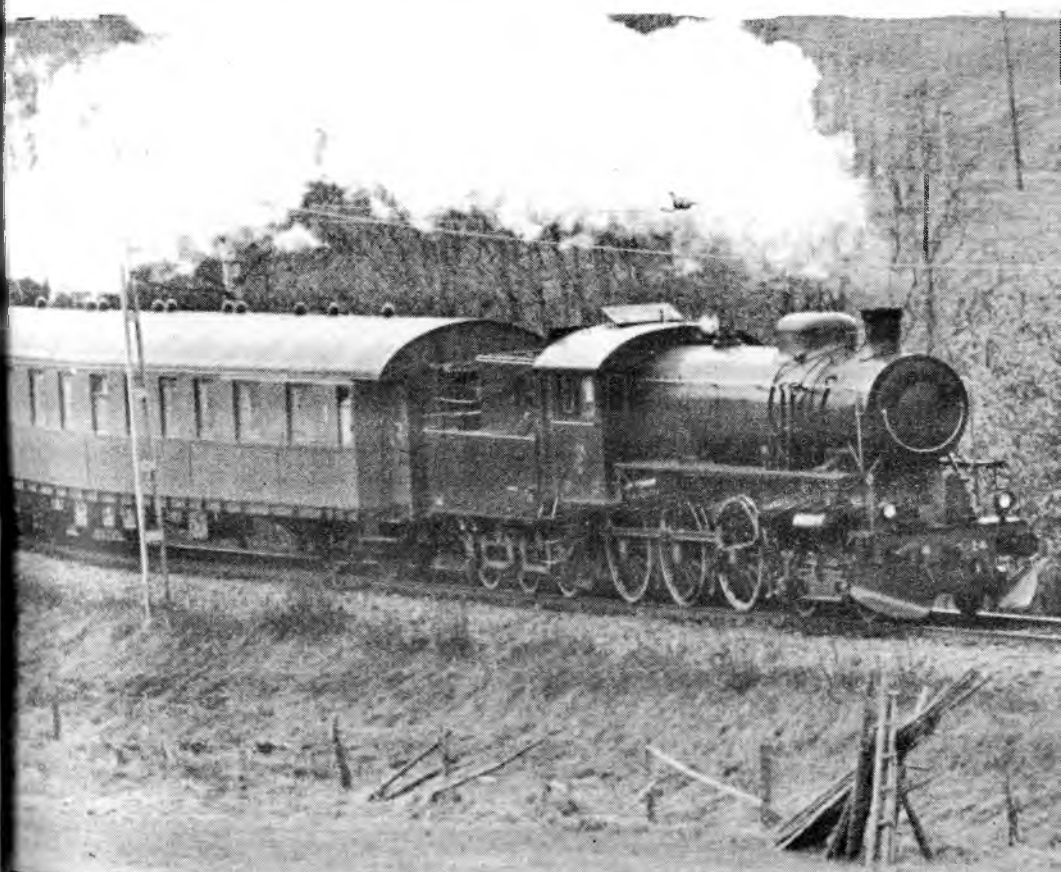


SKENBLADET



MEMLEMSBLAD FÖR OSTKUSTBANANS VÄNNER



Föreningens styrelse 1979: ★★★★★★

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

Medlemsavgift: 1979 - kr 20:-
1980 - kr 20:-

Upplysningar om medlemskap genom styrelsen.

Sällskapets adress:

Sällskapet Ostkustbanans Vänner (OKBv)
Fack
8 5 1 0 1 SUNDSVALL

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

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

Sekreterare: Magnus Eriksson
Västra Vägen 66 C
852 45 SUNDSVALL
tel 060/12 35 27

Kassör: Curt-Lennart Lundén
Västra Vägen 66 A
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

TILL VARA MEDLEMMAR BIFOGAS MED DETTA NUMMER:

- ARSBERÄTTELSE för 1978 samt - ARSMÖTESPROTOKOLL 1979
- 2 INFORMATIONSBLAD (OKBv info-79) om sällskapet, varav Du ska använda åtminstone den ena till medlemsvärning ! Vill Du ha flera ? Tag kontakt med styrelsen !
- TALLRIKSERBJUDANDE. Passa på och köp minst en östersundstallrik - NU ! En vecka efter det att Du fått erbjudandet går det ut till våra tidigare kunder. Dessutom kommer vi att annonsera i östersundstidningarna.
DOM BRUKAR GÅ AT SNABBT, så passa på !!!
- ARBETSKALLELSER, som gått ut till medlemmarna i sundsvallsområdet, bifogas nu till övriga medlemmar för kännedom. Vi anser det vara orealistiskt att kosta på separat kallelse till Dig som bor utanför Sundsvall. Skenbladets två utgivningar per år räcker heller inte till för att skicka ut kallelser till arbetsmöten.

Du, som bor utanför Sundsvall, och vill komma hit och jobba - tag kontakt med någon i styrelsen så får Du aktuella uppgifter om vad vi håller på med och när.

Helt nya medlemmar i Sundsvall har också fått kallelse till arbete - kanske som det alla första meddelandet från oss ! Kom det som en riktig kalldusch ? Näja, vi hoppas Du förstår - vi stod ju mitt uppe i en hektisk arbetstid och behövde vareda handtag ! Man griper ju efter halmsträet en sådan gång.

Som framgår av sista kallelsen arbetar vi tisdagar med samling vid vändskivan på Sundsvalls lokstation kl 17.30. När vi har gjort klart i Galtström kommer vi att fortsätta i Svartvik, där vi har en del bergs- och sprängningsarbeten kvar. När sedan BAKAB har flyttat in i sin nya "kur" = flyttat ur "vårt" stall - kan vi börja på allvar med huset.

ALLTSA, KOM IHAG ! SAMLING LOKSTATIONEN, TISDAGAR KL 17.30 ! ★

ÖSTERSUND 100 ÅR ★

RESERVERA LÖRDAGEN DEN 25/8,.. Vi planerar att premiäråka med vår vagn (AB9 2978) inkopplad i ordinarie tåg till Östersund, för att där övervara 100-års firandet. Väl i Östersund kan var och en göra vad den vill te x åka med jubileumståget till Brunflo eller Lit, gå på utställning, ja, det finns mycket att göra.

OBS!! En liten brasklapp. Det här är i skrivande stund inte klart, men går allt i lås så kommer vi med ytterligare information...



OKBv - MÖTEN I HÖST

Gemensamt med SJK Sundsvall gäller följande datum:

- 23/9 Resa Forsmo - Hotingbanan med ordinarie rälsbuss, ytterligare upplysningar kan du få genom någon i styrelsen eller Kenneth Landgren. Vill du delta? Anmäl detta till Kenneth Landgren tel: 0620/22440
- 24/10 Tid: 19,00. Plats: Vagnen GDJ 9. På programmet: Tipstävling, Studie av ett riktigt RA-lok, diabilder samt fika.
- 21/11 Tid: 19,00. Plats: HN-huset. På programmet: Filmafton med bl, a filmer ur SJ arkivet.
- 17/12 Tid: 19,00. Plats: Vagnen GDJ 9. På programmet: Medlemmarnas afton ta med dig vad du vill visa, film, dia m.m. Fika och kanske glögg.

VÄLKOMMA..

HÄNT I GALTSTRÖM!



Efter vinterns snö..... Galtström 1979-05-03, foto: Rolf Sten

OKBv har, som en känd person sagt, många strängar på sin lyra - en av strängarna är Galtström.

I höstas schaktades, genom SCA:s försorg, banvallen upp till portalen. Sträckan är ca 100 meter. Slipers och räls bars ut av OKBv:are. Sen kom snön och vintern och allt arbete stannade av. Men även vintern har ett slut - slipersen och rälsen tinade äntligen fram och vi kunde börja spika. När Du läser detta så är troligen dom första hundra metrarna spikade. Vad som återstår ? Jo, att SCA ska bestämma sig för om vi får fortsätta efter den gamla banvallen genom hästhagen och vidare upp mot "hammaren".

Om man definitivt vill ha hagen kvar i sin nuvarande form kan man där få ett intressant "fenomen" att visa upp. Banvallen inhägnas då och någonstans gör man grindar som ömsom kan stängas för hästarna, ömsom för ånghästen.

Nu går det emellertid rykten som säger att SCA hellre vill att banan ska återuppbyggas till kolhamnen. Dvs en växel vid portalen och sen tillbaka rakt genom skogen till kolhamnen. En helt ointressant sträckning när man väl kommer in på den gamla banvallen ! Den blir också mycket dyrbar att återställa. Det blir mycket arbetsamt, med insats av maskiner, och kostsamt med bl a helt ny grusballast. Dyrbar blir också sträckan mellan portalen och rakt fram till den gamla banvallen. Här får man tekniskt stora problem att dels gå igenom bergsknallen, dels måste en stor bankfyllnad till närmare "Knutte-bo" - med en adhesionsbana ränner man ju inte upp och ned i naturen så som t ex är möjligt med bil. Och det gamla alternativet att svänga upp runt herrgården och sedan växla ned mot kolhamnen är ju idag stängt.

Historiskt sett är väl inte heller denna sträckning av så stor betydelse. Nej, det måste vara riktigare att låta bruksbanan smälta in i sin rätta historiska miljö - åt det håll där man nu lägger ned arbete på att återställa bruksmiljön så gott det går. Från "tvättstugan" och upp mot "hammaren" ligger ju dessutom banvallen klar - bara att lägga ut slipers, räls och att grusa.



"Banmästar'n" instruerar inför rälsspikningen. "LOKE", i bakgrunden, väntar väntar... - och hoppas ? Foto 1979-06-05: Rolf Stén

Vad tycker landsantikvarien? Eller Medelpads Turistförening, som ju visat stort intresse för Galtström och inte minst "vårt" järnvägsbygge?

Och vad tycker våra medlemmar? Förmodligen blir det mycket svårt att mobilisera något större intresse för sträckan ned mot kolhamnen!

Vi väntar med spänning !! -



Början till Galtströms bruksbana? Foto i Galtström 1979-06-10 Rolf Stén

OSTKUSTBANANS FÖRLÄNGNING

En återblick av JAN STATTIN

Tanken på en förlängning av Ostkustbanan norrut från Ångermanälvens strand tog form redan under den tid man diskuterade linjen Gävle - Härnösand.

Redan så tidigt som 1907 - när år innan spaden sattes i jorden för Ostkustbanebygget - tog Örnsköldsviks stad initiativ till en undersökning av en normal-spårig järnväg Sprängsviken - Örnsköldsvik. Av den framgår, att man skulle passera Ångermanälven på en lågbro vid Sandö och sedan följa kusten i största möjliga utsträckning. Banan skulle alltså anpassa sig till den brutna terrängen, den terräng, som varit och är det största hindret för en förlängning.

Elektrifierade kustbanor

Det initiativ, som togs av Örnsköldsviks stad fullföljdes aldrig. Någon förlängningskommitté bildades inte. Det skedde däremot i både Västerbotten och Norrbotten. Under första världskrigets sista

år utreder man kostnaderna för elektrifierade banor inom båda lärens kustavsnitt. Landshövding Gösta Malm i Norrbotten, som var ordförande i den norra länskommittén, torde säkert ha varit den drivande kraften. En gång överingenjör i Vattenfall och sedermera generaldirektör för detta verk såg han eldriftens inboende möjligheter. Sven Norrman verkställde här som så många gånger annars den ekonomiska utredningen. Nämnas bör även Gustav Rosén, då riksdagsman, sedermera länschef i Umeå och intill slutet entusiastisk anhängare av förlängningstanken.

Medan OKB Gävle - Härnösand skulle byggas med rälsvikt 30 kg/m och med 15 promilles lutning lutning-för delen Sundsvall - Härnösand 16 promille - var avsikten att göra de nordliga linjedelarna enklare i utförande. I tekniskt avseende stod Sveg-Hede-banan modell. Vilket innebar 21,5 kg räler och 25 promilles stigning

Det är givet att de negativa tongångar, som präglade diskussionerna om näringslivets utveckling, framförallt i Norrbotten, under 1920-talet gav utslag också när det gällde entusiasmen för en kustbana. Luleå järnverks nedläggning, de skrinlagda planerna på ett elektrostålverk i Luleå, avbrytandet av Harsprångets utbyggnad, allt inverkade till nackdel för projektet. Det var också då den tänkta linjen till Kaunisvara och Svappavara från Övertorneå stannade på papperet.

Den djuggående krisen i början av 1930-talet förvärrade problemen för de redan existerande banorna. Staten övertog både OKB och Härnösand - Sollefteå järnväg.

Andra världskrigets rusch

När det andra världskrigets effekter på transportefterfrågan blev uppenbara vaknade på nytt intresset för järnvägsförslag. Första gången OKB-förlängningen nu återuppväcks är i slutet av 1941. I en insändare i Väster-norrlands allehanda gör en "intresserad fackman" ett inlägg och talar för en förkortning av järnvägslinjen mot norr.

Tanken var, att en linje skulle byggas från Stavreviken till Bollsta-bruk och sedan via Prästmon passera Ångermanälven och gå vidare upp till Mellansel. Rent historiskt är det intressant. Förslagställaren knyter samman två äldre projekt, ett som landstinget i Väster-norrlands län föreslagit 1870, ett som samma landsting lagt fram 1877.

Vem var insändaren? Utan tvivel torde det ha varit baningenjören Manne Briandt. Vid den här tiden var han Förste baningenjör i Umeå och väl införd med trängsel-problem på Stambanan. Från 1939 till 1943 växer transportmängden norr om Långsele från 1,900,000 bruttoton till 5,240,000 bruttoton - en ökning om cirka 175%. I december 1944 sammanträder representanter för Väster-norrlands och Västerbottens län. Som ett utflöde av detta bildas den 3 april 1945 "Järnvägskommittén för Ostkustbanans förlängning". I den finns representanter för Sundsvall, Härnösand, Örnsköldsvik och mellanliggande kommuner. Landshövding Ragnar Stattin i Härnösand blir ordförande och de två mest drivande krafterna är advokaten Oscar Hjertqvist och konsul Verner Bergström, båda från Härnösand.

Kommittén ger Manne Briandt i uppdrag att utreda frågan. Dels skulle han undersöka kostnaderna för linjen Ramvik - Örnsköldsvik, dels Nyland - Örnsköldsvik.

Etapp eller helhet?

I januari 1945 lägger Gösta Skoglund i Umeå en motion i andra kammaren, i vilken han föreslår en utredning om byggande av en järnväg från Umeå till Örnsköldsvik. Han betonar den Norrländska skogsindustrins behov av direkt förbindelse via järnvägsspår i ett läge när den övergår från halvfabrikat till kvalitetsprodukter. I en annan motion sas det att banbygget måste ske etappvis med början mellan Örnsköldsvik och Umeå. Riksdagen måtte begära utredning om en järnvägslinje som skulle kunna ingå som en del av en utbyggd Ostkustbana från Härnösand mot Luleå.

Dessa två första inlägg på Riksdagsnivå i en fråga, som varit politiskt död i 25 år, visar det dilemma man hamnar i när man diskuterar OKB-förlängningen. Logiskt sett borde banan löpa genom alla kuststäderna. Men svårigheten börjar längst i söder. Övergången av Ångermanälven och den svåra terrängen norr därom kräver teknisk djärvhet - och sådant kostar pengar. Transportefterfrågan är störst mellan Örnsköldsvik och Umeå - men den linjen ger ingen slutenhet åt nätet. Den blir en lokal gods-bana och råkar därmed i konflikt med den övergripande synen på den nord-sydliga genomgångs-trafiken.

Dubbelspårsförtröllningen

Statsutskottet besökte området. Riksdagen gav uppdrag åt järnvägsstyrelsen och den sittande Norrlandskommittén att gemensamt utreda frågan. OKB-kommittén i Härnösand instämmer i ett yttrande som Länsstyrelsen av-

Större järnvägsprojekt från 1940- och 1950-talen

— Projektad järnväg
- - - - - Alt. sträckning
— Järnväg år 1956

0 100 200 km



lämnat i april 1945." Kan man ej bygga banan från Härnösand till Umeå direkt får man ta det i etapper". Förlängningskommittén konstaterar, att järnvägsstyrelsen funnit lösningen på trängselproblemet och det är "dubbelspår Ockelbo - Ånge". Men framhålls det i skrivelsen, "dubbelspårsförtrollningen måste brytas". Så här efteråt kan man fråga sig vem som satte den starkaste prägeln på skrivelsens innehåll. Oscar hjertqvist kom att framstå som den orubblige under de tolv år han medverkade i debatten. Verner Bergström är strategen, som bygger upp ett aktionsprogram för att göra det möjligt att realisera den stora planen. Skrivelsen utmynnar i följande punkter:

1. Besluta om Ostkustbanans förlängning till Umeå.
2. Anslå medel till stäkning av hela sträckan som en andra huvudlinje. Börja bygga linjen Köpmanholmen - Umeå.
3. Efter undersökning av lämplig övergång av Ångermanälven bevilja medel till sydligaste delen.

I maj 1949 avlåter järnvägsstyrelsen en skrivelse till regeringen. I den redovisas synen på olika alternativa lösningar av transportproblemen i norr. Där nämns kustbaneförslaget och även tvärbanelösningar. Dock ansåg styrelsen att kustbanan vore att föredra. Emellertid tvivlade man på de uppgifter om transportmängder, som företagen redovisat. Enligt 1948 års kostnadsläge uppskattades anläggningskostnaden för en bana mellan Köpmanholmen och Umeå till 52 miljoner kronor.

OKB borde rustas upp

I april 1951 hölls en debatt i radio om vissa norrlandsproblem. Distriktschef Rudolf Markland i Luleå och konsul Verner Bergström i Härnösand deltog. I ett brev någon månad senare polemiserar Markland mot Bergström och hans hårda lösning vid förlängningstanken. "Hade man ägnat lika stort intresse åt elektrifieringen av OKB hade den banan varit elektrifierad idag". Markland betonade, att den nuvarande Ostkustbanan hade sina begränsningar i tekniskt avseende, som måste övervinnas för att den skulle få samma standard som banorna söderut. "Både Uppsala - Gävle och Långsele - Vännäs är kapabla blott för 80 km. En upprustning av den senare sträckan skulle kosta 20 miljoner och ge en bana för 90 km. Detta järnvägsstyrelsens projekt har emellertid lagts åt sidan". Distriktschef Marklands argument är värda att minnas. De kommer igen i diskussionen tjuugo år senare.

Spåret till Husum och en ny strategi

I mars 1953 diskuterades järnvägsspår till Husum. En tremannakommitté med representant för Mo & Domsjö utredde och konstaterade i december det året att spåret skulle kosta 16 miljoner kr.

Konsul Bergström gör i mars 1954 en PM till förlängningskommittén. Han anser att OKB-förlängningen kommit i ett nytt läge - in i en återvändsgränd. För sin egen del trodde han att möjligheterna skulle bli ljusare om man återgick till det första förslaget. Det innebar en radikal ändring av det program, som fastlades nio år tidigare. Bergström föreslår att banan skulle byggas elektrifierad från Ramvik till Örnsköldsvik, samt med elektrifiering och upprustning av linjen till Mellansel. Banan till Husum skulle byggas som industrispår med möjlighet att knyta an till senare förlängning till Umeå. Varför denna tvära omkastning i strategin? "Banan Örnsköldsvik - Umeå förkortar inte avståndet söderut en enda kilometer. Byggs linjen från Ramvik till Örnsköldsvik - En sträcka av 85 kilometer, flyttades hela Sverige norr om Mellansel 110 kilometer närmare södra Sverige.

Det lastbilsglada 50 - talet

Hösten 1954 beslöts att bygga tunnel genom Åsberget i Örnsköldsvik Upp till Hägglund & Söners industrier i Gullänget. Det blev den första konkreta åtgärden i OKB-förlängningen. Olika språkrör för norrländska intressen hade frågan om kustbanan uppe till diskussion. Samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen konstaterade vid en sammankomst i Åre i oktober 1954 " att man på industrihåll är skeptisk ifråga om byggandet av en järnväg. En högklassig landsvägsförbindelse vore bästa lösningen ". Det bör emellertid anmärkas att Nordmalings Ångsågs AB - "Masonite" - ansåg järnväg vara den bästa lösningen.

I januari 1956 yttrar sig järnvägsstyrelsen över förslagen till spårförbindelse till Husum och Karlsborgsverken. Det konstateras att spåret till Gullänget var klart våren 1956, att spåret till Husum renstakades 1954 och att den 32 km långa sträckan i 1955 års prisnivå skulle kosta 17 miljoner kr. Intresset var mycket ljumt från SJ:s sida. Förlängningskommittén tar med anledning av skrivelsen kontakt med länsstyrelsen i Härnösand. I mars hålls en sammankomst med företrädare för olika parter. En upprustning av riks 13 (E4) skulle kosta 10 miljoner kr, spåret det dubbla. Kommittén föreslog ett principbeslut. Länsstyrelsen påpekade att landsvägen norr om Örnsköldsvik måste rustas upp om inte

Frågan förlorade nu aktualitet. De mest stridbara männen lämnade arenan. Konsul Bergström avled 1955 och advokat Hjertqvist 1957.

Stambanan i fokus

"Dubbelspårsförtrollningen" var nu en realitet. Mellan Ånge och Alby hade dubbelspår byggts, senare förlängt till Ramsjö. De svåra olyckorna på stambanan 1956 hade riktat intresset mot dess upprustning. Den begynte nu. Landsvägstrafikens expansion förkvävde intresset för större järnvägsinvesteringar. Fjärrblockering krävde bara marginella satsningar och minskade trängseln på de mest frekventa sträckorna. Och Gösta Skoglund blev kommunikationsminister och tog 1963 års trafikpolitiska beslut.

I stället för Vindelälven

Sex år senare blev Ostkustbanans förlängning brännhett stoff. Striden om Vindelälvens utbyggnad utkämpades. Man var ganska överens om att naturvärden av omistlig karaktär stod på spel. Men det fanns också en arbetsmarknadspolitisk sida. Det gällde att skapa sysselsättning för dem som efter Vattenfalls avslutade arbeten i Lule älv blev övertaliga. Då uppvaktades statsminister Tage Erlander av två unga civilingenjörer vid SJ:s centralförvaltning. De påpekade att det fanns ett med Vindelälvsutbyggnaden likvärdigt investeringsobjekt i Ostkustbanans förlängning. Att de var tekniskt och ekonomiskt väl införstådda med problemet talar det faktum att de deltog i en kurs i intern utbildning i företags-ekonomi inom SJ och under vintern 1968/69 studerat OKB-förlängningen ur en mängd olika synvinklar. Idén, när en större allmänhets kännedom genom en artikel i "Teknisk Tidskrift". Så fangas den upp politiskt av Gunnar Hedlund, NCB projekterade utbyggnad av Vallviks cellulosafabrik och nybyggnad av ett journalpappersbruk. Avsikten var att föra Köpmanholmens produktion av massa till Vallvik för förädling. I Y-läns lands-ting betygar alla sin enighet över partigränserna. Vid årets slut interpellerar Ö-viksriksdagsmannen Rolf Sellgren i andra kammaren och menar att riksdagen måtte "pröva utbyggnaden åtminstone till Husum". Vid följande nyår tillkännager MoDo sitt beslut att bygga pappersbruk i Husum.

Saltad räkning

1971 kommer den historiskt unika fyrpartimotionen i riksdagen, i vilken företrädare för alla partier utom socialdemokraterna föreslår en förlängning av Ostkustbanan, från Ångermanälven till Umeå. Nu börjar ett förunderligt politiskt spel med journalistisk pajkastning av den typ som knappast inger förtroende för politiker. Dock får SJ riksdagens uppdrag att presentera en kostnadskalkyl. I den utredning som var aktuell 1969 uppgick kostnaderna till 520 miljoner kr. Den som SJ lägger fram 1973 ligger på 926 miljoner kr, alltså en ökning med 80 % på fyra år. Och detta var före oljekrisen och inflationen. Givetvis fick politikerna kalla fötter.

Järnvägen kommer igen - och då ?

Idag håller situationen på att förändras både på riksplanel och regionalt. Nedläggningen av flottningen på våra älvar kräver ett transportsystem från skogen fram till industrin. Möjligheten att lasta färdiga produkter för landtransport till kontinenten är ett konkurrenskrav. Spåret till Husum kommer här in som en självklarhet. Den första pappersmaskinen har följts av en andra, och den tredje diskuteras. 1974 var det snubblande nära att spåret till Husum kommit till stånd. Landshövding Kurt Nordgren lade ner ett förtjänstfullt arbete i den frågan. Tyvärr lyckades han inte den gången, och efter hans död har den drivande kraften saknats.

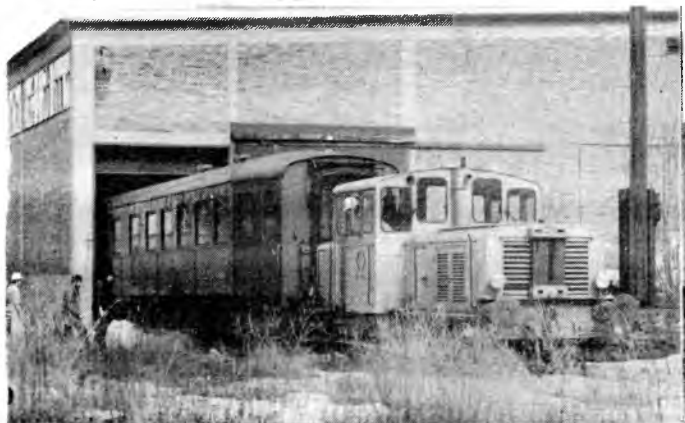
En förlängning från Adalen norrut blir givetvis starkt beroende utav en syn på transportmedlens möjligheter, som kommer att prägla nästa årtiondes regionalpolitiska resonemang. Om transportarbetet på stambanan växer lika snabbt som under 1950-talet och man ställer förlängning mot dubbelspårsläggning borde valet vara självklart. Om spåret till Husum läggs och upp- rustning och elektrifiering sker av linjen Vännäs - Umeå lyfts en del av kostnaden bort vid jämförelsen med ett dubbelspår. Det kan nämnas att "Teknisk Tidskrift" i sin framtoning av projektet tryckte på den regionala jämlikheten. Stockholmsområdets lokaltrafik hade under en lång tid rustats upp med statliga medel. Nu var det Norrlandsbanornas tur. Men Norrländska politiker har alltid haft svårt att samsas för en gemensam sak. Idag sitter vi med facit. Ingen OKB-förlängning men inom kort ett spår vid Flemingsberg och ytterligare 300 miljoner kr till Stockholms- området.

Visioner och besvikelser

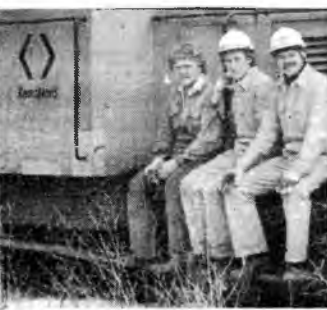
1970-talets första år präglas av de stora visionerna. Kanaltunneln, broplanen för Bosporen och den nya järnvägen Paris - Lyon - Marseilles är exempel. För Sveriges del har vi Öresundsbron och Stålverk 80. OKB-förlängningen i den klädnad den gavs 1973 kan hänföras till samma grupp. En elektrifierad bana med helsvetsade 50-kg räler, 10 promilles stigning, 1500 meters radie och 40 km tunnel av totalt 200 km, ja, den järnvägen skulle bli unik i norra Europa. Men var avsikten att presentera en av- skräckande kostnad måste det bli en exklusiv skapelse. Och i den stora skälvan accepterade politikerna SJ:s företagsekonomiska kalkyl och tap- pade burt vad kommunikationsminister Bengt Norling yttrade i interpellationsdebatten den 4 december 1972: "Frågan om bedömningen av de regional- politiska och samhällsekonomiska målsättningarna har jag också svarat på nyss, när jag sade att något sådant ska vi inte kräva av SJ. SJ ska göra de ekonomiska och tekniska beräkningarna. De regionalpolitiska och sam- hållsekonomiska värderingarna får vi ta ställning till när SJ har åter- kommit".

Kommunikationsministern infriade aldrig löftet i sista meningen. Någon utvärdering som i fallet Stekenjokk blev det inte. Frågan föll. Så kom krisen 1974. Osökt tänker man på förhållandena omkring 1920, då drömmarna för Norrbottens del grusades och det i sin tur påverkade förlängnings- planerna. Dagens kris har slagit hårt mot tunga investeringar. Men sam- tidigt ger energiknappheten järnvägen nya chanser. Kanske skall under 1980-talet förlängningstanken väckas till nytt liv med både gamla och nya förtecken...

AB 9: AN PÅ PLATS



GRABBARNA SOM GJORDE T !!!



Med hjälp av Kema-Nords Lokomotor kommer 1979-04-19 här AB9:an på plats i massmagasinet. Det var verkligen härfin passning ! På längden fanns inte mer än ett par centimeter över mellan det "uppallade" loket (som inte fick röras) och vagnen - och lika nätt var det mellan vagnen och porten. Tala om precision ! Här på bilden forceras den snö/is-vall som bildats utanför porten.

SJ hade ställt ifrån sig AB9:an så långt ned på Stockviksspåren att Kema-Nord-lokomotorn inte kunde gå på framifrån. Man fick i stället dra iväg in på Stockviksfabriken för att där uppsöka något av deras rundgångsspår. Det ena efter det andra visade sig emellertid vara upptaget - i regel med last- och lossningsaktiviteter pågående. När det inte fanns fler (nästan längst i väster av fabriksområdet !) fick man i alla fall ta till wiren !

Glatt tutande och vinkande till alla gick emellertid färden i båda riktningarna - det är ju inte var dag man kör persontåg på Stockviksfabriken !

En fröjd var det för övrigt att åka som passagerare Stockvik - Svartvik. Hur många har gjort det ? I en AB9:a ?

Foto och bildtext: Kjell Palén ★



Projekt SVARTVIK ! ▽▲

Salvan har gått : Full fart på sprängningen i Svartvik under ledning av Olle Persson. Foto 1979-06-12: Rolf Stén



Ombyggnaden av gamla Svartvikssågens pannhus, till lokstall, framskrider i planerad takt. Det värsta är nu gjort vi har klarat av sprängningen och bortschaktningen av ca 100 kubikmeter berg, 37 kg dynamit och 175 knallhattar behövs för att få det hela att fara och flyga. Växten har också blivit inlagd, det var ett mödosamt arbete men finns viljan så går det mesta, ett tack till er (tyvärr alltför få) som helhjärtat ställt upp. Vad återstår? Jo, "bara" upptagning av hål och gjutning av karm för lokstallsporten, gjutning av en 24 meter lång och 1,6 meter hög smörjgrav, samt inläggning av undergolv. Hinner vi göra det här färdigt innan frosten kommer?? Ja, OKBv:are det hänger på dig och mig!!!!

Foton: Kjell Palén



"Banmästare" Curt-Lennart Lundén och Karl-Olof Stattin lyssnar till vad SJ spårsvetsare Svensson har att säga. Han visste ju hur det skulle tas - han har varit med förr han ! Han fixade också bl a till hopsättningen av växeltinganordningen.



Här är det Bengt Sundin som låter "hammaren" gå och Gotthard Tingström som assisterar.



Gösta Pallin har handlag med även andra "reglage" - här ska spettas !



Vår "färsking" Sven Sundbäck visade sig vara en hejjare att träffa spiken ! Hans-Anders Kempe håller emot.



Kalle Stattin med domkraft.

URSPÅRNING

Anders träffade Oscar en dag och frågade:
- Om du tappar din klocka, hur ska du göra för att finna den ?

Oscar svarade förvånat att han inte visste.
- Jo, du ska anmäla det till SJ, för där har dom tåg som spårar ur !!!!

Timrå - resan 19/5

Kort resereferat: Kjell Palén

OKBv är nu i full färd med att genomföra program enligt vad som planerades i samband med inköpet av ångloket - nämligen årligen återkommande resor för allmänheten. Gärna ett par per år - en, "lite enklare", på värkanten och ett "jubileumsarrangemang" till hösten.

Vi fick nu i år tillfälle att testa allmänhetens intresse för kortare turer i sundsvallsområdet genom att lördagen den 19 maj erbjuda tre t o r-resor Sundsvall - Timrå. En liten undersökning i form av en enkät till samtliga skolklasser i Sundsvall hade givit ett så pass positivt gensvar att vi med detta som grund vågade satsa på arrangemanget. Vidare inbjöds "stadens fäder" att åka med för att på så sätt själva få tillfälle att bilda sig en uppfattning om i varje fall en del av vår verksamhet. Ett 60-tal ledamöter ur kommunfullmäktige och kulturnämnd infann sig. Över 1100 biljetter bytte ägare - och då endast 149 småbarnsbiljetter efterfrågades/utlämnades kan vi utan överdrift ange antalet resenärer till totalt över 1200 ! (Därmed torde ca 4.000 resenärer ha åkt med OKBv genom åren - något som väl sporrar till en fortsättning !?).

Jämfört med ett jubileumsarrangemang kanske man kan förledas att tro att en sådan här dag är rena "promenadåkningarna". I praktiken är det inte så mycket som skiljer - förberedelsearbetet som styrelsefunktionärerna får lägga ned blir praktiskt taget detsamma. (Och Ni som inte provat på det kan inte ana hur mycket arbete som verkligen ligger bakom, för det "syns" aldrig ! - men ett väl genomfört "grundarbete" brukar avspegla sig i kassakanten. Pengar, som så väl behövs för den fortsatta verksamheten !) Under själva resdagen har såväl styrelsen som alla andra funktionärer full huggning med biljett- och annan försäljning mm mm, något "njutande" av resan i sin helhet kan det aldrig bli tal om. Dock kan man upptäcka en och annan funktionär som smyger sig till en stunds skönt lyssnande eller spejande framåt i samband med starter eller stigningar. Och det är alla väl unt - det är väl ändå ytterst därför vi jobbar vidare !?!

Denna resdag blev inte annorlunda utan ganska svettig för de av oss som ställde upp som funktionärer, kanske främst för männen i förarhytten - för det var "som vanligt" när OKBv ska ut och åka - en viss försening i starten ! De 20 minuterna berodde nog mest på framväxlingen av tågsättet. Då det var mycket folk som infunnit sig till första turen, och även skolklasserna, behövde ytterligare två vagnar tillsättas utöver de beställda fyra. S997 norrifrån var något sen, vilket också påverkade spårtillgängligheten vid perrongerna.

Vi har däremot alltid hållit tidtabellen på minuten när det gäller ankomsten till slutmålet! Lokpersonalen jobbade hårt för att om möjligt ta in tiden och lyckades så när på någon minut även denna gång trots att det nu inte var fråga om någon sträckkörning. Lokpersonalen var densamma som tidigare, alltsedan OKB-50 jubileumsresan - det numera "legendariska" teamet Gösta Pallin och Bengt O Haggström, alias "Hägga" Häggström. Ett par som i hög grad blev livligt fotograferade.

Det är ju så att intresset fokuseras "där framme". ÅNGLOKET är ju vårt dragplåster. Nu var det säkert för många av skolbarnen inte bara första gången de åkte tåg utan framför allt kanske första bekantskapen - med en blandning av beundran och skräck - med detta "levande väsen". Och med den "kärlek" Gösta och Olle visar när de tar hand om loket är de värda en särskild eloge ! Hoppas vi vår behålla teamet intakt inför vår fortsatta reseverksamhet !

Någon premiärtur för vår egen vagn, AB9:an" blev det inte nu. Dels tar den ju inte så många resenärer, dels hade vi varken tid att städa ur den eller att se till att få den besiktigad. (Men kanske vi kan ta premiärturen till hösten - se separat notis om detta !)

Vår resa arrangerades även för att vi skulle få tillfälle att prova vårt nysatta vevstaklager under realistiska förhållanden. Arrangemanget var också

tänkt som ett gen-rep inför Ös-100, Östersunds 100-årsjubileum som järnvägsknut, vilket vi hade föreslaget skulle ske 25 augusti. Vi har genom skrivelser, dels till massmedia i Östersund i november 1978 (utan nämnvärt resultat), dels till Östersunds kommunfullmäktige, i december 1978, påtalat att en kommitté borde bildas för att ordna ett firande av evenemanget. Kommunfullmäktige nappade på vår digra lunta med bl a urklipp från jubileumsfestligheterna i Bollnäs 1978 och tillsatte en 3-mannakommitté med bl a kommunfullmäktiges egen ordförande. Dock nappade man inte på vårt erbjudande att svara för ångtågsarrangemanget - det ska man klara med ett av SJs beredskapslok, typ E2 - ett nog så intressant perspektiv. Men synd var det väl att inte vår glänsande "jubileumsmaskin" fick dra jubeltåget - den "rätta" jubileumssträckan Bräcke - Östersund !? *



Ake Nilsson svarar vevstakslagret, med Gotthard Tingström som nyfiken åskådare och "hantlangare".
Foto, maj-79: Rolf Stén



Nej - inte än kan vi växla in 24:an i "stallet" !
Foto i Svartvik 1979-05-16, Rolf Stén



Kvällsarbete,
inskaivning av vevstakslagret.
Gunnar Wallin håller i
← "operationskniven" (skavstålet)
en kväll i början av maj 1979.
Foto: Rolf Stén



Jag har just fått "puffen i an-
siktet" när 24:an passerar under
E4 vid Stockvik 1979-05-16.
Foto: Rolf Stén



★ Snart dags att känna på OKB igen ! Industrispåret vid Kema-Nord
1979-05-16. Foto: Rolf Stén ★

Trafikchef Nils G. Eriksson

uppvaktade vi inför pensionsavgången den 1 juni 1979 med en blomsterupp-sättning. Vi är Nils skyldiga ett stort tack då det ju ytterst är han som möjliggjort att vi fått genomföra våra researrangemang 1977, -78 och -79. Vi kanske då speciellt tänker på Bollnäsresan 1978.

Vi kan nu här passa på att hoppas på ett lika gott samarbete i fortsätt-ningen med Nils efterträdare, Bert Sarbäck, som vi samtidigt tar till-fället i akt att hälsa välkommen till distriktet !

Avslutningsvis citerar vi Nils tackkort:

" Ett hjärtligt tack för de vackra blommorna och välgångsönskingarna i samband med min avgång ur tjänst. Med bästa hälsningar och till-önskan om fortsatta lyckliga resor.

Nils Eriksson "

C-LL/KP



Ept 33420, den tredje och sista turen mot Timrå 1979-05-19, i Hulibackarna - en vagnslängd fram-för km-tavlan 355.