



Skenbladet

Årgång 35
Nummer 190
Pris 40
kronor

2-3 - 2011

**Innehåller information om
indraget trafik tillstånd och styrelsens
arbete med att planera framtiden.**



Läs bland annat om:

"Föreningens fordon" handlar om sittvagnarna SJ 3080 och SJ 3163 - **sid. 2 o 5** /
Längs spåret - **sid. 3 - 4** / JHRF:s höstmöte - **sid. 6 - 7** / Medlemsbrev - **sid. 8 - 9**
Ordföranden eldar på - **sid. 11** / Förstudie i Svartvik - **sid. 12 - 17**
Svartviksdagarna - **sid. 20 - 21** / MBV & OKBv reser till Gävle - **sid. 22 - 24**

Föreningens fordon - nr 15 - 16

Personvagnarna

SJ Co8d 3080, 3163



Skrivare: Kjell Palén

Foto: Mats Holmgren - exteriör
Rune Lindgren - interiör

OKBv:s "40-talståg" på Inlandsbanan. Efter resgodsvagnen SJ F5 - 55031 (byggår 1949), följer SJ Co4c - 3307 (byggår 1940), SJ Co8d - 3080 (byggår 1934) samt utanför bilden, SJ Co8d - 3163 (byggår 1937).



3-klass sittvagn, kupé och salongsvagn – ingår i OKBv SJ 1930/40-talstågsätt

1917 levererades de första snälltågsvagnarna av "klassisk" tredjeklass Co8-typ, d v s inredda med två lika stora avdelningar i vagnens mitt och vardera två/tre kupéer på ömse sidor, dvs totalt fyra eller fem kupéer. Denna typ kom att rulla ända in på början av 1990-talet. – 32 st vagnar i trä byggdes fram till 1920 och senare, fram t o m 1929, ytterligare 46 vid olika svenska tillverkare. Däremellan, 1921, levererades två nitade Co8 stålvagnar från tyska Waggon- & Maschinenbau AG, Görlitz, men de fick inga efterföljare vid SJ.

"Nitade stålvagnar" – dvs en stålvagn där nitarna är synliga på sidoväggarnas utsida – av 25 typer om drygt 500 ex, av "SJ-konstruktion", har byggts i Sverige från 1930 (samt 2 st "udda" restaurangvagnar, ABo3a, år 1929). De första 7 vagnarna i nya standardutförandet var BCo11b nr 2788-2794 samt under 1930 ytterligare 14 st Co9b, alla byggda vid Kockums Mekaniska Verkstads AB, Malmö. AB Svenska Järnvägsverkstäderna i Arlöv började leverera 1931 och från Linköping 1932.

De fem första Co8d, nr 3076-3080, levereras först 1934 (från Arlöv). Träsnälltågsvagnen Co8a byggdes i stort antal under 1920-talet varför det dröjde innan behov av nya Co8-vagnar uppstod. Leverans av nitade Co8d pågick till 1939 och totalt byggdes 45 vagnar. Den enda återstående av de 5 första Co8d är just 3080. 1937 levererades 3161-3180 (från ASJL), där 3163 utgjorde den 18:de i hela nummerserien om 45.

Utrustning Co8d vid leveransen:

Handbroms; tryckluftsbroms Kunze-Knorr-P (de 10 sista var utrustade med tryckluftsbroms Hildebrand-Knorr-S); elektrisk belysning med generator, batteri och transformator; elektrisk uppvärmning. (De sista 10 hade fläktventilation.)

Vikt, med boggie modell Görlitz: 45,1 ton.
Antal sittplatser: 86 st
Toaletter: 2 st

1954 fick både nr 3080 och 3163 samt ytterligare 25 vagnar yttersta kupén ändrad till bas för ambulerande försäljning och nytt littera Co8ca. Sofforna togs ut och ersattes med en bänk och två kylskåp. Spis och diskbänk saknades, varm dryck serverades ur termos, som medfördes från utgångsstationen och muggar, bestick mm av plast fick slängas i papperskorgen. På 1960-talet minskade behovet av ambulerande försäljning och de flesta vagnarna återombyggdes och blev Bo8d, 3080 tidigast 1967 medan 3163 ombyggs 1969.

Fortsättning på sidan 5 ...

Standardmått och fakta:

Längd över buff:	23 500 mm	Vikt:	45,1 ton
Korglängd:	22 200 mm	Sittplatser:	86 st
Boggieavstånd:	16 000 mm	Nuv. ägare:	OKBv
Korgbredd:	3 135 mm	Sth:	100 km/tim
Höjd:	4 080 mm	Tillverk.år:	1934 (3080) 1937 (3163)
		Tillverkare:	ASJ-A ASJ-L

Längs spåret



Redaktör: Bengt "Svalla" Svalhstedt
svalstedt.bengt@telia.com
Foto: Se respektive bild

Hej alla "rallare" ... nu är det slutrullat på ett tag ...

Efter ett uppehåll med utgivandet av Skenbladet kommer här en artikel om läget i OKBv f.n. Efter årsmötet i april så ser styrelsens sammansättning ut enligt förteckningen till höger på denna sida. Övriga befattningar:



Efter avslutad körning i Svartvik. Magnus Eriksson funderar på när det blir dags för att öppna sotskåpet nästa gång. Foto: Hans Andersson

Revisorer: Magnus Eriksson och Stig Nyberg.
Chef för trafikavdelningen: Fredrik Jonsson.
Vice chef för trafikavdelningen: Holger Daniels.
Chef för banavdelningen: Berndt Olsson.
Chef för maskinavdelningen: Bengt Sundin.
Chef för fastighetsavdelningen: Rolf Bergman.
Valberedning: Sten Gjessing och Fredrik Jonsson.

Fortsättning på nästa sida ...

Telefon: 060-56 15 24

BankGiro: 5872-9500

**Medlemsavgift:
175,-/år - 25,- för familjemedlem**

Omslagsbilden:

Sl E 1330 / OKB E6 på "grönbeta" 2009. Men i somras såg vi samma vy inför Svartviksdagarna. Foto: Sven-Åke Dahlberg

Medlemsblad för
Ostkustbanans vänner
Ansvarig utgivare:
Ordförande i OKBv
Redaktör / redaktion:
Bengt Svalhstedt
Tel. 060 - 55 66 59

Lastbåtsvägen 13 - 865 32 Alnö
mailadress: svalstedt.bengt@telia.com
ISSN 0281- 109X OKBv © 2003

SKENBLADET på INTERNET
<http://www.okbv.se>

Grafisk form / produktion:
Rune Lindgren

Norrlands Reklam AB - 060-10 19 10

OKBv är en ideell förening vars syfte är att främja intresset för tidigare och nuvarande järnvägar, samt att aktivt främja bevarandet av järnvägsminnen och äldre järnvägsmateriel i södra Norrland. Medlem i Järnvägshistoriska Riksförbundet - JHRF.

OKBv:s styrelse:

Ordförande:
Robin Sjölen - 060-53 62 41
e-mail: robin.sjolen@bredband.net

Vice ordförande:
Holger Daniels - 076-824 88 44
e-mail: holger.daniels@spray.se

Sekreterare:
Hans Andersson - 060-12 29 01
e-mail: hans.andersson2@bredband.net

Kassör:
Mats Holmgren - 060-61 65 01
e-mail: mats.h.holmgren@spray.se

Ledamöter:
Kjell Palén - 060-10 05 35
e-mail: kjell.palen@bredband.net

Martin Wisten - 060-319 41
e-mail: martinwisten@hotmail.se

Berndt Olsson - 060-15 67 95
e-mail: -

Suppleanter:
Rolf Bergman - 060-56 28 09
e-mail: rolf.bergman@akzonobel.com

Rune Lindgren - 060-10 09 75
e-mail: rune@norrlandsreklam.se

Sällsk. OstKustBanans vänner (OKBv)
Svartviksvägen 22 - 862 33 KVISSLEBY
www.okbv.se

Som ni vet så har det hänt en hel del av mindre angenäm karaktär under våren och sommaren.

Föreningen har efter TS (Transportstyrelsens) besök fått sitt trafikstillståndet indraget fr.o.m. den 19 juli 2011. Styrelsen arbetar dock f.n. med att söka nytt trafikstillstånd. Fortfarande pågår förhandlingar av olika slag om OKBv:s framtid i Svartvik eller på annan plats. Något konkret förslag till lösning har ännu inte gått att få fram.

Dock närmar sig "med stormsteg" år 2013 då vårt nyttjanderättsavtal på vår vistelse i f.d. massamagasinet i Svartvik utgår.

Det har arbetats en hel del med E 6 loket under sommaren bland annat har man lagt överhettarelement som rosten har angripit. Loket har även besiktigats och servats för att kunna användas i trafik. Bilder från detta arbete kan beskådas i denna artikel.

Efter TS besked om indraget trafikstillstånd så har Malmbanans vänner ställt upp som arrangör av tågtrafik på Svartviksdagarna.

E 6:an med restaurangvagn och BCo 55 trafikerade Svartvik Nedre och Stockvik Nedre med två turer per dag under Svartviks-dagarna den 27 och 28 augusti. Ett populärt inslag och mycket uppskattat av publiken.

Dagen innan Svartviksdagarna medverkade OKBv i en filminspelning med ångtågstrafik på rundgångsspåret Svartvik Nedre, med E 6:an och trettiofotsvagnar som tågsätt. Även här ställde MBV upp som arrangör, vilket OKBv är mycket tacksam för.

MBV genomförde också en resa till Järnvägsmuseidagen den 17 september till Gävle och då tåget passerade SuC gavs möjlighet för OKBv medlemmar att följa med, vilket också ett antal "OKBv:are" gjorde. Mat och dryck serverades på tåget.

OBS! Viktigt!

Med anledning av TS besked om indraget trafikstillstånd för OKBv kallas till medlemmöte söndagen den 4 december 2011 - klockan 13.00 i Sandströms Järnvägars lokal med adress: Fridhemsgatan 96 Sundsvall.

På mötet skall det även informeras om OKBv:s framtida verksamhetsformer i Svartvik. Hoppas då att så många medlemmar som möjligt kan närvara vid detta viktiga möte.

En omarbetning av OKBv:s hemsida har inletts under sommaren. Hemsidan är ännu under konstruktion och det kan förekomma en del störningar som vi ska försöka ha överseende med. Adress: OKBV.se

Det pågår som vanligt arbete varje tisdagskväll i Svartvik med diverse objekt, liksom på arbetslördagarna varannan vecka. Start som vanligt klockan 9:00

Medlemmöten i SJK och OKBv hösten 2011.

Hans-Anders avgick i våras men fortsatte under våren att leda mötena, samt skickade in kallelser till



Bernt Olsson och Martin Wisten har slagit upp portarna för att släppa in lite sol och frisk luft, helgen innan den gemensamma aktivitet över hela Sverige som går under namnet "TÅGSLÄPP"! Det var andra året vi medverkade i denna aktivitet som gick av stapel 25 april (Annandag påsk).

Foto: Mats Holmgren



Bengt Sundin i full aktion att svetsa tuber till E6:an

Foto: Mats Holmgren

möten även under hösten. Datum för ytterligare möten: 16/11, 7/12

Börje Göransson Örnköldsvik presenterade sina bilder från hans rika bildarkiv på säsongens första medlemskväll den 28/9. Tio medlemmar närvarade.

Har Ni något intressant att bidra med till återstående datum - kontakta då Bosse Sandström tfn 070-372 56 50 eller Hans Anders Kempe tfn 070-389 04 66

Skulle det lösa sig med att en ny Km tillträder så presenteras detta och höstprogrammet förmodligen på hemsidan, OKBV.se. Lokal, om inget annat anges, är Sandströms Järnvägar på Fridhemsgatan 96 Sundsvall.

Kjell Palén meddelar att Svenska Spårvägssällskapet Sundsvallsavdelning skall ha klubbafton, onsdag 2/11 kl 18.30, Ludvigsbergsvägen 22A (föregående möte avhölls 5/10)

Ha en trevlig vinter / Bengt Svahlstedt

Vagnarna byggdes om bara lite under sin livstid. Den enda egentliga exteriöra skillnaden var att övergångsbågarna ersattes med gummivulster under 1970-talet. – De ursprungliga Görlitz-boggierna behölls på de flesta vagnarna till omkring 1960 då Minden-Deutz/MD-boggier inköptes.



SJ 3080 är uppdelad i fem kupéer och två salonger. Det här är korridoren utanför kupédelen.

SJ Särtryck 263 (nov. 1940) anger att samtliga vagnar då rullade på Görlitz-boggier, men troligt är att vagnarna 3136-3180 (1936-37) levererades med boggierr modell 35 och de sista 10 (1939) med modell 39. Både SJK 11, SPM 1972, och SJK 33, SP 1982, uppger att alla dessa vagnar rullade på modell 39.

Egentligen ritades stålvagnarna med boggiavståndet 15,8 m. Med Görlitzboggins stora axelavstånd 3,6 m kunde en sådan vagn fortfarande vändas på en 20 m vändskiva utan svårighet, något som var nödvändigt för några "osymmetriska" vagnstyper, som enligt vissa sammansättningsplaner måste gå vända åt ett bestämt håll, och därför vid tågens ändstationer måste växlas ut och vändas !

Ingenjör Karl Hendén, som på sommaren 1928 på Maskintekniska byrån fick uppgiften att rita de nya standardstålvagnarna, försökte övertyga överdirektör Ivar Virgin, som var mycket intresserad av nya konstruktioner och ofta gjorde en rond genom ritkontoret och som undrade: Varför ska man ha ett så ojämnt mått ? – varefter Virgin, med stora siffror, skrev 16 m på ritningen! Detta ledde till besvärligheter vid vagnvändningarna.

1956 försvann begreppet 3-klass och därmed bokstaven C. Vagnarna littererades Bo8ca – fortfarande



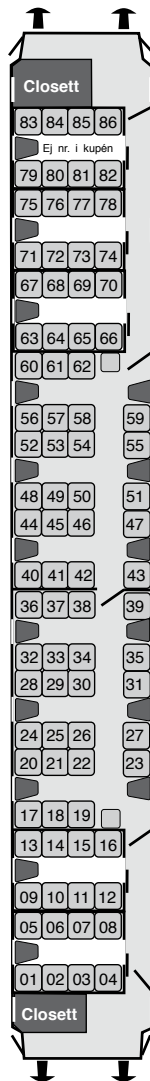
En av de två salongerna i SJ 3080. Totalt rymmer dessa 46 passagerare. I kupéerna finns ytterligare 40 platser.

med "boggi-nollan" (som kan sägas infördes 1902) i storlek som gemen bokstav liksom annan underlittera. – 1970 reformerades litterasystemet, p g a (ännu ej förfinad) datorisering, och även underlittera utfördes som versaler medan boggi-nollan togs bort (och de få kvarvarande tvååxliga vagnstyperna fick underlitt. V) – och "våra" blev B8.

Dessa 45 nitade vagnar skulle ersättas med 60-talsvagnarna, modernare och framför allt med bättre utrymme. Men endast 6 vagnar hann avföras innan införandet av lågprispolitik och fenomenet energibrist uppstod vilket medförde att alla övriga vagnar kom att överleva långt in på 80-talet. – Av de ursprungliga 45 vagnarna har 3 använts för övningsändamål (brand- och civilförsvaret: 3164, 3262, 3266); 3167 permanent utställning "Lekoseum" 1984 för BRIO i Osby; 3179 har ingått i Vandrårhemmet i Lund. 9 vagnar övertogs 1985-87 av museiföreningar, men DHJ/ Föreningen Dala-Hälsinglands J 3091 och 3092 skrotades senare. 3090 gick till FÄVb/Föreningen Ängtåg i Västerbotten, 3137 finns nu hos SJVM via FMJ/ Finspongs museijärnvägar och Orsa Herjådalens järnvägs-museiförening (har behållit den låga originalmodellen av stålörssoffa), medan 3134 via samma resa hamnat hos Värmlandståg; 3160 JÄÄ/Järnvägs-sällskapet Ämål-Ärjängs J; 3174 kom via KJmf/Kalmar Järnvägars museiförening till SKÄJ/Stockholms Kultursällskap för Ånga och Järnväg. – 3080 och

SJ 3080

Färg: Röd
86 platser fördelat på 5 kupéer och 2 salonger,



3163 köptes av OKBv 1985. En kupé intill mittavdelningarna har i 3163 ombyggt av OKBv till kiosk varefter vagnen nu har 75 sittplatser.

Bevarandeplanen (2004) uppger att denna standardvagnstyp, som "fanns i ett flertal varianter", byggdes som stålvagnar i 368 exemplar – varav de 45 nitade Co8d är "modervagnen" för Co8-efterföljarna. SJ-100 (1956) uppger att av 3 kl sittvagnar, litt Co8, har an-

skaffats ca 400 vagnar. SJK 11, SPM 1972, uppger att det byggts 51 st Bo8d nitade stålvagnar – medan SJK 33, SP 1982, anger byggt antal B8 till 98 st. – Helmstein anger att, förutom de 45 nitade, det på 1940-talet byggdes 88 svetsade vagnar med denna inredning och littera, men att dessa ombyggdes 1950-59 och fick barnkupé med skötrum och litt Co8b. Därefter har det inte funnits några svetsade vagnar med litt Co8d. Ytterligare 25 svetsade vagnar Co8b nybyggdes med barnkupé redan vid leveransen. 1948-52 byggdes 128 svetsade vagnar litt Co8f (utan barnkupé) med "Co8-standard" inredningsprincip men med en kupé mindre – och därmed motsvarande rymligare (78 sittplatser).

Källor:

"Sveriges Järnvägar 100 år", SJ 1956.

Ulf Diehl/Lennart Nilsson/Bengt Spade

"Svenska Personvagnar och Motorvagnssläp 1/1 1972", SJK nr 11.

Ulf Diehl/Lennart Nilsson

"Svenska Personvagnar 1982", SJK nr 33.

Hans Helmstein/Svante Runberger

"Personvagnar av 1930-talsmodell", SMJ 2004.

"Bevarandeplan för järnvägsfordon", SJVM /JHRF 2004.

JHRF's höstmöte i Uppsala och Almunge



Skrivare: Mats Holmgren

Foto: Mats Holmgren



Tabor kapell - nära Almunge station - där JHRF:s möte avhölls.

JHRF's höstmöte avhölls i anslutning till MRO's årsmöte 1-2 oktober i Uppsala med ULJ som värd. Efter-som jag inte haft förmånen att besöka ULJ tidigare så tog jag tillfället i akt! Aktuell helg var Ostkustbanan stängd, bland annat för att koppla in den nya mötesstationen Kringlan mellan Söderhamn och Gävle. Därmed inleddes min färd mot Uppsala med buss tio minuter över nio lördag morgon. Att ingen visering av biljetter under bussen ner till Gävle förekom öppnar för möjligheten att i samband med banavstängning och ersättningsbussar resa gratis. Framme i Gävle i god tid innan avgång med X2000 mot Uppsala. Efter avstigning i Uppsala styrdes stegen mot Hotell ParkInn för incheckning. Lördag eftermiddag ägnades åt enskilda möten för JHRF och MRO. Uppslutningen bland JHRF-medlemmarna var tyvärr något skral; inklusive de två

JHRF-styrelserepresentanterna var nio föreningar representerade.

Frågor som togs upp var bland annat ERTMS, in-dragna tillstånd, JHRF-information, eventuellt gemensamt personal- och förarregister och reservdelshantering. Mötet avslutades vid sjuttontiden, och följdes av egen tid till klockan 19 då gemensam middag på hotellet vidtog.

Söndag morgon var det avgång 8:30 från hotellet med Svenska Spårvägsällskapets TGOJ-buss nr 10, en Scania från 1968. Färden tog oss till Bärby där ULJ's YP 809 väntade på att ta oss vidare österut. Stationen är aktuell i och med att MobaArt har tagit fram modell i skala 1:87 av såväl stationshus och godsmagasin. Modellerna och förebilden presenteras i Allt om Modelltåg 11.



Bärby station där vi bytte från landsvägsbuss till skenstyrd buss.



Spårvägsällskapets TGOJ buss nr 10 - en Scania från 1968.

▶ Korta stopp i Marielund och Almunge bland annat för bomfällning. Slutligen nådde vi Faringe där kaffe väntade. Efter snabb titt i det i somras nyinvidga stationshuset, det förra brann ner 1982, väntade visning av vagnhall, rälsbusshall och lokstation. I lokstallet pågick renoveringen av NÖJ16 med bland annat nya ångrör. Bland de uppställda fordonen utomhus sågs exempelvis ett ångackumulatorlok. Planerna för detta lok är för mig obekanta.

Uppsala nya resecentrum och efter att jag detaljstuderat resecentrumet kunde hemresan påbörjas. En givande helg avslutades med X2000-färd där vi passerade nya mötesstationen Kringlan, troligen som första tåg!



Faringe stations nyuppförda stationshus.



Det nya resecentrumet i Uppsala.

En okulärbesiktning av rälsbussen kan aldrig vara fel efter det att man transporterat hela det här gänget. Sitter vinghjulet fortfarande som det skall?

Vi hann inte se oss mätta på allt som fanns att se, eftersom rälsbussens avgångstid närmade sig alltmer. Ny rälsbusstur, men i motsatt riktning mot tidigare, tog oss till dagens mötesort Almunge. Ett stenkast från stationen ligger Tabor, där Almunge Missionsförsamling huserar. Namnet Tabor kommer från berget Tabor i Galileen, den förmodade platsen för Kristi förklaring. En möteslokal vitt skild från det man är van vid. Man får hoppas att Jesu Kristi lidande på korset må ha en positiv inverkan på framtiden för museijärvsverksamheten i Sverige. Den välsmakande lunchen iordningställd av värdparet intogs också i kyrksalen.



Ämnen som avhandlades under gemensamma mötet var Tågsläpp, Almedalen, Branschseminariet 29 oktober på Järnvägsmuseet, FEDECRAIL, besprutning av banvallar, indragna trafikillstånd och Tågssommar. Efter mötets avslutande tog TGOJ-bussen oss åter till

Från styrelsen

Medlemsbrev



Skrivare: Robin Sjölén & Holger Daniels

Foto: Mats Holmgren

Brev till medlemmar och kallelse till medlemsmöte söndagen den 4 dec 2011

Som Du kanske har läst i lokala tidningarna har OKBv fått sitt trafikillstånd återkallat av Transportstyrelsen vid en inspektion i juli (infrastrukturillståndet finns kvar). Bakgrunden var att det fanns brister i framförallt vissa styrande dokument och att de nyaste föreskrifterna inte fullt ut implementerats, medan det fanns få anmärkningar på det praktiska säkerhetsarbetet. Delvis var det en följd av att för få medlemmar kan ämnet, respektive vill sätta sig in i och medverka i den för förening som utför spårtrafik nödvändiga(!) pappersexercisen. Styrelsen är naturligtvis beslutsam i att få tillbaka tillståndet och har inlett arbetet direkt efter Transportstyrelsens återkallande. Vi hade även påbörjat förarbete med försäljning av glass och fika i Svartvik, vid rastplatsen som har blivit enormt populär bland husbils- och lastbilschaufförer. Denna försäljningen som även "raggar" intresserade för visningar av våra unika fordon skulle kunna ge välbehövligt finansiellt tillskott och reklam för vår förening. Dock hade vi för få aktiva för att kunna genomföra försäljningen i sommaren.

Tack vare Malmbanans vänner som var behjälpliga kunde vi köra med E 6:an och våra grönvagnar för en filminspelning den 26 augusti – OKBv kommer alltså att dyka upp på stora duken i en svensk långfilm 2012. Dagen efter var det dags för de traditionella Svartviksdagarna, där vi - återigen med Malmbanans vänner kraftiga hjälp - kunde köra med

ånga, som blev en stor succé och som det rapporterades om flitigt även i tidningarna. Vidare har styrelse inlett ett samarbete med Njurundaföretagarna vilket i dagsläget ser väldigt lovande ut med intressanta visioner för framtiden.

Redan i juni hade vi ett första möte med gruppen, där det första steget blev att framställa en skrivelse för att äska förstudiepengar. Nu håller Ingeli Gagner, Framtidporten AB i trådarna för att vi skall kunna presentera det nationella kulturarv föreningen sitter på, för beslutsfattare i regionen. Förstudien som man räknar med skall vara klar under vintern skall ge svar på följande frågor:

- Vad kan och skall göras med tågen och järnvägen. Frågeställningen gäller både upplevelser/aktiviteter och interiörer samt exteriörer.
- Hur ser marknaden ut?
- Vem skall göra det?
- Vad kostar det och vilka resurser behövs på kort och lång sikt?
- Vilka skall samarbeta och hur skall organisationen se ut?
- Hur ser förutsättningarna ut?
- Vem äger utvecklingsansvaret?
- Lokaler?
- Tidsplan?

Naturligtvis kan en förstudie landa i ett resultat som visar att återbruk av järnvägens resurser är en omöjlig uppgift som saknar både intressenter och ekonomiska resurser, eller som stupar på någon infrastrukturell fråga. Då skall det ändå kännas bra för dagens intressenter att frågan belysts.

▶ Dock just när det gäller framtiden finns framförallt tre stora problem:

- **ekonomin**
- **lokaler**
- **medlemsengagemanget**

Ekonomin

OKBVs ekonomi är väldigt ansträngd. Delvis är det en följd av att "kostymen" är för stor sen de stora inkomster från industriväxlingen föll borta för fem år sen, dvs. det finns för många fordon och anläggningar som kräver löpande underhåll både i mantimmar och pengar. Samtidigt körs för få resor som skulle generera intäkter, då vi har problem med fordonsunderhållet (för få aktiva) och med själva genomförandet av resor (för få aktiva). Styrelsen har börjat avyttra fordon och kommer som nödtåtgärd skrota en del historiskt oviktiga fordon (men även här är vi för få aktiva för ens genomförandet av skrotningen).

Lokaler

Som läget är måste OKBv år 2013 lämna magasinet, där huvuddelen av vår samling står. Styrelsen jobbar sedan två år tillbaka febrilt med att antingen vara kvar eller att hitta alternativa lokaler. Under alla omständigheter måste fordonsbeståndet krympas. I värsta fall måste fordonsparken upplösas och endast H 24 kan behållas och stå kvar i lokstallet vid vattentornet. Det börjar blir väldigt ont om tid! Men inte ens för en eventuellt avveckling skulle vi vara tillräckligt många aktiva.

Medlemsengagemanget

I föreningen är i nuläget bara två handfulla personer aktiva. I princip ser man när man ar-

betar aktivt, alltid samma ansikten, vissa siter på tre eller fyra befattningar i föreningen samtidigt som de jobbar heltid och har familj. Alla försök från styrelsens sida att med nya visioner och nya aktiviteter återuppbygga föreningen rinner mer eller mindre ut i sanden, då knappt det löpande arbetet går att upprätthålla med de få aktiva personer som finns. Ett problem är också att nå ut till medlemmar. Brevledes eller per Skenbladet är för långsamt och för kostsamt. Ett nyhetsbrev per pdf-format, e-post-utskick eller på hemsidan skulle underlätta att nå medlemmar och snabbt kunna kalla in vid behov. Men enligt svaren på vår fråga i senaste Skenbladet visade sig intresse för ett sådant system vara ytterst svalt. På grund av de rådande problemen kallar styrelsen till ett medlemsmöte (som enl. OKBv stadgar kan vara rådgivande för styrelsen, dock ej att fatta beslut).

4/12 2011 - 13:00, på Sandströms Järnvägar, Sundsvall

Dagordning

- Styrelsen rapport om läget inom OKBv
- Öppen diskussion om läget och OKBVs problem: ekonomi, lokaler, bristande medlemsengagemang.

OKBv kan sedan juli detta år blicka tillbaka på stolta 35 år. Vi har en genuin fordonssamling och tillräckligt många visioner för minst 35 år till, men styrelsen kan inte ensam utföra arbetet. Vi hoppas verkligen på ditt deltagande.

.... med OKBv hälsningar

Robin Sjöln *Holger Daniels*
Ordförande Vice ordförande





Det här är det sista numret av Skenbladet i enbart pappersversion

.... du får med automatik. Fr.o.m nästa nummer utkommer Skenbladet i digital form som du kan hämta hem som en pdf-fil på hemsidan.

Vi anpassar oss till rådande ekonomi samt verkligheten och den moderna tekniken. Det ger även en snabbare produktionstid. Fler kan vara med och producera.

Vill du ha ett meddelande via mail om att den finns tillgänglig för nedtanking - skickar du din mailadress till följande adress:

Skenbladet@OKBv.se

Till denna kategori av prenumeranter/läsare kommer det även ett INFO-Blad regelbundet.

För dem som tycker att det är knöligt med internet, eller tycker om att ha en tidning i händerna vid sänggåendet eller toalettbesöket, kommer en papperstidning att kunna erhållas precis som vanligt. Men förutsättningen är att du meddelat det per mail (se ovan) eller med ett brev till:

Skenbladet, Redaktionen
Sällsk. OstKustBanans vänner (OKBv)
Svartviksvägen 22 - 862 33 KVISSLEBY

Detta gäller ej bibliotek, föreningar, myndigheter etc som även i fortsättningen per automatik erhåller Skenbladet via posten.

Synpunkter, uppslag till artiklar etc, tag kontakt med:

svalstedt.bengt@telia.com



Skrivare: Robin Sjölen

Foto: Sven-Åke Dahlberg

Hemsidan under ombyggnad för att bli lättare och aktivare.

Nu har vi haft samma stuk på hemsidan under ett stort antal år, så det har blivit styrelsebeslut på att vi skall jobba med att försöka uppgradera den och göra den mer tillgänglig. Både för oss aktiva och för besökare och icke medlemmar från hela Sverige. När vi blivit varma i kläderna skall vi även ge den en internationell touch. Följande riktlinjer hade vi tänkt jobba med: Den skall vara lätt att hitta i för alla. Även för de som inte sitter inne med kunskaper om OKBv och dess verksamhet.

På hemsidan skall även finnas ett diskussionsforum och skyddskodade utrymmen för snabba bollar inom styrelsen och mellan styrelsen och medlemmarna.

Kalendarium

SJK

Ingen frivillig efterträdare till SJK km har anmält sig. Dock har Hans-Anders i TÅG fört in kommande möten: 16/11, 7/12. Tid och plats som vanligt, dvs kl 18.30 hos Sandströms J.

Har man något att bidra med inför något möte, vänligen kontakta: Bo: 070-372 56 50 eller Hans-Anders: 070-389 04 66.

SSS

För Svenska Spårvägssällskapet, Sundsvall har kallats till: Klubbafton, onsdag 2/11 kl 18.30, Ludvigsbergsvägen 22A.

Vi tittar på vad du tar med dig - och fortsätter att prata om spårvägarna i Sundsvall.

Ordföranden eldar på ...



Skrivare:

Ordförande Robin Sjölén

Robin Sjölén, ordförande och ansvarig utgivare av Skenbladet samt Skenbladsredaktör Bengt "Svalla" Svahlstedt. Påpasslig Skenbladsfotograf: Kjell Palén

Nu har snart ännu ett år passerat och föreningen har drabbats av nya motgångar, men även visat prov på nyskapande och hårt arbete!

Tyvärr så är det bara en handfull skara som stått för nästan allt arbete, vilket troligen inte kommer att räcka i framtiden.

Det har varit tunt med hjälpande händer de dagar man arbetat i Svartvik, även om vi är glada över de nya som dykt upp under året! Alla som vill hjälpa till är välkomna och man behöver inte oroa sig för att man blir tvingad att göra något man inte känner att man klarar av.

Föreningen måste slutligen anpassa sin verksamhet till dess aktiva medlemmar vilket i slutändan betyder en minskning av rullande material samt aktiviteter.

Man ska ha roligt när man träffas och jobbar tillsammans i Svartvik och på andra aktiviteter och desto fler vi är desto roligare får vi!

I vinter har vi planer på att anordna någon form av medlemsaktivitet. Har ni några idéer på sådana aktiviteter så kan ni mejla dessa till: okbv@okbv.se.

Vart är vi på väg?

Har du några synpunkter på bra/intressanta resmål till vilka det går spår, så blir styrelsen men framför allt Holger Daniels glad om du skickar in ett tips!

holger.daniels@spray.se

076 824 88 44

Tack

Ett varmt tack till EuroMaint och Inspecta som stödjer vår verksamhet och sköter om våra besiktningar.

Vidare ett tack till de medlemmar som i samband med inbetalning av medlemsavgiften skänkt en gåva av varierande storlek, alltifrån 25 kr till 325 kr. Totalt handlar det om 14 bidragsgivare.

Välkommen i gänget

... hälsar OKBv sina nya medlemmar:

2011 Lars Brydewall,
Kvissleby

Bernt Johansson,
Viskan

Anders & Jessica Lindberg,
Sundsvall

2010 Alvar Andersson,
Sörberge

Ruth Grunditz,
Erikslund

Sven Helgesson,
Sundsvall

Tommy Jansson,
Sundsvall

Magnus Lindholm,
Sundsvall

Martin Wisten,
Njurunda

Förstudien **”Med tåg för utveckling av besöksnäringen” eller ”Från skrotupplag till attraktivt besöksmål”**



Skrivare: Kjell Palén i samarbete med Ingeli Gagner

Foto: Bosse Schilling



OKBv styrelserepresentanter träffade 2011-06-07 ett par företrädare för NjurundaFöretagarna. Det var Ingeli Gagner och Tommy Zetterberg. Vi guidade runt lite för att ge en överblick över OKBv fordonsbestånd och sedan pratades det i restaurangvagnen till lite fika. Kjell Palén visade OKBv Framtidsgrupps ”tändsticks-järnväg”, som visar en del av OKBv visioner. Ingeli och Tommy presenterade många idéer om hur OKBv skulle kunna bidra till besöksnäringen – i Svartvik och därmed också i Njurunda och längs turistvägen Kustvägen. De var helt medvetna om våra bekymmer med få aktiva, men de ser ändå möjligheter genom att våra fordon kan nyttjas t ex som vandrarhem eller restaurang – men med entreprenörer som sköter verksamheten. Holger Daniels, som känner Tommy, har försökt ”bearbeta” honom en tid.

Man kom fram till att en förstudie måste genomföras för att ta reda på hur våra tågresurser kan få fart under hjulen. Men för det behövs det pengar. Ingeli Gagner har arbetat fram en förstudieansökan där OKBv har fått ge sina synpunkter på OKBv-fakta. Ansökan beskriver vad som ska undersökas; ex.vis hur våra vagnar och lok kan komma till användning för fler än oss i OKBv, hur förstudiens arbetssätt ska vara, resultat samt kostnad och finansiering.

I ansökan om finansiering av förstudien ges följande bakgrund:

”I anslutning till Svartviks Industriminnen har föreningen OstKustBanans vänner, hädanefters OKBv, med ca 200 medlemmar sin verksamhet. OKBv bilda-

des i mitten av 70-talet och är en ideell förening. De vårdar en stor järnvägspark med lok och vagnar från 1920-30-talet och många av fordonen ingår i en nationell bevarandeplan. OKBv vill ställa järnvägsparken till entreprenörers förfogande så att lok och vagnar ska kunna utnyttjas för att stärka och utveckla besöksnäringen. NjurundaFöretagarna ser också en stor potential i järnvägsparken och vill tillsammans med OKBv och Sundsvalls Museum utreda frågan om och hur dessa resurser kan användas för att skapa tillväxt.”

Ansökan

Denna har gått till Landstinget Västernorrland, Regional Utveckling; Länsstyrelsen i Västernorrland, Näringslivssektionen, där man sökt Jordbruksverkets projektstöd inom landsbygdsprogrammet – samt Sundsvalls kommun via Sundsvalls Museum. Ingeli Gagner besökte Landstinget 9/9 och Länsstyrelsen 14/9 för att dra förstudieupplägget och äska pengar. Om jag förstått det hela rätt fick vi tämligen omgående JA från Museet, medan Landstinget beviljade sökt belopp 2010-10-13. För Länsstyrelsen får vi väl tills vidare ”hålla tummarna”. Ursprungligen avsågs förstudien klaras av under aug-dec 2011, men att få igenom besluten om medfinansiering från landsting, länsstyrelse och kommun har tagit lite längre tid, så nu avses den genomföras under perioden 2011-10-01 – 2012-04-30. Alla signaler tyder på att vi får den finansiering vi önskar för att genomföra förstudien.



Organisation

NjurundaFöretagarna ansvarar administrativt för förstudien och knyter en konsult till att leda arbetet med studien. OKBv bistår med fakta och information om den egna fordonsparken samt förutsättningar för att använda tågen på järnvägen i Svartvik och på infrastrukturen. Sundsvalls museum bidrar genom sin organisation, bl a den som är knuten till Svartviks industriminnen, med museal kompetens och resurser för att OKBv verksamhet ska komplettera industriminnena på bästa sätt. Sundsvalls kommun bidrar genom sin näringslivsorganisation, stadsbyggnadskontoret och kultur- & fritidsförvaltningen med information som kan vara till nytta för studien, t ex detaljplaner, strategier och planer för resp. ansvarsområde.

Arbetsätt

Förstudien genomförs genom möten med berörda organisationer som OKBv, Svartviks Industriminnen/Sundsvalls Museum, Trafikverket, Sundsvalls Business Region, presumtiva entreprenörer, medlemmar i NjurundaFöretagarna, representanter för Destinationsnav Västernorrland, Kustvägens ek. för., kommunens ovan nämnda förvaltningar samt ytterligare aktörer som identifieras under förstudiens gång.

Ett par fältförsök ska också genomföras med tåg på Svartviks Industriområde och på infrastrukturen. Avgifter för detta ingår i förstudiekostnaderna. Även en studieresa till Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle ska

göras. Fältförsök och studieresa genomförs för att utvärdera möjligheter för olika aktörer att nyttja tågen för olika evenemang och att testa marknadsföringsaktiviteter till speciella grupper. Seminarier och workshops genomförs under dessa resor för att diskutera affärsmöjligheter och samarbete.

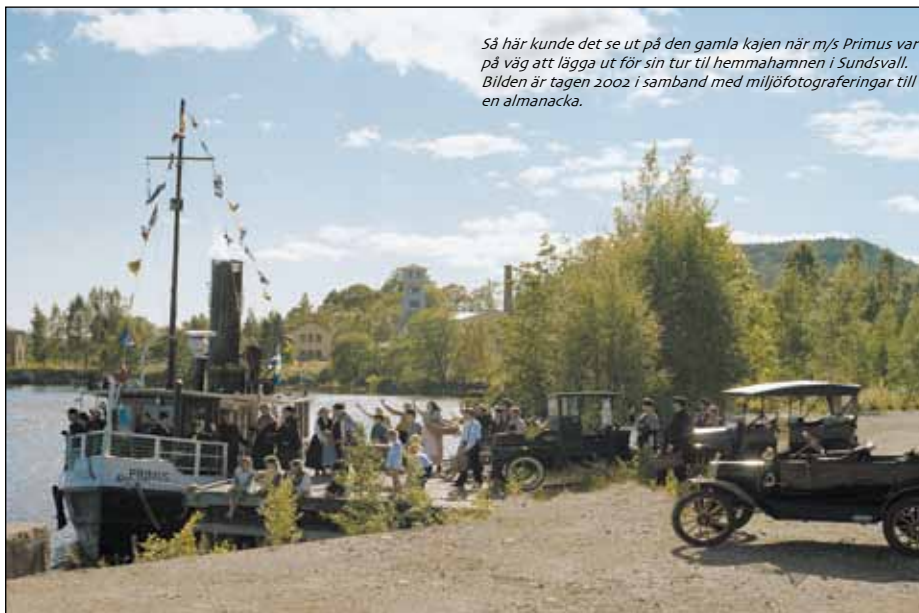
Förstudiens resultat ska presenteras i en rapport som överlämnas till finansörarna för vidare beslut om satsningar.

Förstudien börjar med "Frågeställningen

Vad ska man göra med ett nationellt kulturarv som förvaltas av ett litet gäng entusiaster utan egna ekonomiska resurser och med ett omedelbart hot om att bli utan lokaler för sin verksamhet? Kan dessa resurser komma till nytta i Sundsvalls näringslivsutveckling? De frågeställningarna är utgångspunkten för en förstudie som omgående bör genomföras för att ta reda på om det finns en framtid för de gamla tågen och vagnarna som idag finns i anslutning till Svartviks Industriminne."

...och fortsätter med "Utgångsläget

OKBv, Ostkustbanans Vänner, är en ideell förening med ca 200 medlemmar i Mellannorrland. De har sitt säte i Svartvik och förvaltar där en stor järnvägspark med fordon från olika tidsepoker, främst 1920 – 30 talet. Från ånglok till diesellok, vagnar med kupéer av olika slag, restaurangvagn, sovvagn samt godsvagnar."



Så här kunde det se ut på den gamla kajen när m/s Primus var på väg att lägga ut för sin tur til hemmahamnen i Sundsvall. Bilden är tagen 2002 i samband med miljöfotograferingar till en almanacka.

Ansökan fortsätter – här något avkortad: Den stora delen av vagnarna och loken finns i en lokal som föreningen disponerar hos SundsvallsLacken AB. Tidigare var Sundsvalls kommun hyresvärd men lokalen såldes till firman som också tog på sig hyresvärdens roll gentemot OKBv. Inom kort går det 25-åriga avtalet ut och OKBv står utan lokaler. Det finns en möjlighet till nytt avtal men då blir det fråga om marknadsmässig årshyra, pengar som OKBv saknar. Detta är en mycket akut fråga att lösa.

Det är 10-15 personer som är aktiva i föreningen. De har stor kunskap inom sitt intresseområde. Idag fokuserar de framför allt på att underhålla några av tågen med av-



Här är det Skenbladsredaktören som bytt ut datortangenterna mot rejälare spakar i H 24:an

seende på driftsduglighet. I samband med Svartviksdagarna brukar man ta fram ett tågsätt som kör små turer för betalande passagerare. Det händer också att man kör tåg till något annat evenemang på infrastrukturen, exempelvis när Sveriges Järnvägmuseum har speciella aktiviteter i Gävle. För fyrtio år sedan stod ett lok uppställt i Inre hamnen i Sundsvall som "miljöhöjare" för hamnen och marknadsföring av den egna verksamheten. Ibland kör man även ut något tågsätt i Svartvik för att turister och tågintresserade besökare i området ska ha mer att titta på.

"Dessvärre står många vagnar och lok uppställda i väntan på bättre tider och tyvärr förfaller de då på grund av bristande underhåll och med hjälp av vandaler. I mycket kan området och tågparken uppfattas som ett skrotupplag men här finns möjligheter. Organisationen orkar inte med nuvarande förutsättningar hålla efter och utveckla sin egendom. Föreningen saknar kompetens inom marknadsföring och har inte egna resurser för att utveckla andra verksamheter med utgångspunkt från tågen. De har nu sträckt ut en hand för samarbete med entreprenörer."

Potentialen

Finns det då någon framtid för tågen och organisationen?

E4 flyttas inom kort och kommer då inte längre passera genom Svartvik. Det är både ett hot och en möjlighet för Svartviks utveckling och besöksnäringen. Området vid Svartvikskajen har sanerats och erbjuder idag en av

de mest tillgängliga platserna i området för dem som vill se vatten. Under turistsäsongen görs många spontanbesök och man ser 30-40 husbilar som övernattar vid kajen. På grund av den förändrade E4-sträckningen kan inte området på samma sätt som tidigare fånga upp vare sig lokalbefolkning eller turister på genomresa. I det sammanhanget är Kustvägen betydelsefull. Kustvägen, i vilket Svartvik ingår, blir en tydligare turistväg när E4 läggs om med lugnare tempo och färre lastbilar. Ju fler bra attraktioner och aktiviteter Kustvägen kan erbjuda, exempelvis med hjälp av ånglok och deras vagnar, ju starkare blir Kustvägen som koncept.

Efter möten och samtal mellan ledningen för OKBv och Njurundaföretagarna och besök i tågen på området, samtal med intendenten på Sundsvalls museum, diskussioner bland Njurundaföretagare och i förstudien **E4 Affärskraft** är det uppenbart att det finns mycket stor potential i dessa resurser, framför allt i en korsbefrukning med olika entreprenörer.

En fortsatt satsning på Svartviks Industriminne och Kustvägen kan definitivt innehålla en satsning kring järnvägen. Den kan ge nya företag, nya produkter och arbetstillfällen. *Ett par exempel;*

- Ett ånglok stationerat på området med tillhörande restaurangvagn och vandrarhem med hjälp av sovagnar.
- Ett mobilt eller stationärt hotell eller vandrarhem mitt i stenstan eller vid Inre hamnen och utökad rumscapacitet vid större evenemang i form av sovagnar.

Sundsvall på räls – en rullande utställning och mässo Sundsvall som besöker andra städer för att marknadsföra Norrlands huvudstad. Ja det finns mycket att göra med stationära och rullande tåg.”

Förstudien är illustrerad med ett par bilder med olika OKBv-tåg samt ytterligare en handfull bilder hämtade på internet. Dessa är nog mera från Orientexpress-vagnar och ger kanske en lite mer exklusiv framtoning än vad OKBv verkligen kan visa upp !

Vidare säger man beträffande **förstudiens Innehåll** Följande frågor ska besvaras av förstudien:

- Vad kan och ska göras med tågen och järnvägen? Frågeställningen gäller både upplevelser/ aktiviteter och interiörer/ exteriörer.
- Hur ser marknaden ut?
- Vem ska göra det?
- Vad kostar det och vilka resurser behövs på kort och lång sikt?
- Vilka ska samarbeta och hur ska det organiseras?
- Vilka effekter får det?
- Hur ser förutsättningarna ut?
- Vem äger utvecklingsansvaret?
- Lokaler?
- Tidsplan.



Naturligtvis kan en förstudie landa i ett resultat som visar att återbruk av järnvägens resurser är en omöjlig uppgift som saknar både intressenter och ekonomiska resurser, eller som stupar på någon infrastrukturell fråga. Då ska det ändå kännas bra för dagens intressenter att frågan belysts.”

I en av Sveriges vackraste restaurangvagnar, smakar all mat furstligt. Vagnen är deponerad i Svartvik av Järnvägsmuseet.

Vid möte på Loftet i Svartvik 2011-08-30 diskuterades förstudien m m med ordföranden för Stadsbyggnadsnämnden, Erland Sohlander, och Kultur- & Fritidsnämnden, Reinhold Helligren, samt museiintenden Mats Johansson från Sundsvalls Museum. OKBv representerades av Mats Holmgren och Kjell Palén medan inbjudarna, NjurundaFöretagarna, representerades av Ingeli Gagner och Tommy Zetterberg.

Där påtalade Erland Sohlander att ny detaljplan för Svartvik Norra låg ute på remiss (ytterligare 1 dag!). Mats Holmgren gick, som OKBv-medlem, via mail in och frågade, då området endast får användas för "utställning och rekreation", hur det begreppet ska tolkas om OKBv måste flytta fordon på industrispåret. Han påtalade OKBv önskemål om viss rätning och lutningsminskning av spåret, som framfördes redan vid inledningen av saneringen. Vidare undrade han om möjlighet, trots fastställd detaljplan, att ev dra nya spår om Hyvleriet skulle bli ny förvaring för en del OKBv fordon i stället för Nya Massamagasinet.

Stadsbyggnadskontorets utlåtande däröver anger beslut att inte tillgodose OKBv synpunkter beträffande spåret och Hyvleriet. Huvudsyftet med den nya detaljplanen är att säkra markanvändningen så att förorenade massor inte exponeras eller sprids i framtiden. "Syftet med planen har inte varit att utveckla Svartviks industriminne utan endast aktualisera befintliga förhållandet i området. Utvecklingen av Svartviks industriminne bör lämpligtvis hanteras på annat sätt än genom denna detaljplan. Kontakt bör tas med Kultur&Fritid."

Beträffande industrispåret säger man: "Det är inte miljöekonomiskt genomförbart att först riva befintlig järnväg, sedan sanera marken för att slutligen återställa spåret. Detaljplanen i sig hindrar inte en lutningsminskning av spåret, dock är eventuella schakt- och fyllningsarbeten anmälningspliktiga."

Även Ingeli Gagner, v. ordf. NjurundaFöretagarna, skickade in ett yttrande om detaljplanen:



Det gamla vattentornet i Svartvik syns på långt håll och kan väl även liknas vid ett fyrtorn som visar vägen till OKBv:s lokstall som ligger strax nedanför.



Den gamla lådfabriken visar sin vackraste sida mot vattnet.

"Yttrande över Detaljplan Svartvik Norra

NjurundaFöretagarna har tillsammans med OstKustbanans vänner, OKBv tagit fram ett förslag till förstudie om hur man kan använda Museijärnvägen och dess resurser i form av lok och vagnar i besöksnäringens tjänst....."

"Vad ska man göra med ett nationellt kulturarv som förvaltas av ett litet gäng entusiaster utan egna ekonomiska resurser, och med ett omedelbart hot om att bli utan lokaler för sin verksamhet? Kan dessa resurser komma till nytta i Sundsvalls näringslivsutveckling? De frågeställningarna är utgångspunkten för en förstudie som omgående bör genomföras för att ta reda på om det finns en framtid för de gamla tågen och vagnarna som idag finns i anslutning till Svartviks Industriminne.

E4 flyttas inom kort och kommer då inte längre passera genom Svartvik. Det är både ett hot och en möjlighet för Svartviks utveckling och besöksnäring. Området vid Svartvikskajen har sanerats och erbjuder idag en av de mest tillgängliga platserna i området för dem som vill se vatten. Under turistsäsongen görs många spontanbesök och man ser 30-40 husbilar som övernattar vid kajen. På grund av den förändrade E4-sträckningen kan inte området på samma sätt som tidigare fånga upp vare sig lokalbefolkning eller turister på genomresa. I det sammanhanget är Kustvägen betydelsefull. Kustvägen, i vilket Svartvik ingår, blir en tydligare turistväg när E4 läggs om med lugnare tempo och färre lastbilar. Ju fler bra attraktioner och aktiviteter Kustvägen kan erbjuda, exempelvis med hjälp av ånglok och deras vagnar, ju starkare blir även Kustvägen som koncept. Det är bra för hela Sundsvall.

Efter möten och samtal mellan ledningen för OKBv och Njurundaföretagarna med besök i tågen på området, samtal med intendenten på Sundsvalls museum, diskussioner bland Njurundaföretagare och i förstudien E4 Affärskraft är det uppenbart att det finns mycket stor potential i dessa resurser, framför allt i en korsbefrukning med olika entreprenörer.



En fortsatt satsning på Svartviks Industriminne och Kustvägen kan definitivt innehålla en satsning kring järnvägen. Den kan ge nya företag, nya produkter och arbetstillfällen.

Från Njurundaföretagarnas sida vill vi att förstudien om tågens framtid genomförs innan detaljplanen för Svartvik Norra antas och att vi dessutom får en möjlighet att påverka den om förstudiens resultat visar att det är önskvärt.”

Här känner jag inte till något utlåtande från Stadsbyggnadskontoret.

Tidningarna skrev i mars om ny detaljplan för Svartvikskajen, norra delen – det sanerade området ska inte få bebyggas/exploateras i framtiden, säger planchefen Susanne Klockar Öhrnell, stadsbyggnadskontoret.

Gällande detaljplan från 1947 medger byggrätt för industrier. Sanering av området har pågått några år och från 2009 påbörjades på allvar återställningsarbetet, som blev klart 2010. Saneringsmålet var att den ytliga

jorden endast skulle få ha acceptabla resthalter av föroreningar, medan på ställen där detta var svårt fyllde man på med rena jordmassor. Därför får inte markarbeten utföras enligt det nya detaljplaneförslaget, som i stället syftar till att ändra markanvändningen till rekreation, fritid och kultur – med ökad tillgänglighet.

Det nya detaljplaneförslaget är ute på samråd, stadsbyggnadskontoret bearbetat ev. inkomna åsikter och förslaget ställs ut innan stadsbyggnadsnämnden tar beslut, varefter planen väntas vinna laga kraft under hösten. Kommunen, som äger marken, kommer att sköta området genom parkförvaltningen, medan ansvar för service och evenemang kommer att ligga på kultur- och fritidsförvaltningen.

För att kunna genomföra ”fältförsöken” enligt ovan behöver vi jobba på med att få trafikillståndet klart igen. Detta är också NjurundaFöretagarna medvetna om.

Centralt i anläggningen ligger Svartviks Herrgård som numera är restaurang.

Strax bakom en av landets finaste kugelbanor.

Samtliga foto i den här artikeln är tagna i samarbete med Teaterföreningen i området samt Hälsinge T-Fordklubb.



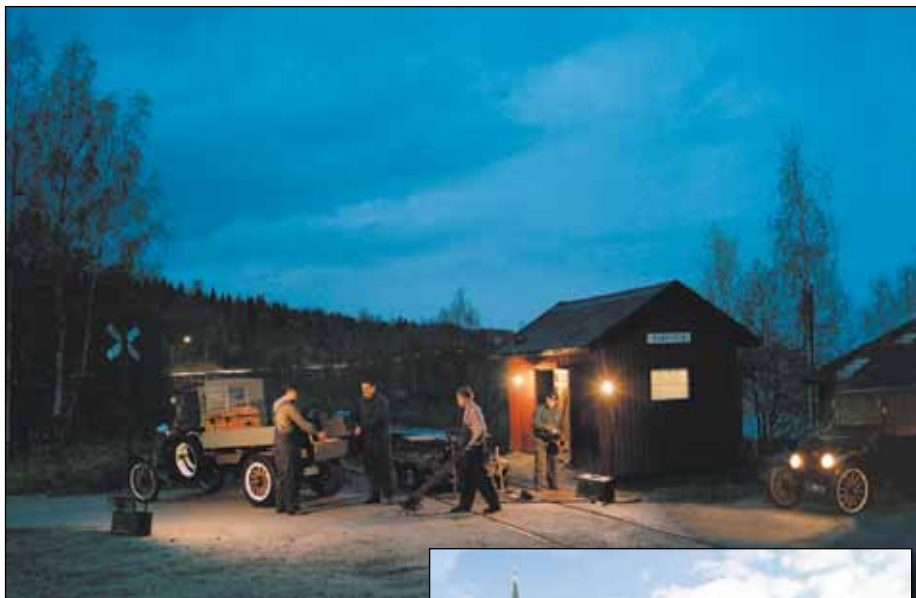


Minns ni vilket år ?

Bilderna på det här uppslaget är tagna i Svartvik. Frågan är bara - vilket år?

Skicka in det årtal du tror, med mail eller post, samtidigt som du meddelar din e-mailadress för att få nästa nummer av Skenbladet. Pris!!!

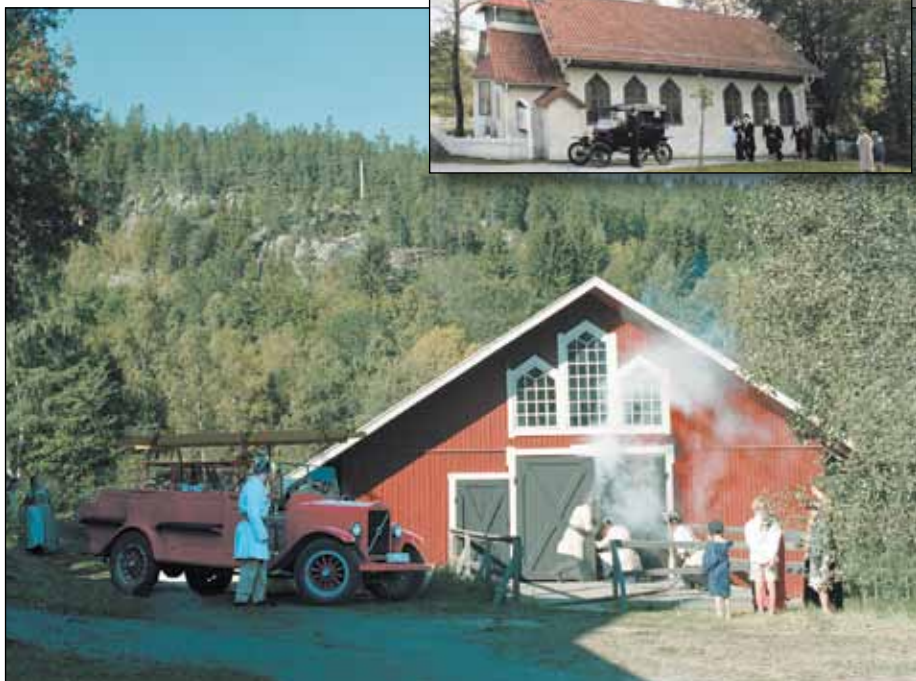




Gas och rök !

På bilden ovan sker allt arbete i acetylenljus.

Och brandmännen arbetar frenetiskt med att släcka branden - och har det inte slutat ryka idag - så håller de väl på ännu!





Skrivare: Kjell Palén
Foto: Kjell Palén

Tåget har just lämnat SVARTVIK – med FREJ i bakgrunden.



Svartviksdagarna

Dessa dagar genomfördes 27-28 augusti. Som vanligt kördes 2 utfärder på lördag och 2 på söndag, med totalt ca 280 betalande resenärer. Med intäkter även från fikaförsäljning i restaurangvagnen lyckades vi skrapa ihop ca 9.000:-. – I år var operatören Malmbanans Vänner. De skulle ändå hit och skrota lokomotorn Z3 284 – eller i varje fall plocka reservdelar för den de har i Karlsvik.

Själv var jag mycket handikappad av kraftigt ryggskott, så den enda egentliga insatsen jag kunde göra för OKBv, förutom att försöka ta några bilder, var att betala en biljett och åka med tåget en tur. Det var i och för sig en intressant upplevelse. Många barn flängde från det ena fönstret till det andra för att få se så mycket som möjligt. Här blev "tunneln" under E4 vid Stockvik en stor sensation! Däremot verkar rundgången i Stockvik dra ut på tiden i längsta laget för våra yngre resenärer, kanske runt 10 år. – Min reflexion blev att en liten guidning ombord skulle kunna hjälpa upp detta.

Om någon går runt i tåget, stannar upp i varje kupé eller avdelning och berättar kortfattat om OKBv, vårt syfte, vår verksamhet och kanske framför allt berättar om vårt unika tågsätt, pansartåget, som ju faktiskt är en del i den nationella bevarandeplanen – så skulle resan kunna bli ännu mer intressant och ge lite mera att tänka på för våra resenärer. Och att ha åkt med pansartåget kanske kan sätta något litet extra spår i minnet av resan, åtminstone för de i den tidigare skolåldern.

Andra iakttagelser under dagarna var t ex hur outtröttlig vår mycket erfarne instruktionsföreläsare Arne Bruman är. Trots sin ålder och handikapp krånglar han sig upp i

Tåget vid plattformen på SVARTVIK.





hytten och kan där göra en jättefin insats ! I år körde han för filminspelningen under fredagen. – Vidare uppmärksammade jag hur Magnus Eriksson, direkt när tåget återkom efter första turen, smög sig in i restaurangvagnen och hämtade tomma termoskannor och vattendunken för påfyllning uppe på Hyllan. Erfarna herrar, som vet vad som ska göras utan att någon talar om det för dem !



Jan Långström, MBV, i hytten på Z3 284 störs i sitt reservdelsplockningsarbete av telefonsamtal.

Magnus Eriksson på språng mot Hyllan med tom termos och vattendunka.



Skrivare: Kjell Palén

Foto: Kjell Palén



Järnvägs- museidagen - - Motordag

En resa med MBV på OKB spår

Årets museidag, en vacker och solig höstdag 2011-09-17, kallades Motordag – och gick förstås mycket i motorernas tecken ! Närmare 4.000 besökare lockade den ! Är Du medlem i Järnvägsmusei Vänner har Du redan fått SIDOSPÅR 3/11 – och kunnat njuta av 15-talet bilder ur Rolf Stens kamera, som visar på mångfalden av motorer av alla de slag.

Träffar man inte Gert Ekström under året har man alltid chansen att skaka hand med honom och växla några ord på Järnvägsmuseidagen, där han sedan många år är "speaker". I år lämnade han ibland över mikrofonen till Bosse "Bildoktorn".

Själv var jag engagerad för ett par guidningar på Nynäs/Blåsåsen, dvs järnvägsmuseets stora "förråd" av fordon på gamla Gävle-



En av två 1948 engelskbyggda ångkranar i Sverige, Cowans-Sheldon & Co Ltd; Carlisle, Qan 30-74-946 o 011-2 förr stationerad i Ånge, var igång.

Framdel av gammal Scania med remdrivning av en stenkross, modell Å, som kördes och producerade makadam. Bortom krossen syns en del av den ganska omfattande boom-anläggningen, som byggts upp och där många underligheter kördes fram och åter.

Dala J:s verkstadsområde. Då varje tur tar 1½ timme inklusive resa, hinner man precis med att stoppa i sig lunchen däremellan. Enda tillfället att se sig omkring på museiområdet är första timmen på morgonen och en stund innan det är slut för dagen. – Så jag kommer mest att berätta om resan till och från, som vi OKBv:are hade möjligheten att få avnjuta tillsammans med Malmbanans Vänner i tåg från Karlsvik. De lämnade Gammelstad redan tidigt på fredag morgon – och beräknades vara hemma på måndag morgon !

Vi välkomnades ombord och fick en folder, som förutom att önska alla en trevlig resa, innehöll tidtabeller och information om resan. Vi fick kliva på inför avgång från Sundsvall C 05.43 – jag var lite tidig så jag hann kliva



Här, vid frukosten i caféavdelningen, koncentrerade jag mig helt på att försöka fånga den lille Långström-aren (i pappa Martins knä) i rätt ögonblick ! Att varken farmor eller farfar "hängde med" missade jag helt ! Jag ville dokumentera MBVs återväxt !



Malmbanans Vänners tåg har just anlänt till Gävle C.

En tjugisig brandbils-"kabriolett"* av märket REO.*

*Här sitter Bengt Sundin på *"sin"* plattformstruck, omgiven av ett par andra funktionärer – med en teakklädd 20-tals Co8 i bakgrunden.*



▶ på långt ner på plattformen, där man stått under natten ansluten till värme-post, innan man backade upp tåget för påstigande – och klev av på Gävle C 09.10. Jag promenerade ner till museet för att hinna med lite funktionärsinformation och sätta på mig funktionärsbricka innan man öppnade för allmänheten. – Hemresan startade kl 17.00 och vi var hemma 20.55.

Mina anteckningar om tågsammansättningen är: Du 444, WL3 4562 (FÅVb, Vns), (RB4G) 3581, F5A 55180 – och lite kryptiska krumelurer som tyder på: Qgb 944 o 036-8 och kanske Oms 371 5 144-2. Du 444 var ju en gammal bekant, som Karin och jag tidigare åkt efter då KJmf varit ute på långresor. MBV syfte med resan var bl a att ta hem några fordon från SJVM i Gävle. Från Sundsvall norrut kopplade man också på f d Stockviksverkens Lgjs, med reservdelar från Z3 284, vilken MBV-are skrotade i Svartvik i samband med Svartviksdagarna.

Efter avgång Sundsvall C, serverades frukost, vilken kunde avnjutas i caféavdelningen i vagn 3581. Byggt 1944 av ASJL, ombyggt 1971 av SJM/SJ Huvudverkstad, Malmö från

en "B8/B7" till B3 och någon gång 1984-87 till RB4. – Efter frukosten flyttade vi över i sittavdelningen där fortsatt gemytlig samvaro och mycket pratande med våra värdar fortsatte ända till Gävle. På hemresan blev det i stället en god middag i caféavdelningen. – Även om Rolf Nord hade någon slags "tågtjänst" och då och då kallades ut, hade han gott om tid att umgås med sina resenärer liksom Jan Långström. Jag tyckte vi hade mycket givande konversation hela resan – egentligen blev väl tiden alldeles för kort ! Men MBV-arna borde ju haft mycket tid att prata hela den övriga vägen hit och hem – genom halva Sverige !

Tack, MBV, för en mycket trevlig resa !

En stor samling Fordar av äldre modell, många med enbart hel- och halvfart.



(T41 200 "Custom" drar ett timmertåg på spåret mot Uppsala. SJVM kallar den custom, eftersom den har 6 raka rör och är ganska ljudlig. Loket är även "naket" – utan luckor.)

