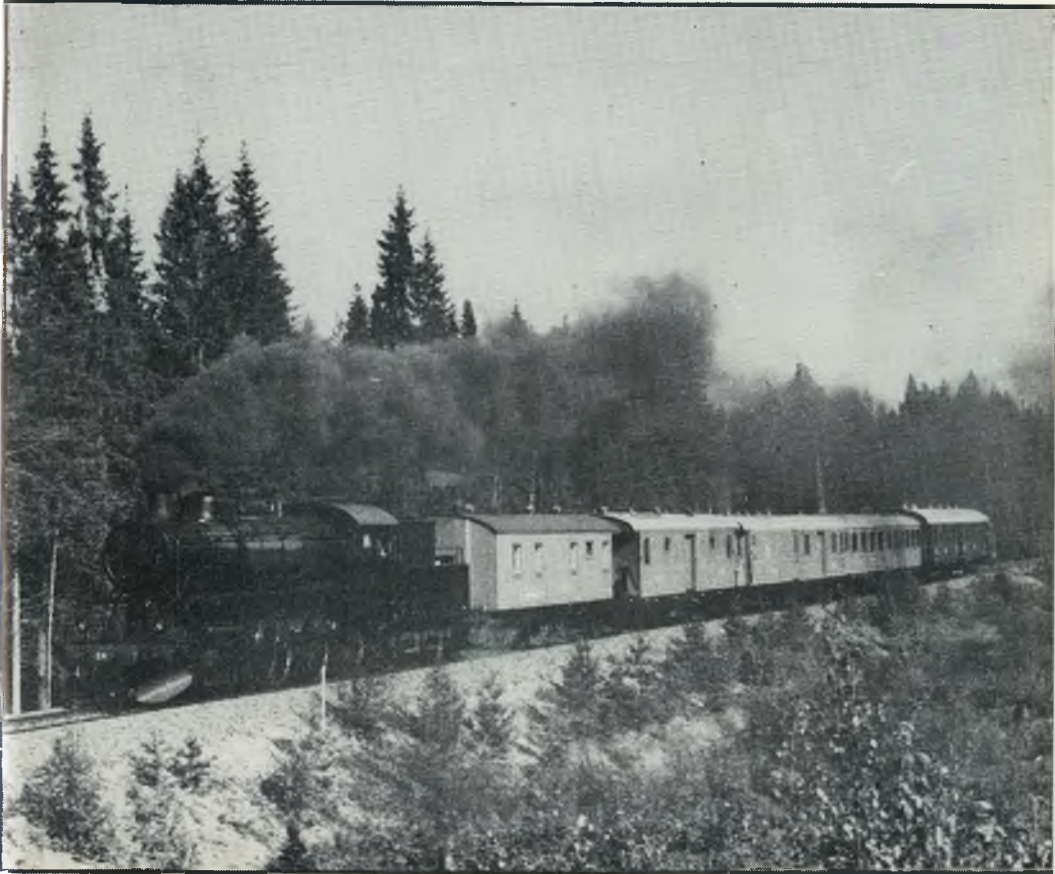


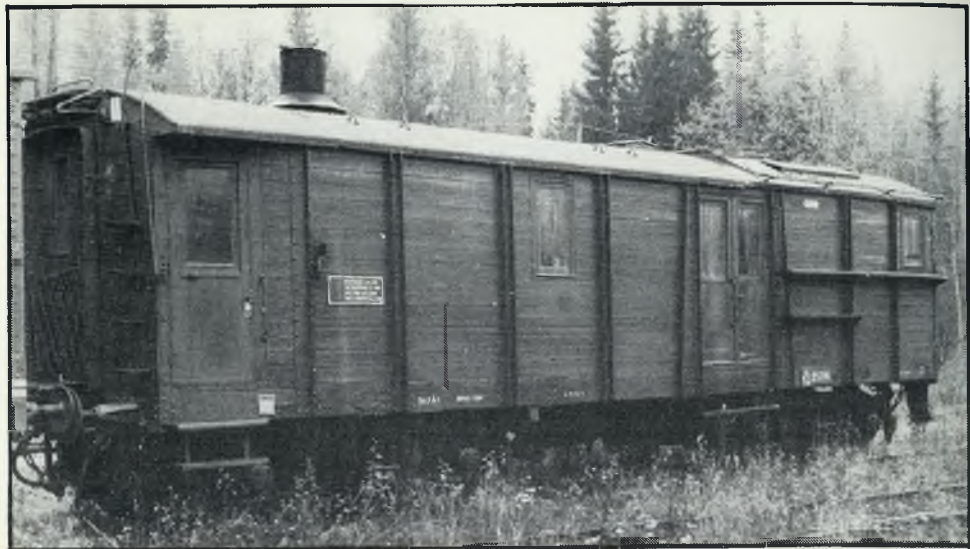
SKENBLADET



2.85

MEDLEMSBLAD FÖR OSTKUSTBANANS VÄNNER





OKBv ångfinka S7 25716. Foto K Landgren.



24:an defilerar på paraden. Olle "Hägga" försöker få publiken med sig. Foto 85 10 06.

OMSLAGSBILDEN

2 *Baltic-Atlantic steam safari express vid fotokörning strax öster om Östersund 85 06 17.*

SKENBLADET

MEDLEMSBLAD FÖR ÖSTKUSTBANANS VÄNNER

NUMMER 2 1985 8 ÄRGÅNGEN

ANSVARIG UTGIVARE: *Ordf. i OKBv*

REDAKTÖR: *Rolf Stén*

ISSN 0281 - 109X

OKBv © 1985

postgiro 91 57 44 - 1

bankgiro 459 - 7779



Sällskapet Ostkustbanans vänner (OKBv) är en ideell förening med syfte att främja intresset för tidigare och nuvarande järnvägar, samt att aktivt främja bevarandet av järnvägsminnen och äldre järnvägsmateriel i Södra Norrland.

Till OKBv:s **STYRELSE** är följande medlemmar valda:

ORDFÖRANDE Rolf Stén
Meteorvägen 17
863 00 Sundsbruk
☎ 060 - 56 88 60

SEKRETERARE Sven Sundbäck
V:a Vägen 62B
852 45 Sundsvall
☎ 060 - 12 26 97

KASSÖR Magnus Eriksson
V:a Vägen 66 C
852 45 Sundsvall
☎ 060 - 12 35 27

LEDAMOT Bengt Svahlstedt
Box 66
865 00 Alnö
☎ 060 - 55 66 59

LEDAMOT Jan Stål
Malandsvägen 32
863 00 Sundsbruk
☎ 060 - 56 84 80

SUPPLEANT Christer Fröjdh
Majorsgatan 25
852 38 Sundsvall
☎ 060 - 12 36 91

SUPPLEANT Börje Aspgrén
Skönsbergsv. 19
852 51 Sundsvall
060/11 98 34

FÖRSÄLJNINGSAVDELNING B Svahlstedt T 55 66 59

MASKINAVDELNING Gösta Pallin T 11 71 47
TEL SVARTVIK 060 - 56 15 24

SÄLLSKAPET ÖSTKUSTBANANS VÄNNER
BOX 458, 851 08 SUNDSVALL



VIKTIG NYHET

OKBv har från den 18 oktober 1985 tecknat gruppolycksfallsförsäkring i Trygg-Hansa.

Försäkringen gäller för medlemmar som deltar i av föreningen ordnad verksamhet samt för resa till och från sådan verksamhet.

Försäkringen lämnar skydd vid olycksfall som drabbar medlem och följande ersättningsformer ingår:

1. Invaliditetsersättning, högsta ersättningsbelopp 200.000 kr.
2. Dödsfallsersättning 20.000 kr.
3. Läke- och resekostnadsersättning intill verkliga kostnader.

Fullständiga försäkringsvillkor, kan den som är intresserad få, efter kontakt med Rolf Stén eller Magnus Eriksson.

I villkoren finns bl a angivet vem/vilka som är förmånstagare till dödsfallsersättning samt övriga bestämmelser för försäkringens omfattning.

Den som råkar ut för skada skall kontakta styrelse, som ombesörjer anmälan till bolaget. All kontakt sker härefter mellan bolaget och den drabbade.

Denna nya försäkring är en medlemsförmån som kan vara till hjälp vid skada. Ersättning lämnas således utan att diskussion förs om sällskapet eller någon annan enskild är ansvarig för skada. Det "räcker" med att skada inträffar (låt oss hoppas att det inte sker). Då premiekostnaden är relativt låg gör vi den bedömningen att kostnaden för försäkringen rymms inom tidigare beslutad medlemsavgift.

SKENBLADET RÄTTAR

I förra numret var en av vagnarnas nummer felaktig. Vagnnumren ska vara: B8 3080, B8 3163 samt B12 3307. Vagnarna har visat sig vara i så bra skick att vi beslutat att behålla alla tre vagnarna.

Nu är det dags att betala in **MEDLEMSAVGIFTEN** för 1986. För endast **40 kronor** får Du förmånen att vara medlem i OKBv i ett helt år till. I priset ingår också vår förnämliga tidning **Skenbladet**.

I år har vi infört en nyhet. Vi ger familjerabatt. Nu kostar det bara **25 kronor per person för övriga familjemedlemmar** att vara med. Alla räknas som fullvärdiga medlemmar men Ni får bara ett exemplar av alla utskick. Observera att minst en person per familj måste betala fullt pris.

Skynda Dig att betala in avgiften på vårt postgirokonto 91 57 44 - 7. Det är lättast om Du använder det bifogade inbetalningskortet. Fyll i namnen på betalande familjemedlemmar på raderna till vänster på kortet och glöm inte att summera avgifterna.

Om Du betalar på annat sätt så måste Du komma ihåg att fylla i namn och adress så att vi vet vem som betalat in pengarna. Familjemedlemmar som betalar på särskild blankett måste ange vilken familj de tillhör.

KOMMANDE MÖTEN

18/12 1985 ONSDAG

HN-huset kl. 18.30. Medlemmarnas afton. Tag med dig vad du vill visa för oss övriga. Kanske Lucia men alldeles säkert blir det lussekatter till fikat.

23/1 1986 TORSDAG

HN-huset kl. 18.30. INLANDSBANE-KVÄLL film, dia m m. Fika i vanlig ordning.

25/2 1986 TISDAG

HN-huset kl. 18.30. Bo Hillman berättar om museiföreningen Jädraås-Tallås järnväg. Dia m m. Fika som vanligt.

20/3 1986 TORSDAG

HN-huset kl. 18.30. Program ej fastställt.

22/4 TISDAG

HN-huset kl. 18.30. Rune Ekegren kommer och berättar till bilder om privatbanan SWB (Stockholm Westerås banan). Fika som vanligt.



TILL MINNE AV

Linnéa Andersson

Linnéa har lämnat oss! Det kommer säkert alla medlemmar, som brukar komma till åtminstone någon OKBv-träff, att märka, ty Linnéa missade aldrig en OKBv-aktivitet om hon hade minsta tillfälle att vara med.

Av naturliga skäl hörde hon inte till de riktigt aktiva i Svartvik – på senare år; tidigare var inte heller aktiviteterna där ute främmande för henne! – men på andra sätt stödde hon alltid OKBv aktivt och försökte ge våra träffar ett rikare innehåll.

Att hon hade många strängar på sin lyra bevisar bl a medlemskap även i Fornminnesföreningen, Litterära Sällskapet och Visans Vänner. Vidare såg man då och då något från henne i dagstidningarna eller hörde henne i lokalradion. Här intill kan Du läsa några rader från hennes egen penna och vill Du ha ytterligare prov på hennes läsvärda skrivkonst kan jag rekommendera hennes minnen i OKB 50-årsskrift.

Just i samband med förberedelserna inför OKB 50-årsjubileum lärde jag känna Linnéa, någon tid före nyåret 1977 – som kanske den förste inom OKBv. Hon

svarade direkt på mitt upprop via tidningarna och våra första kontakter resulterade i att hon beredvilligt delade med sig av sina minnen till ett kapitel i minnesskriften – och i hennes manus behövdes minsann inga friseringar.

Under flera "forskarresor" tog hon mig med till äkta OKB-rallare m fl som hon lärt känna redan under OKB byggnadstid. När hon under dessa utfärder berättade om sig själv lärde jag känna henne som en härlig människa, bl a full av aptit på livet, humoristisk och energisk; en som inte släpper taget i förstone. Men också en människa som varit med om mycket och inte enbart haft glädje i tillvaron. Att de 2–3 decennier, som Linnéa var äldre än oss "medelålders", kunde innebära så många andra upplevelser än vad vi är vana vid idag förvånar mig ofta.

Under de första åren, då OKBv hade medlemsnummer, råkade Linnéa få nr 24 – något som hon ofta, med en hel del stolthet och en viss darr på rösten, brukade framhålla!

Inom OKBv kommer vi tacksamt att vårda våra minnen av Linnéa!

Kjell Palén

Här ett exempel på Linneas förmåga att ta ur minnet och även ett exempel på hennes sköna viskonst.

OSTKUSTBANEVISAN

mel. Rombacksvisan

Längs vår ostkust skall en järnväg dragas fram
bli förbindelse i vårt avlånga land.
Smala spår- och tvära banor, med om-
lastningsbryderi.
nu skall raka spåret bli vår melodi.

Finanseringen, den tog en lång period.
Kostnadsberäkningar--- både för o
mot.

Men att korta av en resa med så där en
30 mil

genast blev man till förslaget positiv.

Vid Gävle kuststad startar våra rallare,
norrut bär det av, år 19–23.
Genom öde trakter drager man igenom
myr och land
slutstationen, ja det är ju Härnösand.

Banan, den skall följa Norrlands höga
kust,
och med älvar och med broar ta en dust.
Våra sågverk och fabriker som här ligga
efter den,
skall med frakter hjälpa till att stötta
den.

En brokig skara utav rallare det blev.
Bönder, torparpojkar och av folk som drev.

Dom grävde, korpade och sprängde
stora berg med dynamit
ja, det var på *alla* sätt ett rysligt slit.

Ifrån Skåne, Småland och från Bohuslän
kom sen yrkesfolk hit upp till våra län
dom gjorde trummor, byggde broar o
sist lade dom ut räls
men från grävningarna ville dom bli
frälst.

En ljummen höstkväll inte att förglömma dock,
det kom en vacker flicka dragande hit
opp.
Hon hette Britta Vägelin, och hon var
mycket söt o rar
blott 16 år och redan nyförlovad var.

Hos *stenarbetarlaget* hon dess kocka
blev,
det var på hösten 1923
Och *stenarbetarbasen*, Nisse sa: vi ska
snart gifta oss,
min kära Britta och lilla jag förståss.

Men ödet slog då *till* båd grymt och kallt
och hårt
hon förkyldde *sig* en dag med kraftig
blåst.
Hon blev så sjuk uti scharlakansfeber
som blev mycket svår
på tredje dagen redan lades hon på bår.

Ett ultimatum då ställdes av var man
man ville följa Britta ner till Hälsingland.
På sina axlar en sista gång man gärna
bära vill,
Vad som en liten tid nu hade hört dem
till.

Vid Trönö gamla kyrka, där är hon begravd
där nere kan man ännu hitta hennes
grav.
Då våra rallare sen vände om och åkte
hem igen,
så stor och tom kändes redan saknaden.

En *rallare* har det inte alltid lätt
ty han måste flytta på sej stup i ett,
allt eftersom hans banarbete bliver klar
och färdiglagd
då får han *samla* ihop sitt pick och pack.

Snart flera *skärningar* redan färdig blev
man slet som *djur* för att allting hinna
med
innan det värsta av ky-lan o snön och
vintern kom
och för allt *grävning*arbete slog en
bom.

Ett rallarlag är nu på väg mot Hudiksvall
vid Stugsund-*Ljusne*, där höres skot-
tens knall.
Den sträckan *öppnades* först år 1923
Här börjar alltså vår egen O K B.

Ett annat lag närmar sig mot Härnösand,
ett tredje lag kommer just ur tunneln
fram.
Deras *handslag*, det blev naturligtvis
båd fast och gott,
så var då *målet* med banan äntligen nått.

Sen alla *rallare* tar sin storväst på,
och ingenjören sina *benlindor* grå.
De fara *alla* tillbaka hem till sina barn o
fru
dom *redan* har fått *vänta* alltför länge
nu.

Och vill ni veta *vem* som skrivit visan
här,
då blir det nog för er ett ganska stort
besvär.
För jag har ärligt talat *denna* gången
stulit melodin,
och texten, – ja den skrev jag på min
skrivmaskin.

Eftertryck förbjudes.

Sundsvall–Härnösand den 1 mars
1981



HÄNT SEN SIST

Så var det dags att åter fatta pennan och försöka presentera de viktigaste händelserna inom OKBv under de senaste sex månaderna.



SVARTVIK

Här har en del hänt, mest efter banan. Under vecka 37 spårade lokomotorn ur i den norra växeln på rundgångsspåret. Det var en plåttrumma som hakade fast i loket och åkte in framför ena hjulet och därmed fick hjulet att spåra ur, tack och lov var det ingen av vagnarna som spårade ur. Växeln skadades svårt men reparerades under arbetslördagen den 21/9 då 8 slipers och en skensträng byttes.

Den 4/10 var det dags för nästa urspårning. Det var dagen innan resan till

Gävle och lokomotorn hade dragit personvagnarna till KemaNord och var på väg tillbaka till lokstallet då ena hjulet "ramlade" ned på grund av spårviddsfel i en kurva. Nu var goda råd dyra. H 24:an stod under påeldning vid lokstallet och längs banan stod lokomotorn urspårad och vid KemaNord stod våra vagnar och mot kvällen skulle både lok och vagnar vara i Sundsvall inför resan till Gävle dagen efter. Men som tur är saknar inte våra aktiva OKBv:are initiativförmåga. Snabbt fram med domkraf-



Reparation av den trasiga växeln i Svartvik.

ter och snart var lokomotorn uppe på spåret igen. Ett snabbt byte av 8 slipers, justering av spårvidden och strax var spåret så pass bra att vi vågade köra över med H 24:an. Heder åt det fåtal som klarade detta.

Helgen efter, den 12/10, lagades kurvan mer permanent genom att ytterligare 13 slipers byttes. Även växeln till stickspåret fick en nödvändig reparation genom byte av 2 sliprar. Vidare arbeten med banan får nu anstå till nästa år.

H 24

Loket har fungerat klanderfritt hela sommaren, dock har löpboggien visat tendenser att gå illa i spåret mycket beroende på den olika pihöjden på fjäderna. För att åtgärda detta togs alla fyra bladfjädrarna ned och skickades för omsträckning. Resan till Gävle blev första resan med de nyreviderade bladfjädrarna. Reparationen hade avsedd effekt. Boggien går nu betydligt bättre i spåret.

När det gäller den gamla följetongen om luftpumpen så kan den nu avslutas. Pumpen har hela tiden gått som en klocka.

Men vi har flera följetonger, t ex tuber. När vi den 6/10 skulle återta resan hem till Sundsvall varslade en av småtuberna om "strejk". Vi bedömde att vi skulle hinna till Sundsvall innan den varslade "strejken" utbröt. Tuben kommer att bytas i vinter, det har ju blivit rutin numera.



8 Två stycken av boggiefjädrarna "nysträckta" och nymålade.

Vi har en följetong kvar, eldstadsvalet. Även i år rasade det ned mellan Sundsvall och Hudiksvall på resan till Gävle. Det verkar som om det gått troll på just den sträckan. Lyckas vi nu bara ragga fram nya valvstenar så rullar vi nästa år igen.

BALTIC-ATLANTIC STEAM SAFARI

Det var länge osäkert om den här resan skulle bli av. Det hela blev bestämt så småningom och kvällen den 16/6 kördes vårt tåg in från Svartvik till Sundsvall.

Resan vi skulle fara ut på var arrangerad av Frank Stenwall och resällskapet på ca 60 personer bestod enbart av utlänningar.

Hela gruppen kom med tåg till Sundsvall kvällen den 16/6. Genom goda kontakter lyckades vi redan på kvällen visa upp vårt tåg för våra livade resenärer. Detta skedde borta vid Stockvik då vi tidsmässigt kom upp via industrispåret samtidigt som det ordinarie tåget kom längs OKB. Det blev helt enkelt en lyckad parallellkörning.

På morgonen den 17/6 kl. 06.30 startade The Baltic-Atlantic steam safari express från Sundsvall och första etappen avsågs att sluta i Östersund. Vid matuppehållet i Ånge fick våra resenärer möjlighet att besöka Fjärren och Driftverkstaden. Samtidigt passade vi på att utsetta våra resenärer för ett skämt. Under tiden som dom intog lunch passade vi på att vända tåget på rundspåret. Det var en hel del fundersamma ansiktsuttryck när resenärerna inte hittade vagnarna i den ordning de lämnat dem. Ett flertal fotokörningar anordnades under dagen, allt klaffade bra och kl. 16.20 ankom vi till Östersund för övernattnig.

Dagen därpå var det dags för fortsättning till Storlien. Kl. 10.22 lämnade vi Östersund, ett antal fotokörningar ordnades, matuppehåll gjordes i Järpen och i Åre gjordes uppehåll för linbane och spårbaneåkning. Helt efter tidtabellen kom vi till Storlien kl. 19.10.

Den 19/6 fortsatte våra resenärer med Norska Jernbaneklubbens ångtåg för att slutligen hamna i Oslo där deras resa var slut. Själva skulle vi återvända



Den beryktade "Duvedsbacken" togs i flygande fläng. Här en bild från sista vagnen med svartröken böljande efter oss. Foto 85 06 18.



Storlien 85 06 19. Vårt tåg tillsammans med det Norska strax innan vår hemfärd.

hemåt men innan starten ställde vårt och den Norska tåget upp bredvid varandra detta för att fotograferna skulle få sitt.

Kl. 07.45 tackade vi för oss och det bar

iväg till Ånge, dit vi ankom kl. 18.00. Slutligen den 20/6 kl. 11.40 startade vi sista etappen till Sundsvall, dit vi anlände kl. 14.20. Därefter kördes tåget ut till Svartvik för inställning.



Alla sätt är bra. Frank Stenwall tar hjälp av Olle "Hägga" för att få bättre fotoläge. Tågbefälhavaren Svante Wennberg ser roat på. Foto vid Sveriges Statsbanors högsta punkt 85 06 18.

LJUSNANEXPRESSEN

Den 12/7 var det dags igen och den här gången styrdes sotskåpet mot Hälsingland. För första gången hade vi nu en restaurangvagn med oss. Vi hade fått löfte att få låna OKB:s restaurangvagn



10 Alla sätt är bra. Stopp i infarten till Storlien. Inget svar i telefonen. Lokföraren tar cykeln in till stationen för att meddela: "Vi är här nu"! Foto 85 06 18.

av Järnvägsmuseum men vid besiktningen av vagnen fick den rullningsförbud. Genom museets medverkan fick vi i stället låna en av konferensvagnarna, Cronstedts vagn.

Vi startade från Sundsvall kl. 05.40 och via Hudiksvall Ljusdal anlände vi till Bollnäs kl. 11.20. Efter kolning och vändning av loket fortsatte vi till Kilafors.

Kl. 13.00 startade så Ljusnanexpressen från Kilafors och efter kortare och längre uppehåll längs vägen anlände vi till Ljusdal kl. 17.35.

Kl. 19.50 rullade vi tillbaka till Kilafors för att slutligen, kl. 22.25, vara åter i Bollnäs. En lång dag var slut.

HAMBOEXPRESSEN

Lördagen den 13/7 var det dags för Hamboexpressen. Tåget följde parallellt med Hambodansen upp till målet i Järvsö.

Kl. 14.00 började vi rulla mot Arbrå där ett längre uppehåll gjordes mellan kl. 14.15–17.45. Vi rullade vidare till Järvsö dit vi ankom kl. 18.30. I Järvsö lämnades vagnarna medan loket gick in till Ljusdal för vattning och vändning.



DETTA VAR FOTOOBJEKTET. Fotokörning vid Sveriges Statsbanors högsta punkt, 601, 22 meter över havet. Platsen ligger ca 900 meter öster om Storlien. Foto 85 06 18.

Vid Hambodansens slut kl. 23.50 började vi återfärden till Bollnäs och det var en skara trötta men nöjda passagerare som klev av tåget, klockan hade blivit 23.50. Hamboexpressen hade åkt färdigt för den här gången. Det måste tilläggas att de två Bollnäsbor som hade arrangerat dessa två resor hade lagt ned ett fantastiskt arbete. Det var synd att innevånarna i Bollnäs inte ställde upp i någon större omfattning. Men intresse finns, så kanske det blir en fortsättning 1986.

På söndagen den 14/7 ångade vi iväg som tomtåg till Långsele. Vi startade kl. 07.00 i Bollnäs och helt efter tidtabellen anlände vi till Långsele kl. 17.00.

(SKY) FALLENS DAG

Lördagen därpå, den 20/7, började förberedelserna för Fallens dag och helt traditionsenligt var det avgång från Sollefteå kl. 09.30 den 21/7. En nyhet för året var att vi hade restaurangvagn med oss. Under uppresan. I Långsele, klev TV-laget på och bänkade sig för lunch i restaurangvagnen. Att ha så många kändisar ombord hade sina problem då alla autografjägare och andra nyfikna samlades i restaurangvagnen. Kl. 11.40 var vi framme i Ådalsliden. Precis som

alla andra år körde vi även den här gången en kortresa till Betäsen.

Kl. 16.40 var det dags för ångtåget att vända åter till Sollefteå dit vi ankom kl. 18.45.

Resande-antalet blev inte vad vi hade räknat med då vi för första gången på alla år råkade ut för dåligt väder. Det var



Vår tågbefälhavare och hans hjälpkonduktör laddar upp inför avresan från Bollnäs 85 07 13.

inte vilket väder som helst, det var SKYFALLENS DAG!

För de resenärer som önskade stanna kvar i Ådalsliden och se TV-lagets match hade vi ordnat med ett extra motorvagnståg från Ådalsliden kl. 20.00. Motorvagnståget bestod av vår egen motorvagn, boggiesläpet samt en inlånad motorvagn.

Kl. 21.30 lämnade vi Sollefteå med det nu tomma tåget och kl. 01.30 ankom vi till Sundsvall varefter vi direkt körde ut till Svartvik och stallade in.

SELÅNGER MARKNAD

I samarbete med marknaden och SJ kördes under två dagar, 17-18/8, pen-



del mellan Sundsvall och den provisoriska hållplatsen "Selånger marknad central".

Under bägge dagarna hade vi tre avgångstider från Sundsvall, kl. 11.00, 13.20 samt 15.00. På lördagen hade vi dessutom anslutning från/till tågen från Hudiksvall, Ånge och Härnösand.

Marknadståget kördes med H 24:an som dragare ut till Selånger och med

Inte enbart lokförare. Olle "Hägga" visade sig ha enastående talang även som försäljare. På Hambodansen och Fallens dag sålde han omkring 750 st vykort. Gör om det den som kan!

På bilden "krängert" han vykort till passagerarna på ett av norrlandstågen. Foto i Järvsö 85 07 13.

den i andra ändan kopplade Hg:n som dragkraft på återresan till Sundsvall. OKBv deltog under dagarna två med ett eget försäljningsstånd på marknadsplatsen.

Hela arrangemanget gynnades av bra väder och tyvärr var väl inte resandeunderlaget vad vi hade hoppats men det var ju första gången och är det så att alla intressenter vill kanske vi återkommer 1986.

MUSEIDAGARNA

Den 5-6 oktober var det dags för årets sista resa, en resa som gick till Gävle och Järnvägsmuseum (JVM) där museets 70-åriga tillvaro firades. Från Luleå hade en chartrad liggvagn insatts i ordinarie tåg till Sundsvall. I Sundsvall skulle liggvagnen kopplas till vårt ångtåg. Vid vår avgångstid kl. 07.40 konstaterades att tåget med liggvagnen var försenat och om vi skulle invänta var det risk att hela tidtabellen skulle spricka. Som tur är har vi goda innovatörer inom OKBv varför problemet snabbt löstes.

Kl. 07.40 avgick vi i rätt tid utan liggvagn i stället gjordes så att liggvagnen kopplades in i ordinarie IC-tåget med avgång kl. 09.00 från Sundsvall. Enligt tidtabellen skulle vi ha förbigång av det IC-tåget i Söderhamn och mycket riktigt

IC-tåget ankom Söderhamn med liggvagnen kopplad sist. Liggvagnen kopplades av och IC-tåget rullade vidare. Vi hade bara att backa emot, koppla liggvagnen varefter vi rullade vidare mot Gävle.

Ankomsten till Gävle blev lite ovanlig då vi som omväxling och på egen begäran fick ankomma Gävle C via godsbangården. Från vår sida uppskattades detta mycket medan de fotografer som stod och väntade på oss vid det ordinarie spåret såg något förvånade när vi kom "fel väg".

På museet hade en mängd arrangemang ordnats i dagarna två. På lördag kväll bildades en ny förening, nämligen en stödförening åt museet. Den nya föreningens namn blev bestämt till Järnvägsmusei vänner. Vi återkommer med närmare information vid ett senare tillfälle.

Senare på kvällen blev det stor middag för ca 350 gäster. Maten lagades i BJs och SKÅÅJ:s restaurangvagnar vilka hade backats in genom museets stallportar så att maten kunde bäras ut genom gaveldörrarna. Efter maten blev det dans till levande musik och man kan inte annat än ge arrangörerna av hela evenemanget med beröm godkänt.

Dagen efter fortsatte med många



Uppehåll vid "Selånger Marknad Central".

trevliga arrangemang bl a extratågskörning till Karskär och lokkavalkad med bl a H 24:an.

Kl. 15.00 var det dags att ta farväl av Gävle och vi började rulla hemåt. Allt klaffade bra och kl. 20.00 anlände vi till Sundsvall. Liggvagnen kopplades till ordinarie tåg för vidare befordran till Luleå. Själva tog vi oss ut till Svartvik för årets sista installation.

Sammanfattningsvis var hela resan mycket trivsamt och det fina vädret förhöjde stämningen ytterligare. Det bästa av allt var att JVM lovade att det skulle bli nya museidagar under 1986. Slutligen presenterar vi ett utdrag av det tackbrev som Järnvägsmuseum tillställde alla deltagande föreningar:

Bryggvagn

Den gamla elrevisionsvagnen Qgb 945 0850-9 har under hösten rustats upp av OKBv. Den här vagnen blir för övrigt det första banarbetsfordonet som bevarats av museala skäl.

Som motprestation till lånet av restaurangvagnen i sommar lovade vi att rusta upp vagnen. Vår målsättning var från början att få vagnen klar till museidagarna men tyvärr räckte vi inte till.

Den 26/10 var vagnen klar och samma dag körde vi ett specialtåg för museets räkning med en RC som dragkraft och DF:en 58:an samt elrevisionsvagnen körde vi ned till Gävle där elrevisionsvagnen lämnades varefter vi fortsatte via stambanan till Långsele. I Långsele lämnades DF:en för att användas vid ett senare tillfälle. När vi återvände till Sundsvall från Långsele passade vi på att ta hem två av de nyinköpta GBIs vagnarna.

B4 1513

Ångloket B4 1513, f d UGJ Bb 32 har under hösten överlåtits på järnvägsmuseum. Då OKBv tidigare visat intresse för loket blev vi tillfrågade om vi ville stå "fadder" för loket. Detta har OKBv accepterat och vår första insats blev att med ett specialtåg för museet hämta loket i Bastuträsk.

Lördag morgon den 16/11 avgick extratåg från Långsele bestående av RC plus DF:en. Vid ankomst till Bastuträsk på eftermiddagen vidtog utsmörjning

av 32:an. Loket hade dygnet innan dragits in i stall i Bastuträsk. Vi blev klara med lokets iordningställande mycket tidigare än vi räknat med. Efter en behaglig kvällsmåltid somnade vi ordentligt trötta.

På morgonen gjordes tåget i ordning och det märkliga tåget började sin långsamma färd söderut. Ett RC-lok, en grön vagn och ett svart ånglok. Det var en hel del människor som höjde på ögonbrynen inför det märkliga tåget. Med en hastighet av ca 60-70 km/t tog vi oss så saktat ned mot Långsele.

32:an har nu ställts in i stall i Långsele. Även DF:en har lämnats i Långsele, detta för att vi ska ha bostad när vi åker upp till Långsele för arbete med 32:an.

Ett mödosamt upprustningsarbete återstår nu innan vi kan leverera loket till Järnvägsmuseum i Gävle och vi hoppas att så många som möjligt kan hjälpa till. Hör av dig till Rolf Sten, tel. 060/56 88 60.

NYANSKAFFNINGAR

OKBv har köpt ytterligare 3 st gods-vagnar typ Gbls. Numren på vagnarna är följande: 156 5110-8, 156 5257-7 samt 156 4847-6. Den ena vagnen kommer att ställas i Långsele som förråd till motorvagnarna medan de två övriga blir förråd i Svartvik.

Den svårt krockskadade motorvagnen Y8 1133 har köpts som reservdelsförråd. Alla användbara delar kommer att tas tillvara varefter vagnen kommer att skrotas. Motorvagnen kommer att transporteras till Långsele någon gång under vintern.

OKBv har under hösten köpt 4 st ångfinkor, två st två-axliga SV4 25694 samt SV4 25617. Två st boggiéfinkor S7 25716 samt S7 25719.

4 st låter kanske mycket men betänk att det finns en hel del användbara delar. T ex ett antal 07 boggiar i utmärkt skick.

Tisdagen den 19 november transporterades Z-lokomotorn upp per lastbil från Söderhamn. Lokomotorn har tills vidare ställts in i magasinet.

OKBv är numera ägare till en begagnad kranbil. Det är en gammal Volvo lastbil som fått en mindre timmerkran monterad i stället för flaket. Vi tror att



24:an har kommit hem. Här står hon som andra lok från höger framför sitt forna lokstall. Foto 85 10 05.

kranen kommer att bli ett bra hjälpmedel vid flyttning, lastning, lossning, kolning m m.

TILL SIST

Vill OKBv rikta ett tack till alla aktiva medlemmar. Vi är alla kuggar i ett stort maskineri och naturligtvis är en del kuggar

gar större än andra men vi behövs alla för att OKBv ska fungera. Utan er stannar OKBv. Utan er dör OKBv. Så därför. TACK ALLA ni som ställt upp under året jag hoppas att vi möts med nya friska tag under 1986. 1986 blir för övrigt OKBv:s tionde verksamhetsår.

★ Rolf Sten

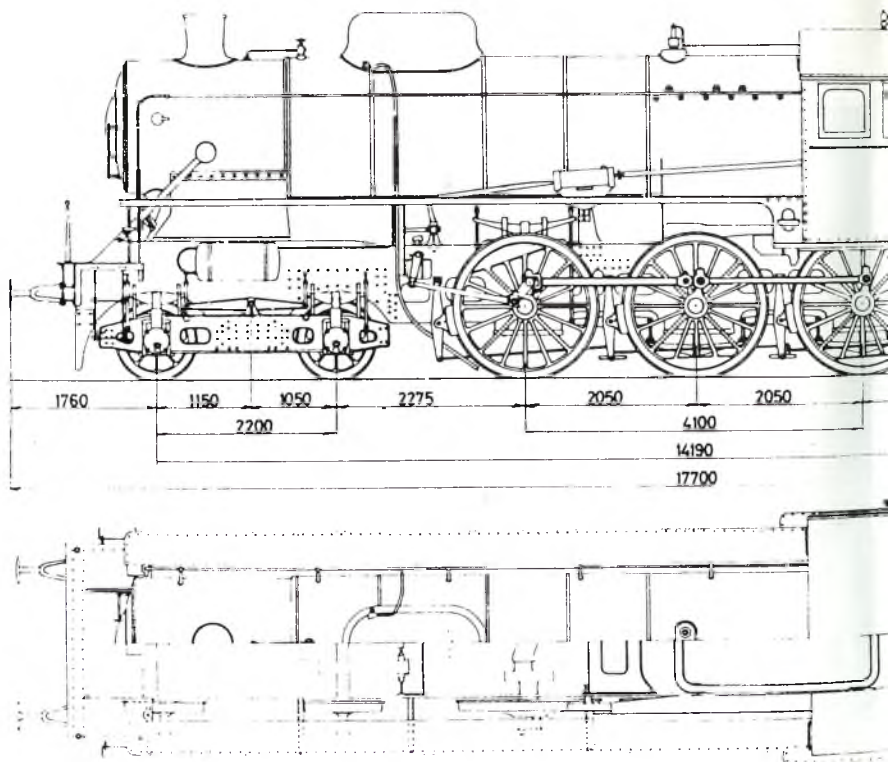


En del av de 350 matgästerna på Järnvägsmuseum 85 10 05.

RITNINGEN

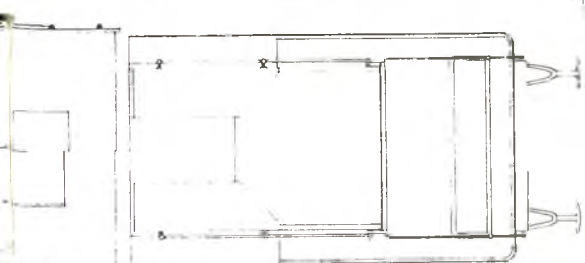
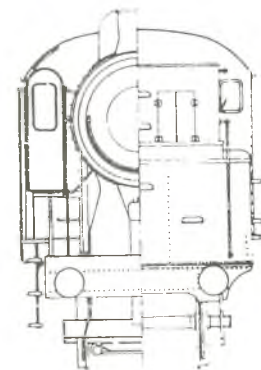
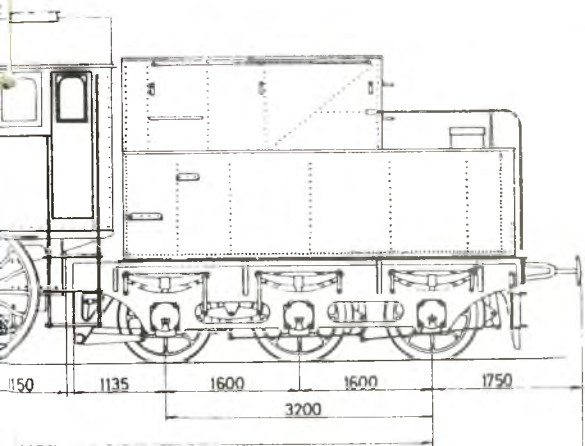
den här gången visar vårt eget lok OKB H24. Ritningen är gjord av Svante Runberger.

Två lok, nr 24 och 25 levererades till OKB hösten 1928. Loken var byggda av Motala verkstad och kostade OKB 120.000 kr per styck. Vid Ostkustbanans förstatligande, år 1933, littreerades loken om till littra OKa 1509 resp. 1510. År 1942 omlittreerades loken ännu en gång. Nya littra blev A3 1509 resp. A3 1510 . . .



Tekniska data:

Cylinder dim. mm	520×610
Drivhjulsdiam. mm	1720
Löphjulsdiam mm	970
Eldyta, eldst m ²	11,8
» tuber m ²	122,1
» total m ²	133,9
Överhettare kvm	32,5
tuber stora/små	18/141
Rostyta m ²	2,6
Tryck kg/cm ²	12,0
Tjänstevikt ton	63,5
Adhensionsvikt ton	40,5
Materialvikt ton	57,7
Max. axeltryck ton	13,5
Dragkraft Mp	7,5
Max. hastighet km/t	90
Tender, hjuldiam mm	1100
» tjänstevikt ton	34,1
» kol ton	6,0
» vatten ton	14,1
Total hjulbas mm	14190
Längd över buffertar mm	17700



SNALLTÅGLOKOMOTIV
FÖR OSTKUSTBANAN
titt H

rit S Runberger

HÄNT vid OKB

(från loket sett)

Tack för i år. De var en lång säsong, som började 24 mars med hämtning av vagnar för järnvägmuseets räkning i Vattjom in till Svartvik och sista arbets-tåget 16–17 nov.

Palt !? Nu ler många igenkännande. Palt vadå? Jo, det var den handsignal som användes förr vid växling och av tågklarare. Den var försedd med ett sinnrikt mekaniskt system för visande av grönt och rött sken, förutom det vita. Den kunde användas till mer än så, bl a att sitta på med mellanlägg av kartblana (stora tumhandskar av läder). Man såg ofta den användas som lillslägga genom att slå på svängeln å ett trögt skruv-koppel och så lyste den givetvis efteråt. Gjorde den inte det, daskades den mot något hårt (vagnsgavel e. dyl.) och si oftast fick man den att fungera. Palten vägde 2,6 kg med Nife-batteri o. denna palt gick växlare och bar på ett helt skift. Den handsignal man använder idag väger 1,65 kg.

Ettan som nämndes i förra numret fick sitt elldop som fungerade bostadsvagn – rejäla sovutrymmen och ett fint kök – vid resa Suc-Str-Suc 17–20 juni. F3 242 också på gång och har fungerat i som-mar med 8 bäddar i halva vagnen, men är ej riktigt färdig, för denna är Janne Stål fadder.

Detta med fadder ska vi prova. Sålunda är Nisse Bäckman fadder för 58:an, Arne Bruman för en B 8 (står i Åg). Kalle Jonsson en B 8 i Hoting och Hasse Jonsson en B 8 i Hsd, men de ska givetvis inte jobba ensam på vagnarna, all hjälp från övriga medlemmar ska styras vid behov. Är själv fadder för ettan, välkom-men in när tillfälle ges.

Vid samtal med de övriga OKBv-ång-loksförarna (SJ lokförare med gammal gedigen ångloksutbildning) är vi överens om att vi ska göra jobbet enligt gamla beprövade rutiner och det håller vi styvt på, vi kan det här jobbet. En annan sak är att OKBv-eldarna nu är mogna att elda loket ett helt arbetspass och vi slutar med skvätteldning på 7–9 mil–, de får då lära sig att ta hand om maskinen

på ett annat sätt, inte minst vid uppehåll på stationer då eldare har mycket att bestyra. Jag får hälsa från förarna att ni skött er riktigt bra under sommarens re-sor.

OKB – sommartidtabellen kom och med den Inter-City, det bästa som hänt SJ på persontrafiksidan, hoppas vi kan klara av resten också. Jo tågen går, men stationerna kvarstår, dessa trista gråa informationlösa anhalter. Hoppas kreativiteten finns så att vi får piff på t ex Sundsvall C. Förslag finns, man fick en belöning för det. Mer idéer finns.

Det hände inte så särskilt mycket i sommar med banan, den var färdig, hastigheten höjdes Hkl-Shm till 100 km/h. En upprustning som pågått i tio år kulminerade vecka 22. Sen, ja spårrikt-ningsmaskinerna har synts här och där och syns fortfarande i skrivande stund v 47. Det ryktas om att de skall hålla på så länge inte kylan blir skarp och det är snöfritt. Att dessa maskiner är verk-samma så sent på hösten har inte hänt tidigare. De går att stoppa fast det är någon grad kallt.

Linjeomläggning av Nynäskurvan km 400 Hussjöby–Hälleyland företogs 15–16/6. Landsvägsbussar gick Hsd-Suc-Hsd. Allas vår Kalle Jonsson skulle ju från Lsl till Svartvik denna dag för att elda på 24:an (för resan till Str med Bal-tic Atlantic steam safari) och fick till sin förskräckelse åka detta kommunika-tionsmedel.

Urspårningar: Ett Dm-lok spårade ur i Iggesund i sommar. Det hade visst gått på två spår! Ja de går bara inte, ett lok kan bara gå på ett spår i taget. Orsaken enligt en säkerhetsinspektör: vassa hjulflänsar.

De hände sig på eftersommaren att någon lokförare försökte att med ett Rc-lok rätta ut stoppbocken på stallsticken i Suc. Han lyckades ej, men däremot att förskjuta spåret 2 dm gick.

Fred. 13/9 1 st V5-lok spårade ur å Gä rangerbangård (strax före 965 ank Gå, kl. 17.40) i dubbelväxel 50 m ned från tornet. Kl. 20.00 var maskinen uppe



Byte av brodäck i Stugsund 85 06 30. Foto A Brunen.

igen. Snabba grabbar.

Onsd. 18/9 kl. 12.30 å Suc rangerbangård, spårade en T 43 ur i dubbelväxel 50 m nedanför tornet. Kl. 17.30 var maskinen uppe på spår, men växeln hade fått en del skavanker, bl a krokiga växeltingor. Detta fixades av Ba under torsdagen.

Månd. 21/10 Gt 45421 urspårning i tåget över Ljusnebron. Troligen C-samcontainer (blåvitt) som oförreglade glidit ut och tagit i bron med urspårning som följd. Fred. em vid 15-tiden blev det klart för trafik över och reducerad hastighet. Det small ganska ljudligt. När lokf. med elev kom bakåt för att inspektera, var halva Ljusne samhälle redan på plats. Godstågen gick över Ånge. Nattågen 951-953-954 gick över Shm-Kls-Ob-Gä (plus godstågen från Hkl och Id).

Tisd. 22/10 kom man ner till Shm med 5573 och fick gå upp till Kls, slirade på den rostiga och frostiga rälsen och hängde fast vid inf Kls. Efter tre försök, och alla 4 sandbehållare tömda (4x60 l) fick man tåget att krypa in på bangården, ut på stora linjen uppför Röstboacken och vidare mot Gä utan vidare problem. Sovvagnstågen hängde visst fast varenda natt. Dessa problem orsakades av en minst sagt underlig text i veckoordern, där man nämner oxidation och att tågen skall stanna framför

väggkorsningar Marma-Kilafors. Texten är numera ändrad till att lita på lokförarens utbildning och synförmåga.

Torsd. 31/10 kontaktledningen revs ned på spår 50 i Suc. De var lok till Gt 44033 som hämtade containervagnar och vid utdrag revs av någon anledning tråden ned. Ledning finns bara en bit in på spåret som avslutas med elspärrskärm. Bangården blev spänningslös. På tio minuter fixade vår lokpersonalfördelare fram tre lokförare med tre fungerande diesellok innan lokledningen i Ånge ens reagerat. Obetydliga förseningar på IC-tågen.

30/6 lades brodäck in vid km 194.400-250, Shm-Sne vid Stugsund. Ovanligt lite älg har syntts. 16/8 Rst 138 Axmar utf. liten älgkalv passerades med smal marginal, den var fortfarande rödbrun (sent född)?.

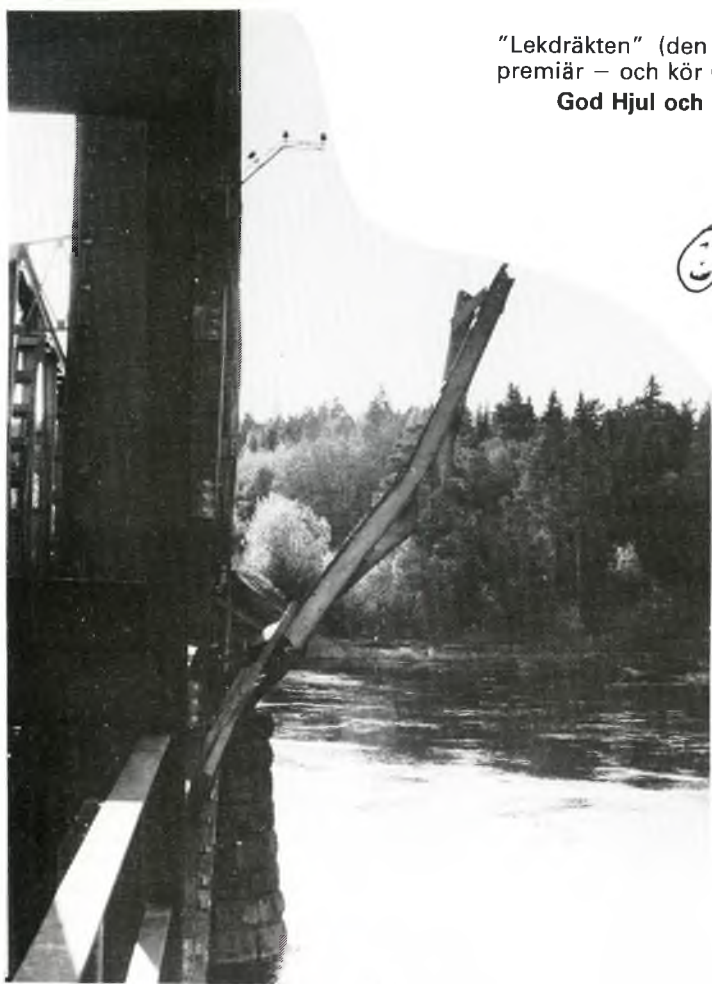
16/8 Rst 965 Sandarna-Vallvik, Sågbacken 2 st minkungar i banan. Har aldrig sett dylikt. Mer än så har hänt men man hinner inte snappa allt. Det är ju så att man ränt omkring på ett flertal andra banor som Simrishamn-Malung-Storlien och norra Stambanan en bit norrut bl a. Träffat mycket tågdiggare från Österlen till Vassijaure i sommar. Man hälsar till alla. Tack alla OKB:are, ni har verkligen jobbat bra i sommar.

Tisd. 19/11, nu tar man på sig den nya **19**

"Lekdräkten" (den nya uniformen) –
premiär – och kör Gt 25259 mot Gä.

God Hjul och Ett Fridfullt Nytt År
önskar

Olle Hjert



Bron över Ljusnan fick sig en rejäl smäll. Här har en av brobalkarna vikt ut sig. Foto 85 10 21 B Widmark.

GÄVLE SÖDRA

Två bilder med en spännvidd på 55 år

Bilden med UGJ-loket nr 33 eller 34 är tagen år 1931 från gångbryggan över spåren vid Kaserngatan. Gångbryggan revs i slutet på 1930-talet. Gävle Södra station var vid den här tiden i sin glansperiod. Vid perrongen står ett OKB-tåg med H-lok just inkommet från OKB, UGJ

Bb-lok skall överta tåget för vidare färd till till Uppsala. Vattentorn, godsmagasin och UGJ förvaltningsbyggnad hör till stationsbildningen. Det lilla huset i förgrunden t h är den enda byggnad som återstår från de gamla UGJ-stallarna som fanns här vid Kaserngatan.



Gävle Södra bangård 1931. UGJ fyrlingslok ur sista serien nr 32 eller 33 avvaktar för att ta över OKB-tåget med H-lok på spår 3. Foto SJK-F.

Gävle Södra i juli 1984. Foto B Forsberg.



Den andra bilden är som framgår av rubriken tagen 55 år senare från ungefär samma position som fotografen på den tidigare bilden intog. Nu är platsen nya Kaserngatsbron vilken färdigtälldes 1983. Spåren har blivit flera, nya byggnader har

tillkommit och postterminalen står på det gamla godsmagasinet plats, men den stolta stationsbyggnaden från OKB-UGJ-tiden står kvar.

★ *Bernt Forsberg*

LOKSTALLSTJÄNST I GÄVLE

Stalltjänsten var ett jobb som hade en ganska låg status, men trots detta var det ett mycket viktigt jobb, utan vilket intet tåg hade kunnat komma iväg.

I stalltjänsten ingick det mesta av all s k underhållstjänst för att hålla loken rena, fullkolade och vattnade. På eldning av kalla lok, passning av lok under ånga under hela dygnet, kapning av ved, lastning av kol, ja allt ingick i stalltjänsten.

I Gävle, med dess 51 ånglok i början av 1950-talet, var ett 50-tal man sysselsatta inom stalltjänsten. Stallförmän var Oskar Lindgren, Kalle Wass och Hugo Johansson, "Järvsta-Johan" kallad. Till sitt förfogande hade de förutom den ordinarie stallpersonalen även så gott som alltid ett 20-tal överflödiga lokrekryter.

Jag hade börjat arbeta som kontorsvakt på lokmästarexpeditionen redan år 1948, min avsikt var att gå i min faders fotspår och bli lokförare. Att det senare i framtiden inte blev så är en annan historia.

När jag hade fyllt 17 år i november 1950, var det dags att byta ut den prydliga kontorsvaksuniformen mot blåställ och börja jobba i lokstallet.

Stallförman Oskar Lindgren välkomnade mig på morgonen kl. 6.00 den första dagen med att fråga mig om jag någonsin tidigare hade sett solen gå upp vid denna tid på morgonen. Första dagen i lokstallet bestod i att följa med en av de mera erfarna gubbarna, Folke Andersson, efter sina hemtrakter gemenligen kallad Värmland. Jobbet bestod i att hämta ut fotogen och trasor från förrådet och sätta igång med att putsa upp E-loket nr 1089, vilket stod inne för pannspolning. Loket var en säriling, en s k bastard,

22 det hade nämligen försetts med en

stor boggieter av A-typ, vilket gjorde att det var lite mera jobb med 1089 än med en ordinär E-maskin.

Under första timmen fick jag lära mig att medelst en handskrapa försöka få bort all gammal intorkad olja och sot som hade samlat sig runt hjulringar och ramverk. Efter skrapningen tog jobbet med fotogen och trasor vid. Värmland satt hela tiden på en låda bredvid och sög på sin pipa, han såg uppenbarligen ut att trivas med att ha fått en dräng som gjorde grovjobbet.

När fotogenen hade löst upp all olja, sot och damm var det dags att torka torrt och försöka få upp metallglansen på hjulringar, vevstakar och koppelstänger. Pannan var ett speciellt kapitel, den måste glänsa stålblå, det dög inte med kvarvarande "trasdrag". En perfekt pannputs avslutades med att sotskåpet målades med asfaltlack.

Innan jag blev van så var det åtskilliga gånger jag slog i huvudet i både det ena och det andra som stack ut.

Det gäller också att hålla sig undan för Kalle Gustafssons spolslang, han hade en alldeles underbar förmåga att kunna rikta spolslangen åt speciella håll när han bytte tvättplugg. Frampå eftermiddagen började det gamla E-loket att se ut som om det var nylevererat, enligt min åsikt alltså, men inte helt enligt stallförman. Värmland hade redan passat på att gå hem för dagen när stallförman kom för att syna av. Lindgren hade en alldeles speciell förmåga att dra med sitt rena finger på de rätta ställena för att påvisa att loket inte alls var så rent som jag i min enfald hade trott. Så småningom gick väl putsen igenom censuren och efter det att siffrorna på skorstenen hade blankats

upp med en smärgelduk var det dags att gå hem.

Jag var åtskilligt svart under naglarna, ett lager som skulle visa sig vara i det närmaste omöjligt att få bort under de kommande åren.

Nästa tur med Värmland var på eftermiddagsskiftet med vedkapning och påeldningar. Nu gällde det att kapa upp så där 5 meter slipersved, dra in veden i lokstallet och trava upp den i speciella häckar som var utplacerade vid varannan stallplats. Undervisningen i hur man eldar på ett kallt lok var intressant. Det gällde att spänta lite stickor samt varva dessa stickor med småved och oljat trassel och sedan tända på. Först måste man ha kontrollerat att det fanns vatten i pannan annars hade det inte varit så lyckat med eld i spisen. Efter det att det hade tagit sig i stickorna gällde det att försiktigt lägga på lite större klabbar utan att man kvävde elden. Det rökte hela tiden in i hytten, det fanns ju inget drag. För att skynda på det hela fanns det en s k hjälpsotare, ett ringformigt rör som man hängde ned i skorstenen och anslöt till tryckluftledningen efter stallväggen. Detta arrangemang var ganska effektivt men problemet var att det bara fanns en hjälpsotare i stallet, hade man två eller flera lok

att elda på så sved det ordentligt i ögonen när man höll på med det andra loket. Efter det att brasan hade tagit sig efter någon timme kunde man försiktigt lägga på lite kol, några skyfflar i början och sedan öka på lite undan för undan. När trycket hade kommit upp till så där 5–6 kg kunde man sätta till sotaren för att få lite bättre drag i fyren och börja att ta in lite vatten i pannan. Så fort det var tillräckligt tryck brukade Värmland flytta ut loket utanför stallporten för att vädra ur lite rök. Det skulle dröja ett bra tag innan jag fick förtroendet att flytta ut ett lok utanför stallportarna. Att bli utlård stallkarl tog så där en 2–3 veckor, ta in vatten, slagga ur fyrrar, dra sotskåp och asklådor. Det senare jobbet var utomordentligt besvärligt när det var motvind i slaggraven och all aska och stybb blåste in i ögonen. Efter ett pass i slaggraven så snöt man sig svart en hel dag. Jag undrar vad dagens skyddsombud skulle ha sagt om det jobb som utfördes dagligen i slaggraven?

Ett annat jobb och ett mycket viktigt sådant var den s k framställningen. Det gällde att såptvätta hytten före det att ett lok skulle gå ut i tjänst. Fönstren skulle putsas, durken spolats och sopas, alla reglage,



Gävle lokstation i april 1953. Från vänster S 1258, K4 912 (på skivan K4 1901, B 1106 N 1443 samt E2 1459. Fotosamling B Forsberg.

hyttväggar, rundpallarna och kolskyffelns skaft skulle såptvättas. Jobbet var lite extra noggrant när man visste att loket skulle tas ut av lokförare August Nordin eller Arvid Cederblad, vilka var kända för att vara utomrodentligt pedantiska. Att de sedan var mycket skickliga ångloksförare var också känt av alla.

Ett periodiskt återkommande jobb var kollossning. Gävle lokstation var en mycket stor kolförbrukare. Kolbåtar kom med jämna mellanrum in till Gävle hamn och lossade kol. Det var normalt med så där 40–50 0-vagnar att lossa i kolgården vid varje tillfälle. Kolen lossades med en eldriven lyftkran med gripskopa. Kranförare var oftast Sven Cedervall, en riktig spjuver, som aldrig försatt ett tillfälle att hita på något spratt.

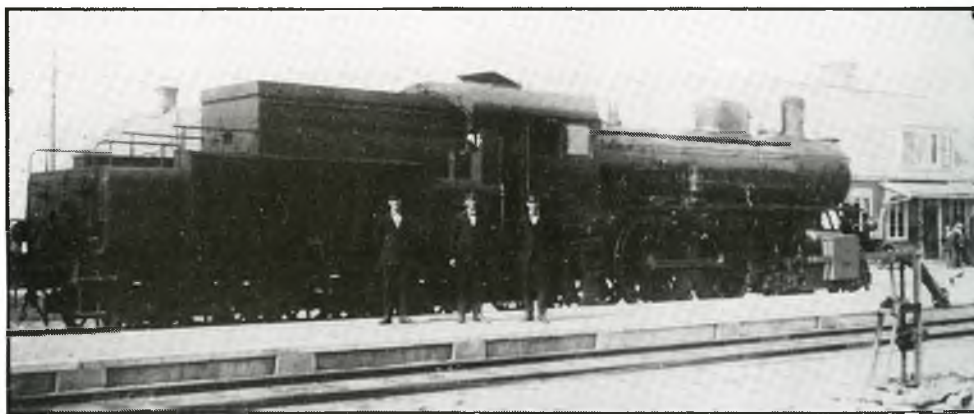
Gripskopan tog upp det som gick ur vagnarna, sedan var det hans jobb att skrapa ihop det kol som låg i hörnorna och kvar på vagnsdurken. Kollossningen gick i treskift när det var en kolbåt inne. Kolkranen måste förankras med speciella gripklor i rälsen för att vara stabil. En gång när en av kranförarna hade flyttat kranen efter spåret för att kunna lägga upp en ny hög blev det skiftbytte. I brådskan glömde han

bort att förankra kranen. Sven Cedervall tog för givet att kranen satt fast när han gick på skiftet. Vid första skopan tippade kranen framstupa med diverse skavanker som följd. Sven Cedervall trodde inte på förklaringar om förbiseende, utan tog det som någon hämnd för något tidigare spratt.

Kolen lastades i kolfickor, vilka drogs upp på en ramp. Nedanför rampen gick det ett 600 mm decavillespår på vilket man drog fram tippvagnar till lossningsluckorna på kolfickorna.

Det var ett bra jobb att ha passet på kolbryggan, åtminstone sommartid. Vintertid var det ofta mycket besvärligt och jobbigt att dra fram de lastade tippvagnarna i snö och is. Att det sedan ibland gick åt enormt med kol i tendrarna gjorde inte saken bättre.

En kväll med snöyra och så där 20 grader kallt hade jag passet på kolbryggan. Jag hade slitit som ett djur för att få fram så många baljor som möjligt innan kvällsrusningen av lok tog vid. Då kom min far in med ett B-lok från OKB med tendern totalt tömd på kol. Det gick vid detta tillfälle åt 10 baljor kol innan tendern var fylld, efter detta var det nästan tomt på kolbryggan. Att se



Söråker station vid avgångstid mot Sundsvall. Året är 1926 och från vänster står Westman, lokförare M Eriksson samt Erik Wallin. Foto gm L E Wallin.

dan efterföljande lok också var mer eller mindre tömda på kol gjorde den här kvällen till en av de jobb-gaste jag kommer ihåg. Min far påminde mig glatt under många år om den händelsen.

Värmeloket var ett annat mycket speciellt jobb. På spår 31 stod vintertid alltid ett B-lok kopplat till stalllets värmeslinga. För att kunna hålla värmen i stallet var det nödvändigt att elda detta lok ungefär som om det gick på linjen i tåg. Hela rostytan skulle vara täckt med kol och sotaren fick stå på hela tiden. På grund av denna hårdeldning måste loket ut och slaggas och kolas minst en gång om dan. När jag hade blivit van med jobbet, fick jag en dag order av stallförman att backa ut värmeloket till slaggraven för att slagga och kola det.

Det var med stor försiktighet och stolthet jag backade ut den stora B-maskinen nr 1365 på vändskivan och sedan körde iväg de 50 metrarna till kolbryggan, allt förstås under stallförmans uppsikt.

En del lok stod i gamla UGJ-stallet, det var mest växellok och motorvagnar. Loken skulle passas om nätterna och värmepannan i UGJ skulle skötas, den eldades med slipersved och en påeldning stod sig inte så värst länge.

En kväll kom en av de gamla UGJ-motorvagnarna, litt Xo6, in mot UGJ-stallet. För att tanka upp vagnen måste den växlas in på sidospåret, vilket liksom rakspåret gick in mot vändskivan. Motorvagnsförarna hade tagit sig en speciell ovana vid denna växling. Eftersom det var order på att växeln alltid skulle ligga mot rakspåret, lät de vagnen sakta rulla in mot växeln, föraren hoppade av och sprang före vagnen några meter och lade om växeln. Sedan lät han vagnen passera varefter han lade tillbaka växeln för att med en kort rush hoppa på bakre delen av vagnen, gå igenom densamma och lagom bromsa in vid bensinpumpen. Denna kväll gick det inte så bra, för när föraren hade gjort sin växlingsma-

növer och hoppat upp på bakre fotsteget fann han att dörren var låst, när han förskräckt åter hoppade av för att springa ikapp vagnen till den främre dörren bar det sig inte bättre än att han snubblade och hade sedan inte en chans att hinna ikapp vagnen som sakta men säkert rullade in mot vändskivan. Tursamt låg vändskivan rätt men stallporten var däremot stängd och med ett brak rullade vagnen över vändskivan och igenom både stallport och stallvägg och blev hängande halvvägs ner i Järvstabäcken som rann fram bakom stallet. Efter den händelsen utgick order från lokstf att det var strängeligen förbjudet med sådana manövrer i fortsättningen.

I Gävle var ånglok av typerna A, B, E, E2, G10, J, K4, N, N2 och S stationerade. Ibland kom särlingar in från andra lokstationer. Det hände emellanåt att lok av typerna A6, L, L25, G6 och R kom in för kolning och slagning för att sedan vända åter till sina hemstationer.

Under snöintern 1952–53 var det så svåra förhållanden att ångsnöslungan A3 var nere i Gävle för ett gästspel. Snöslungan drogs av ett G6-lok.

Ett årligen återkommande evenemang var de sk eldarproven. Maskinavdelningen hade en tjänstevagn, numret och typbeteckningen har jag glömt. Det var en ombyggd Gs-vagn, gråmålad och utrustad med en låda med eldstadsgavel och fyrlucka samt ett koltag. Eldstaden var försedd med en bandtransportör. Instruktionsförrare August Nordin var specialist på handhavande av dessa eldarprov. Proven tillgick så att eldarna fick visa sina färdigheter under en viss tid. Kolmängden som inkastats i "fyren" vägdes, och betygsättning skedde. Efter varje eldarprov var det ett jobb för en stallkarl att kärra tillbaka kolen från "fyren" till koltaget.

Flera av Gävle-eldarna hatade dessa eldarprov, de hade enligt deras mening inget som helst samband med den praktiska eldningen

ute på linjen.

Vedkapningen var ett slavjobb. Lindgren brukade sätta ut en käpp som märke vid sliperstraven. Käppen utmärkte hur mycket slipers som skulle kapas innan vi fick gå hem för dagen. Lindgren måste ha haft ett speciellt ögonmått för vi försökte flera gånger att på ett omärkligt sätt flytta tillbaka käppen men han gick mycket sällan på den bluffen. Varje gång han kom på oss med detta trick blev det ett par extra meter slipers att kapa upp som bestraffning.

Efter ett års ställtjänst blev det så min tur att få komma ut på loken. Efter en treveckors lokbiträdeskurs i Bollnäs, där jag och 19 andra förhoppningsfulla lokrekryter fick lära oss säo, driftsbestämmelser och lokskötsel av ing. Erling Svensson och instruktionsförare G.W. Karlsson, var det sedan dags att komma ut och åka eldarelev.

Min första tur som eldarelev var med lokalgodståget nr. 9155 till Sandviken, loket var G10 nr. 1846, som sedermera överlevde skärbrännarna och blev veteranlok GDJ N3 nr. 62 hos Gefle Dala Järnvägs-

klubb.

Nästa dag följde en tur på OKB med tågen 2556-57 till Hudiksvall. I 2556 hade vi B-loket nr 1382 och hem med 57:an A nr. 1000. Lokförare på 57:an denna dag var ingen mindre än min far, Oscar Forsberg, som inte alls ömmade för sonen och sparade på ångan.

Ett par turer på den idylliska Salabanen med J-tankar följde sedan. Salabanen var en ren landsbygdsbana med små idylliska stationer, vi fick t o m själva stanna tåget och veva bommar på ett par ställen.

Efter ett par veckors elevåkning på både OKB och i växlingen ansågs vi vara kapabla att själva elda lok, men någon lokeldartjänst fanns inte inom synhåll så det var bara att gå in i stallet igen och sätta sig på den varma oljelådan utanför förrådet för att invänta stallförmans vidare order.

Jag skall försöka att skildra några av mina upplevelser som lokeldare under ånglokens sista skälvande år på 1950-talet i nästa nummer av *Skenbladet*.

★ *Bernt Forsberg*



Ådalsliden 85 07 21. Extra motorvagnståg till Sollefteå. Avgångstid 20.00. Till vänster ångtåg till Sollefteå med avgångstid kl. 16.40.

FERROSTRADIUS MORBIDUS DEL 2

Beträffande den i Skenbladet 1 82 beskrivna åkomman Ferrostradius Morbidus, kan följande rön inom den mentalhygieniska forskningen meddelas. Mentalhygieniska fakulteten vid Uppsala universitet har med ledning av teorier från professor Horst Wolfgang Heusinger von Waldegg vid Heidelberg universitet bedrivit omfattande forskning. Fältnässiga försök har gjorts på medlemmar i en av sekretesskäl ej namngiven järnvägsförening i Sundsvall. Den bärande idén var att avleda de järnvägsgalnas böjelser till andra områden. Professor Heusinger von Waldegg var kanske väl försiktig i sitt val av nya intressen och valde nog ett alltför närliggande område, nämligen vägfordon, främst fyrhjulsdrivna sådana. Försöken lyckades så till vida, att de behandlade

medlemmarna väl fattade tycke för udda vägfordon, men tyvärr visade ingen av de behandlade någon avtagande järnvägs-morbiditet. Problemen har således ökat i stället för att minskas. Detta har tyvärr uppenbarats på flera av de senare årens resor, där medlemmar ur föreningen på det mest perversa sätt strukit runt brandbilar, lastbilar, bussar och dylikt. Inte nog med det, ett flertal medlemmar har även anskaffat vägfordon bortom sans och förnuft, ofta av fyrhjulsdreven typ. När dessa skakande fakta blev vetenskapligt belagda, avbröts genast försöken, men de nya böjelser som uppstått hos vissa Ferrostradius Morbidus torde vara kroniska. Så ännu gäller att järnvägs-galenskap är obotlig.

★ Börje Göransson



DET VAR EN GÅNG

Trödje station år 1928. På bilden Erik Eng. Foto gm L Jonsson.

DANMARKS JÄRNVÄGAR

Del 2 Lolland—Falster—Fyn

Den här artikeln blir en fortsättning på temat Danmarks Järnvägar och kommer att behandla Lolland, Falster och Fyn. Trafiken sköts förutom av DSB, av Lollandsbanen LJ.

På Falster kör DSB Orehoved—Nyköbing F—Gedser. Tidigare fanns en privatbana SNNB Stubbeköbing—Nyköbing—Nysted banen. 27 maj 1961 lades persontrafiken ned mellan Nysted och Nyköping och 31 mars 1966 gick det sista rälsbusståget mellan Nyköping och Stubbeköbing, och därefter trädde SNNB i likvidation.

Från början drevs banorna av Det Lolland—Falsterse Jernbaneselskab. Efter 1890 stod LFJ inför en omfattande ombyggnad av järnvägsbron vid Nyköping. LFJ fick därmed ett avtal så att Statsbanorna övertog Gjedser Jernbane samt driften av LFJ:s sträckning Orehoved—Nyköbing, genom detta fick staten full kontroll över den genomgående trafiken på Tyskland. Staten finansierade till största delen ombyggnaden av Guldborgsundbron.

DSB skötte trafiken på Gjedser Jerbane GJ och Falsterbanen, 1954 när A/S Lollandsbanen bildades övergick Falsterbanen till DSB. GJ A/S var ett självständigt bolag fram till 1960-talet då det trädde i likvidation. Redan från början hade Gedserbanan en betydande transitt trafik på Tyskland. Idag är det trafiken mellan Berlin och Köpenhamn som sker via Gedser.

Banan Rödby F—Nyköbing F byggdes i början på 1960-talet. Tanken föddes redan 1865 men man fick inte pengar till bygget. 1941 påbörjades arbetet på den danska delen av Fugleflugtslinjen, 430 man arbetade med bygget. 1944—45 blev arbetet inställt, då var det mesta av jordarbetet och viadukter m m redan klart. Efter kriget fanns det inte resurser till att fortsätta med arbetet. 1958 togs beslut att man skulle bygga vidare på i stort samma skiss som 1865. 14 maj 1963 invigdes den nya leden. Lollandsbanan trafikerar sträckan Nyköping F—Nakskov, DSB kör även direkta tåg till

Nakskov. På sträckan Maribo—Bandholm har Dansk Jernbaneklub veteranstågskörning huvudsakligen på söndagar.

Det rullande materieleet på Lollandsbanen utgöres av lynettåg av den typ som finns på de flesta danska privatbanor, vidare finns diesellok M 15 tillverkat av MaK med 240 hk motor, M 31, 32 är "Marcipanbröd" tillverkade av Frichs 2×375 hk, M 33 är tillverkad av MaK med 800 hk motor, loket är av samma typ som T 21 hos SJ. Vidare finns en del mindre diesellok, intressantast är nog M 9 en Frichs firkantad.

Fyn har varit en ö med mycket järnväg en gång i tiden. För att visa hur mycket som fanns tar jag här med de olika bolagen.

Odense—Kerteminde—Martofoe OKMJ, Nyborg—Ringe—Fåborg, Odense—Svendborg SFJ (Sydfyenske Jernbaner), Odense—Nørre Broby—Fåborg ONFJ, Odense—Middelfart—Bogense OMB (Nordvestfyenske Jerbane), Bogense—Odense NFJ (Nordfyenske Jernbane).

DSB:s sträckningar är idag Nyborg—Middelfart, Odense—Svendborg samt godsbanorna Tommerup—Assens och Ringe—Fåborg.

I Odense ligger Jernbanemuseet där många fina lok och vagnar finns. Museet är väl värt ett besök. Tyvärr har man inte plats för allt materiel utan mycket finns på andra håll i landet.

All fjärrtrafik inom landet går över Fyn. I Nyborg ligger färjeläget för Korsör—Nyborg överfarten, som blev hundra år 1983. En ny generation tåg färjor har tagits i bruk, de s k Intercity-färjorna, som har fyra spår med plattformar m m.

På Lolland har det funnits flera privatbanor tidigare, nämligen Maribo—Bandholm MBJ, Nakskov—Kragenæs NKJ, Maribo—Torrige MTJ, Nakskov—Rödby NRJ, Maibo—Rödby Havn ingick i LFJ.



1 Scandiaskinnebus med släp på Stubbeköbing–Nyköbing–Nysted-banen SNNB i oktober 1957. Foto HBD Sörensen.

2 Lynettåg på Lollandsbanen lämnar Maribo mot Nyköping/F1. I bakgrunden godståg med M 33 vilken motsvarar SJ:s T21. Foto i Maribo 21 sept. 1982 K Landgren.

3 M 12 tillv. av Jung 1957 225 hk, växlar i Nakskov 21 sept. 1982. Foto K Landgren.

FARVAL

(eller In Memoriam)

Lördagen den 1 juni 1985 blev Sveriges järnvägsnät en bandel fattigare. Då gick sista persontåget mellan Borås och Ulricehamn.

Jag är född och uppvuxen i Tvärred, ett järnvägslost samhälle 15 km från Ulricehamn. Jag åkte aldrig tåg som barn, men tyckte om att titta på rälsbussarna, när jag var i Ulricehamn. Mitt första varaktiga möte med järnvägen kom när jag började i realskolan i Ulricehamn. I tre års tid åkte jag buss dit varje skoldag. Varje morgon körde en rad SJ-bussar in framför stationshuset. Och en stund senare vaggade den första rälsbussen för dagen in och stannade bakom stationshuset, vid stranden av Åsunden. Och på eftermiddagarna vaggade de åter ut från stationen fyllda med skolungdomar, samtidigt som skolbussarna spred ut sig över de järnvägslösa delarna av Ulricehamnsbygden.

Åh vad jag avundades dem som kunde åka tåg till skolan istället för buss.

Rälsbussarna trafikerade tre bandelar: Ulricehamn–Landeryd, Ulricehamn–Falköping och Ulricehamn–Borås.

Redan då var banorna nedläggningshotade och Ulricehamn hade förlorat en bandel några år tidigare: den till Jönköping.

Sedan jag flyttade till Borås för 19 år sedan har jag då och då rest med tåg till Ulricehamn, och varje gång har jag trott att det var sista gången.

Men järnvägen har levt kvar, mot alla odds, ända till nu.

Den har ansetts olönsam i många år. Kanske SJ glömde att finna ut orsaken, kanske *vilde de inte* finna en orsak. En tänkbar orsak borde de funnit bara genom att titta på tidtabellen.

De sista åren har järnvägen varit pensionärernas och de arbetslösas järnväg. "Folk föredrar att ta bilen till jobbet, framför att åka kollektivt" sägs det.

Tyvärr är det många som gör det, men . . . om du bor utmed en järnväg och vill ta tåget till och från jobbet, men tågen inte passar dina tider då har du ju

inget val. Då blir du en bilpendlare.

Morgontåget från Borås är sedan länge borttaget. Alla elever åker buss till Ulricehamn nuförtiden. Bitvis går järnvägen parallellt med bilisternas pulsåder – Riks 40 – men till stor del följer järnvägen sin egen slingrande väg mellan de två städerna. Flera samhällen som Hökerum, Varnum, Nitta m fl ligger därför utmed järnvägen men 4–5 km från Riks 40. För mig känns det naturligt att skoltåget hade fortsatt för dessa elever.

Vad var det för klok uträkning, att låta dem åka buss, när kortaste vägen till Ulricehamn gick via järnvägen?

Men de sista åren gick första tåget från Borås 9.39 och var i Ulricehamn 55 min senare.

Där kunde du stanna till 12.32 eller 14.50. Det är därför banan blivit pensionärernas och de arbetslösas järnväg. Åkte du tåg till Ulricehamn kunde du stanna länge nog för en stunds shopping eller för att gå till AF och få en arbetslöshetsstämpel. Tågtidtabellen lämnade inte någon tid över för de som arbetade.

Förhållandet var helt hopplöst åt motsatt håll. Första tåg från Ulricehamn till Borås gick 12.32 med ankomsttid 13.26 och sista tåg för dagen från Borås gick 13.36!

Visst servade SJ med flera bussförbindelser under dagen, men de körde aldrig in i de samhällen jag nämnde tidigare.

Nej, bussarna körde "raka spåret" utmed Riks 40. Vem kan vänta sig att en bandel ska vara lösnam när tidtabellen är lagd så att folk i allmänhet inte kan utnyttja den?

Enligt dagens tidning var rälsbussen packad med folk under den allra sista resan Borås–Ulricehamn. Den extravagans som var avsedd att sättas in vid behov, stod uppställd i Limmared flera mil söder om Ulricehamn (utmed Ulricehamn–Landeryd-banan). Ingen hade nämligen tänkt på att köra in extravagnen till Borås.

Ett "farväl" borde kanske handla om den allra sista resan, men jag var inte med på den där fullpackade rälsbussen. Jag ville inte se förfallet.

För varje gång, under dessa 19 år, jag åkt banan har förändringen blivit allt mer märkbart.

Stationerna har blivit obemannade. Rälsbussen har skakat förbi stationer där uppehåll förr var rutin.

Stationshusen står där med flagnande färg och igenspikade dörrar. Och ogräset frodas utmed dess väggar, där det förr var prunkande rabatter.

Ett av stationshusen, Dalsjöfors, är tomt rivet. Och ett par stationshus är sålda och ombyggda till privatvillor. Första gången jag såg en av dessa ombyggnader gnuggade jag mig i ögonen och undrade om mitt minne spelade mig ett spratt så annorlunda såg det ut.

"Skall det inte vara en station här, istället för en villa"? tänkte jag.

Och rälsbussarna har tyckts mig skakigare och obekvämare för varje resa.

Banan slingrar sig fram mellan de två städerna på Sydsvenska Höglandets utkant. Den passerar dyster granskog och leende ljusa björkdungar. Från kupéfönstret kan du se hagmark bevuxen med enbuskar, en del knotiga och knubbiga och andra raka och högvuxna.

Den passerar också en rad samhällen på sin väg, och dessemellan skymtar små gårdar fram. Den passerar Härna-

sjön, där järnvägen rasade en gång i sin ungdom, och efter en stund skymtar du sjön Mogden. Den sista sträckan före Ulricehamn följer järnvägen Åsundens stränder, för att slutligen stanna "på strandpromenaden".

Men trots den skönhet naturen bjuder på utmed järnvägen har jag de sista gångerna jag åkt där, fått ett intryck av sjabbighet och förfall.

I mer än 20 år har Ulricehamns järnvägar legat i dödsryckningar. Nu är det snart slut.

Om en vecka försvinner bandelen till Falköping.

Och om tre år försvinner den sista bandelen – den som går söderut. Då beräknas en ny väg vara klar på den sträckan, som ska ersätta både järnvägen och den nuvarande vägen.

I och med det har bilismen vunnit ännu en seger, och Ulricehamn blir en död stad när det gäller järnvägar.

I sanningens namn bör det tilläggas att detta gäller *person*-trafiken.

För tillfället sägs det att godstrafiken ska fortsätta på samtliga bandelar, men den är redan minimal.

Vem tror på godstrafik utmed tre små, dåligt underhållna järnvägs-snuttar när det finns lastbilar? Det gör nog inte ens SJ.

Borås 2 juli 1985

★ Maj-Britt Johansson



Vändning av lok och OKBv 1:an vid Storliens täckta vändskiva 85 06 18.



På Fallens dagsresan åt TV-laget lunch i vår restaurangvagn. Den var fylld med kändisar. Till vänster den nyligen bortgångne målvakten Pelle Lindberg och till höger allas vår Lasse Åberg. Foto 85 07 21.



Fotokörning vid Huberget i Stöde 85 06 17.