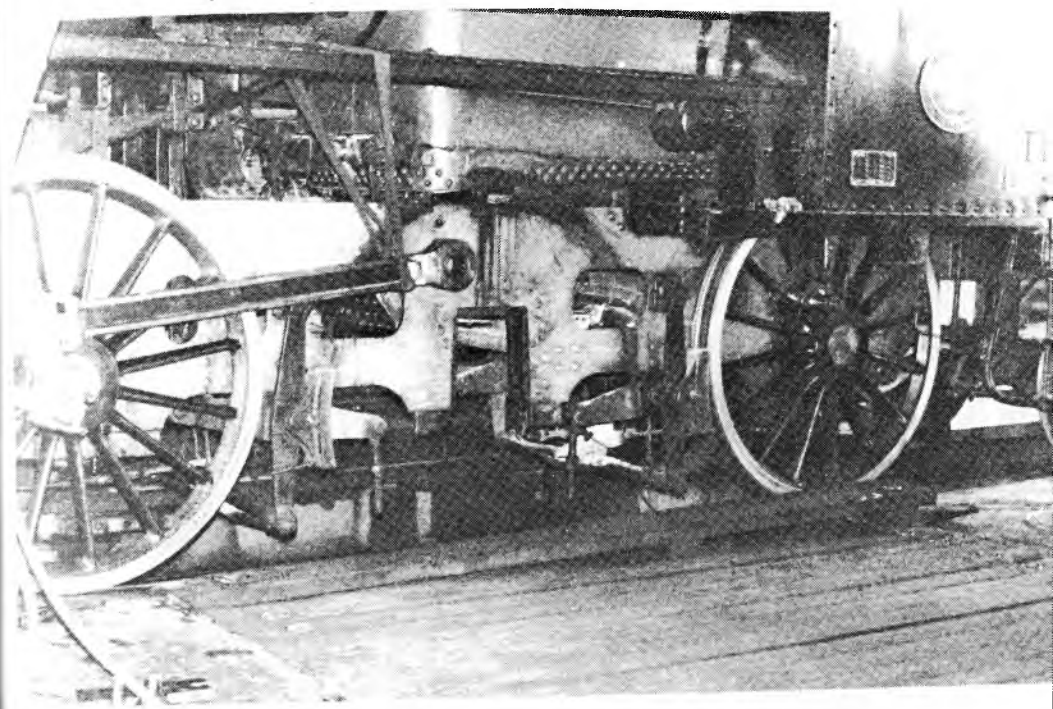


SKENBLADET



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: 1980 - kr 20:-
1981 - kr 20:-

Upplysningar om medlemskap genom styrelsen.

Sällskapet 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: Drivaxel nr.2 borttagen för tilläggsavstämning av lagret

DETTA NUMMER ○

är något försenat mest beroende på redaktörens mångsyssleri inom Järnvägs-hobbyn och bristen på manus, jag hoppas att NI medlemmar skärper er och dränker min brevlåda med artiklar som behövs inte vara märkvärdiga, fotografier från vår verksamhet efterlyses också. SKÄRPNING ALLTSA !!!!!!!!!!!!!!!

HÄNT SEN SIST ▼

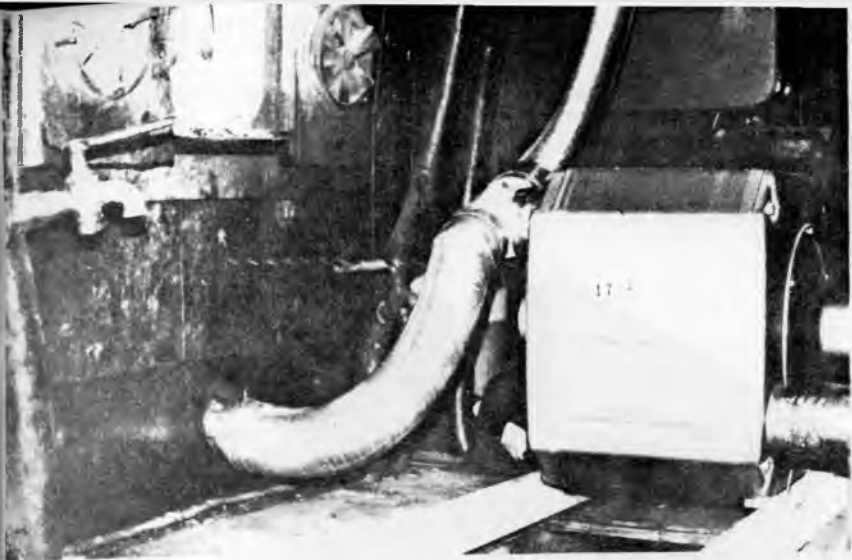
H 24:an

2/5 togs torrluftaggregatet bort och vatten fylldes i Panna och tender. Vid den följande kalltryckningen visade det sig att vintern inte hade förorsakat något, tack och lov. Det är lika spännande varje gång.

Några dagar senare närmare bestämt fredagen den 9/5 var det dags för årets första påeldning. I normala fall brukar vi få hjälp av KEMA-NORDS lokomotor med utdragningen av loket och vagnen, men nu under brinnande lockout och strejk var det inte att tänka på, vad göra?

Nöden är uppfinningarnas moder, kanske att Bengt Sundins volvo jeep klarar det, sagt och gjort. Att se en jeep på 2 ton rycka ut ett lok på 96 och en vagn på 40 ton samtidigt, det var en syn det, men det gick!

Vid 16-tiden var vi, efter en normal påeldning, inne med loket på Sundsvalls lokstation, där vi genast, över sänkgraven, började med nedmonteringen av drivaxel nr.2.



→ Under ledning av Gunnar Vallins erfarenhet, gick det hela snabbt och effektivt, vid 21-tiden var axeln upplyft och avboxad och det ena lagret inburet till smedjan för påläggssvetsning.

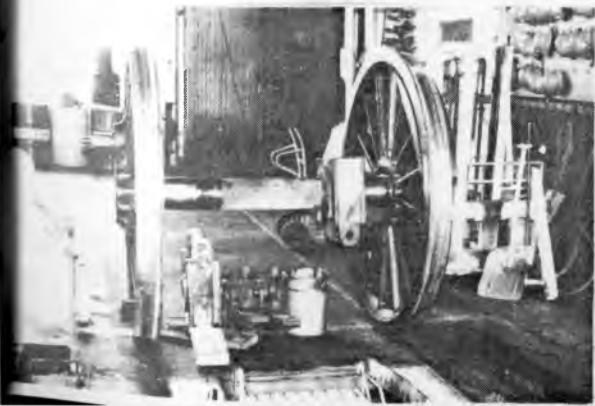
Orsaken till den här reparationen berodde på att det axiella spelet i axel 2 blivit så stort att hjulet börjat nöta mot eldstadens bottenring, därför måste vi lägga på ny babbits på lagerhalvornas sidor i stället för den som nötits bort med åren. Efter noggranna mätningar kom vi fram till att det behövdes 7 mm på det vänstra och 3 mm på det högra lagret.

På lördagen smältes, under stor spänning, den nya babbitsen på av B. Nicklasson. Allt gick planenligt och efter diverse skavning- och filningsarbeten kunde axel 2 under söndagen åter sättas på sin plats. Allt ihop skruvades ihop och 24:an såg åter ut som hon skulle. →

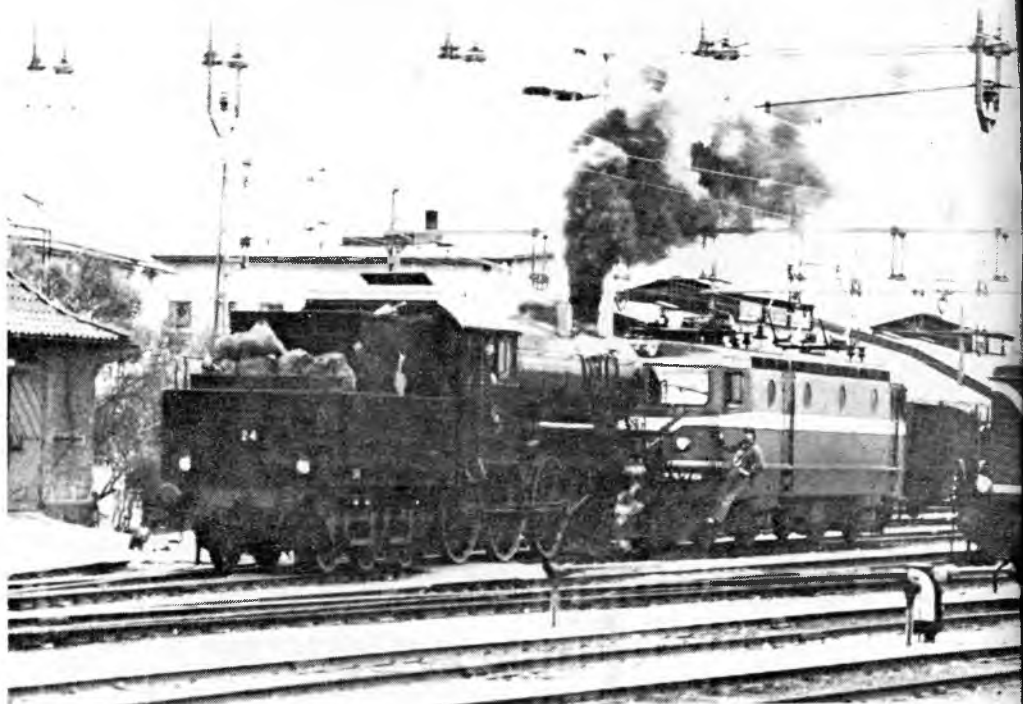


Axel 2 under avboxning

Att få jobba tillsammans med yrkesmänniskor som Gunnar Vallin och Birger Nicklasson är facinerande och lärorikt. Här på bilden är det B. Nicklasson som tilläggs-svetsar lagret till axel nr.2



→ 22/5 var det dags för Statens Anläggningsprovning att göra sitt så kallade driftprov vilket gick helt efter ritningarna. Allt var nu klart för morgondagens provkörning med godståg till Timrå tur och retur, skulle reparationen hålla?? Det gjorde den, alla frågetecken rätades ut och vi kunde ropa KLART LJUSDAL 23/8!



24:an växlar samman godståget inför dagens provkörning till Timrå



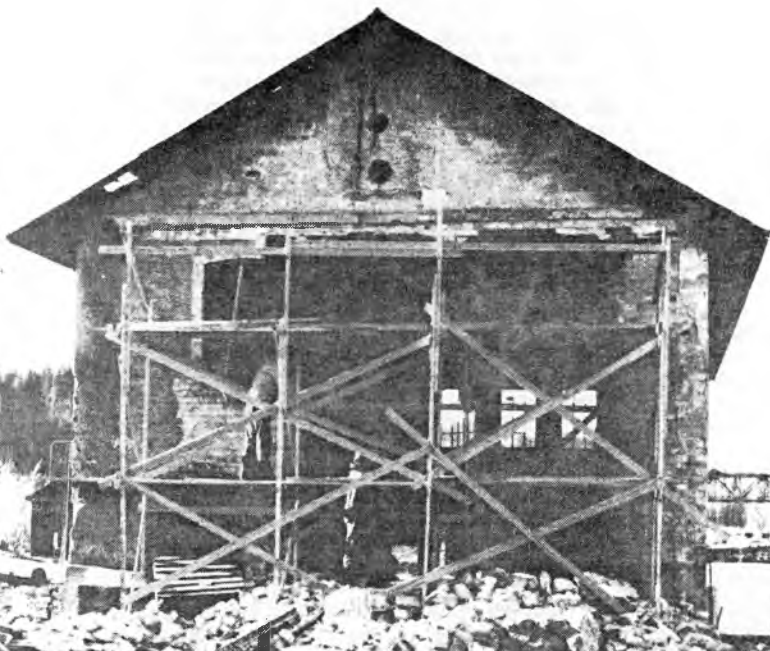
Från provkörningen 23/5. H 24:an vid södra utfarten Sundsbruk.



SVARTVIK

Vi hade räknat med att få portarna på plats till midsommar, men ritningarna höll inte riktigt. I alla fall så är portomfattningen färdiggjuten och formen borttagen, förhoppningsvis hängs portarna på plats i augusti, sedan återstår formsättningen och gjutningen av smörjgraven samt indragningen av spåret.

Kanske kan vi köra in 24:an i slutet av oktober. MEN DET BEROR PÅ OSS ALLA HUR MYCKET VI STÄLLER UPP !!!



Upptagning av hål i väggen på lokstallet för att ge plats åt porten

26/8 26/8 26/8 26/8 26/8 26/8 26/8 26/8 26/8 26/8

börjar vi i Svartvik igen. Varje tisdag hela hösten samling vi vändskivan Sundsvalls lokstation kl 17.30 för samäkning ut till Svartvik.

DET BEHÖVS ATT VI ALLA MANNGRANT STÄLLER UPP FÖR OKBv

OKBv - MÖTEN I HÖST ●

Tillsammans med SJK-Sundsvall gäller följande:

- ▲ 21/9 Resa med tåg till Järnvägs-museum i Gävle
Avresa från Sundsvall kl.08.40
Anmälan och förfrågningar kan göras hos Kjell Palen Tel: 060- 10 13 13

- ▲ 19/11 HN-huset kl.1900
Filmafton

- ▲ 10/12 Vagnen GDJ 9 kl.1900
Föredrag om Norra Hälsinglands Järnväg (NHJ)

ETT MINNE FÖR LIVET

av Gösta Pallin

PERSONTAG nr 2556, FREDAG DEN 21/9 1956, BANSTRÄCKA SUNDSVALL-LÅNGSELE.
LOK LITTRA B NR 1287, ANTAL AXLAR I TAGET 16, VAGNVIKT 133 TON, BROMS-
VIKT 120 TON, LOKFÖRARE G. PALLIN, BITRÄDE S.BERG.

Lerkällan (Ler), numera nedlagd, var en trafikplats på sträckan Sollefteå-Långsele. Där fanns två spår för tågmöte eller förbigång samt en mindre byggnad innehållande ett rum, vilket var både tåg- och ställverk. Huvudsignalerna bestod av semaforer som med vevar sköttes från tåg. Tågklarerna sändes dit från Sollefteå tåg, för klarering av tåg på eftermiddags- och kvällstid emedan tågtätheten då var störst.

Tågläget denna kväll var att tre tåg gick i samma riktning från Sollefteå mot Långsele nämligen:

1. En rälsbuss som av någon anledning icke kunde tas in i Långsele.
2. Lokalgodståg 8252 som därför kvarhölls i Lerkällan enär linjen Lerkällan-Långsele ju ej var fri.
3. Persontåg 2556 på väg från Sollefteå mot Lerkällan.

De båda framförvarande tågens läge hade vi, lokpersonalen på tåg 2556, ingen kännedom om.

Tåg 2556 var i Lerkällan ett s.k. genomfartståg vilket innebar, att om inget hinder förelåg, tåget skulle passera platsen på huvudtågväg (spår 1) med full hastighet- 70 km/t samtidigt som tkl visade avgångssignal.

Vid tågets ankomst till Lerkällan visade signalerna tidtabellsenligt "vänta kör" och "kör" till spår 1 trots att detta spår redan var upptaget av tåg 8252.

Infarten till Lerkällan går i en vänsterkurva beväxt med buskage. Det var mörkt och dimmigt väder och dessutom var sista vagnen i tåg 8252 endast försedd med slutsignalsskärmar i stället för slutsignalslyktor. Allt detta medförde att 8252:s tågsätt upptäcktes på mycket kort avstånd, kanske 40-50 meter.

Jag nödbromsade omedelbart, men bromssträckan var ju alltför kort, så vi körde med full fart in i godstågets bakre del. Hastigheten i kollisionsogonblicket c:a 70 km/t. En mardrömssituation hade blivit bister verklighet. Krocken blev mycket kraftig och enligt tidningen Nya Norrland hördes smällen "vida omkring". Det slog lock för mina öron och jag var döv resten av kvällen.

Lyckligtvis så var godståget, bestående av lok + ett 20-tal vagnar, ej fastbromsat utan flyttades flera vagnslängder framåt av krocken. Godstågets sista vagn en tom Gsh, hamnade uppe på B-lokets sotskåp och skorsten. Vagnen framför Gsh-vagnen, en tom o-vagn, blev snyggt och prydligt travad på sin framförvarande vagn, även den en tom o-vagn.

B-loket blev kraftigt ramponerat, vilket också framgår av bilderna, bl.a. slets boggiens loss och återfanns i en slänt ett stycke därifrån. Lokets tender och de två närmast bakomvarande vagnarna spårade ur samtidigt som rälsbrott uppstod på ett flertal ställen. Både Berg och jag befarade en ångpanneläcka på grund av den kraftiga krocken, men någon tendens till ett läckage kunde ej upptäckas.

Tursamt nog uppstod inga personskador, fränsett tre damer som blivit lindrigt chockade. Sedan den värsta uppståndelsen lagt sig kunde resenärerna och personalen från tåg 2556 fortsätta till Långsele med tåg 8252 som medförde en personvagn närmast loket.

Orsaken till olyckan berodde på att tkl i Lerkällan hade glömt att ställa semaforen till stopp efter tåg 8252:s ankomst. En bidragande orsak till detta kan ha varit att såväl lokpersonal som tågbefälhavare på tåg 8252 befann sig inne på tåg. hos tkl och möjligen distraherade honom med sin närvaro.

A-förhör om tågekollisionen hölls i Långsele några veckor senare. Förhörsledare var distriktssekreterare Walldén, Gävle. (Distriktssekreterare är alltid en jurist). Övriga närvarande var;

Trafikinspektör Ekeröth 14 ts Sundsvall
Ingenjör Forsberg 14 ms Ange
Stins Körner Krakau 14 ts Sollefteå
Ombudsman Cederlund Sv Järnvägsmannaförb. Stockholm

En representant från dåvarande statspolisen
En representant från landsfiskaldistr. Sollefteå
All inblandad personal: tk1 i Lerkällan, lokpersonal
och tågbefälhavare från tågen 2556 och 8252 samt
en stenografist.

A-förhöret, som närmast liknade en rättegång, gick till så att vi blev inkallade en åt gången och ombads lämna vår personliga uppfattning av händelseförloppet. Dessutom måste man besvara en del frågor.

Hur gick det sedan för tk1 i Lerkällan? Jo, efter förhöret hörde jag att han frågade Ekeröth om han borde begära avsked från SJ. Ekeröth svarade skämtsamt. "Det skall ni inte göra, för nu har vi fått ögonen på er och ni kommer säkert att befordras". Ekeröth blev faktiskt sannspådd. Tk1 i Lerkällan erhöll på egen begäran förflyttning till resebyråttjänst och efter ett antal år hade han avancerat till byråassistent i en stad i landets norra del.

Av polismyndigheterna blev han instämd till domstol och dömdes till några hundra kronors böter för "allmänfarlig vårdslöshet".



B-loket 1287 i Långsele efter kollisionen. Loket blev, med viss tvekan, totalrenoverat efter kollisionen. Det står numera i "plastpåse". Foto: S. Berg



ETT NYTT YRKE ●

" Det bevingade hjulets folk " 1899 - 1949.

Egentligen vet man rätt lite om varifrån de allra första uppsättningarna av järnvägsanställda kommit. Detta gäller om både befäl och underordnad personal i olika grader. Några säkert utredda och sammanställda uppgifter härom föreliggande tyvärr inte i så stor utsträckning, att man vågar dra några mera bestämda slutsatser eller göra alltför generella påståenden. Man får göra vissa empiriska, erfarenhetsmässiga, antaganden och slutledningar. Med tämligen stor säkerhet kan man emellertid utgå ifrån, att 1850-talets rekryteringsproblem beträffande järnvägspersonal, ehuru de gällde en mycket begränsad personalstyrka ej voro lättare än i våra dagar, även med hänsyn till att kraven på yrkesskicklighet, kursutbildning, precision och säkerhet voro små och anspråklösa. Man behöver endast läsa tidiga instruktioner och tjänstgöringsreglementen för att med full visshet kunna göra detta påstående. Det gällde ju här ifråga om flera kategorier järnvägspersonal ett helt nytt yrke, som relativt hastigt sökte sina utövare. I stort sett saknade man utbildad folk och traditioner att bygga på såsom dock var fallet inom andra företag och yrken.

Lokomotivet var trots sin dåvarande primitiva konstruktion i själva verket en lika ny och märklig företeelse i Sverige som någonsin barob Carl Cederströms första Blériot-flygplan var, då det första gången visades år 1910. De första små och oansenliga lokomotiven, "den frustande anghästen", väckte också ett enormt uppseende. Man valfärdade långa vägar för att med nästan något av skräckfylld beundran ta vidundren i närmare skärskådande. "Sveriges förste lokomotivförelid", Per Erik Persson, hemmansägare i Stora Mon i Nora socken, näste åren 1854-56 ha varit en högst märklig person i sin samtids och lantliga omgivnings ögon, då han med en hastighet av upp till tio km per timme och mot en daglön av 24 skilling banko framförde det första svenska lokomotivet, den vid Munktells i Eskilstuna byggda "Förstlingen", med åtta grusvagnar efter eller före sig mellan Nora och Ervalla. Hans avlöning kom också att not slutet av tjänstetiden stiga till hela fyra riksdaler banko per dag. En i sanning god inkomst för en liten landbonde i 1850-talets Bergslagen!

Den förste lokföraren på den 18 km långa järnvägen Norberg-Ängelsberg, N.P. Lantz - vilken för övrigt bestämde inte bara vart tåget skulle stanna utan också vilka som skulle få resa med - kom vid 18 års ålder till banbygget från Småland som rallare och besteg utan egentlig mekanisk utbildning sitt lilla lok. Dessutom var han enögd! Synproven spelade tydligen ingen nämnvärd roll. Under själva banbyggnaderna, som ju ofta utfördes av engelska entreprenörer, användes även engelska lokförare på arbetsloken och det är väl högst sannolikt, att de flesta av dem samtidigt tjänstgjorde såsom instruktionsförelid. Det finns även en uppgift, att Köping-Hults järnväg införeskrev fem engelska lokförare under sin första tid. De hette icke lokomotivförelid utan benämndes med sin engelska yrkestitel engineer. Ännu så sent som år 1906 tjänstgjorde en engelsk medborgare A. Hugeson såsom lokomotivförelid vid Oxelösund-Flen-Vestmanlands järnväg. Då Sverige redan i järnvägarnas barndom hade ett icke ringa antal ångbåtar och därjämte en del ångmaskiner börjat brukas för stationär industriell drift, är det alldeles klart att en del av vår första lokpersonal rekryterats från sjöfarten och industrin.

Trafikpersonalen överfördes i icke obetydlig omfattning direkt från järnvägsbyggnaderna och särdeles påtagligt var detta fallet ifråga om banavdelningens rekrytering. Det var ju också rätt naturligt, att en järnvägsbyggare, en rallare sålunda, skulle vara predisponerad att vid bandriftens öppnande bli antingen banmästare, banvakt eller banarbetare, liksom järnvägsbyggnadsbefälet överfördes till att bli baningenjörer och trafikinspektörer.

Det militära inslaget var iögonfallande i alla tjänstegrader, från befäls-posterna och skalan neråt. Om det varit möjligt att närmare studera en noggrant upprättad personalförteckning från en av de tidigare järnvägarna är det tämligen säkert, att en mycket hög procent av personalen skulle visat sig ha varit f.d. militärer. Blott för ett och annat årtionde sedan tillhörde det vanligheten att man i de traditionella födelsedagsartiklarna om jubilerande järnvägsmän kunde läsa att vederbörande efter så och så många års militärtjänst tagit anställning vid järnvägen. Förbundets förste förtroendeman A.P. Wiberg var f.d. stamanställd vid Göta artilleriregemente. Bland lokpersonalen blevo sedermera →

→ f.d stamanställda från flottans eldareavdelningar i Stockholm och Karlskrona rätt allmänt förekommande. Betyg från flottans maskinavdelnings olika skolor voro i själva verket mycket goda meriter för anställning i loktjänst.

Ett annat drag av militär organisation låg och ligger alltså i utformningen av de disciplinära förhållandena. Vid järnvägarna infördes och knätsades tidigt befälens disciplinära bestraffningsrätt, vilken finns mycket noggrant definierad och utformad i den särskilda disciplinstadgan vid Statens Järnvägar.

Själva yrkets natur, disciplinen, befälsförhållandet, graderingen, förer sålunda en viss frändskap med den militära organisationen. Den har därför redan från början alstrat vissa företeelser, som icke äro alldeles olika en sorts tjänstens kostväsende. Denna djupt rotade mentalitet gav i sin tur upphov till den allmänna syn på tjänsten och andra problem, viken kom att få ett djupgående inflytande på järnvägsmännens organisationer och de olika strävandena att sammanföra dessa starkt differentierade yrkeskategorier i fackliga och andra organisationer. Den förklarar till dels att järnvägsmännen relativt sent fingo en modernt uppbyggd facklig organisation. Likväl lyckades det småningom, men först för knappt tio år sedan, att av järnvägsmannaförbundet skapa ett av Sveriges första fackförbund, som organiserats efter industrifackförbundets klara principer.

Objektiviteten gör det också befogat att fastslå, att ett så mångsidigt sammansatt förbund som Svenska Järnvägsmannaförbundet fortfarande har sina speciella svårigheter att bemästra, vilka uppenbarligen icke i samma grad äro tillfinnandes inom de rena yrkesförbunden. En latent, ehuru utåt föga märkbar intressemotsättning är alltså för handen bland förbundets olika medlemskategorier. Orsakerna härtill äro i själva verket ganska naturliga. De bottna främst i det löne och befodringsystem, som är gällande vid järnvägen. Mellan den unge extra ordinarie stationskarlen och den äldre lokomotivföraren i högsta lönegrad förefinnes oenkligen en vid marginal i lönehänsende. Olikheterna i anställningsförhållandena mellan å ena sidan statsjärnvägarnas personal, vilken står i tjänstemannaställning till arbetsgivaren - staten, och å andra sidan de enskilda järnvägarnas kollektivavtalsanställda personal med strejk rätt, ha inneburit ett annat spänningsmoment, liksom klassificeringen av järnvägsföretagen i olika bärighetsgrupper samt skillnaden mellan normalspårnätet och smalspårnätet. Det är motsättningar, som varit betydligt större tidigare och som efter hand kunnat överbryggas.

Att komma in vid järnvägen

Anställningen i järnvägstjänst ansågs tidigt som något för mer, något säkrare och bättre, än anställningen inom industrin och den övriga arbetsmarknaden. Avlöningen var visserligen inte särskilt god, men den gav en relativt trygg ehuru knapp bärning. Man innehade sin tjänst året runt, var icke nämnvärt beroende av säsongsmässiga ojämnheter och rön föga påverkan av de växlande konjunkturerna. Man blev ordinarie och hade, om man skötte sig, möjligheter till en relativt säkert utstakad befodringsgång. Den unge verkstadspraktikanten, ångfinkeldaren eller lokomotivputsaren var tämligen säker på att, om han i övrigt uppfyllde vederbörande fordringar, så skulle han inom en förut fixerad tidrymd snart stå som extra lokeldare. Efter några år skulle han bli ordinarie lokeldare och efter ytterligare ett antal år skulle han befodras till lokförare. Liknande var befodringsgången för viss trafikpersonal. Den 18-åriga ynglingen gick till stinsen och anhöll att få bli extra bromsare. Han anvisades till förrådet, fick ut en röd och en grön signalflagga, en regnkappa och en bromsarbiljett, på vars baksida hela hans instruktion stod tryckt. Så var han järnvägsman! Omständigare var det inte i detta fall. Om han höll sig kvar vid järnvägen, hade han som andra att vandra trappstegen uppåt, kanske till en konduktörsbeställning. Det var en relativt jämn rytm, som innebar successiva löneförbättringar. Och längst borta och som avslutning på järnvägsmannabanan skymtade en blygsam men dock säker pension vid en viss ålder, då ännu massor med fattigt folk måste sträva för det dagliga brödet.

Järnvägstjänsten innebar också främst i allmänhetens men även i personalens ögon vissa andra förmåner. Dit hörde t.ex. tillgång till tjänstebostäder, dit hörde också fribiljetter och hushållsbiljetter. Psykologiskt sett gav också själva uniformen ett visst socialt anseende. Den så att säga skänkte det yttre →

→ tecknet på en bestämd grad av stabilitet och ordnade förhållanden. Man var "järnvägare" kort sagt. Slutligen omgavs själva yrket en viss romantisk nimbus - med rätt eller orätt - som inte fanns över t.ex. jordbruksarbetarens eller den inestängda industriarbetarens sysselsättning.

Järnvägsmannen fick utöva sin tjänst inom bestämda och exakt angivna gränser. Man hade först och främst sina precisa klockslag angivna tjänstgörings-turer, vilka voro beroende av främst tidtabellen. Ofta kom han därför att nästan bokstavligen talat få arbeta med klockan i hand. Särskilt var - och så är förhållandet i högre grad i dag - detta fallet med den åkande personalen. Järnvägsmannens tjänst regleras av mer eller mindre detaljerade men alltid kategoriska reglementen och tjänstgöringsföreskrifter, dem han hade skyldighet att kunna. Man stod i det dagliga arbetet under ständig uppsyn och inpassad mellan befäl av olika grader. Mångenstädes utvecklades också ett patriarkaliskt tjänsteförhållande.

Allt detta har samverkat till att grundlägga en särskild mentalitet bland järnvägsfolket. Den kännetecknas av bl.a. arbetsrutinens plikttröhet och en stark ansvarskänsla men, som förut sagts, också av en viss "klasskillnad" bland personalen inbördes. En lokförare var som förut nämnts alltid förmer än en stationskarl och redan på lokomotivet fanns den stundom alltför stora klyftan mellan lokföraren och hans eldare. Unga förare sade aldrig du till föraren. Det vore ett brott mot etiketten. De sade förarens tillnamn, ibland med herr framför. Ja, stundom kallade eldaren sin förare för farbror! Det finns fall, visserligen exklusiva sådana, då eldaren fick lämna lokomotivet, medan föraren intog sin måltid. En viss förare var till den grad medveten om sin ställning, att han gick fast i ståndare i durken i hytten och på denna brukade han placera ett litet bord, som han t.o.m. försåg med en vit duk, på vilken han sedan plockade upp matskrinets innehåll. Naturligtvis intog han sin frugala måltid i splendid isolation! De voro självmotvetna, dessa gamla lokomotivförare och ofta inte besatta av ståndshögfärd! Det finns också exempel på, att gamla "statarförare", dvs. lokförare vid SJ, ansåg sig stå åtminstone ett trappsteg över sina kolleger vid de enskilda järnvägarna. Man var väl kungliga statsbanans förare!

Mångenstädes förefanns emellertid en utpräglad samhörighetskänsla inte bara mellan befattningshavarna av samma kategori - den har nog alltid varit ganska självfallen - utan samhörigheten gällde också järnvägen. Där två eller flera järnvägar möttes på en station, blev denna solidaritet med "den egna banan", övertygelsen om att trots allt var denna bana den bästa, så framträdande och påtaglig, att den till och med kunde ge upphov till en märkbar ehuru harmlös motsättning och irritation mellan de olika företagens anställda. Man kan kalla detta för "järnvägspatrotism" eller något annat, men den var en faktisk företeelse. "Förbannade på våran bana vill vi vara själva", sade en gång en banvakt vid en skånsk järnväg, när kolleger från en annan järnväg voro kritiska.

Här har nu i korthet försökts teckna bakgrunden till att svårigheterna att enhetligt organisera järnvägsmännen voro större än bland andra arbetaregrupper och att järnvägsmännens enhetliga organisation är av så relativt ungt datum. Det fackliga medvetandet växte senare fram vid järnvägarna än inom många andra yrken. När sedan i slutet av 1800-talet och ännu under detta århundrades första decennium järnvägsmännen började sammansluta sig, lyckades organisationerna få grepp över järnvägsfolket i huvudsak endast i specialorganisationernas skepnad.

Rörande de de första järnvägsmännens tjänstgöringsförhållanden föreliggande tyvärr ganska sparsamma uppgifter. Man har väsentligen endast äldre tjänstgöringsreglementen att hålla sig till. Det är för övrigt ett anmärkningsvärt förhållande, att järnvägstjänsten och dess utövare i blott ringa utsträckning lockat till litterär behandling. Medan litteraturen ofta sysslat med skilda yrkesgrupper - sjömän, fiskare, bönder, lantarbetare och statare, sågverks- och järnbruksarbetare, lärare, läkare, präster, köpmän, ja praktiskt taget alla yrken - finner man sällan järnvägsmannen och hans yrke i den svenska litteraturen. Och ändå finns det få yrken, med vilka allmänheten står i en så daglig och →

→ regelbunden kontakt som just med järnvägsfolket. Av de första tjänstgöringsreglementena kan man emellertid skapa sig en rätt god bild av, hur järnvägstjänsten utövades under sitt första årtionde.

Till en början saknade personalen uniformer. Den hade att utföra arbetet i sina egna kläder, möjligen utrustad med en uniformsmössa, försedd med det bevingade hjulets emblem, på den tiden gemenligen kallat "flygare". Det är väl tydligen detta förhållande, som återspeglas i de första reglementenas ständiga uppmaningar till befälet att noga övervaka, att betjäningen skall inställa sig i tjänstgöringen "till sitt yttre ren och snygg". Först 1864 infördes uniformerna vid statsbanorna. All lägre personal gick under benämningen betjäningen, betjänante eller järnvägsbetjänante. De högre kategorierna voro tjänstemän...



I väntan på tåg vid Hybo station omkring år 1918. SJ personal på mellanplattformen är fr v Stationskarl Per Gulliksson (Betjänante), stins E W M Hellbom (Tjänsteman) och kontorsbiträdet E H Esping (Betjänante). Fotot finns även som vykort. Foto: ur Hybogruppens samling.



JÄRVSÖ-LJUSDAL 100 år: "Jerfsö" station 1880-talet Blandat tåg: de mellersta personvagnarna har plattformar och genomgångskorridor, de lägre saknar genomgång, har dörrar i vagnssidan till varje kupé samt fotsteg längs hela vanen för tågpersonalens genomgång utmed tåget under gång.

Ovanstående foto, finns tillsammans med tre andra motiv, som vykort. Hela satsen 4 stycken kostar 5:- och kan beställas hos OKBv. Skriv Ljusdal 100 år på beställningen. Porto tillkommer!

JUBILEUMSRESA TILL LJUSDAL 23/8 !

Med anledning av 100-års minnet av Norra Stambanans ankomst till Ljusdal (delen Järvsö-Ljusdal), arrangerar OKBv tillsammans med Ljusdals museum, ett jubileumståg draget av H24:an.

Tåget avgår från Sundsvall den 23/8 kl. 0745 och kommer tillbaka kl. 2000. Resan går via Hudiksvall till Ljusdal, väl i Ljusdal kommer en eller två turer Ljusdal-Järvsö att köras, återresan går samma väg tillbaka det vill säga via Hudiksvall

BILJETTER SÄLJES VID TAGET. VÄLKOMMEN TILL EN SKÖN HÄLSINGERESA!!!!!!!

Ytterligare upplysningar och biljettpriser: RING Curt-Lennart Lundén
Tel: 060 126152 eller Kjell Palén Tel: 060/101313