

SKENBLADET



MEDLEMSBLAD FÖR OSTKUSTBANANS VÄNNER



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

Omslagsbilden: Andäktigt lyssnande åskådarskaror under landshövding Harald Petterssons tal till och mottagande av jubileumståget i Östersund 1979-08-25.

HÄNT SEN SIST !

Vad har gjorts i sommar och i höst? Sprängningsarbetena i Svartvik har slutförts, men tyvärr så har vi drabbats av en extrakostnad, stallets långvägg mot spåret visade sig vid närmare undersökning vara så dålig att åtgärder var av nöden. Vi har nu förstärkt långväggen med en 20 m lång och 1,80 m hög stödmur av betong, vilket inte blev billigt. På grund av det här extrajobbet har stallporten inte hunnit bli insatt. Allt nog, allt är förberett för att starta upp arbetet till våren igen. Byggnadsfirman DIUS kommer att till våren ha satt in den förstärkningsbalk i gaveln, som behövs för att vi ska kunna ta upp hålet för stallporten. Vi har av SCA, till ett förmånligt pris förvärvat det formvirke som behövs för att gjuta smörjgraven och portomfattningen, vi har dessutom använt en del till stödmuren.

I Galtström har inte så mycket blivit gjort, men de första hundra metrarna av spåret är färdigspikade. Bollen är fortfarande hos SCA..

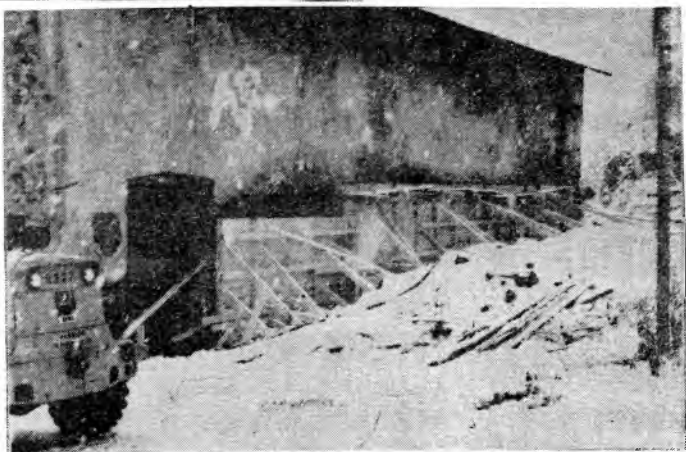
H 24: an har fått ett torrluftsaggregat monterat över vintern. Aggregatet är av Munters fabrikat (avfuktare M 120). Det hela går till som så: Torrluft blåses in genom två tvättpluggar, i hytten, in i pannan och vidare genom den öppna regulatorn, genom överhettarelementen, in i cylindrarna, upp i sotskåpet (skorstenen täckt) genom tuberna till eldstaden och därefter ut i fria luften. Vad är det då för vits med det här? Det är ganska enkelt, aggregatet ser till att luftfuktigheten inte överstiger 40 %, i och med att den fuktighetsgraden inte överstiges upphör all rostbildning, den trivs helt enkelt inte, och rost det är vår värsta fiende.

VAREN 1980: Då, kära medlem kör vi igång igen och då får vi hoppas att alla ni som kan, STALLER UPP !!! Men intill dess, ett tack till alla er som ställt upp under 1979....-



Se sån stil han har
Sven-Ake kör inte
bara lastbil och buss,
han är bra på att köra
bergborr också.....
Foto i Svartvik,
Rolf Stén.....

En bild från lokstäl-
lets långvägg, formluck-
orna är uppsatta och
gjutningen skall till
att börja.
Naturligtvis snöade det.
Foto: Rolf Stén.



OKBv styrelse önskar alla medlemmar

En god jul och ett gott nytt år ! ★

**OKB v
möten
1980;**

★

23/1

20/2

26/3

23/4

Tillsammans med SJK Sundsvall gäller
följande datum:

Kl. 19,00 i vagnen. På programmet, en närmare
titt på motorvagn Litt. Y7.

Kl. 19,00 HN-huset. Filmåfton med bl.a. filmer
ur SJ arkivet plus något annat.

Kl. 19,00 i vagnen. Programmet för närvarande
inte klart.

Kl. 19,00 i vagnen. Programmet för närvarande
inte klart.



ÖSTERSUND 100

Inledningsvis kan jag inte motstå frestelsen att citera SJ 50-årsjubileumsskrift av 1906:

"I december 1867 tog styrelsen öfver statens järnvägsbyggnader initiativ i saken genom att fästa Kungl. Maj:ts uppmärksamhet på angelägenheten af att nu skrida till utarbetandet af ett på tekniska, topografiska och ekonomiskt-statistiska undersökningar grundadt järnvägssystem för Norrland, äfven om det kunde dröja med utförandet." Förutom en längdbana, "som följde den mera befolkade kustbygden på en 3 - 4 mils afstånd från hafvet" tänkte man sig också att en bana från den isfria Trondheimsfjorden borde byggas genom Jämtland söderut via Bollnäs till Storvik å den redan då existerande Gävle-Dalabanan. Storvik var nordlig ändpunkt för det ursprungligen planerade normalspåriga statsbanenätet. En dylik bana genom Norrland borde byggas smalspårig - 3'6" engelskt mått (=1067 mm) - vilket dock lyckligtvis ändrades till normal spårvidd vid 1873 års riksdag.

1872 beviljades "koncession åt ett enskildt bolag att utföra banan mellan Sundsvall och Torpshammar". Den kom förstas att byggas med den då diskuterade spårvidden 1067 mm och öppnades för trafik under 1874. 10 år senare hade riksdagen godkänt ett kungligt förslag att inköpa linjen "och på samma gång ombygga äfven den till bredspårig (!), såsom redan af järnvägsbolaget varit tillämnadt" - ett arbete som fullbordades år 1886.

Turerna blev som bekant ganska många innan det norrländska statsbanenätet hade fixerats bara i mellannorrland. - 1873 beslöt riksdagen att fastlägga Norra stambanans sträckning Storvik-Hybo (normalspårvidd) liksom att (mellannorrländska) tvärbanan skulle byggas smalspårig (!) Torpshammar-riksgränsen. Den skulle där möta en norsk smalspårig statsbana från Trondheim. - Redan 1874 ändrades dock beslutet så att också tvärbanan skulle byggas "bredspårig", dvs med normalspårvidden 1435 mm. 1875 påbörjades arbeten å linjen mellan Ytterån och Mörsil, som utgjorde en del av den då av riksdagen fastställda sträckan fram till riksgränsen.

Först 1876 års riksdag kunde besluta om tvärbanans sträckning i dess helhet. Efter många års dividerande kunde så 1877 års riksdag fastställa stambanans fortsättning till Hybo-Välje-Ange medan 1881 års riksdag tog beslut om fortsättningen norrut från Bräcke till Sollefteå.

Några data:

Norra stambanan uppläts för trafik till Storvik 6/9 1875
" Bollnäs 23/9 1878
" Ange 16/9 1881

medan tvärbanan blev färdig å bandelen Torpshammar-Bräcke 1/10 1878
Bräcke-Östersund 1/12 1879

samt invigdes i sin helhet under stora högtidligheter av konung Oskar II i Storlien den 22 juli 1882.

Detta som en liten inledning till OKBv 'alltid-på-alerten !'-agerande inför 100-årsjubileet.

Vid vårt styrelsemöte i november 1978 diskuterades den press-release, som vi avsåg att gå ut med till massmedia inom östersundsområdet - före julrushen. Vi hoppades att man skulle kunna ta upp det kommande jubileet och vi föreslog att man skulle försöka 'puffa' för att en jubileumskommitté bildades. Vi drog paralleller med Bollnäs-jubileet samt bifogade rikligt med avdrag från hälsingetidningarnas översvallande positiva artiklar i vår favör. Vidare bifogades en 2-sidig bilaga med historik över tvärbanans tillkomst. Inte heller glömde vi bort att presentera OKBv. Vi föreslog till och med ett lämpligt datum för jubileet - 1979-08-25 ! - Vi sade också att vi var en alltför fåtalig skara för att ta på oss hela arrangemanget i Östersund och dessutom fanns vi ju inte på orten. Därför ville vi heller inte synas som pådrivande faktor och initiativtagare utan hoppades att pressen i Östersund skulle "blåsa upp" ett intresse för saken.

Så skedde nu inte - av allt material vi ställde till förfogande blev det bara någon liten kort notis. Kanske kom trots allt materialet för nära inpå julen (avsändes 22/11), eller också hamnade det på 'fel händer'. - Näja, skam den som ger sig. Vi försökte på nytt och den 21/12 skickade jag en lunta direkt till kommunstyrelsen i Östersund med ett omarbetat material men med i huvudsak samma innehåll plus den 2-sidiga historiken samt 14 (!) blad tidningsurklipp som bilaga. Kopia gick, förutom omgående till kulturnämnden i Östersund och Jämtlands Läns Museum, något senare också till tre avdelningar inom Statsanställdas förbund, Statstjänstemannaförbundet, ett par brev till funktionärer inom föreningen Gamla Östersund samt till ytterligare några tilltänkta 'huvudpersoner'.

På omvägar fick vi snart höra att en organisationskommitté, med självaste kommunfullmäktigeordföranden i spetsen, hade bildats - "Kommittén för firandet av 100-årsminnet av järnvägens tillkomst till Östersund". Senare har också nämnt Per Söderberg 'erkänt' (som massmediareportrar gärna säger numera) att det var OKBv-brevet som satte fart på jubileumsorganiserandet. - Med flera järnvägare i eller adjungerade till kommittén tyckte man att det där med ångtåg skulle man väl kunna klara även på lokal nivå, utan att blanda in OKBv. Och säkerligen har man i en huvudverkstad-stad, med tidigare ångloksunderhåll som specialité, fortfarande tillgång till många ångloksexperter. När man så dessutom kunde passa in en provkörning av ett beredskapslok lämpligt i tiden för jubileet kom man ifrån alla kostnader för att iordningställa maskinen samt tomdragningsavgifter. Här kunde inte OKBv bjuda under kostnadsfritt, dock hade vi kunnat erbjuda en riktig "jubileumsmaskin", vad utseendet och putsen beträffar.

Informella kontaktvägar fanns mellan kommittén och OKBv. Den vägen fick vi fram ett första preliminärt bud på kostnader för att kunna ställa upp och köra arrangemanget under två skilda villkor. Man garerade sig tydligen hela tiden inom kommittén för att kunna gå till oss i slutskedet om det skulle 'krisa till sig' - det kan man bli av kommitténs anslagsäskande. I övrigt fick kommittén alla (nästan) tips gratis redan inledningsvis genom vårt erbjudande samt t ex resonemang i januari angående att tillsammans ge ut en serie vykort, bli fick man prov på våra tidigare utgåvor. Man var öppen, mottaglig och samarbetsvillig på skilda håll till en början men slöt sig så småningom när kommittéarbetet tagit fart och man såg att det här går nog vägen ändå.

Från OKBv sida fortsattes dock förberedelserna för att kunna ställa upp om en förfrågan trots allt skulle komma. Så t ex anordnades våra resor för allmänheten den 19 maj Sundsvall-Timrå t o r egentligen i första hand för att få en ordentlig test av maskinen efter vårt vevlagerbyte. - Jubileumstillriken beställdes redan den 9 mars efter sedvanligt förarbete med införskaffande av ett antal fotografier över Östersunds stationsområde och byggnader, brev och resonemang med OKBv 'hovtecknare' Lars Ryderberg, granskande av förslag både till framsidbild och baksidestext etc. - Vidare togs underlag fram för noggrannare kostnads-kalkyler, tidtabeller, vattentagningar mm mm

Ännu hade ingen som helst officiell reaktion på våra ageranden kommit i retur från Östersund varför vi den 26 maj kände oss föranlåten att i ett nytt brev till kommunstyrelsen anhålla om ett svar senast den 1 juni. Även OKBv kan behöva en viss förberedelse tid trots ett väl planerat tidsschema. Den egentliga

→ orsaken till ett besked senast 1 juni var väl TAGs pressläggning - det gällde ju att hinna få med ett utprop om resan på Anslagstavlan i sommarnumret samt att annonsera, åtminstone tallriken. Inte heller nu fick vi skriftligt besked - endast ett telefonsamtal, med ett negativt svar. Något annat var ju inte heller väntat, bl a efter tidningsartikel den 14 april.

Under detta samtal hörde sig OKBv försiktigt för om man kunde tänkas få sälja något av sina alster, som inte kolliderade med östersundskommitténs i prisläge eller typ, på jubileumståget. Eftersom det var lite oklart vad kommittén hade gavs inte heller från OKBv någon antydning om vad som skulle säljas utan man skulle återuppta diskussionen längre fram. Men se här reagerade kommittén omgående - med skriftligt svar !! - på en rent informell förfrågan, som man ju helt kunnat ignorera. Utdrag ur protokoll (7/6): "Vidare beslöt kommittén att man tyvärr ej kunde tillmötesgå en förfrågan från OKB (!) att i samband med firandet den 25/8 få bedriva viss försäljning. Utdrag till Sällskapet Ostkustbanans Vänner, Fack, 851 01 Sundsvall". - Detta är, förutom en inbjudan till jubileumsmiddagen samt ett tackkort, den enda korrespondensen i riktning till OKBv från Östersund i jubileumsfrågan :

Man kan väl utan överdrift säga att det var en fantastisk överraskning för den 'järnvägsintresserade världen' att 'SJ' skulle ställa upp på detta jubileum. Under många Lars Petersonska år har man kategoriskt hänvisat till att SJ firade 100 år 1956. Punkt, slut ! Så har man slussat vidare till museiföreningarna om någon velat ordna ett ångtågsarrangemang. Nu visade det sig att SJ inte var direkt inblandad - men bara det att man, med många goda SJ-krafters förenade ansträngningar, kunde "trolla fram" en SJ-maskin är i högsta grad notabelt och lovar gott inför framtiden !!

Från OKBv sida var det väl närmast av omtanke vi hörde av oss till Östersund för att erbjuda vår hjälp till kommunen så att man hedersamt skulle kunna genomföra ett jubileum ! Samtidigt är vi ju roade av sådant här - att få se påeldade ånglok i tjänst. Att vi sedan också måste ta ut de kostnader vi i vårt tur drabbas av är väl självklart. Allt vårt arbete är ju däremot ideell verksamhet - och debiteras inte. Vad som blir vår huvudsakliga inkomstkälla i samband med arrangemang av den här typen är vår försäljning av olika alster vid en (jubileums-)resa. Och detta vårt netto går oavkortat till att bygga upp verksamheten för att möjliggöra ytterligare resor i framtiden, något som kan komma även andra kommuners innevånare till del. - Annars ligger det kanske nära till hands för en jubileumsarrangör att tycka att vi försöker kraftigt "lugga" vederbörande på pengar. De tror kanske att vi tar ut stora vinster redan i researrangemanget.

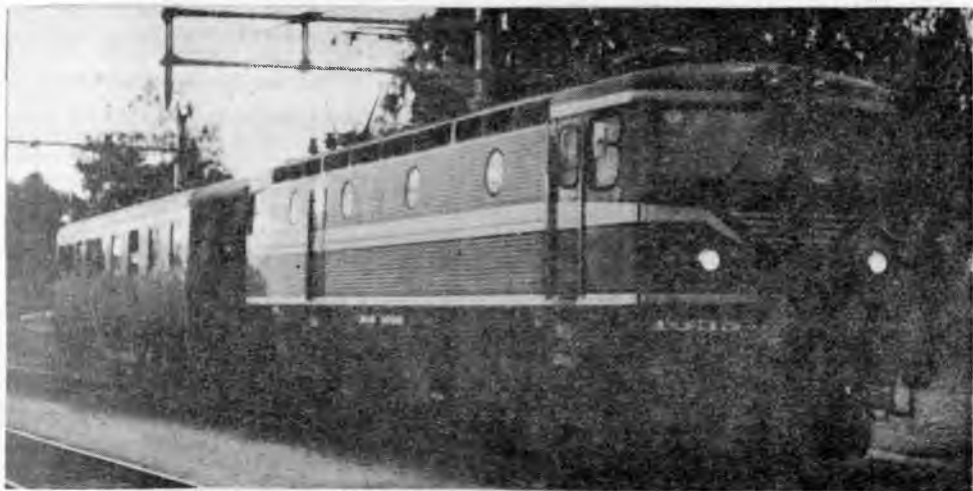
Sedan är det en annan sak att vi tydligen här och var ännu inte betraktas som riktigt "rumsrena". Det kanske förtjänar att påpekas att vi verkligen arbetar mycket seriöst - och nu har flera lyckade arrangemang bakom oss. Någon "cirkusbetonad" verksamhet är det definitivt inte fråga om. Vi kör ju på SJ spår och måste helt underkasta oss allt som gäller för vanliga tågs framförande - plus ytterligare några påbud !

Det telefonsamtal, som slutgiltigt bekräftade att OKBv inte var med i leken, kom trots allt efter TAGs pressläggning. Nu var vi alltså hänvisade till vår egen "försäljningsorganisation" för att sälja jubileumstallrikarna. Det enda sätt vi kunde annonsera på för den järnvägsintresserade världen var via ANGHWISLAN samt anslag till SJK klubblokal. - Därutöver utlöstes en febril verksamhet inom OKBv "försäljning", dvs hela styrelsen engagerades mer eller mindre på olika sätt. (Detta helt vid sidan av de hektiska aktiviteter som just då pågick i Svartvik och Galtström !) - Och si, fram till jubileumsdagen var 4/5 av de 500 tallrikarna redan placerade !

Men hur sälja de eventuellt "överblivna" ? På jubileumståget var vi ju portförbjudna ! (Vi trodde väl att vi, som tack för hjälpen med "vårt" program - som ju "stals" av jubelkommittén nästan helt och hållet, med lite framsynthet av den typ som kännetecknat andra kommunstyrande vid våra tidigare jubileumsarrangemang -

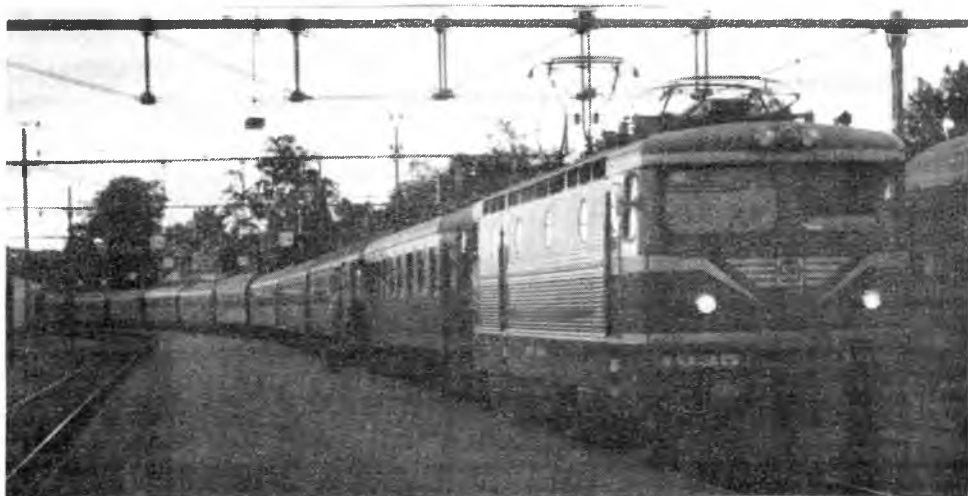
skulle få deltaga med försäljningen av en så annorlunda pryl, jämfört med kommitténs alster, som vår jubileumstallrik. Inte ens vad prisläget beträffar kolliderade vi med något från Ös-kommittén). - Trafikområdeschefen Bertil Andersson ägde emellertid den framsynthet som saknades hos de styrande i kommunen. Han hade inte svårt att förstå OKBv målsättning - att för FRAMTIDA ÅNGTÅGSARRANGEMANG arbeta i-hop kapital för underhåll av lok och vagnar, lokstall, spåravgifter mm. Vid ett besök hos cto i Östersund fick vi efter 27 minuters förhandlingar ett handslag och ett OK att sälja våra jubileumstallriker på perrongen INVID jubileumståget :
 - Den gode Bertil Andersson kände förståelse också en viss lojalitet med 'sina' stadsbor och hans beslut föregicks nog av svåra "inre överläggningar".

För vårt försäljningsarbete behövdes en bas att arbeta utifrån. Många medlemmar ville förståelse inte heller försumma ett ångtågsjubileum så "in på knutarna". Men, hur komma till Östersund ? 197 km enkel resa ! - Varför inte ta ut och lufta vårt nyförvärv, 58:an ? Den 31 juli gick en offertförfrågan till SJ-distriktet om att få "koppla in oss" i ordinarie tåg. - Tack vare våra mycket goda relationer till Sundsvalls trafikdistrikt och dess försäljningsgrupp i synnerhet, och det i sin tur beroende på att vi med våra tidigare researrangemang på ett förtjänstfullt sätt har visat att sällskapet och dess medlemmar inte har någon lekstuga när vi är ute och åker på SJ linjer, utan kan kombinera nöjet med ett seriöst uppträdande, hade bäddat för ett positivt offertsvår. Detta gav vid handen att resan kunde genomföras till ett överkomligt pris, varför en inbjudan snabbt gick ut till alla OKBv-are knappa två veckor före arrangemanget.



Kontraster ! Rc2 1035 och AB9 2978, f d OKB BC01 58. Här växlas "58:an" in i ordinarie tåg i Sundsvall.

Framresa skulle ske i direkttåg S 860 med avg. Sundsvall C 03.55. Återresa i Xt85 Östersund-Ånge, med avgång kl 16.00 samt Ange-Sundsvall C i ngt 7065 med ank. Suc vid 19-tiden. Den tidiga avresan från Sundsvall var helt betingad av att vi måste "ställa" för oss vid ankomsten till Östersund. Det var ju av största vikt att vi fungerade rätt och fanns på plats från början - eftersom vi kom rätt in i "lejonets kula" ! - Cto Bertil Andersson var också här tillmötesgående och vi skulle få växlas in så nära man kan komma stationshuset på 1:ans stickspår. Något som ytterligare underlättade för oss !



1979-08-25 ca kl 04, tåg S 860 inför avgången från Sundsvall C: Rc2 1035 + AB9 2978 + (Trondheim:) Bf1 4702 + B1 4734 + AB3 4808 + (Storlien:) BC2KT 4088 + WL3 4603 + WL2 4484 + WL14 2863 + (Östersund:) WL3 4604 + WL9 3813 + WL11 2898. I Ange tillkopplades ytterligare: WL2 4346 + BC2T 3596 + BC2KT 4090 + BC2KT 4007 + WL2 4428 + BC1 4438 + AB2 4721, alltså inalles 18 boggivagnar.

Efter stopp för möte i Pilgrimstad gick det mycket sakta uppför. Vi, som koplats närmast lok, hörde då och då ett vinande ljud. Loket slirade ! I det blöta väglaget, med regn och fukt på spåret, var det ytterst nära att vi blivit hängande ! Med full sandning och 'manuell' körning lyckades en helkoncentrerad lokförare i högst (mänsklig) lagom promenadfart ta sig upp !

Vagnen slutfejades på kvällen före resan. Genom vänligt tillmötesgående från driftverkstadschefen Wiselqvist fick vi då utnyttja repspåret för en sista yttre puts. - De mest hängivna av våra supporterters gick inte ens hem efteråt - så övernattade t ex Rudolf Hedman i vagnen, och agerade samtidigt vakthund för vårt försäljningslager. Taia om att få valuta för "billetten" !

Bilden till höger:

En riktig "klippare", som också övernattade i 58:an.

Han fick inte väckas förrän kl 7 - och då han dessutom "låg på tången" blev det lite bråttom att agera konduktör för att hinna klippa alla biljetterna före Östersund.

Men mössan på huvudet vittnar ju om hans status !

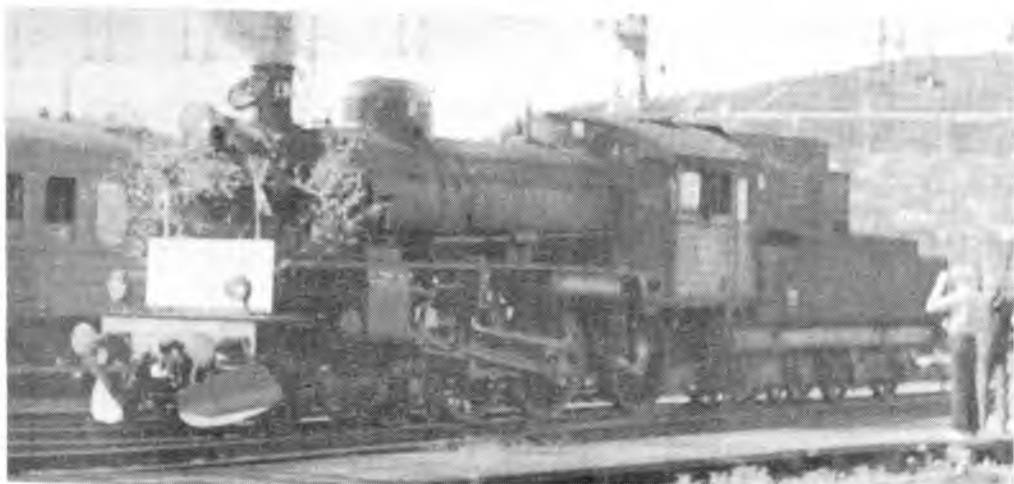
Efter denna utvikning åter till Ös-100 ! - Hade vi fått svara för ångtågsarrangemanget hade hela den jubilerande sträckan Bräcke-Östersund fått vara med på firandet. Då hade vi på uppresan kunnat stanna på alla stationer utefter linjen för att ta upp folk. Vi hade så kommit in med fullsatt tåg på ett smyckat och väntande Östersund C där jubileumsarrangemangen kunnat



braka loss. Därefter kunde ett antal kortare resor, t ex Östersund-Brunflo t o r, körts för östersundsborna innan vi senare, inför återresan, tagit ombord våra 'ursprungsresenärer'. - Nu hade man i stället komponerat ett i vårt tycke ganska klantigt researrangemang. Först "smög" tåget ut tomt (näja, några speciellt inbjudna honoratiores tycktes vara ombord !) till Brunflo ungefär samtidigt som östersundsborna trängdes på stationens baksida för att BUSSAS ut till Brunflo ! Varför kunde de inte få åka ångtåg i båda riktningarna ? (Bussarna måste ju också ha kostat en hel del, för att nu inte halka in på det där med energiförbrukning !)

- Sedan körde man en tur fram och åter till Lit ! På Inlandsbanan ! Som fullbordades 1912 ! - Nåja, den "historiska" avvikelserna var betingad av politiska skäl - Lit ingår i Östersunds kommun. Även här fick resenärerna finna sig i att bussas i ena riktningen, dels av hänsyn till antalet platser i tåget och den väntade tillströmningen av åksugna - vilken inte kom på skam ! - och dels den enda tänkbara lösningen för litborna. (Men dessa passagerare fick ju åka ungefär dubbelt så långt som brunfloresenärerna !). Därefter var det meningen att göra ytterligare en tur till Brunflo fram och åter. - Man hade haft förköp av biljetter måndagar - fredagar, men att få tag i en biljett jubileumsdagen var hart när omöjligt, liksom att över huvud taget få ett besked om det fanns överblivna biljetter kvar !

På sin informationsbroschyr om evenemanget hade kommittén en bild av det välputsade F 1200 ! Ryktet gjorde dock gällande att en E2-maskin skulle göras i ordning till jubileet. Desto roligare var det att kunna konstatera att man valt ett B-lok. Det såg ut som en "vanlig SJ-maskin" - inte "sken" den som en "jubileumsmaskin" inte ! - men den var smyckad med en likadan skylt under sotskäpssluckan som man satt upp på stationshuset samt lövad.



B 1312 - inte "sken" den som en "jubileumsmaskin" inte !

Tillverkarskylten angav (i varje fall på höger cylinder): Motala nr 585/1916. Man kunde fortfarande skönja sista klassningsdata: "Kl. V B 28/11 57 Bs". Tyvärr kan jag inte ge några uppgifter om pannan då eldaren inte hittade någon "pannplåt". - A-tendern hade ramstansen "1377".

Jubeltågets sammansättning i övrigt: B8 2852 + B4 1566 + B9 3248 + AB7 3824 + + B15R 4521 + B3 3572.

Och nog 'smög' man ut, pådraget var mycket försiktigt ut från centralen - man gick backgång, med 6 boggivagnar och kanske ville man inte smutsa ned, kanske ville man känna på maskinen, kanske hade man onda aningar. (Någon egentlig provtur under belastning hade man inte kört, bara "puffat" lite fram och tillbaka inom stationsområdet.) - Den första avgången från Brunflo kl 11.10 skedde nog rättidig, men det blev också den enda tid i tidtabellen som hölls. Redan vid återkomsten till Östersund kunde ett kraftigt 'klank-eti-klank, klank-eti-klank,,,' höras. Det lät verkligen olycksbådande.

→ Nu vidtog emellertid jubileumsfestligheterna på allvar, musiken spelade upp, landshövdingen Harald Pettersson mottog tåget m m. Ått jubileumsarrangemanget blivit en riktig folkfest var inte att ta miste på. Östersundsborna hade nog tämligen mangrant gått 'ur huse' - jämför med omslagsbilden, som bara visar en liten del av stationsområdet. Trängseln var enorm; påfallande många människor hade tagit kommitténs uppmaning ad notam och kom i kläder som gav en fläkt av svunnen tid; en hel del kom med egen musik och sång, så bl a ett härligt gäng rallare.

Kommersen var livlig. Bl a hade föreningen Gamla Östersunds fina särtryck om järnvägens tillkomst en strykande åtgång. Postens tillfälliga datumstämpel gjorde förståss efterfrågan på vykort stor. Något av en besvikelse tycktes nog de enda två motiv som såldes genom kommitténs försorg vara - man hade väntat sig en betydligt större serie. (Ryktet låter också obekräftat berätta att så var meningen, men man ville ge korten en 'gammaldags' prägel, bruntoning, något som skulle gjorts i Polen - men sedan förlorades korten ur sikte. Kanske det nu finns gott om "gamla" vykort i Östersund ?). Från järnvägsrestaurantens sida prövade man bl a en ny rätt, "rallarmåltid" - och man kunde också tillhandahålla "matkorgar" (i plast) att ta med sig på resa från Östersund.

I vänthallen hade ordnats en trevlig fotoutställning. En större utställning, som belyste förhållandena i Östersund vid tidpunkten för järnvägens tillkomst, hade arrangerats av föreningen Gamla Östersund i stadsmuseet.

Kort sagt, ett "typiskt" jubileumsfirande, i utmärkt väder !

Men avgångstiden mot Lit närmade sig - och passerades ! Man delgav allmänheten uppgiften att en småsak måste fixas till, ingen fara på taket ! - Loket hade gått i stall och den som inte var så intresserad av jubileumsarrangemang kunde få mera information i stallet. Enligt uppgift lär åtminstone en av två bultar, som låser fast kilen i vevstakshuvudets tvärstycke ha lossnat (på höger sida) och fallit bort. - Nu svetsades kilen fast direkt i vevstakshuvudet i stället!!! - Vad vi därutöver befarade var väl att själva vevstakslagret tagit skada av påkänningarna, något som väl i så fall skulle komma att visa sig i backarna till eller från Lit !

Man kom iväg drygt en halvtimme sen och det gick bra till Lit. Synen där var ståtlig - det är något visst med ånglok, där det inte finns kontaktledning ovanför ! Man tog igen sig lite extra länge i Lit, förmodligen för att lagret skulle få svalna samtidigt som man laddade upp fyren ordentligt inför återresan. Backarna är ju besvärligare på sydgången; det känner på hårdare upp till Askott. I Litsnäset gjordes ett kort uppehåll. Här behandlades säkerligen veven med överhettningolja. Undrar med vilka känslor man i förarhytten startade inför forceringen upp till Askott ? - Men visst fick man som passagerare full valuta för pengarna på den sträckan. Ståtligare kan det inte bli, ljuvare 'musik' finns väl inte än en hårt arbetande ångmaskin i motlut !

I Askott blev det så stopp igen. 500 par nyfikna ögon hänger ut genom fönstren - för att se rökångorna från bränd olja stiga ifrån högra veven ! Med ett spett kände man på glappet - 20 mm !! "Ingen fara, det har inte gått varmt. Glappet är helt normalt" sa Rolf Edström, varpå han i sin ljusa kosym skyndade bort till kupens avskildhet igen ! 30 minuter senare avgick tåget ! Den sjuka veven behandlades under tiden skickligt av en ångloksreparatör från Östersunds driftverkstad, som efter första missödet hastigt ställde upp och medföljde på loket. Eftersom olja bara kokade bort direkt på den heta veven hinkades vatten upp från tendern och pytsades på. Man lade våta dukar på veven för att ta ned temperaturen så att man hjälpligt skulle kunna ta sig utför till Östersund och om möjligt undvika skador på vevtappen !

I Östersund blev väntan mycket lång. Under tiden kördes ett diesellok fram, T44 nr 266, - och många bu-rop hördes när högtalaren förkunnade att sista t o r -resan till Brunflo inte blev efter ånghäst !

Men B-maskinen hade inte tjänat slut för den dagen. Efter att veven fått tillfälle att svalna, medan sista Brunfloturen gjordes med diesellok, togs maskinen ut igen och spändes för 6-vagnståget för att dra 65 (!) officiellt inbjudna gäster ut till Jamtli för en avslutningsfest. Till denna var även OKBv ordförande plus ytterligare en styrelserepresentant inbjudna att delta. De hade emellertid tackat nej för att få tillfälle att åke hem i vår egen vagn.

Hur klarade då OKBv sin jubileumstallriksförsäljning ? Jo, tack ! Kl 12.00 var vårt lager utsålt - och det var bara att njuta för fulla muggar av jubileet och "insupa atmosfären". Egentligen en helt underbar tillvaro jämfört med om vi hade svarat för ångtågsarrangemanget. Då hade vi ju haft det svettigt hela dagen ! Dessutom alltid den där lilla osäkerhetskänslan - håller grejerna !?! Även om man nu kört extra i t ex godståg för att förvissa sig om att allt är som det ska kan givetvis olyckan vara framme och slutet bli lika snöpligt som i Östersund. Man kan få mardrömmar för mindre !

Nu hade vi i stället tid att ta hand om 'gäster' som kom och ville se på vår vagn. Eftersom vi också alltid har med oss fullt sortiment av OKBv och SJK alster blev det också där en del sålt. Bl a spred sig tydligen man och man emellan att vi hade många trevliga vykort med järnvägsmotiv till försäljning och en hel del efterfrågades faktiskt ombord i vagnen. - Vi kunde också få en pratstund med våra fränder ur Locomotive Club of Great Britain. 12 man under ledning av Brian Garvin, som var på en veckas rundresa i Sverige för att under nästa helg tillsammans med ytterligare ett 120-tal medlemmar vara med om "the steam event of the year". De åkte också 'hem' med X 85 från Östersund och passade då på att åka privatägd vagn till Ange ! - På tal om långväga resenärer, så kom OKBv-medlemmar från när och fjärran - åtminstone från Alingsås ! - för att vara med om vår utflykt !



För sista delen av hemresan, Ange-Sundsvall, lämnades vi kvar när X 85 gick vidare. Vi hämtades på personbangården av Rc2 1070, tågloket till ngt 7065, som sedan backade upp till det väntande godståget på godsbangården och straxt därefter fick vi avgång. (Nu räknar man ju inte antal axlar längre, men tåglängden var 548 m och tågvikten 998 ton, förmodligen uppgifter med 58-an ej medräknad).

Här ska tåget just passera Rockviksdalens banvaktstuga utefter Stödesjön. →

Ytterligare en sak värd att notera denna dag var Curt-Lennart Lundéns friska satsning att, sedan landshövdingen sagt sitt, ta till orda i talarstolen. Han sa att vi, OKBv, var glada över att det blev ett jubileum - som vi väl också kände att vi varit med om att initiera. Han önskade så jubilarerna lycka till för de kommande 100 åren - "det nya SJ" (med bl a lågprissatsning). Så vände han sig till den egentliga jubilarerna, dvs Östersunds station. och bad att, till representanten för SJ, cto Bertil Andersson, få överlämna en jubileumstallrik att sättas upp på stationen.



Här överlämnas OKBv jubileumstallrik till SJ-representanten för Östersund cto Bertil Andersson.

Som en liten kuriosita-grej kanske kan nämnas att Curt-Lennart stegade upp i talarstolen direkt sedan Per Söderberg lämnat ett meddelande om lokskadan och bett passagerarna sitta kvar i tåget. "Är Du färdig nu ? Då kan jag få låna mikrofonen". "Ja, ja visst - stopp ett tag, vad är det Du tänker säga ?". Ja, ingen kritik, svarade Curt-Lennart. Det föll sig nog naturligt i det lite spända läget att kanske misstänka att OKBv tänkte "ge igen" för att vi inte fick köra - nu då lokskadan var ett faktum. - Men allt avlöpte tydligen till belåtenhet från kommitténs sida sett vad OKBv beträffar. Vi fick nämligen ett trevligt tackkort därifrån, sägandes att de fick "härmed framföra sitt varma tack för värdefull och uppskattad medverkan vid arrangemangets genomförande" !

Det var NAGRA ANTECKNINGAR KRING ETT LITET ANNORLUNDA JUBILEUM - ÖSTERSUND 100 ÅR SOM JÄRNVÄGSSTAD.

Text och bild: Kjell Palén *

KOM IHÅG.

ATT BETALA MEDLEMSAVGIFTEN FÖR 1980:20kr....

BJ - 100 *

BERGSLAGARNAS JÄRNVÄG 100 ÅR

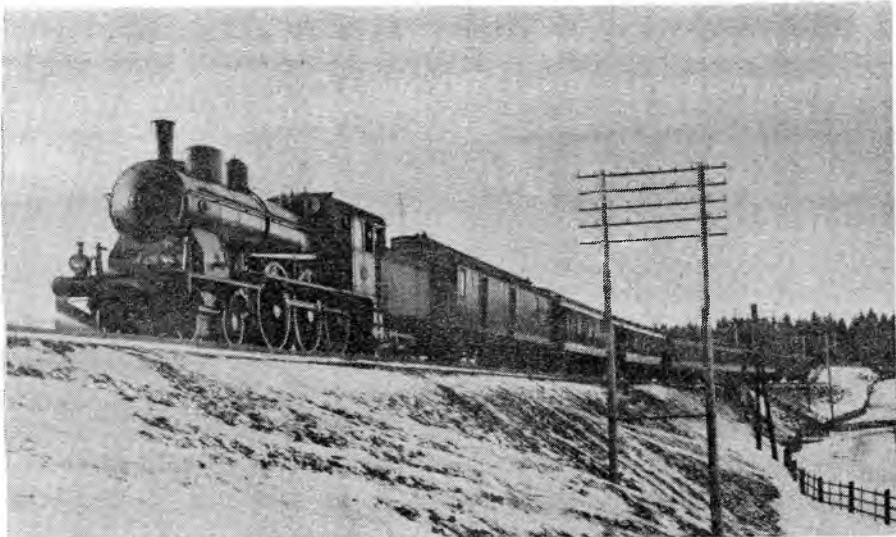
Bergslagarnas Jernvägssällskap (BJs) genomförde, tillsammans med flera andra museiföreningar, "årets ånglokshändelse" helgen 1 - 2 september 1979. Inte mindre än fem lok var engagerade i olika resor längs hela f d BJ, Göteborg-Falun t o r. I Falun fanns ytterligare tre påeldade ånglok och efter ett "vanligt" fyrverkeri fick vi vara med om ett ångloks eget fyrverkeri i en u n d e r b a r lokparad i kvällsmörkret !



Här är det imponerande jubileumståget i Grythyttan (79-09-01 kl 16.30) med BJs båda H3s-maskiner främst. Där bakom den verkliga 'pushern' i form av GDJm:s SDJ H3 17. Vad sägs om 16 vagnar, varav 2 restaurantvagnar, 1 barvagn (med fullständiga rättigheter !) och ytterligare ett par serveringsvagnar ?



Den 2/9 är det ombytta roller, H3 17 går först till Ludvika där tåget delas upp igen och faludelen går tillbaka. Här är hela tåget på sydgående mellan Sellnäs och Ulvshyttan - en garanterat 'fotografri' sträcka för övrigt. *

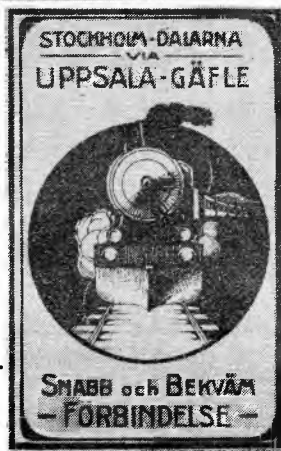


På den gamla "goda" tiden: Bilden från Uppsala-Gefle-Järnväg (UGJ) Lok nr.23 (Falun 1907 tillverkningsnr.62) i Järvstbacken söder om Gävle. De tre UGJ-loken 22,23 och 24 var för övrigt Sveriges första 6-kopplade snälltågslok. Foto:Olle Palm

SNÖKAOS PÅ UGJ.

Av; Olle Palm

Vidstående klistermärke gavs ut av UGJ omkring 1910.Motivet är en stillering av ett Falu-lok.



Det har länge varit min förhoppning, att en Ostkustbanans Vän med intressen främst i OKB:s södra ända skulle hos andra Ostkustbanevänner kunna vinna gehör för den järnväg, som så att säga stod fadder för OKB vid dess tillblivelse och sedan blev dess samarbetspartner inom det frejdade Trafikförbundet Uppsala Norrland, nämligen UGJ.

Här följer en skildring från den vintertid ofta besvärliga bansträckan Harnäs - Ytterharnäs. Skildringen bygger på intervjuer och studier av gamla tidningslägg. (Bansträckan ombyggdes av SJ 1935 - 1936)

Våren 1922, närmare bestämt i början av april, drabbades södra Gästrikland och norra uppland av ett ovanligt häftigt snöoväder, som vållade absenliga trafikbekymmer vid UGJ. Särskilt svår var situationen strax

utanför Harnäs norra stationsgräns, där banan på den tiden löpte bara något 10-tal meter från havsstranden.

Vädret hade varit ostadigt några dagar med hård nordlig vind. Onsdagen den 5 april gavs följande väderprognos: "Nordlig tilltagande bris på Bottenviken - opålitligt i Uppland och södra Norrland". Detta lät väl inte så hotfullt, men under torsdagen tilltog ovädret med ihållande, ymnigt snöfall och stark nordostlig vind. Deck kunde trafiken vid järnvägen hållas igång. Fredagen gick in med oförminskat snöfall och blåst.

Vid Harnäs, där vinden låg på direkt från havet, växte snödrivorna "höga som hus". På sina ställen lär de ha nått en höjd på 3 meter. Tåg nummer 2 från Uppsala, med ordinarie ankomsttid till Gävle 13,55, fastnade rejält strax efter avgång från Harnäs. Snödrivan nådde då upp till lokets skorsten. Hjälplok rekvirerades från Gävle S, men inte ens med två lok kunde hela tåget dras loss. Passagerarna fick flytta över till postvagnen, som jämte en bagagevagn kunde dras loss, och med de båda kopplade loken som dragkraft ankom detta tåg till Gävle S kl 15,53.

Strax efter kl 18 hade norrgående godståg 42 inkommit på Harnäs station. Med hjälp av godstågsloket kunde resterna av tåg 2, däribland restaurantvagnen, dras in på stationen. Tåg 1 mot Uppsala, som skulle ha avgått från Gävle S 15,07, avgick 19,30. Tåget bestod av tre boggievagnar och två finkor. Det drogs av två snälltågslok, ovisst vilka. Lokpersonalen var väl förberedd på svårigheterna vid Harnäs och höll god fart och kunde på så sätt med knapp nöd ta sig igenom drivorna. De kaskader av snö, som tåget slungade ut mot stermer, bör ha erbjudit en anslående syn.

I Skutskär mötte man tåg nummer 8 med ordinarie ankomsttid till Gävle S 17,31. Några minuter senare inkom 8:an på Harnäs station. Till stins Gyllensvärd i Harnäs hade då utgått en order från Gävle S, att 42:ans lok skulle tas loss ur godståget och som påskjut skulle hjälpa snälltåget genom det kritiska området. Båda tågens förare, Backström på snälltåget och P.J. Andersson på godståget, bedömde projektet som äventyrligt, och även stins Gyllensvärd uttalade farhågor. Men ordern var given, och med fullt pådrag från båda loken satte man igång.

I kurvan, strax bortom vägbrytaren vid hamnen kilade snälltågets lok, nummer 26, fast, och snön täckte rundpannan från sotskåpet till domen. Förare Andersson vågade ej trycka på allt vad "stortanken" förmådde, eftersom fara då förelåg, att tåget skulle lyftas av spåret i den trånga kurvan. Snö rasade ner mellan vagnarna, och det visade sig omöjligt att backa tillbaka till stationen. Man satt oåterkalleligen fast.

Personal och passagerare beredde sig på att tillbringa natten på tåget. Några bland personalen kom på att kämpa sig in till stationsområdet och vittja restaurantvagnen från tåg 2, som ju stod insnöat där. Man återkom med smörgåsar, dricka och rökverk, vilket mycket uppskattades av de insnöade olyckskamraterna. Klockan 22 meddelades, att två hjälplok skulle avgå från Gävle S. Efter ytterligare en timme kom nytt meddelande, att nu skulle loken avgå om fem minuter.

Omkrin 11,30 kom en falumaskin och en fyrling kopplade tender mot tender och körde omedelbart fast 10 meter framför 26:an. Efter ca en timmes arbete fick man loss hjälploken och snälltågets lok. De tre loken kopplades och körde fram till Ytterharnäs hållplats för att röja spår. Därefter vände man tillbaka till tåget, tog med en mjölkfinka, konduktörsfinka och en boggievagn, till vilken alla passagerare överförts och ankom så till Gävle S klockan 2,07 lördagen den 8 april.

När det ljusnat, sattes ca 80 man, varav 50 från Skutskärsverken i arbete att skotta loss kvarvarande tåg i Harnäs. Plogtåg med två lok (troligen 17 och 18) utgick från Gävle S, men körde fast och fick dras loss med en stortank. Vid 12-tiden kunde de kvarlämnade vagnarna äntligen tas in på Gävle S. Under losstagningsförsöken hade loken gjort så svår åverkan på rälsen, att denna under sommaren fick bytas på en lång sträcka.

På Bomhusbanan var det också besvärligt. Tåg 118 körde på torsdagen fast vid lokstallarna vid Sörby. Förgäves sökte man med ett 20-tal snöskottare och fyra kopplade lok att dra loss tåget. Vid midnatt gav man upp och vagnarna övergavs. På fredagsmorgonen återupptog man arbetet och omkring kl 17 kom tåget in på Gävle S draget av två lok och omkring 23 timmar försenat.

Under natten hade snön drivit över tåget, så att när vagnarna drogs loss, bildade drivan ett sammanhängande tak över spåret, som alltså kom att gå genom en snötunnel.

Rimsmeden på Gefle Dagblads dagbokssida hade till lördagsnummret framkvädit följande skaldestycke:

Idag behöver man inte skriva
om något annat än om lok,
som fastnat i nån Harnäsdriva
och anse alltihop på tok.



★ Ett godståg passerar norrifrån Harnäscurvan efter ovädren i april 1922. Nog var det snö alltid!! Foto: Olle Palm..... ★



1929-1979

**Svenska Cellulosa
Aktiebolaget SCA**