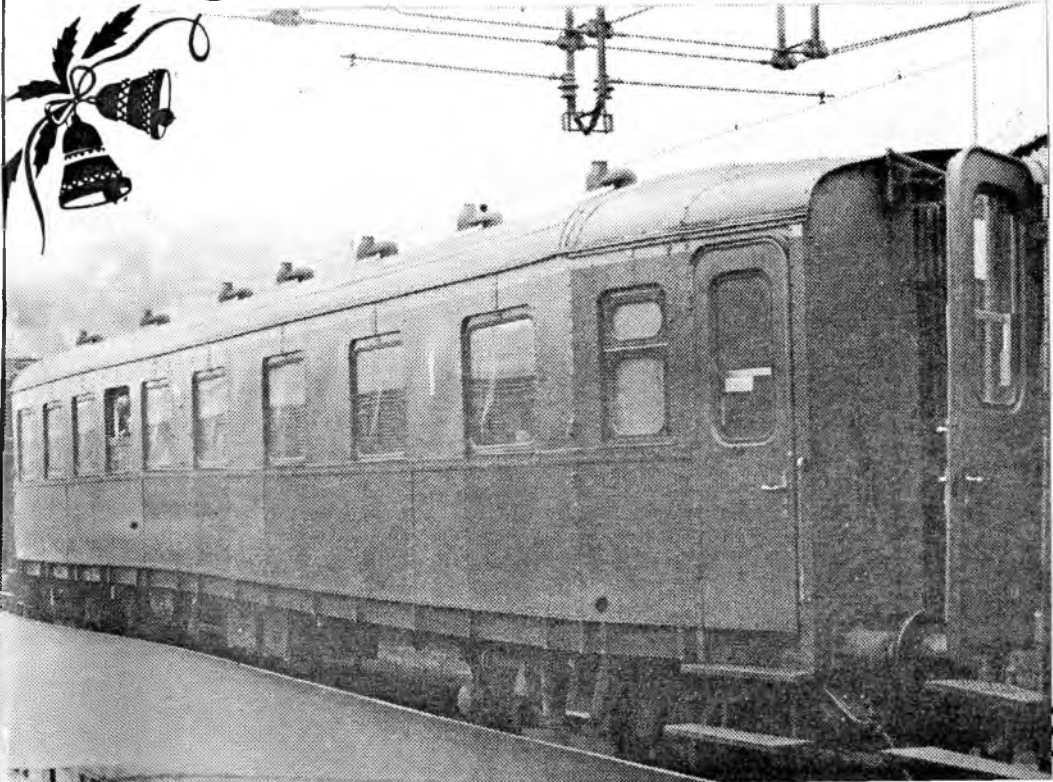


SKENBLADET



LEDLEMSBLAD FÖR ÖSTKUSTBANANS VÄNNER

GOD JUL och GOTT NYTT ÅR



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

Medlemsavgift: 1979 - kr 20:-

Upplysningar om medlemskap genom styrelsen.

Sällskapets adress:

Sällskapet Ostkustbanans Vänner (OKBv)
Fack
851 01 SUNDSVALL

Postgiro: 91 57 44 - 7
Bankgiro: 459 - 7779

Föreningens styrelse 1978:

Ordförande: Rolf Stén
Meteorvägen 17
860 21 SUNDSBRUK
tel 060/56 88 60

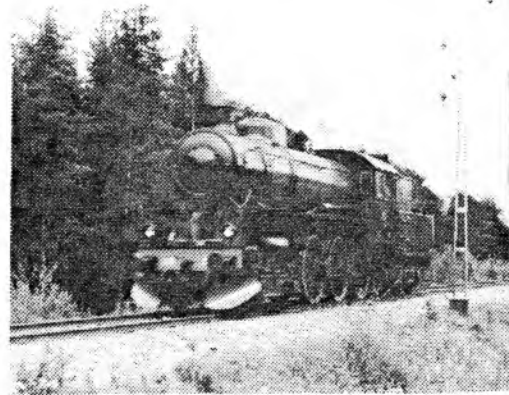
Sekreterare: Stig Nyberg
Bruksgatan 21
852 52 SUNDSVALL
tel 060/12 11 44

Kassör: Curt-Lennart Lundén
Västra Vägen 66
852 45 SUNDSVALL
tel 060/12 61 52

Suppleanter: Kjell Palén
Skravlingsvägen 34
852 54 SUNDSVALL
tel 060/10 13 13
Bengt Carlsson
Kungsvägen 11
852 50 SUNDSVALL
tel 060/11 60 52

Skenbladets redaktör: Rolf Stén

Årsmötet beslutade att vi skulle fortsätta med Skenbladet, så här är nummer två. Kom ihåg! Vi är tacksamma för bidrag till tidningen... I förra nummret diskuterade vi förvaringsfrågan för loket. Vi står nu med loket i ett gammalt magasin, tyvärr så är det en provisorisk lösning, men vi jobbar för frågans permanenta lösning. Slutligen så vill jag och hela styrelsen tacka er ALLA för att ni ställde upp under 1978 och hoppas att ni gör detsamma under 1979.



24:an i full karriär under provkörning
780825 Foto mellan Stavreviken och
Timrå: Rolf Stén



Omslagsbilden:

En julklapp till OKBv. Vi har svarat ja till ett anbud från SJ att köpa AB 9 2978 f.d. OKB nr, 58 för 14,000 kr. omslagsbilden visar vagnen i Sundsvall 771002 Foto: G Engström



FUNDERINGAR!

En ensam kvinnas funderingar kring OKBv:s möte den 22/8 78. Jag både kom och gick från mötet med blandade känslor. Dels dystra och dels optimistiska tankar. Det första som min blick föll på där inne på centralens spårområde, var givetvis H24:an, vårt åtrådda lok. Där stod hon - ensam och övergiven - med en grå presenning till täcke. Nog skulle hon behöva ett riktigt "tak över huvudet" tänkte jag. Men detta går väl tyvärr inte att ordna förrän hon så att säga är vår egen. Ett köp av H24:an är just nu rykande aktuellt. Anbud är insänt till SJ och vi i föreningen väntar i spänning på svar. Först ikväll får jag veta att SJ begärt 25,000 kr. Vi har lagt in ett lägre anbud, ett något förhöjt skrotpris. Jag ryser då jag hör det sista, - man har jämfört 24:an med skrot - hur har man hjärta till det? Hon är värd bättre. För mej är hon förmer än ett lok, ja nästan som en levande varelse. Hon står där i mörkret så ensam där ute på spåret och vet inte om att 20-25 människor inne i en varm, ljus vagn alldeles i närheten köpslår om hennes framtid. Skall SJ anta vårt anbud, eller stå fast vid sitt begärda på 25,000, eller måhända gå en medelväg? Som ensam kvinna bland så många män, vågade jag inte yttra mig om priset som SJ begärt, men tyckte nog att det var rätt hyfsat. Vad får man idag för denna summa? Möjligen en gammal bil. Hade sån lust att höja rösten och säga: Ordförande! Vi köper henne! Vi lånar pengar och köper henne. - Men så slog det mej - såna låneräntor får man väl inte dra av på deklarationen, och det är ju så det skall gå till i dag då man gör affärer. Så jag teg. Andra frågor kom snart på

tapeten, b.l.a. att H24:an vore bra att äga för vårt framtida nöjes skull. Till att kämpa och dra oss på resor kors och tvärs genom vårt avlånga land, till både nytta och nöje, om nu allt går i lås. På väg hem från mötet sneglade jag åt min 24:a. Jag kallar henne så - för vi har gemensamma gamla minnen och b.l.a. samma medlemsnummer - och jag tänker att det ordnar sig-nog. Min förvisning är, att det man åtrår riktigt hett här i världen, det brukar man också få. Detta var alltså tisdagkväll. Onsdag ringde jag ordf. Rolf Stén i ett ärende och då berättade han en glädjande nyhet. Svar hade kommit från SJ, vårt anbud var antaget, vi får köpa loket, men 21,000 kr. vill SJ ha. Dom har alltså gått ner 4,000 kr. Men då köper vi väl så jag ivrigt, rädd att 24:an skulle gå oss ur händerna. Ja, nu har vi inget annat val svarade Rolf Stén. Ja, så är hon då äntligen OKBv:s egendom. Gud ske lov! Varför kallar vi henne för Hon egentligen? Jo, jag tror att jag vet. Det beror nog på att hon i mångt och mycket liknar en kvinna i sin bästa ålder: hon är LINJEREN, SKUN, STOLT, STARK och LOCKANDE. Så är hon nu vår egen. Nu har det lilla OKBv nästan "tagit ner månen" ändå, som någon uttryckte det om vi skulle lyckas med projektet. Nugäller det att vårda henne (vi har ju 4,000 till godo för reparationer och "make upp") samt efterhand skaffa henne familj, det vill säga vagnar och tak över huvudet. Lyckas vi med det - då har vi minsann närpå tagit ner solen också. På onsdagkväll jobbar pojarna med loket. Dom skall elda på, på torsdag för lilla provturen som skall gå på fredag den 25/8, till Timrå ev. Stavreviken. (Den dagen var jag ner och tittade på vid Sund. H 24:an drog faktiskt hela 26 vagnar plus ett

el-lok. Den hemliga resan vi planerar skall nog gå bra.) Natten mot den här fredagen sov jag ganska dåligt. Det regnade och blåste. Jag tänkte på pojkar-
na som skulle vara eldvakt den här natten. Dom avlöser varann och försöker sova en stund på golvet i vagnen, medan den andra håller fyr i pannan på H24:an. Dom offerar sig verkligen och gör en bra arbetsinsats. Allt med siktet inställt på fram-
tiden. Den vet vi inte så mycket om - men eftersom vi ständigt är på väg mot framtiden hoppas vi mycket av den. För framtida resor hoppas vi på, intresserade människor, generösa resenärer, som köper biljetter, vykort, affischer och tallrikar. Och många glada barn framför allt. Ty, vad vore framtiden utan barn. Att få åka med ett alldeles riktigt ånglok, är väl varje barns önskedröm. Apropå barn så kommer jag ihåg en episod från OKB:s början och jag vill sluta mitt lilla inlägg med den. Året var 1928:
Glädjen över att få åka tåg då

var enorm. Nu för tiden är barn så bortskämda med höga farter i bil, så tåg imponerar inte lika mycket. 1928 var ångbåten det vanligaste färdmedlet - och dess fart var inte så hög. De här två barnen, syskon på nio och tio år gamla, skulle få åka tåg mellan Timrå och Söråkers station en dag. Dom satte sig på den fernissade träbänken närmast fönstret för att bättre kunna bedömma tågets fart. Dom beredde sig på en hiskelig fart. Vid Forsmon och Sandarna växer det rikligt med tallskog, raka, fina träd. Särskilt pojken som hette Ernst, tyckte att trädstammarna flimrade förbi. Sen åkte dom genom bebyggda trakter, lador och gårdar tycktes flyga förbi. Och för att riktigt imponera på flickan, som hette Olga - steg pojken upp - slog ut med högerarmen och sa på "verksmål" -
-tira Olga, tira, staketen ligger som luskamrar efter tåget..

Sundsbruk 781001
Linnéa Andersson



Under året har den blivande banan blivit utstakad upp till "tvättstugan". Vi har av Kenneth Landgren fått 8 st växlar från f.d. Gullbacka järnväg, vi var ner till Nynäs-
hamn och hämtade dem. En vacker höstlördag så var vi ner till Moviken och räddade 375 spårmeter smalspårsräls, rälsen

var hopbuntad till stora mattor som timmerbilarna släppte ner timmret på, det var ett besvärligt jobb men nu är rälsen snyggt upp-
lagd i Galtström. När detta skrivs hoppas vi att SCA har börjat schakta fram den gamla banvallen, för nu har vi totalt 600 spårmeter att lägga ut.



" Rälsbärgning
i Moviken "
781028
Foto: Rolf Stén

av Sören Svensson



OKBV har förvärvat personvagnen AB 9 2978 vagnen kommer troligen att levereras i början på 79. Med anledning av köpet så har Skenbladet frågat sin kollega USJ-bladet om vi får kopiera

och publicera en artikel om SJ personvagnar AB 5, skriven av Sören Svensson, publicerad i USJ-bladet 3/77. Det går bra tyckte USJ, och det tackar vi för



Ostkustbanan byggdes på 1920-talet och går mellan Gävle och Härnösand. OKB nyansskaffade personvagnar i stålkonstruktion och var därmed den första järnvägen i landet med stålvagnpark. Huvuddelen av stålvagnarna var dock typer, som tillverkades efter trävagnsritningar. Men det gjordes en nykonstruktion. Den fabrik, som svarade för konstruktion och tillverkning av denna vagn typ var Gothaer Waggonfabrik AG, Gotha i Thüringen i Tyskland. Konstruktionen skedde i samarbete mellan tillverkaren och beställaren, OKB. Svenska konstruktörer fanns i Gotha och lärde sig stålvagnskonstruktion. Det var en bra praktik för att senare konstruera nitade stålvagnar till SJ. Den nya vagn typen utfördes, som vanligt var i Tyskland, med för ändpartierna avslutande inåtlutning. Vagnen hade fyra andraklasskupéer och två tredjeklassalonger. Beställningen omfattade nio vagnar och de levererades 1926. De tilldelades på OKB nr 51-59 och vagnnumret finns för övrigt med i tillverkarskylten. År 1933 överfördes hela Ostkustbanekomplexet till Statens Järnvägar, som redan tidigare var största intressent. Vagnarna 51-59 övertogs också av SJ och fick där littera BCo6b och nummer 2971-2979. År 1930 byggde KVAB två rena tredjeklassvagnar till OKB, nr 87 och 88. Dessa var i huvudsak utförda efter samma ritningar som den kombinerade vagn typen och fick hos SJ littera Co6a och nummer 2989 och 2990. Hos SJ kom BCo6b att användas i trafiken på utlandet. De användes dels på Väst-kustbanan mellan Köpenhamn och Oslo, dels mellan Stockholm och Oslo resp.

Köpenhamn. Under hela kriget användes BCo6b mellan Stockholm och Oslo och då användes toaletterna för kurirtrafiken. Toalettlocken skruvades bort och under och inuti locken placerade man mikrofilmer. Någon av de nio vagnarna var ständigt under krigsåren i gång på denna trad och betydde mycket för motståndsrörelsen. Man erhöll viktig information från filmer ur toalettlocken på dessa vagnar. Efter kriget skedde en modernisering. Således ändrades antalet sittplatser i tredjeklass från 45 till 39. Toaletterna ändrades även då. Nästa ombyggnad, som ägde rum, var av större omfattning. Sex av de nio vagnarna, 2971-2976, byggdes om så att man bytte inredning mellan klasserna. 1956 skedde ju den ändringen att tredje klass försvann från SJ. Den tidigare avdelningen för andra klass, efter 1956 första klass, fick moderna kupésäten för andra klass och salongerna i tredje klass, efter 1956 andra klass, fick utgöra första klass salong. Denna stora ombyggnad utfördes 1959-1962. Man gjorde även en korgombyggnad så att takdelen av ändpartiet blev rakt. Fönstren i salongen ändrades även, så att formatet blev större. Motivet till ombyggnaden var att "Skandiapilen" mellan Oslo och Köpenhamn behövde en standardhöjning. De ombyggda vagnarna fick ändrad littera från ABo6b till ABo6c. Redan vid klassändringen 1956 hade litteran ändrats från BCo6b till ABo6b. Visserligen anskaffade SJ nya vagnar under de år, som ombyggnaden skedde, men nyansskaffning av 60-talsvagnar försedda med ångvärme för

Danmarkstrafiken gjordes ej till en början. ABo6b 2977-2979 byggdes inte om. De fick under denna period i stället omlopp mellan Norrland och Mellan-sverige. ABo6c användes även i andra tåg på Väst kustbanan. 1964 fick ABo6c MD-boggier och litteran ändrad till ABo6cr. Även ABo6b fick "r" i underlittera och sedan samtliga vagnar med tiden hade fått nya boggiar, togs "r" bort. Även detta skedde 1964. Eftersom vagnar i Danmarkstrafiken skall vara utrustade med UIC ångkopplingar, började 1964 underlittera "k" användas härför. Denna underlittera fick dock ej ABo6c. Allt eftersom nya 60-talsvagnar med ångvärme levererades till SJ, överflyttades ABo6c till regionala persontåg i Skåne. De kom till användning i vissa viktiga anslutningståg till snäll- och express-tåg och gick i regel samman med Bo10a. 1971 började SJ göra sig av med sin reservvagnpark och något närmvärt underhåll på äldre stålvagnar fick inte utföras. Detta medförde att tjänstgöringen för ABo6c inskränktes. I det nya litterasystem, som SJ införde 1970, fick ABo6c ny littera AB5 och ABo6b ny littera AB9.

Omkring 1969 byttes MD-boggierna mot boggiar m42. Orsak till detta var att vagnarna inte längre behövde användas i den snabba snälltågs- och express-tågstrafiken. Tidtabell 172 är den sista tidtabell, som har kvar AB5 i ett större omlopp i Skåne. Till tidtabell

173 sattes AB5 in på linjen Borås-Herrljunga, samtidigt som AB5 gick kvar i ett tågpar på linjen Malmö-Hässleholm-Kristianstad. Den tidtabell, som började gälla i maj 1974, gjorde Skåne AB5-löst. De kvarvarande vagnarna kom att gå Göteborg-Borås-Herrljunga, där de gick kvar ända till tidtabell 176. Då togs AB5 bort därifrån och fick i stället snälltågstjänstgöring mellan Stockholm och Avesta. Numera går AB5 mellan Nässjö och Jönköping. AB9 var förvisad till lokalpersontåg. Den sista kvarvarande, 2978, användes länge i Eskilstuna som reservvagn. Under hösten 1976 har den dock gått i Gävles AB7R-omlopp. Kvarvarande AB5 är 2971 och 2975. Även 2974 finns kvar, dock slopad, och användes som tillfällig bangårdsvagn i Borås. 2972 och 2976 har skrotats sedan de haft smärre felaktigheter,

medan 2973 skrotades efter en kollisionsskada. Av AB9 har 2977 skrotats som "övertalig" och 2979 efter olyckan i Vallstanäs 1969. Av de två nämnda Co8a, senare Bo8a och 1970 B8, har 2989 skro-

tats efter urspärning 1967. Den kvarvarande, B8 2990, slopades 1971 som "övertalig". Någon skrotrapport om att den är skrotad, finns ej, varför den troligen finns kvar.

Förteckning över de stålvagnar, som anskaffades av Ostkustbanan. OKB var första järnväg i Sverige med så pass stort antal stålvagnar.

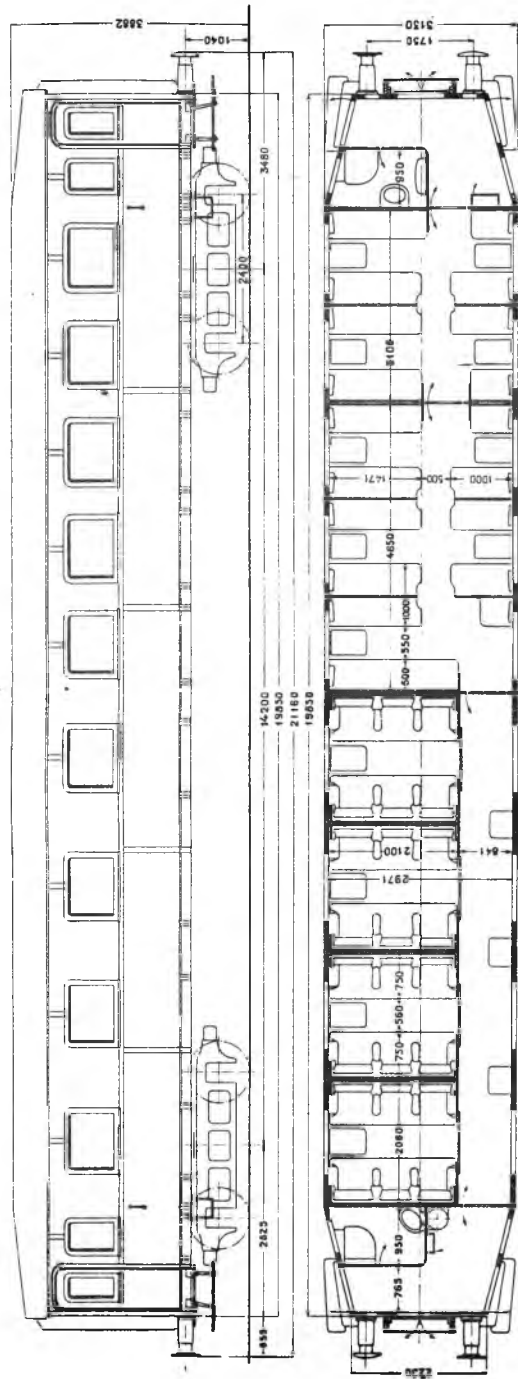
OKB nummer	SJ littera	SJ nummer	Tillverkare och tillverkningsår
51 - 59	BCo6b	2971 - 2979	Gotha, Thüringen 1926
72 - 73	Ro2	2981 - 2982	ASJ, Linköping 1927
81 - 86	Co8a	2983 - 2988	Nohab, Trollhättan 1926
87 - 88	Co8a	2989 - 2990	KVAB, Kalmar 1930
121 - 123	DFo4	2991 - 2993	Kockums, Malmö - 1927
131 - 137	C3g	2994 - 3000	Gotha, Thüringen 1926
138 - 141	C3f	3001 - 3004	Kockums, Malmö 1927
142 - 146	C3g	3005 - 3009	ASJ, Linköping 1929 - 1931
201 - 203	CD1	3010 - 3012	Gotha, Thüringen 1926
231 - 235	CF4	3013 - 3017	Gotha, Thüringen 1926
241 - 243	F5	25741 - 25743	ASM, Södertälje 1927
244 - 246	F5	25744 - 25746	KVAB, Kalmar 1929

Ovan angiven SJ littera är den, som gavs vagnarna vid SJ:s övertagande.

Till OKB levererade Nohab 1926 fyra motorvagnar i stålkonstruktion. Dessa togs av tillverkaren tillbaka och eftersom de ej fungerade som motorvagnar, byggde Nohab om dem till personvagnar. De såldes till WBJ och kom 1940 till SJ, där de fick littera ECo5 och nummer 8091 - 8094.

Huvuddelen av ovan uppräknade vagnar är faktiskt kvar. De tvåaxliga vagnarna kom i början av 1960-talet att byggas om till elrevisionsvagnar.

Kombinerade 2 och 3 kl. personboggvagnar litt. BCo6b.
Stålvagnar.



9 st. nr 2971—2979. G. W. 1926.
Övertagna med Ost-
kustbanan år 1933.

Elektrisk värmeledning.
Lågtrycksångvärmeledning, system Pintsch.
Elektriskt ljus med ström från generator och batteri
eller med banström via transformator.
Tryckluftbroms, system Kunze-Knorr P.
Skrubbroms.

24 st. sittplatser 2 klass.
45 » » 3 »
Vikt: 40 ton.

FÖRTECKNING ÖVER LITTERABYTE M.M. FÖR AB5 OCH AB9.

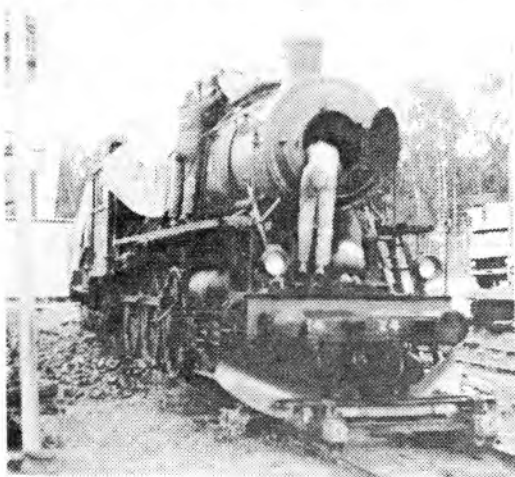
SJ-nr	Litt.1933- -1956-06-02	Litt.1956-06-03- -1970-05-30	Litt. 1970-05-31	avregi- strerad	skrot år	plats
2971	BCo6b	ABo6b, från 1961	ABo6c	AB5	-	-
2972	BCo6b	ABo6b, från 1962	ABo6c	AB5	1971	1972 Vislanda
2973	BCO6b	ABo6b, från 1959	ABo6c	AB5	1973	1973 Vislanda
2974	BCo6b	ABo6b, från 1959	ABo6c	AB5	1974	-
2975	BCo6b	ABo6b, från 1959	ABo6c	AB5	i tjänst	-
2976	BCo6b	ABo6b, från 1959	ABo6c	AB5	1972	1973 Vislanda
2977	BCo6b	ABo6b	AB9	AB9	1971	1971 Vislanda
2978	BCo6b	ABo6b	AB9	AB9	i tjänst	-
2979	BCo6b	ABo6b	AB9	AB9	1969	1969 Vislanda

1964 tillfogades även underlittera "r", efter att MD-boggier hade monterats. Sedan samtliga vagnar fått sådana, togs detta underlittera bort, vilket även detta skedde 1964.

2974, som avregistrerades 1974, tjänstgör som tillfällig bangårdsvagn i Borås.

KÖPT !!

* * * *

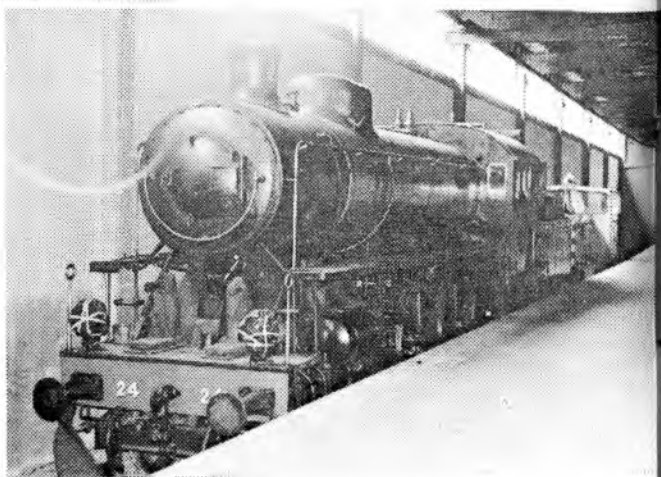


OKBv har köpt OKB H24 (f.d. SJ A3 1509) för 21,000 kr. 780922 Loket levererades till OKB den 7/11 28 och dagen efter skrev Sundsvalls tidning b.l.a. : Det första av två vid Motala verkstad för Ostkustbanans räkning beställda lokomotiv har levererats. Det äger en dragkraft av 4,500 kg. och kan medföra 6 ton kol och 14 km vatten å tendern, samt får framföras med en största hastighet av 90 km, i timmen. Anmärkningsvärt för lokomotivet är bl.a. ångpannans höga läge. Dess mittlinje befinner sig nämligen 2,990 mm över rälsens överkant, en hittills här i landet icke använt höjd-läge, vilket förläner lokomotivet en lugn och säker gång

Förberedelserna för Bollnäs resan har börjat med avtagning av vinterpälsen 780813



Lokets nya förvaringsplats "magasinet" i bakgrunden står lokomotorn.
Foto 781015 Rolf Stén



BOLLNÄS-RESAN

Lördagsmorgon den 23 sept. kl. 0630 bär det iväg från Sundsvalls central. Färden går mot hemligt mål. Mjukt och fint, ja nästan omärkligt startar H 24 vi bara ser att stationshuset glider ifrån oss.

Vi sitter i första vagnen som är reserverad för OKBv och SJK folk, antagligen för att resans mål inte skall läcka ut så snart Solen slösar sina varma strålar särskilt intensivt denna vackra höstdag, ångan är uppe - humöret - likaså. Vagnarna, fyra till antalet, är ordentligt uppvärmda och goa. Vi har trevligt och mysigt tillsammans med vårt resällskap. Jag lägger märke till tågets mjuka, jämna gång - ingen överdriven hastighet - man hinner se sig omkring. Tydligen har vi en mycket van och bra lokförare, som kan sin 24:a.

Vi gjorde kortare och längre uppehåll efter resvägen. Så småningom blev resmålet känt, man bröt det hemliga kuvertet och läste att Bollnäs var målet för vår resa. Vid uppehållen i Hudiksvall, Söderhamn, Marmaverken och Kilafors gick kommersen bra. Researrangörerna hade fått in en viss rutin. Knappt hade tåget stannat på nämnda platser förrän dörrarna slogs upp - skyltställ, bord och bockar samt tallriksskartonger längades ut. Det gällde att i hast ordna ett försäljningsställe på perrongen. På bordet ordnades affischer, vykort, böcker och de för jubileet framtagna tallrikarna. Folk hade mött upp och trängdes kring försäljarna. Åtgången var stor och många ville förstås ha specialstämpeln den 23/9 78 på sina avsända vykort. Mycket folk var i farten, men det är heller inte vardagsmat att få se ett alldeles riktigt ånglok på nära håll.

I Söderhamn pryddes loket med flaggor och såg om möjligt ännu pampigare ut. Även jubileumsskylt monterades på - så nu visste alla vad det var frågan om. Väl framme i Bollnäs fick vi det verkliga mottagandet. Omkring 2,000 människor hade

mött upp på stationen. Bollnäs ungdomsorkester, iklädd blå uniform stod uppräddade. Perrong och stationshus var flaggprytt. Blomgrupper lyste upp här och var. Där var också iordningställt ett monument, ett stort hjulpar från ett ånglok som placerats på stationsplanen. Det blev flitigt fotograferat, filmkameror surrade. Man hurrade och höll tal för det var hundra år jämt denna dag för Norra Stambanans ankomst till Bollnäs. Självaste kommunalordförande i Bollnäs hade äran föra H 24:an mellan Kilafors och Bollnäs. H 24:an, nu hela 50 år gammal höll faktiskt tiden bra. Prick kl. 12 var vi framme. Och vädret var oss lika troget, höstfärgerna sprakade likt guld i rönn och asp. Solen riktigt slösade denna underbara dag. Som en parentes kan jag nämna, att det dagen efter snöade kraftigt, både i Hälsingland och Jämtland.

Extraturer kördes mellan Bollnäs och Kilafors, till slutningen var god. Samla och unga ville gärna åka efter ånglok. Första turen blev de fyra vagnarna fullsatta, barn och vuxna klängde som druvklaslar vid fönsterna. Man vinkade och var glad.

Ute på stan hade man ordnat en fin fotoutställning i Bollnäs museum, "50 100 år från by till stad" frimärksamling och annan järnvägshobby. Middag var beställd på restaurang för den som så ville. Skönt att ströva omkring i glada Bollnäs, träffa gamla bekanta och handla lite smått i sin älsklingsaffär där.

Tiden "skenade" iväg och det blev dags för hemfärd kl. 17. Fortfarande varmt och skönt i vagnarna konstaterar vi och stämningen god. Våra OKBv pojkar var ottröttliga. Dom månade om vårt välbefinnande på bästa sätt, passade upp oss, sålde frukt, dricka och bullar. Så länge det är någorlunda ljust ute, står folk på alla upp-tänkliga ställen och filmar tåget. Det såg nästan farligt ut på en lång sträcka där järnväg och landsväg går parallellt. En del bilar körde om alla andra, kom som skjuten ur en kanon, för att

hinna före och få en filmsnutt av vårt tåg. En gubbe som hade släpvagn fullastad med potatis-säckar, höll då inte några 70km. för då körde tåget minst 90km. En bonde som gick i sitt potatis-land och hackade potatis - kastade ifrån sig "pärgravet" och sprang och hämtade något i en buske - som visade sig vara en kamera, sätter den för ögat och börjar filma. Upptäcker att skyddet är kvar, slänger det ifrån sig, kastar upp kameran till ögat igen, och börjar filma.

En gumma vill också ha en ångloksbild. Står en till två meter från tåget och trycker av då vi rusar förbi. Den bilden ville jag se. Ett annat ekipage följer oss hela tiden. Det är en röd kombivagn med bakluckan öppen. Då vi tittar närmare på bilen ser vi att en man med sin filmkamera sitter i bagageluckan, han följer oss en lång sträcka och tar bilder, han fortsätter faktiskt att filma trots att det skymmer ute. Jag undrar i mitt stilla sinne hur det kan bli något. Men - si - det var just vad det blev. Jag hade lyckligtvis turen

att få se resultatet av just den filmningen på ett möte vi hade den 19 okt. i Sundsvall. Då rullades filmerna upp på vita duken, och speciellt vi som var med på resan njöt i fulla drag. Så skönt att få göra resan om igen med den här mannens hjälp. Han hade lyckats över förväntan, och särskilt bilderna av vår stolta H24:a mot kvällshimlen var obestriktligt pampiga och vackra. Jag tycker tåget kör fortare - nu på hemvägen, eller är det mörkret utanför som är orsaken. Vi underhåller oss med att lösa kotsord, spela kort, och dra historier.

Utan större missöden kom vi hem till sjöstaden Sundsvall. Och jag utbrast som så många gånger förr då vi varit ute och åkt tåg, bil, eller båt: Tack gode gud att det gick bra!

Jag vill sluta mitt minne om jubileumsresan till Hälsingland med en dikt sktiven av Nils August Floden år 1917:

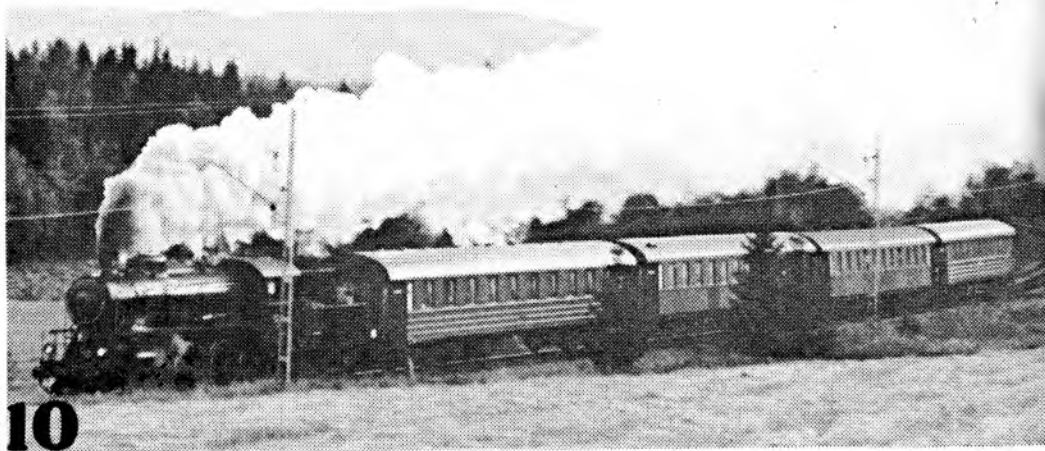
Vid Ostkustbanebolagets middag
å Hotell Knaust:

➡ Ostkustbanan kommer. Hon kommer och går
men i Attmar se vi inte ett spår.
Vi stå i väntan vid Hasselakröken,
höra väl dånet men se bara röken. ⬅

Sundsbruk 781025
Linnéa Andersson

PÅ HEMVÄG IFRÅN BOLLNÄS.

FOTO: Göran Engström



JULNÖTEN .

Läs och försök förstå !

TÅGSAMMANSTÖTNINGEN VID MATTMAR
den 5 december 1883

* Detta är en avskrift ur Jern-
banebladet N:o 4 April 1884 *

Kongl. styrelsen för statens
jernvägstrafik har d. 3 innev.
mars till t. f. intendenten för
6:e trafikdistriktet aflåtit
skrifvelse af följande lydelse:

Vid granskning af insända
handlingarne angående den vid
Mattmars station d. 5 december
1883 timade tågsammanstötning
har styrelsen inhemtat, att i
fråga varande dag, tåget n:r
117 från Storlien, hvilket enligt
tidtabellen skulle inträffa i
Mattmar kl. 6,15 e. m, höll på att
ingå å nämnda station, det från
Östersund ankommande tåget n:o
110, som enligt tidtabellen skulle
anlända till Mattmar kl. 6,11 e. m.
och der möta nämnda tåg, utanför
samma station gifvit ankomst-
signal och, oaktadt från stationen
visade behöriga stoppsignaler
med stark fart passerat stationens
östra vaxel och det för samma tåg
afsedda spår inom stationens
område samt derefter vid dess
vestra vaxel skurit in på sidan
af det på rätt spår framgående
tåget 117, krossat tre vagnar
af det samma och skjutit dess
eftersta vagnar tillbaka ut på
linien ungefär 600 fot, dervid
utom nys berörda 3 vagnar afven
7 andra vagnar jemte det till
tåget n:o 110 hörande lokomotiv
mer eller mindre skadats och 4
personer, som medföljt tåget n:o
117, jemväl blifvit skadade, 3
helt lindrigt, men den 4:e, post-
expeditören G. Frölen, i svårare
grad.

Vidare har styrelsen funnit
det vara behörigen utredt, att
anledningen till sammanstötningen
varit den, att tåget n:o 110, som
bestod af 18 vagnar, de tolf tungt
lastade med plankor, och som i
afseende till banans lutnings-
förhållanden och den bestämda
hastigheten för tåget bort vara
enligt 3 kap. 42 § i nya tienst-

göringsreglementet d. 26 jan.
1877 försedt med 4 bemannade
skrubromsvagnar, endast haft EN
bemannad sådan vagn, hvarigenom
inträffat, att tåget utför den
starka lutningen af 1:60 ned mot
Mattmars station icke kunnat af
tågpersonalen hejdas och bringas
till stopp, oaktadt både broms-
ning skett och föraren omsider
låtit maskinen backa.

Derjemte utvisa handling-
arne, att tåget n:o 110 vid dess
ankomst till Trångsvikens station
endast utgjorts af 6 vagnar, der-
ibland en bemannad bromsvagn, och
att sedan stationsinspektoren
derstädes R. W. Norman tillsagt den
å tåget tjenstgörande konduktören
stationskarlen August Carlsson,
att 12 med plankor lastade vagnar
vore att derifrån medtaga och
tillika, på Carlssons fråga, till-
kännagifvit, att någon förstärk-
ning af tågets bromsarepersonal
der icke stode att erhålla, Carl-
sson härom underrättat lokomotiv-
föraren å tåget, eldaren Lars
Kroon, som derpå förklarar sig
beredd att, utan tillökning af
bromsbetjeningen, medtaga sist
nämnda 12 vagnar, samt ått, sedan de
samma derpå blifvit i tåget in-
satta, Carlsson utan afseende å
tågets mot reglementet stridande
skick, för stationsinspektoren
Norman anmält tåget vara klart,
och Norman utan att närmare göra
sig underrättad om tågets ut-
rustning, ånskönt han af sitt
föregående samtal med Carlsson
haft uppenbar anledning att åt-
minstone misstänka tågets regle-
mentsvidriga sammansättning,
gifvit signal till dess afgång.

Då enligt stadgandena i 5
kap. 12 §, 7 kap. 3 § och 6 kap. 4
och 5 § i äldre tjenstgörings-
reglementet, hvilka stadganden
jemlikt styrelsens cirkulär d.
21 december 1877 fortfarande äro

gällande, samt 3 kap.36§ i nya tjänstgöringsreglementet, dels stationsinspektoren har skyldighet att tillse, att bantåg riktigt och enligt reglementets föreskrifter sammansättes, dels lokomotivföraren ansvarig för tågets säkra förande och följaktligen också för det noggranna iakttagandet af de för tågets säkerhet meddelade föreskrifter angående vagnantalets beroende af antalet bemannade skrubromsvagnar samt banans lutning och tågets hastighet, dels och konduktören är pliktig att söka förhindra hvarje öfverträdelse af berörda föreskrifter, men stationsinspektoren Norman, lokomotivföraren Kroon och konduktören Carlsson, hvar för sin del, på sätt förut är nämndt, åsidosatt sin tjenstepligt i berörda hänseenden och sålunda, Carlsson i ringare mån än de

båda andre, varit vållande till i fråga varande tågsammanstötning förordnar trafikstyrelsen, att Norma och Kroon hvilka gjort sig skyldige till grof vårdslöshet i tjensten, skola från jernvägens tjänst genast skiljas, samt att Carlsson för hvad honom ligger till last skall vara afstängd från tjensten under en månad.

Beträffande postexpeditören Frölen's och arbetaren Edvard Engelbrecktssons anspråk på ersättning för dem vid i fråga varande tillfälle tillfogad skada, finner styrelsen dessa anspråk, så vidt de finnas rigtade mot staten, sakna stöd af lag och förty ej kunna bifallas och, så vidt de samma rigtas mot dem, som vållat sammanstötningen, icke tillhöra styrelsens pröfning.



TACK !

KEMA-NORD

OKBv har under hösten fått en diselelektrisk lokomotor i gåva av Kema-Nord. Lite Data:
Tillverkad: Oskarshamns Varv 1958
Typ: Del - 60 Tj.vikt: 25 ton
Längd: 775cm Höjd: 340cm Bredd: 290cm
Motor: Scania DB12 150 hk.
Generator: Asea DA16 70kw. 600v
Banmotorer: Asea Lj52 30kw. 600v
Foto: Rolf Sten

