

Medlemsblad för Sällskapet OstKustBanans vänner



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. 20-5** /
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**

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, AB03a, 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 utgångsvagnar, AB03a, 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:

SJ 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 trafikillståndet indraget fr.o.m. den 19 juli 2011. Styrelsen arbetar dock f.n. med att söka nytt trafikillstånd. 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 lagat 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 trafikillstånd så har Malmbanas vänner ställt upp som arrangör av tågtrafik på Svartviksdagarna.

E 6:an med restaurangvagn och BC05 trafikerade Svartvik Nedre och Stockvik Nedre med två turer per dag under Svartviksdagarna 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 trafikillstånd 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 medlemmökval 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 litteralsystemet, p g a (ännu ej förfinad) datorisering, och även underlittera utfördes som versaler medan boggi-nollan togs bort (och de få kvarvarande tvåaxliga vagnstyperna fick underlitt. V) – och "våra" blev B8.

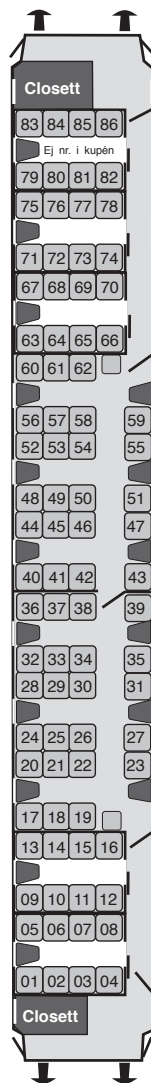
Dessa 45 nitade vagnar skulle ersättas med 60-talsvagnarna, modernare och framför allt med bättre utrymme. Men endast 6 vagnar hann avföras innan införandet av lågprispolitik och fenomenet energibrist uppstod vilket medförde att alla övriga vagnar kom att överleva långt in på 80-talet. – Av de ursprungliga 45 vagnarna har 3 använts för övningsändamål (brand- och civilförsvar: 3164, 3262, 3266); 3167 permanent utställning "Lekoseum" 1984 för BRIO i Osby; 3179 har ingått i Vandrарhemmet 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

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-

SJ 3080

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



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 Järnvagnar 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 reservdels-hantering. 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.



Faringe stations nyuppförda stationshus.

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

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!



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?



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 nödtvång 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 fordonsamling och tillräckligt många visioner för minst 35 år till, men styrelsen kan inte ensamma 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.

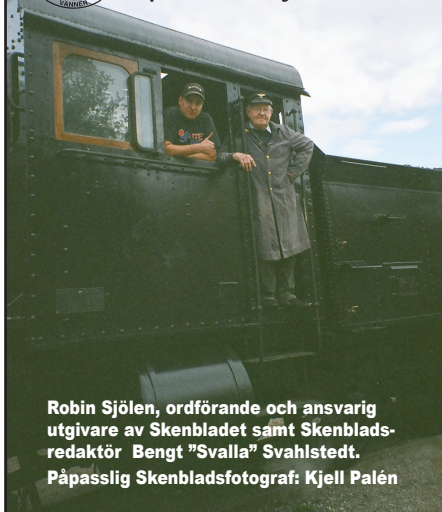
Vi tittar på vad du tar med dig - och fortsätter att prata om spårvägarna i Sundsvall.

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, hädanefter 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.