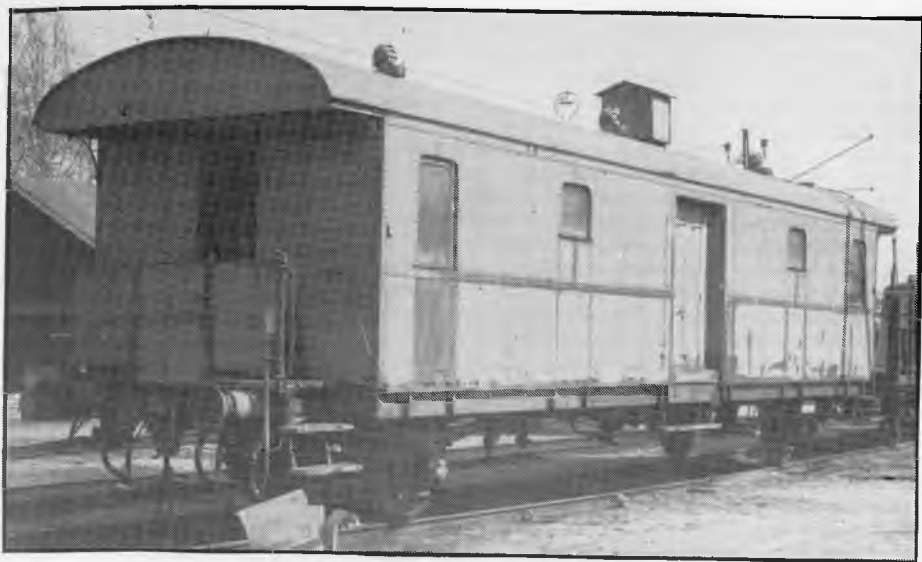
För att vara en järnvägmuseal förening kan det kanske idag tyckas att vår ekonomi är god. Man måste då försöka se det hela i rätt belysning. Våra pengar är redan "öronmärkta". Vi är ju en förening med

mycket dåligt utgångsläge; inga (egna) förvaringsutrymmen — och därmed inte heller möjlighet att köpa på oss den (rullande) materiel vi så väl behöver. Mycket, mycket pengar behövs för att iordningställa först och främst lokstallet, senare ytterligare förvaringsutrymmen — och sedan "fylla" dessa med lok och vagnar! (Ännu har vi inte alls trampat ur barnskorna — kan man tycka efter att ha läst ovanstående stycke. Rubriken sattes nog mera med hänsyn till allt vad vi faktiskt ändå har utträttat, framför allt på resefronten, speciellt under detta SJ jubileumsår!)

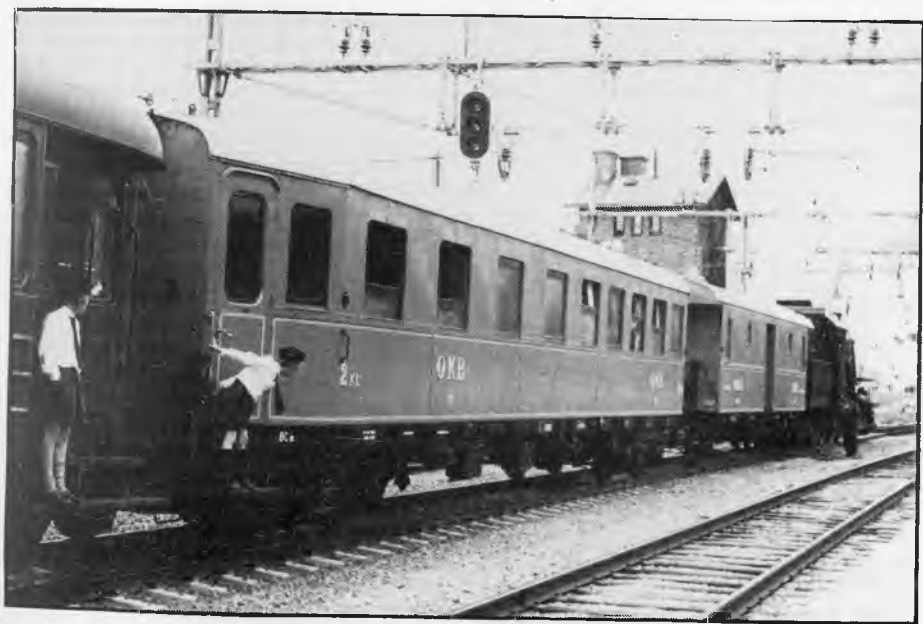
ATT TRAMPA UR BARNSKORNA

När man ser tillbaka på de gånga 5 åren och t.ex. vad som producerats av "papper" blir man ändå imponerad — mer än 2 pärmar (hellyggar) bara i ren administration! Härutöver kommer kassörens redovisning, SKENBLADET, en hel del forskningsmateriel m.m., m.m. Förteckningar över frivilligt arbetade timmar på lok, vagnar och byggnader är verkligen överväldigande.

Jag tycker också att listan över researrangemang är lång. Man kan sen tänka på vilket omfattande arbete som måste läggas ner före själva resan i form av tidtabellsförslag, offertförslag, avtalsskrivning, kanske anslagsäskande i samband med jubileumsresa och andra kontakter med lokala jubileumskommittéer, framtagning av jubileumstallrik och vykort med all behövlig skriftväxling, framställning av affischer



"Vår" resgodsvagn under renoveringsarbetet — här med "fläcktyfus". (I sidoplåtarnas nederkant kan man se vad den omtalade Plastic Padding-en användes till).



Tåg 33201 tar vatten i Hudiksvall 1981-06-12.

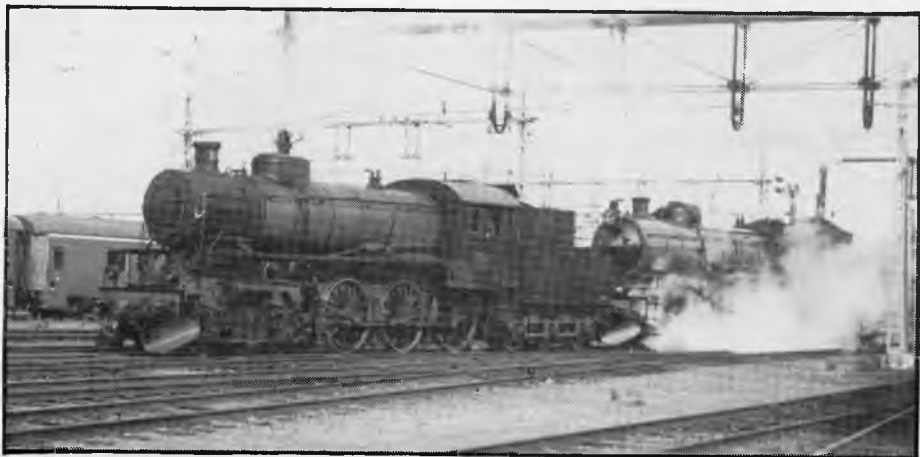
och annan reseinformation (både underlaget och senare tryckning) m.m. sådant som just ingen utanför styrelsen kommer i kontakt med. Och så allt jobb som de aktiva medlemmarna lägger ner i form av iordningställande av materielen. — Allt detta på så pass få aktiva som ändå finns inom föreningen! Det tycker jag är ett storstilat facit — och jag vill alltså påstå att sällskapet åtminstone i detta avseende har trampat ur barnskorna!

JUBILEUMSÅRET FRAMFÖR ANDRA

Detta år har vi "fått åka" mer än någonsin, beroende på SJ 125-årsjubileum. Sådant har vi varit med och firat i Stockholm på självaste Kavalkaden, i Härnösand och Kramfors samt i Ånge. Därutöver har vi kört på Skönviksbanan för Sundsvalls kommun samt för Sollefteå kommun en bejublad resa Sollefteå—Ådalsiden i samband med Fallens Dag i Näsåker.

Om resan till och från Stockholm, om "samåkat" i TÅG-81 sträckan Gävle—Stockholm samt Kavalkaden och söndagens hemresa skulle man kunna skriva åtskilligt. En hel del diskussioner har förekommit och de i TÅG-81 deltagande föreningarna har också haft ett uppföljningsmöte för att ta till vara de erfarenheter

Tågbefälhavaren Svante Wennberg håller resenärerna i "schack" vid stopp för tågmöte 1981-06-14. →



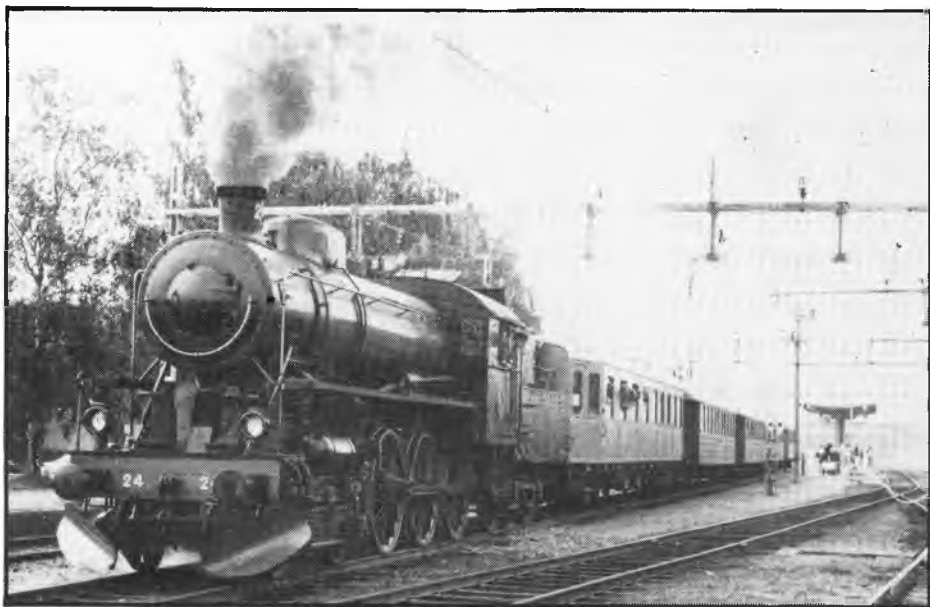
H 24-an i Hagalund på söndag morgon 1981-06-14 på väg tillsammans med F 1200 till triangelspåret för att vända.



"Pansartåget" åter på Stockholm C (1981-06-14). Så benämndes OKB-tåget för drygt 50 år sedan. Då var det ovanligt med stålvagnar och OKB-tåget nr 1:s vagnar gick dagligen till Stockholm där men eljest mest såg teakklädda vagnar eller tråkorgar med plåtklädsel. Sb 1306 växlar.



En unik skapelse ser dagens ljus — i stället för att gå upp på tendern och lämpa kol kan man nu göra detta inifrån hytten via koltåget med detta "gräv". Tillverkare: Arne Brunman, Bengt O Hågström, Leif Andersson, Gotthard Tingström.



Start från Härnösand mot Ålandsbro 1981-07-18 i samband med SJ-125.

man gjorde. — För vår del tycktes inledningsvis detta SJ-jubileum även kunna medföra en ganska hygglig ekonomi om vårt förslag till en resa för allmänheten Stockholm—Gävle i samband med vår hemresa på söndagen kunde arrangeras. Det kunde den — men dels "stal" SJ idén och körde (SJK-) ångtåg hela veckan före, dels vet jag fortfarande inte vem som egentligen skulle svara för marknadsföringen av denna resa — på något vis schabblades detta bort med påföljd att det imponerande tåget med 3 ånglok blev dåligt belagt. Detta, samt våra omkostnader av skilda slag i Stockholm i samband med denna resa — som egentligen inte var *vår* angelägenhet, SJ ville ju ha oss med i *sin* kavalkad — gjorde den, om inte till en ren förlustresa, så näst intill (ekonomiskt sett). *Men* UPPLEVELSEN att ha varit med om en så lång och händelserik ångtågsresa med allt vad därtill hörde tror jag ingen av oss OKBv-are vill ha ogjord — och då spelar ekonomin mindre roll! För mig var det en fin upplevelse, både i enskilda detaljer och som helhet betraktad.

— Vemodig var den då vår "försteförare" alltsedan 1977, Gösta Pallin, körde sin sista resa innan han "föll för åldersstrecket".

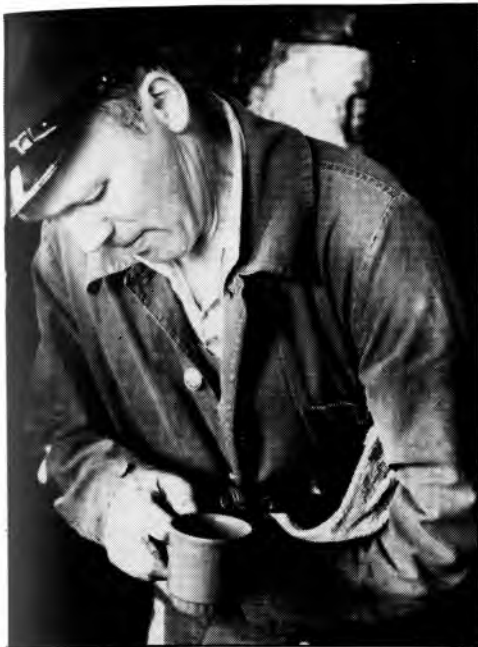
— Rolig var den för att Gösta fick tillfälle att låta ett par "gamla" ångloksmän köra upp för honom — och därmed ta klivet från höger till vänster sida i hytten, nämligen vår "försteeldare" alltsedan 1977, Bengt O Haggström, och lokinspektoren Arne Bruman från Ånge.

— Kul var det att vi under resan fick se också flera andra lokmän i hytten, dels nya bekanta som ångloksföraren Allan Svård och dito eldaren Karl H Jonsson, vars erfarenhet och snille BJ:s kan tacka för att de kom iväg någotsånär rättidiga på söndagsmorgonen, dels gamla bekanta som ångloksförare Rune Karlsson och eldareeleverna Kenneth Landgren och Bengt Carlsson.

— Inte alls roligt var det att de SJ-män som ställde upp i själva Kavalkaden inte fick någon tenntallrik som det ursprungligen lär ha varit tänkt (en sådan fick i stället OKBv för hela föreningens ideella medverkan — och det var roligt!).

— Lite roligare, som "plåster på såren", var det att vi från SJ fick ett antal plaketter att dela ut till hela tågpersonalen som tack för medverkan i samband med jubileumskavalkaden.

— Mycket roligare var det att få fina tackbrev med uppskattande ord för vår insats (= det ideella järnvägsintresset i stort)



"Hägga" bjuder på äkta ånglokskaffe — kokkaffe bryggt i glasflaskan på pannans armaturkrona eller talghyllan. Men man måste ha tålmod — bryggningen tar ca 1,5 timmar — men oj vad det smakar gott sen!

från flera håll inom SJ-ledningen, inklusive god himself!

— Härligt var det att allt rullade och gick som det skulle utan maskinskada eller andra problem.

— Mycket intressant var det att försöka följa med och insupa så mycket som möjligt av vad våra skickliga och erfarna lokmän sysslade med. Man var mycket noga med att följa hela den invanda rutinen "efter gammalt".

Över huvud taget har detta år varit mycket intressant och givande — även om det "kostat på" tidsmässigt! Vi ska väl hoppas på ett lika gott samarbete med SJ även i fortsättningen, på "riksplanet". Lokalt, inom hela distriktet, har vi ju här i Sundsvall alltid haft ett mycket gott samarbete med SJ på alla sätt. För detta är vi skyldiga alla berörda ett stort och varmt tack. Allt vänligt bemötande kan vi ju också ta som en gottgörelse för OKB:s deltagande i SJ-jubileet!



1981-06-22

Firandet av »SJ 125 År» blev ett allt igenom lyckat evenemang.

Detta har bekräftats både muntligt och skriftligt med stor respekt och beundran för intressanta och väl genomförda arrangemang.

Utän den helhjärtade insats från alla medverkande i detta lagarbete hade evenemanget inte blivit den succé, som vi nu gemensamt får motta stormande hyllningar för.

Statens Järnvägar tackar alla och envar för väl utförda insatser i anslutning till genomförandet av ett verkligt förträffligt jubileumsfirande.

OSTKUSTBANANS LOK NUMMER 1 "TYSKEN"

Med början i detta nummer startar vi en serie med rullande materiel vid Ostkustbanan (OKB). Först ut blir OKB:s lok nr 1, och vi frågar oss, vem av våra medlemmar blir först med att bygga loket i modell? Vi väntar med spänning på byggnadsbeskrivning och foto på den första modellen av loket.

När OKB:s byggnad började skjuta fart, skaffade OKB ett antal tanklok och det första inköptes fabriksnytt från Borsig i Tyskland år 1922. Loket som var ett tanklok för våtånga och med axelföljden C hade utvändiga cylindrar och slider.

Loket fick typbeteckningen litt. K och användes som byggnadslok, under åren 1927—29 stod loket mest som reserv i Gävle och användes endast sporadiskt i gruståg och för växlingen i Trödje grusgrup. "Tysken" som personalen kallade loket var ett svårarbetat och besvärligt lok. När loket i slutet av 1929 avställdes var det inte med någon större saknad från personalens sida.

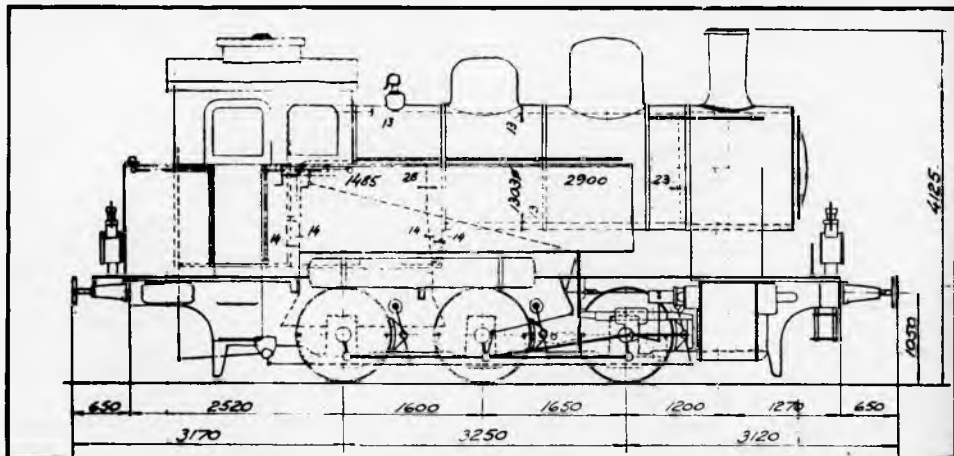
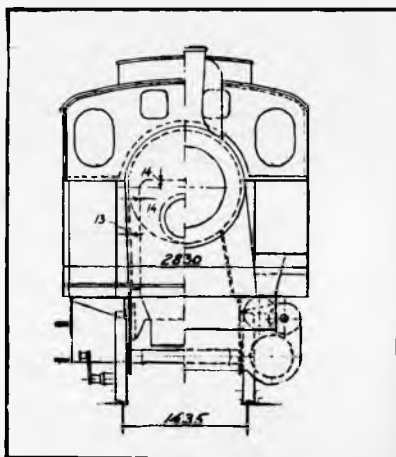
Loket skrotades i Vislanda 1934 endast 12 år gammalt, det är tydligen inte bara bland bilar som det finns måndagsexemplar.

DATA:

Cylinderdiameter	450 mm
Slaglängd	500 mm
Hjuldiameter	1100 mm
Ångtryck	12 Kg/cm ²
Eldyta i eldstaden	8,01 m ²
Eldyta i tuberna	76,09 m ²

Total eldyta	84,10 m ²
Rostyta	1,6 m ²
212 st. tuber	33,5/38 Ø
8 st. stagtuber	27/37 Ø
Vattenförråd	4,5 m ³
Kolförråd	1, 3 ton
Skentryck axel 1	13,43 ton
Skentryck axel 2	13,88 ton
Skentryck axel 3	14,21 ton
Vikt i tjänst	41,52 ton
Materialvikt	32,00 ton
Dragkraft	7,20 ton

Broms: Ångbroms, hävstångsbroms och apparater för tryckluftsbroms system Knorr.



Scala HO 1:87.



Ostkustbanans lok nummer 1 litt. K. Foto: SJK/F.

ÅNGTURBINLOKETS UTVECKLING

Ångturbinloket TGOJ M3t nummer 71 har ju i år varit i farten vid flera tillfällen och en beskrivning av ångturbinlokens utveckling borde vara av intresse, särskilt som det är en svensk tekniker, som ligger bakom utvecklingen.

Långt utanför vårt lands gränser har ingenjör Fredrik Ljungström väckt uppmärksamhet genom sina utomordentliga konstruktioner. De så kallade "Ljungströms-loken" har ägnats stort spaltutrymme i de tekniska tidskrifterna världen runt.

Turbinlokets historia daterar sig från år 1910, då ett litet 4-kopplat växlingslok byggdes vid Miami & Sylvester i Milano. Strax därefter började den schweiziska firmen Escher, Wyss & Co. i Zürich att ombygga ett kolvånglok till kondenserings-turbinlok. Denna loktyp blev senare känd under namnet Zoelly-lokomotivet.

Idén togs snart upp i Tyskland och verkstäderna Krupp och Maffei började med att bygga om kolvånglok. Maskineriet på dessa monterades ner och ersattes med ångturbiner. Liksom SJ:s ellok litt. D var dessa turbinlok försedda med så kallade blindaxel, vilken erhöll sin roterande rörelse genom en mellan ångturbinen och blindaxeln befintlig kuggväxel.

Vid blindaxeln var vevstaken fästad och vidarebefordrade den roterande kraften och satte drivhjulen i rörelse. Blindaxeln fyllde ungefär samma uppgift som cylindrarna på ett kolvånglok.



Fredrik Ljungström.

Till dessa första turbinlok hörde den på tendern uppmonterade kondensorn, vars uppgift var att kyla ned avloppsången för att av denna utvinna ett relativt varmt och mjukt matarvatten. Därigenom minskades lokets vattenförbrukning avsevärt varför



Första provloket litt. A, försett med sadeltank. På bilden klart för avgång från Stockholm Central.

denna loktyp ansågs synnerligen lämplig för järnvägar i vattenfattiga länder.

Det visade sig ganska snart att kondensorn fordrade en mycket noggrann skötsel, då det ofta hände att denna invecklade apparat krånglade. Man experimenterade flitigt med dessa turbinlok och det kan nämnas, att vissa tyska turbinlok ombyggdes inte mindre än tre gånger.

Ett annat, måhända mera unikt än användbart, turbinlok var det turbin-elektriska loket som byggdes vid Armstrong, Whithworth & Co. i England och som provkördes på Southport-linjen. Särskilt iögonfallande var det jättelika luftintaget i lokets bakände. Maskinen var dessutom utrustad med två maskinerier.

EFTER NYA LINJER

För de svenska statsbanornas räkning lät ingenjör Fredrik Ljungström, år 1922, konstruera två stycken snälltågsturbinlok, SJ lok litt. A, vilka blev byggda av Nydqvist & Holm i Trollhättan. Dessa lok skilde sig i många avseenden från det vanliga ångloket. Turbinloket bestod nämligen av två sammankopplade fordon, pannvagnen och kondensorvagnen. Pannvagnen som saknade drivhjul, vilade på en tvåaxlig boggie samt tre fasta bäraxlar. Under den efterföljande kondensorvagnen var drivhjulen placerade.

Då avloppsångan inte gick genom skor-

stenen var en särskild turbindriven fläkt anbringad i skorstenen, detta för att röken inte skulle söka sig andra vägar och tränga in i förarhytten. Maskinerna var dock mera att anse som ett experiment, en tid kördes de på linjen Stockholm—Krylbo, men eftersom dom hade en ofördelaktig inverkan på spåret användes de alltmåra sällan för att slutligen, år 1931, helt tas ur trafik.

I England hade man blivit intresserad av "Ljungströmsloken" och den välkända firman Beyer Peacock & Co. lät bygga ett turbinlok som var en exakt kopia av SJ:s turbinlok litt. A. Maskinen användes på London Midland & Scottish Railway, men har blivit skrotad för länge sedan.

År 1930 ångade det 2 000:de loket ut från Nydqvist & Holms verkstäder. Det var ett splitternytt turbinlok, som beställts av Trafikaktiebolaget Grängesberg — Oxelösunds Järnvägar (TGOJ).

Detta moderna "Ljungströmslok" var en kraftig bjässe som användes till att dra de tunga malmtågen på Grängesbergsbanan. Oftast hade de en vikt på 1 700 ton, men maskinens dragkraft var betydligt större.

Vid ett tillfälle körde man ett provtåg på ca 2 000 ton men då blev påkänningen så kraftig, i en stigning, att dragkrokarna på en del vagnar rätades ut.

Det här loket avvek högst betydligt från tidigare turbinlok. Maskinen var inte ut-



SJ litt. Å nr 1474. I sitt slutliga utförande slopades sadeltanken och vattenförrådet flyttades till kondensornavn. Loket byggt av NOHAB 1927 och slopat 1932.



Gamla lokstallarna i Eskilstuna år 1936. Fyra generationer uppställda, fr v TGOJ M3 nr 47, M3t nr 71 (det 2000:de loket från NOHAB), M3b nr 63 samt K3 nr 29. Foto: T Westerman.

rustad med kondensor, varför avlopps-
ången leddes ut direkt geom skorstenen.
Huvudturbinen hade en hastighet av
10 000 varv per minut vid 60 km hastighet.

Grängesbergbanan skaffade tre lok av
denna typ och det visade sig att de inte
endast besatt en enastående dragkraft utan
att de även var synnerligen ekonomiska i

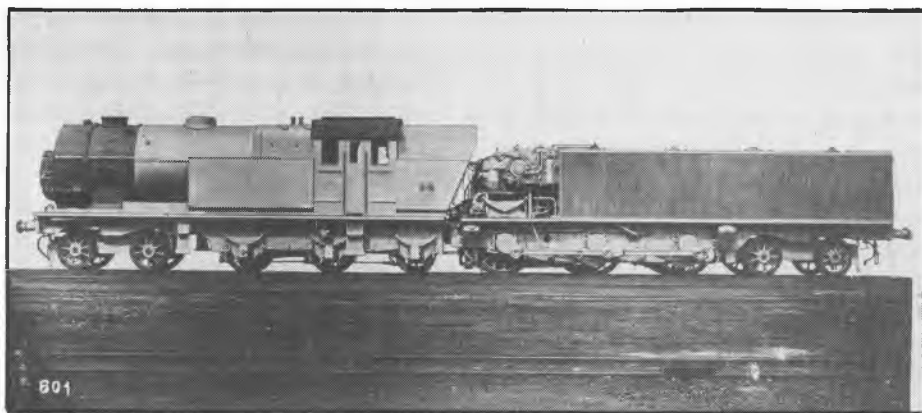
drift. Med Grängesbergbanans turbinlok
hade typen passerat experimentstadiet. De
hade befunnits vara mer användbara än ti-
digare turbinlok.

IMPONERANDE STYRKA

I England följde man uppmärksamt ut-
vecklingen på detta område och London i



Nya lokstallarna i Eskilstuna.



London Midland & Scottish Railways turbinloket med kondensor. Byggt vid Beyer Peacock & Co. efter ritningar av Fredrik Ljungström. Samma typ som SJ litt Å nr 1474.

Midland & Scottish Railway lät å 1935 bygga ett ultramodernt turbinloket för snälltågstjänst. En väsentlig skillnad existerade dock mellan denna maskin och t ex Grängsbergsbanans turbinloket. Det engelska loket var nämligen utrustat med två skilda turbiner, den ena för framåtgående och den andra för backgående rörelse. Vid 100 km:s hastighet hade turbinen en fart av 9 200 varv per minut. Lokets maskineri var

väl inbyggt och maskinen var utrustad med invändiga vevstakar. Loket hade en total tjänstevikt på 167 ton inklusive tendern. Vid tiden för krigsutbrottet användes detta lok på linjen Liverpool—London, varvid många förnämliga resultat kunde noteras. Med ett provtåg, vägande 362 ton uppnåddes en hastighet på 138 km/tim. En imponerande prestation.!

Tore Westerman ●



Ånge 81-09-12. SJ hade verkligen anordnat ett fint "Öppet hus". Uppställda fordon, visning av äldre som nytt signalmaterial samt hela driftverkstaden öppen. Det hela gav mersmak. Foto: R Stén.

Ånge 81-09-12 Katastrofkranen i arbete.
Foto: R Stén.

SVERIGES STATSBANORS STATIONSHUS I BILDER

Förlag: Allt om Hobby
Pris: kr 82:—

I samband med SJs 125-årsjubileum har Allt om Hobby tryckt upp en faksimilupplaga efter originalet från 1925. Detta är en ren bild-bok — i storformat (ungefär liggande A4). Utöver ett register i bokstavsordning med sidhänvisning finns inte mer text än 'x station' per bild! Men de utvalda bilderna, nästan i vykortsförmåt, talar för sig själva! De 120 sidorna innehåller nästan 600 bilder så det är en mycket intressant, historisk Sverige-resa man får göra vid en genomgång av boken! Märk att det är dåtidens SJ-stationer vi besöker. (De stationer som kom till SJ i och med förstatligandet under senare år, av 1925 fortfarande enskilda järnvägar, finns alltså inte med).

Här får man en fin provkarta på alla typer av stationsmiljöer och arkitektur. Boken är vackert ornamenterad i dåtidens stil. — En skön bok för den lite större bokhyllan! Tag kontakt med i ex Hobbybokhandeln!

Kjell Palén



EPISOD KRING ARBETETS ALLVAR MIDSOMMARDAGEN 1929

**Förste maskinbiträdet Sigvard Rask, Gävle,
f.d. eldare vid UGJ erinrar sig följande
tilldragelse:**

Lok nr. 17, som vid detta tillfälle var nyrenoverat och ej varit i trafik på ett år, gjorde premiärtur i lokaltåg Gävle—Älvkarleö. Tåget var långt och hade många resande.

Vid Harnäs stn fanns på den tiden en stins, som hade ett horn i sidan till de flesta bland lokpersonalen. Rapporter förekom ofta om dessa. Dagen till ära var nu stinsen iförd vit uniform.

Tåget kom in på Harnäs station i riktning mot Gävle och loket gick med tendern före. Man tog in vatten. Lokpersonalen hade gjort upp om en glad sorti från stationen och samtidigt skulle de ta en liten hämnd på stinsen. Det lades in en ordentlig fyr, och föraren tog in rundvatten för att framkalla jäsånga. Stinsen stod mittför första vagnens främre plattform. Så vid avgång öppnade föraren regulatorn för fullt, och ut ur skorstenen kom en störtskur av kondenserad ånga och sotvatten.

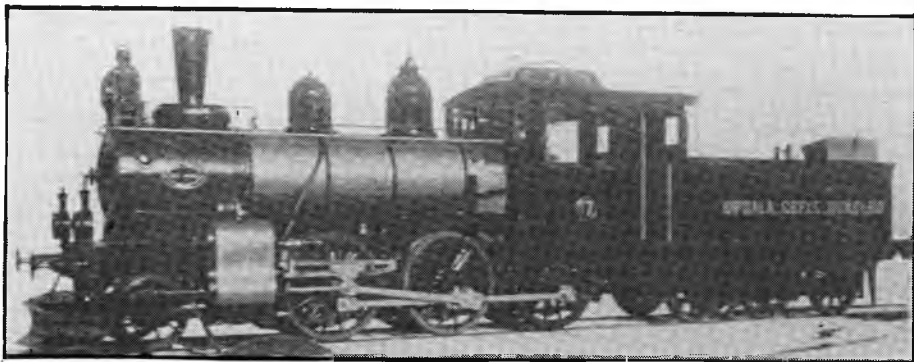
När tåget lämnade Harnäs stn stod där en f d vitklädd stins nu svart som en neger, och även stationshusets fönster var överköljda med sotvatten.

Vid ankomsten till Gävle S mötte där stinsen med ett småleende på läpparna och frågade lokpersonalen vad dom haft för sattung för sig Harnäs (ty rapport hade naturligtvis ingått till Gävle). I samma veva passerade en av UGJ:s maskiningenjörer och frågade vad som stod på. Lokpersonalen förklarade att de råkat ut för pannjäsning i Harnäs.

Ingenjören menade att det var på tok att använda detta lok, som dessutom stått stilla ett helt år, på denna sträcka en sådan dag och med ett så tungt tåg. Loket fick genast bytas ut mot en "stortank", och skulden för denna lilla episod hamnade hos lokmästaren.

När tåget nästa gång passerade Harnäs, hade stinsen sin mörkblå uniform på sig.

Olle Palm ●

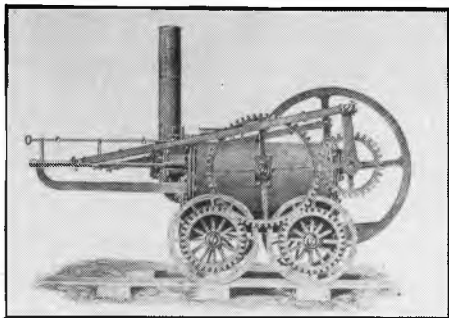


Så här såg loket ut som fick den äran att smutsa ner stinsen i Harnäs. UGJ lok nr 17 var Sveriges första lok med kolvslider, tillverkat vid Motala verkstad 1897. Visst är det lite av "vilda västern" över loket?

VAR DET EN SVENSK?

I den Engelska tidskriften Engineering den 25 december 1891, fanns en artikel med rubriken "A Swedish railway project one hundred years ago". (Ett svenskt förslag till järnväg för 100 år sedan). Artiklen hade följande innehåll: "Nära 100 år innan Stephenson vann sin stora seger, uttänkte en svensk ingenjör vid namn Karl Högström ett lok efter samma grunddrag som Trevethicks och Vivians lok. Han utvecklade även planen för en verklig järnväg. Hans första förslag var, att hans lok skulle användas på vanliga vägar, men han fann snart, att oöverstigliga svårigheter vidlade detta slags förflyttning och han framlade därför år 1791 en järnvägsplan. Skenorna skulle vara av gjutjärn med slät översida och hjulen skulle ha en utstående fläns för att förekomma urspårning. Som han ansåg att friktionen mellan släta hjul och släta skenor skulle vara otillräcklig för framdragande av tunga tåg, föreslog han, att ett tandhjul å loket skulle drivas mot en kuggstång, lagd mitt emellan skenorna, en anordning som ju i en snar tid kom till användning på många ställen.

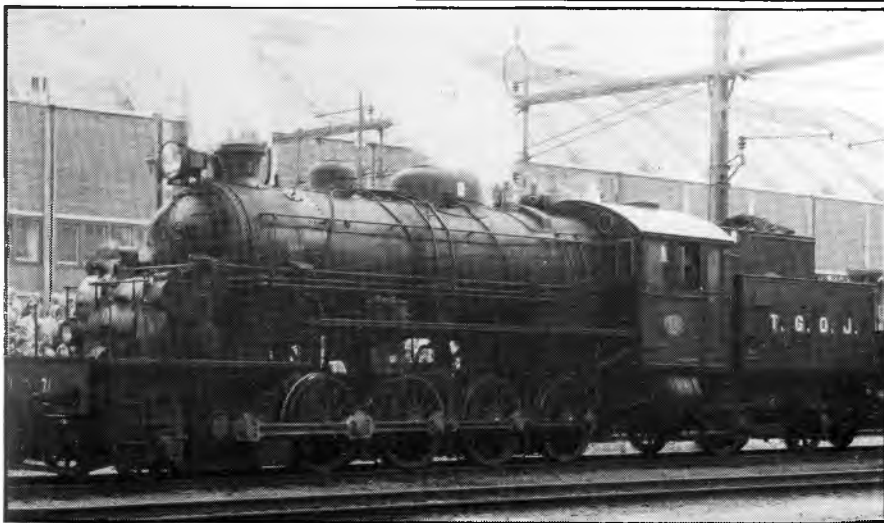
Högström framlade sin plan för åtskilliga vetenskapsmän, som alla voro ense om att förklara det hela som ren galenskap, eftersom det var omöjligt att en vagn skulle



Trevethicks lok från 1804.

kunna drivas enbart med ånga. Förslaget blev lagt till sidan och Högström begav sig till utlandet. Hans vidare öden äro okända."

Att döma av det riktiga sätt, på vilket namnet Karl Högström är återgivet kan man med säkerhet antaga att författaren av artikeln var svensk och att hans mening varit att säga, att det var i Sverige, som Högström framlade sina planer för de lärda och därifrån begav sig utomlands. Är det således en svensk, som först framkommit med förslaget om järnvägsdrift med ånglok? ▼



TGOJ:s turbinlok M3t nr 71 på kavalkaden i Värtan 81-06-13. Foto: S Sundbäck.



81-08-29 arbetslördag i Svartvik. Det är full fart på formsättningen. Foto: R Stén.



Svartvik 81-09-14. Betongpumpbilen har just farit iväg efter avslutat värv. 16,5 m³ gick det åt till smörjgravsväggarna. Foto: R Stén.



VISSTE DU ATT:

Den högsta punkt som någon järnväg i Norden når finns vid Taugevatn på Bergenbanan i Norge, 1301 meter över havet!

VISSTE DU ATT:

Nordens längsta järnvägstunnel finns i Norge. Det är den 10 722 meter långa Lieråsentunneln utanför Drammen.

ETT SEKEL JÄRNVÄG I ÄNGE

av Bertil Hardin

Förlag: Svenska Järnvägsklubben

Pris: SJK-medlem kr 25:—, övriga 35:—

I Änge kunde man åter fira ett 100-årsjubileum 1981, denna gång som järnvägsknut. När man 1978 firade 100 år som järnvägsstation (längs tvärbanan Torpshammar—Storlien) insamlades ihärdigt en hel mängd Änge-dokumentation till en stor och fin jubileumsutställning av dåvarande trafikchefen i Änge, Bertil Hardin. Jag föreslog honom då att det fina materialet borde ges ut (av SJK) i bokform — och 2 dagar före årets 100- / 125-årsfirande lämna de boken tryckeriet! Nu fick inte allt material plats på de 64 sidorna, men de är välpackade med intressant information. Denna är grupperad i 10-årsintervaller — allt har nästan skett i 10-årssträng i Änge — och hämtad från säker

källa. Ett par bildtexter har blivit felaktiga, något som helt måste skyllas på brädskan i slutskedet. Hade Bertil Hardin haft tillfälle att syna dessa så hade säkert också texten blivit korrekt. På sid 32 är det givetvis 21-an som är startklar, 1936 var ju linjen norrut ännu ej elektrifierad — men man gick ut mot väster även mot Stockholm på den tiden. Bilden på sid 56 måste dateras till 20 år tidigare än uppgivna 70-talet. — ”Änges historia är dess stinsars” är en klyscha som myntats av någon i Änge — i den fallgropen har inte alla författaren till denna bok fallit!

En fin, intressant och smårolig framställning kryddar de många tidigare publicerade bilderna. Har Du inte skaffat Dig boken än — gör då det snarast!

Kjell Palén



Kommersen i full gång i Kramfors 1981-07-18. Både biljetter och OKBv-alster av skilda slag sålde bra.

TÅGURSPÄRNING VID BERGEFORSSEN

Allvarligt missöde på järnvägsbron i lördags morse

En allvarlig tågolycka inträffade vid 9-tiden i lördags morse å Ostkusbanan vid Bergeforsen. I ett tågsätt med tre personvagnar och 12 grusvagnar, som utgick från Stavreviken kl 8.40 och tio min. senare passerade Bergeforsbron, urspårade en grusvagn i skärningen ca 100 meter norr om järnvägsbron över Indalsälven. Först ute på bron hade hela vagnen hoppat av rälsen och gick på syllarna över bron. Tågbefälhavaren, som observerade ryckningarna i tågsättet, iakttog huru en av grusvagnarna sköt utanför de andra och slog till nödbromsen, då den vagn i vilken han åkte befann sig ungefär mitt på bron. Ungefär samtidigt hade även lokföraren uppmärksammat faran och slagit till bromsarna. Oaktat tågets fart var jämförelsevis ringa — högst 30 km. — fortsatte tåget framåt så att de tre främsta vagnarna hundo över bron innan katastrofen inträffade.

Tåget hade endast tre mans besättning, lokföraren Nils Aug. Hedlund och lokleda Tore Janson, båda stationerade i Härnösand, samt tågbefälhavaren Ragnar Velanders från Sundsvall. Tåget skulle från Timrå station fortsätta som persontåg.

Från ungefär mitten av bron hade ytterligare några grusvagnar urspårat och när dessa nådde fram till brofästet på södra sidan bron, där underlaget icke var så stabilt som på själva bron, brast kopplet mellan personvagnarna och grusvagnarna, rälsen revs upp och tre grusvagnar kastades huller om buller — två blevo liggande å järnvägsbanken på västra sidan och en på östra sidan. Även den sista personvagnen, en boggiavagn av C 3-typ, välte utför slänten och även den närmaste personvagnen hoppade därvid av spåret, men höll sig dock kvar på banvallen. Av grusvagnarna urspårade 5 å 6 stycken. De 7 sista grusvagnarna stannade ute på bron.

I den boggiavagn, som slungades utför slänten åkte tågbefälhavaren. Han var betänkt att hoppa av tåget och hade tagit sig ut på den överbyggda plattformen, men hann aldrig fullfölja sin avsikt. Då vagnen välte kastades han mot vagnens tak och ådrog sig en hel del blesyrer i huvudet. Han var dock ej värre därän än att han

kunde praktisera sig ut genom vagnsdörren, sedan den vådliga färden avslutats.

Åtminstone ett ögonvittne fanns till katastrofen? Hr Sigurd Åkerlund, innehavare av Turisthotellet i Bergeforsen, såg från sitt fönster huru först en grusvagn sköt ut vid sidan av de övrig medan tåget passerade bron. Det dröjde inte länge förrän träflisor började yra omkring från en vagn som krossades samt från syllarna på bron och strax därpå kastades vagnarna huller om buller. H Å:s första åtgärd var att telefonledes underrätta läkaren i Vilstavary och landsfiskalen om det skedda — man visste ju inte om det fanns några passagerare med och om någon skadats. Enligt Hr Å:s relation om förloppet var det en av de första grusvagnarna, som först spårade ut, om det var den andra eller tredje, hann han inte se.

Tågbefälhavaren blev ombunden av läkaren i Vilstavary och kunde sedan återvända till olycksplatsen. Att han var uppskakat av det inträffade säger sig självt.

Landsfiskal C A Öhrling var ute på en tjänsteförrättning vid Bergeforsen på morgonen och anlände till olycksplatsen strax efter det olyckan inträffat. Ett första förhör med tågets besättning vidtog omedelbart. Såväl föraren som eldaren uppgiva att tåget hade en hastighet av högst 30 km ute på bron. Så snart olyckan varsnats hade anstalter vidtagits för att stoppa tåget.

Vad som orsakat olyckan är ännu ej till fullo klarlagt. Man har gissat på ett axelbrott, men detta torde väl näppeligen kunna fastslås. En grusvagn har som nämnts redan cirka 100 meter norr om bron hoppat av spåret med ena hjulparet. Märken å syllarna utvisar detta. Först vid den växelning som inleder bron har hela vagnen hoppat av rälsen och gått på syllarna och å västra sidans gångbana, där den skurit väl en tums djup skåra i trävirket. Sedan mer än hälften av bron passerats — tydligen sedan nödbromsen tillslagits — har ytterligare några vagnar spårat ur. Syllarna äro på sista delen av bron alldeles avklippta. De bakre grusvagnarna ha givetvis skjutit på och den först urspårade vagnen har fått tjänstgöra som buffert. Då de urspårade



Urspåring vid Bergeforsen. Foto genom ÖSJ-bladet.

vagnarna nått fram till grusbanken vid bronns södra sida revs rälsen upp och så kom katastrofen. Järnvägsbanken är här minst 10 meter hög.

På själva brofästet har stora skador anställts, bl.a. är skyddsräcket bortrivet flera meter. Skadorna å bron i övrigt torde också ha varit betydande.

Bärningsmanskap tillkallades från såväl norr som söder och redan vid 10-tiden myllrade det av järnvägsarbetare vid olycksplatsen. Man började med att justera rälsen från skärningen och ned till bron varefter de sju grusvagnar som stodo kvar ute på bron, med block och taljor drogös över till norra sidan. Under lördagen och söndagen arbetade ett 40-tal man dygnet runt med röjning och vid 6-tiden i går afton kunde ett lok passera över bron. Tre av de urspårade vagnarna ligga emellertid ännu kvar efter slänten.

Någon uppskattning av de materiella skador, som vållats genom olyckan föreligger ännu ej.

Olyckan vållade givetvis en hel del tåg-förseningar. Passagerare och post utväxlades å ömse sidor om olycksplatsen med bilar från Norrberge anhalt till Indalsälvens station.

Kunze-Knorr-bromsarna i tågsättet visade att de voro effektiva. Från första vagnen till den sista lågo bromsarna tätt slutna till hjulen och å den boggievagn, där nödbromsen anlidades voro hjulen blankslipade som om de varit av nysilver, stora metallflagor hade t o m slitits loss genom den intensiva friktionen. Grusvagnarna lastade 8—10 kbm. vardera, närmare 20 ton, och det var sålunda inte så underligt att inte tåget kunde stanna precis på fläcken.

Denna tågolycka torde vara den svåraste, som någonsin förekommit i våra bygder.

Röjnings- och reparationsarbetet har stått under ledning av arbetschefen vid OKB, kapten Öhnell från Gävle.

Under lördagn och söndagen har det varit stor folkvandring ut till Bergeforsen. ▼



OMSLAGETS BAKSIDA: En underbar högsommardag efter Forsmo—Hoting banan. "Ådalsexpressen" är på väg till Fallens Dag i Ådalsliden och har stannat i Resele för reseledarpåstigning. Foto: 81-07-19 B Göransson.

