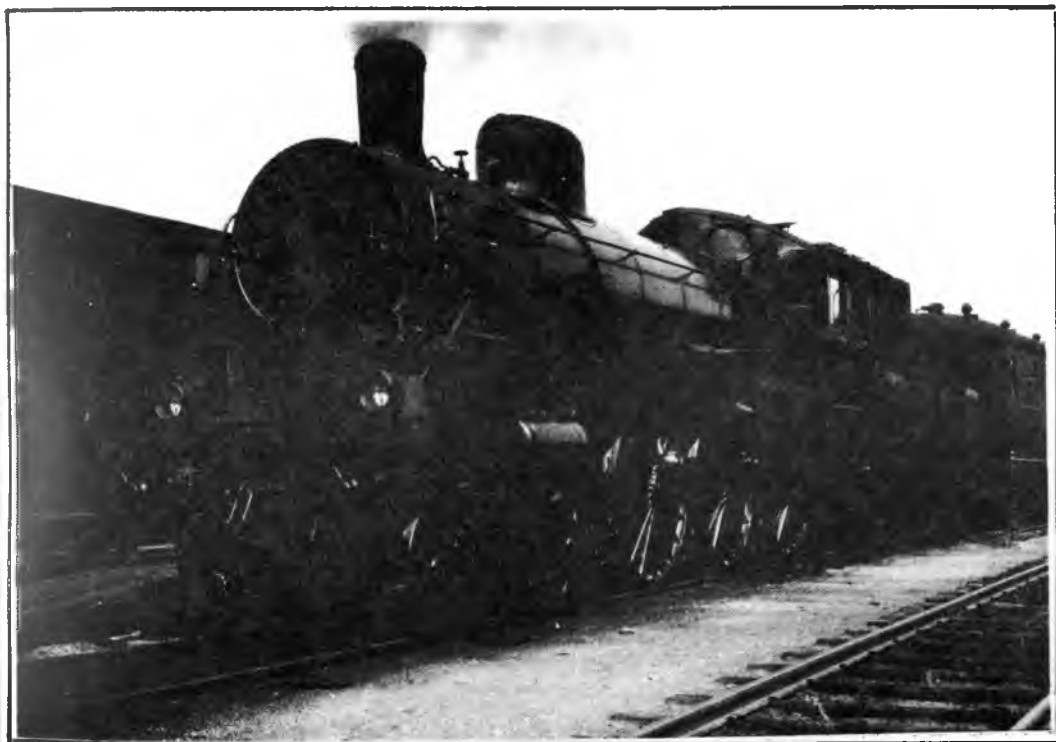


SKENBLADET



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: 1981 - kr 20:-
1982 - kr 24:-

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

STATENS JÄRNVÄGAR 125 ÅR

JUBILEUMSTÄLLNING I GÄVLE 6-14 JUNI 1981

Utställningen hålls i anslutning till järnvägmuseet vars samling utgör den historiska delen. Modern järnvägsteknik kommer också att visas både Svensk och utländsk. Nya lok och vagnar, ställverk, spårbygge och mycket mer kommer att finnas.

JUBILEUMSKAVALKAD I STOCKHOLM 13 JUNI 1981

En jubileumskavalkad av järnvägsfordon från 1856 till 1981 kommer lördagen den 13 juni att gå mellan Tomtebodas rangerbangård och Värtan i Stockholm. I kavalkaden kommer ett 30-tal tåg att ingå, allt från frustande

ånghästar till det modernaste av ellok.

Biljetter till kavalkadens bästa åskådarutrymme, läktarna på Värtans Västra bangård, kommer att kunna köpas på de flesta större järnvägstationer och resebyråer från mitten av april. Priset är rena lågpriset bara 10 kronor.

Vill du veta mer? skriv en rad till: SJ 125 105 50 Stockholm så får du ett mer detaljerat program!

MISSA INTE DET HÄR, DET DRÖJER LÄNGE INNAN CHANSEN ÅTERKOMMER. OM DEN NÅGONSIN GÖR DET



Omslagsbilden

OKB A 22 (fd SJ A 1000) står klart för avgång från Sundsvall någon gång på slutet av 1920-talet. Vagnen närmast loket är en av OKB:s tvåaxliga resgodsvagnar, nämligen F 3 243. En systervagn till F 3 243 kommer för övrigt att ingå i vårt jubileumståg till Stockholm den 12 juni, det är OKB F 3 242 som vi genom SJ:s tillmötesgående fått fatt på, den kommer även att ingå i tåget på Kavalkaden den 13 juni. Foto: SJK/F



Avresa från Sundsvall till Stockholm med ångtåg för deltagande i 125-årsjubileet kommer att ske vid 6-tiden på morgonen, fredag den 12 juni.

Ankomst till Stockholm ca 2200, efter ett längre uppehåll i Gävle, (du har god tid att titta på jubileumsutställningen på järnvägmuseum) och Uppsala.

Under lördagen deltar vi med 24:an och vagnarna i jubileumskavalkaden och hemresa sker på söndag kl 0915.

Du inbjudes härmed, att i mån av plats, medfölja i vårt tåg. FÖRST TILL KVARN..... Resan kostar från Sundsvall 200 kr tor, om du kliver på i Hudiksvall, Söderhamn eller Gävle blir det motsvarande nedsättning på priset.

ANMÄLAN OM DELTAGANDE GÖR DU HOS ROLF STEN TEL. 060/56 88 60 SENAST DEN 1/6 ANMÄLAN ÄR OBLIGATORISK !!!!! Medela då samtidigt om du behöver sängplats. Vi har bokat ett antal rum på Esso, Järva Krog (vid E4 Ulriksdal) för en kostnad av 116:- per person och natt.

ÄVEN DINA VÄNNER OCH BEKANTA ÄR VÄLKOMNA. PASSA PÅ INNAN PLATSERNA TAR SLUT!!!!!!

I samband med Jubileumskavalkaden anordnas en så kallad Hjunimarknad där OKBv deltar med information och försäljning. På marknaden deltar de flesta av Sveriges museiföreningar, det blir med andra ord ett stort utbud. VI REKOMENDERAR ETT BESÖK:

Lokal blir i Philipshuset som ligger tvärs över gatan räknat från kavalkadplatsen och marknaden håller öppet kl 10-12, 15-18. kl 12-15 körs den stora jubileumskavalkaden. VÄL MÖTT!!

DU HAR VÄL INTE GLÖMT ATT BESTÄLLA JUBILEUSTALLRIKEN SJ 125 ÅR???????

DU HAR VÄL INTE GLÖMT ATT BESTÄLLA JUBILEUMSTALLRIKEN SJ 125 ÅR ??????

Har du glömt, skynda dig då att skicka in 125 kr på pg 33 32 80-6 !!!!



DU GLÖMMER VÄL INTE ATT OKBv HAR ARBETSKVÄLLAR TISDAGAR OCH TORSDAGAR

DU GLÖMMER VÄL INTE ATT OKBv HAR ARBETSKVÄLLAR TISDAGAR OCH TORSDAGAR DA VI SAMLAS VI VÄNDSKIVAN PÅ SUNDSVALLS LOKSTATION KLOCKAN 17.30.....

OKBv BEHÖVER ALLA ARBETSVILLGA HÄNDER!! STÄLL UPP!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!

FALLENS DAG 1981

Den 19 juli blir det, om allt går i lås, Ångtågsresa med 24:an som dragkraft mellan Sollefteå och Adalsliden, tor,. Avgång från Sollefteå kl 0900 och ankomst till Adalsliden strax före kl 1200 så att vi hinner vara med om vattnets påsläppande. VILL DU VETA MER? Hör av dig till Rolf Stén Tel: 060/56 88 60.

JÄRNVÄGEN JÄDRAÅS 100 ÅR

Boka in lördagen den 15 augusti för ett besök vid museiejärnvägen Jädraås-Tallås - Järnväg. Då firas nämligen 100 årsminnet av järnvägens ankomst till Jädraås med stor pompa och ståt. Samtidigt firas minnet av museiföreningens bildande för 20 år sedan. Det blir mycket smalspårig ånga med flera unika fordon. PASSA PA,DET XR EN UPPLEVELSE!!! Information får du om du ringer 0297/45 190..

TEKNISK VECKA

Vecka 38 blir det en så kallad Teknisk vecka i Sundsvall. Veckan inleds med att OKBv kör ångtåg söndagen den 13 september. Resan kommer att gå Sundsvall-Timrå-Tunadal-Timrå-Sundsvall. Vi kommer alltså att kunna åka efter ånglok på den forna Spårvägen mellan Skönvik-Tunadal som numera är Industrispår. Det hela är fortfarande preliminärt, så vi återkommer till detta.



Bilden visar ett arbetslag från brobygget av den nya bron över Ljusnan i Edänge linjen Järvsö - Ljusdal och året är 1913-1914. Foto: Hybgruppen.

KLIPP

Vår medlem Henry Eriksson i Hudiksvall har saxat följande berättelser ur Hudiksvalls Tidning.

MÄRKLIG GRAVSTEN I HUDIKSVALL VITTNAR OM BANBYGGETS FAROR

" H J Gustavsson. född 1886, död 1920. Denna sten kamratens död vid Ostkusbanebygget Galgberget".

Så lyder inskriptionen på en egendomligt formad gravsten på Nya kyrkogården i Hudiksvall. Gravstenen är inte bearbetad på något annat sätt än att bokstäverna huggits in i den. Det var slumpen som formade stenen, och det var en kraftig dynamitladdning som gjorde, att den dödade en av de yngre rallarna, när Ostkustbanan byggdes. Stenen slungades mot Gustavsson, som inte hade hunnit sätta sig i säkerhet ordentligt. Rallarkamraterna högg in inskriptionen i stenen, som sedan fått tjänstgöra som gravvård.

Skärningen vid Galgberget norr om Lillfjärden i Hudiksvall har varit en av OKB:s besvärligaste passager. På vårarna har tjällossningen sprängt klippblock ur väggarna, och vintertid har snöstormar korkat igen järnvägen. Nu har väggarna förstärkts med betong, och ett tak har gjutits över den mest utsatta delen. —

EN VETERAN BERÄTTAR

Förre banmästaren K G Eriksson kom till Hudiksvall hösten 1927. Han har sedan dess tjänstgjort vid järnvägen fram till 1948 då han pensionerades.

- Det var andra tider då, berättar hr Eriksson. På den tiden skedde alla arbeten manuellt. När banbygget var klart, fick jag överta en hel del av rallarna, som så blev banarbetare i stället för banbyggare. Under hela min tid vid järnvägen har allt rullat och gått. Inga större olyckor har inträffat.

ATTENTAT ?

- Att inga större olyckor inträffat hindrar dock inte att det var tillbud då och då. Ett av de allvarligaste var kanske under Adalskravallerna. Ett trupptransporttåg fullastat med soldater skulle söderifrån passera Hudiksvall för att förstärka garnisonen i Adalen. På något sätt hade vi fått veta, att det planerades ett attentat vid Galgbergsskärmningen. Ett rykte förmälde, att några sympatisörer till Adalsarbetarna skulle vräka ned stenblock över spåret, när trupptransporttåget passerade.

- Vi fick hålla vakt där, men slutet på historien blev, att tåget dirigerades om över Ljusdal och Ånge. Det var en säkrare väg, ansåg man.

KALL NATT

- Galgbergsskärmningen har fövållat oss problem många gånger, särskilt vintertid. En kall vinternatt satt t ex ett persontåg fast. Först klockan sex följande morgon lyckades vi skotta loss tåget. Då hade vi befriat vagn för vagn ur snömassorna och bogserat dem till stationen. Det var klockan tio på kvällen, som tåget fastnade i full snöstorm. 25-30 m/sek blåste det, och det var 30 grader kallt. Många förfrös fingrar, tår och näsor den natten, säger OKB-veteranen hr Eriksson.

- På vårarna var Galgbergsskärmningen också besvärlig. Tjällossningen medförde att stenar lossnade ur de branta slänterna och rullade ner mot spåret. Vi fick patrullera där ständigt under den mest kritiska tiden.

DÅ TOG MAN TAGET

- Många stationer har försvunnit nu, konstaterar hr Eriksson avslutningsvis. Förre fanns det en station för av- och påstigning i nästan varje by. Rogsta, Via, Idenor t ex är stationer som nu har lagts ner. Till och med i Akre, 900 meter söder om Hudiksvalls station (beläget vid södra infarten, där Forsavägen möter E4), fanns det möjligheter att köpa biljetter och kliva av och på tåget. Det var andra tider då, när knappt någon hade bil och man var hänvisad att gå eller cykla, om man inte åkte tåg...

UR HÅLSINGEKURIREN DEN 20/11 1900

För någon tid sedan hade lokomotivförare J D Lindberg i Bollnäs fått en glasbit i halsen och läkarna hade gjort fåfänga försök att få tag på densamma. Då han emellertid

kände obehag av tingesten beslöt han sig att på egen hand företaga en operation. Han krökte ett smalt messingrör, vilket han nedförde i halsen till närheten av den plats där han kände glasbiten. Vid messingröret fästes så ett guttaperkaslang och denna applicerades vid vaccuumbromsen till ett lokomotiv. Vacuummet sattes i rörelse och på detta sätt lyckades han få glasbiten insugen i messingröret och sålunda avlägsnad. Patienten har inga som helst obehag efter den troligen enastående operationen.

FYND

som Gösta Pallin hittade när han hemma städade lådorna i en byrå!

1. Anglok litt. L nr 819 i persontåg 2323 på bangården i Storuman en sommar-morgon 1942. Lokförare A Miding Eldare G Pallin. Båda stationerade i Ullriksfors denna tid.
2. Vid lokstallet i Storuman, utsmörjning av ånglok litt. E2 till lokalgodståg 8141 på sträckan Storuman-Östersund. Lokpersonal A Miding och G Pallin. bilden tagen sommaren 1942
3. Påfyllning av vedförråd på en K-maskin i Järpen en januaridag 1945. Loket var enbemannat och gick i växlingstjänst på Järpens bangård. Någon gång framfördes loket + en vagn litt.C i stället för rälsbuss på sträckan Järpen-Mörsil-Järpen. Föraren G Pallin skymtas i förarhytten. Mannen i ljusa överdragskläderna är växlingsledaren G Strömqvist.
4. Interiör från hytten på ett ellok litt. Dg. Kortet taget 1946. Förare.G Pallin.
5. Lok litt. Gb nr 1451 på Kopperå station i Norge onsdagen den 9/3 1950. Förare G Pallin och eldare R Wall båda från Östersund. Pallin och Wall blev på trettondagen beordrade till Storlien för snöröjning EN dag! Månaderna Jan-mars detta år blev ovanligt snörika, så Pallin och Wall blev kvar i Storlien för snöröjning på sträckan Åre-Storlien-Kopperå ända till slutet av mars månad.
6. Wall och Pallin vid stationshuset i Kopperå 9/3 1950.
7. Interiör från lok 1451 från samma tid.
- 8.9.10. Snöslungan i arbete på Storlien bangård. På bild 8 slungas snön över lokstallets tak och ut på den så kallade ställtjärnen. På bild 10 skymtas fjället "Storsnasen" längst till höger i bakgrunden.
11. Snöslungan sedd framifrån i arbete på Anns bangård. Över 80 dagar var snöslungan i arbete denna vinter.



SÄLJES *



NY DEKAL:

Ny självhäftande dekal med anledning av att järnvägen Sölvesborg - Älmhult fyller 80 år under 1981. Dekalen är 170x120 mm stor oval och med svart tryck på gul botten föreställande Y6 1095 och med texten "Sölvesborg-Ölofström-Älmhults Jernväg 80 år 1901-1981 "

Dekalen har tagits fram av Kay Henningson i Sölvesborg och han sköter även försäljningen.

Dekalen kostar 5,00 kr + 1,50 kr i porto per beställning

Beställ på postgiro 436 24 89 - 9





«FLYGANDE SKOTTEN»

TORE WESTERMAN BERÄTTAR I FÖLJANDE ARTIKEL OM EN RESA SOM HAN GJORDE MED "FLYGANDE SKOTTEN" ÅR 1938 !

En solig förmiddag i juli anlände vi med den underjordiska järnvägens "Innar Circle" tåg till King's Cross-stationen i London, för att med "Flygande Skotten" fara till Edinburgh. Perrongerna är till trängsel fyllda av brådsnande människor och massor av bagage, som ska iväg med de norrgående tågen. Vi banar oss väg fram till vårt eget tåg - "Flygande Skotten", nästan alla platser är upptagna, men i vagnen närmast loket hittar vi en tom kupé, där vi markerar två fönsterplatser. Klockan är kvart i tio, så vi har femton minuter på oss innan tåget skall gå. Vi passar därför på att se oss omkring ett tag på denna stora och imponerande station där 775 tåg dagligen expedieras. Vid den här tiden på dygnet råder en synnerligen livlig trafik, tåg kommer och går varje minut, i en som det tycks aldrig sinande ström. Ångan härskar här med så gott som oinskränkt makt och framför vårt eget tåg står ett elegant blålackerat strömlinjelok, bärande namnet "Dominion of Canada". Det är ett ståtligt lok, detta tjugonde århundradets fartvidunder, en annan maskin av denna typ uppnådde för en tid sedan 203 km/tim med ett provtåg och det vill ju inte säga så litet. Det är med en känsla av största tillfredsställelse, vi konstaterar, att färden ska företas med ett så snabbt lok kopplat till tåget och vi avvaktar med spänning de eventuellt kommande fartsensationerna.

Men tiden är inne för oss att ta plats och vi letar därför reda på vår tredje klass kupé. Sittplatserna är mycket bekväma med stoppade säten och ryggstöd, de senare utrustade med nedfällbara armstöd. Vagnarna är inte som vi är vanamed i Sverige, ty i kupén finns endast plats för tre personer i bredd, sex i hela kupén. Även korridorerna är mycket smala och vagnarna är mycket korta. Tredjeklassvagnarna rymmer därför endast 42 passagerare och hela tågets kapacitet är 418 passagerare.



Fem persontåg klara för avgång från King's Cross stationen i London en tidig sommarmorgon år 1938. Foto: Tore Westerman.



The Flying Scotsman, "Flygande Skotten" på sin snabba väg mot målet
Foto: Tore Westerman.

Så äntligen går ett ryck genom tåget, då strömlinjeloket med öppna pyskranor och blåsande säkerhetsventil börjar dra den långa raden av vagnar efter sig. Det kommer nu att dröja 7 timmar, tills vi stannar nästa gång, ty "Flygande Skotten" är ett så kallat "non stop train" som inte stannar en enda gång på hela den 637 km långa vägen till Edinburgh. Genom en lång tunnel, förbi stora, ändlösa bangårdar med pustande växellokomotiv och rasslande vagnar har vi snart nog lämnat den stora metropolen, världsstaden London, bakom oss. Vi passerar det ena villasamhället efter det andra, genom en mångfald av tunnlar dånar vi fram. Strax efter Hatfield går färden över den höga Welwyn-viadukten, en storslagen utsikt över landskapet utbreder sig för ett ögonblick för våra ögon. Strax därpå översköljes tåget plötsligt av en vattenkaskad, då vi passerar en av de vattenkanaler, varifrån loket tar vatten, medan vi med full fart rusar framåt. Något uppehåll för att fylla tendern behöver därför inte göras.

Tåget, som arbetat sig upp för den ena stigningen efter den andra, börjar nu komma ut på jämnare mark. Hastigheten ökas undan för undan. Mellan Hitchin och Arsley "flyger" vi fram med cirka 120 km/tim. En mängd skorstenar, tillhörande tegelbruken i Fletton och Whittlesea, dyker upp i det flacka landskapet. Tåget saktar farten och med låg hastighet passerar vi Peterborough, tornen av stadens vackra katedral dyker upp och försvinner för våra blickar. Loket tar vatten igen och vagnarna får sig en ny kalldusch från det kringstrutande vattnet.

Tåguppassaren går genom vagnarna och meddelar, att lunchen serveras. Som vi varit uppe tidigt ska det smaka bra med en bit mat. På vägen till restaurangvagnen kan vi inte låta bli att göra ett besök i Cocktailbaren. Det är första gången som jag ser en dylik på ett tåg, därför mitt intresse. Det är ett pafallande stort antal damer, som sitter vid disken och förtär de färgstarka drinkarna. Men vi fortsätter till den väntande lunchen. Det är en rätt vällagad mat, som serveras på de engelska tågen.

Efter avslutad måltid sitter vi åter i vår kupé. Tåget befinner sig nu i Nottinghamshire och Retford passeras med "flygande fanor och klingande spel". Här är en bibana, som leder till den för oss bekanta hamnstaden Grimsby. Med nedsatt hastighet passeras Doncaster, välbekant för sina stora järnvägsverkstäder, där även vårt strömlinjelok tillverkats. Doncaster är en verklig järnvägsstad, ty största

delen av stadens innevånare är anställda vid järnvägen. Vi far förbi stora lokstallar, där en ofantlig mängd lokomotiv står redo att börja sina dagsverken. Aldrig förr har jag sett så många lok på en gång.

Vi närmar oss nu York. Tornen av den gamla och förnäma katedralen - York Minster - syns redan på långt håll. Välbekant för sin synnerligen vackra gotiska arkitektur uppfördes York Minster under 1200- och 1400- talen. Staden har för övrigt en mycket åldedomlig prägel med sina gamla medeltida hus. Den moderna stationen, som passeras med nedsatt hastighet, utgör en dlående kontrast mot den antika omgivningen. Det gamla stationshuset, som ligger bakom det nya, har man gjort om till järnvägmuseum, där London & North Eastern Railways äldsta lokomotiv finns att beskåda. Men som vi är passagerare på "Flygande Skotten" får vi finna oss i, att York passeras utan uppehåll. Snart har vårt tåg kommit upp i full fart igen. Vi passerar just Benningbroguh, då ett mötande tåg som en skugga ilar förbi oss, det är den nedgående "Flygande Skotten". Vi har nu alltså hunnit halvvägs till Edinburgh, ty det nedgående tåget har samma avgångstid som vårt tåg.

Vi far förbi en järnvägshistorisk plats - Darlington - födelseplatsen för all världens järnvägar. Det var här som Georg Stephenson den 27 september 1825 körde det första persontåget, vilket gick mellan Darlington och Stockton. Världens första persontågslokomotiv, det av Stephenson byggda nr. 1 "Locomotion" finns uppställt vid en plattform vid stationen. Vi undrar just vad den gamle mästaren skulle ha sagt om han kunnat se vårt tåg, den "Flygande Skotten" av idag med sitt snabba strömlinjelok, som i rasande tempo rusar fram över den gamla linjen till Stockton. Säkert skulle han ha blivit slagen av häpnad, ty kontrasten mellan "Locomotion" och strömlinjeloket är slående.

Vi har nu lämnat Darlington bakom oss och när vi far genom Durham lägger vi märke till den stora vackra katedralen samt slottet, som uppfördes av William Erövraren år 1072. Det är en mycket historisk plats vi passerar, här ägde de blodiga uppgörelserna mellan skottar och engelsmän rum år 1346, då så många skotska adelsmän förlorade livet.

Hastigt närmar vi oss Newcastle, en betydande hamnstad, som i stor utsträckning även trafikeras av lastångare från de nordiska länderna. Långsamt passerar vårt tåg den stora centralstationen och snart är vi ute på King Edwards, s Bridge. Långt under oss flyter floden Tyne, de stora ångarna där nere ser ut som små leksaksbåtar.

Med snabba klovs slag för oss vårt lok nedåt Northumberlandkusten. Landskapets karaktär förändras och det börjar bli kuperat, men så närmar vi oss ju mer och mer Skottland. Vi dånar förbi Killingworth, där Georg Stephenson en gång i tiden levde och verkade. Långt i väster ser vi nu konturerna av Cheviotbergen, fåren som betar där har fått släppa till ul-en för tillverkning av det välkända ylletyget. Vi har nu kommit i omedelbar närhet av Nordsjökusten. Solen skiner från en molnfri himmel och friska vindar sveper mot oss från det blånande havet, det är liksom en hälsning från det fjärran belägna hemlandet, som ligger där långt, långt bortom horisonten: Det är en enastående vacker trakt, vi färdas igenom. De höga gräsbevuxna sandstensklippor, över vilka tåget ilar fram, störtar brant ned i havet. På sluttningarna betar tusentals får. Här och där skymtar vi ett gammalt slott långt uppklätrat på någon klippa. Ett sällskap är i färd med att spela golf, för vilket terrängen lämpar sig synnerligen väl, ty tack vare fåren är gräset så fint som på en nyslagen gräsmatta.

Tåget för oss närmare och närmare gränsen mellan England och Skottland. Vi färdas över floden Tweed på den stora Royal Border Bridge, som helt och hållet är uppförd av sten. Denna imponerande järnvägsbro invigdes år 1850 av drottning Victoria och Prins Albert. Långt under oss ligger staden Berwick, som vi så gott som endast ser hustaken utav. Som en egendomlighet kan nämnas, att Berwick före år 1885 var en fristat som varken hörde till England eller Skottland. Berwick var även en gång skådeplatsen för de historiska sammandrabbningar som ägde rum mellan skottar och engelsmän. Staden blev plundrad av William Erövraren och år 1294 anställdes där ett blodbad, varvid 7000 av stadens innevånare blev dödade. Men varför ska vi tänka på dessa ruskigheter, när vårt tåg nu susar fram genom det mest idylliska landskap. Vi har en härlig utsikt över Nordsjön, när tåget passerar Burnmouth och inåt land höjer sig några berg ur den grönskande omgivningen. Efter Dunbar viker tåget av inåt landet, följande den sydliga stranden av fjorden Forth, en havsvik, vilken liksom en stor kil tränger in i Skottland. Otaliga är de bataljer som i dessa trakter utkämpats mellan skottar och engelsmän i för länge sedan svunna



tider.

Vi börjar nu skymta höjderna utanför Edinburgh och ute på slätten upptäcker vi det historiska Holyroodpalatset, där Maria Stuart - skottarnas drottning - en gång residerade. "Flygande Skotten" saktar farten och vi ångar in på den stora Waverlystationen i Edinburgh. Precis på den utsatta tiden har vi nått resans mål. Det ryktbara tåget stannar så äntligen, efter att ha varit i oavbruten rörelse i sju timmar. Det har gått med lika säker precision som ett urverk. Det är inte utan att vi känner den största beundran inför detta moderna tiders mästerverk - strömlinjeloket - samt den personal, som med sådan säkerhet tyglat den snabba järnhästen, som står där likt en kapplöpningshäst efter ett fullbordat rekordlopp, när vi med våra tunga väskor drar förbi mot utgången.

Vi är snart ute på Princes Street, som påstås vara en av världens vackraste gator. En enastående vacker park, med det gamla Edinburgh Castle i bakgrunden, är det första som möter våra blickar och där står det vackra gotiska monumentet över Walter Scott. Resan från London till den skotska huvudstaden är till ända, det var en resa bort från det moderna jättet till en plats, som ännu lever kvar i en romantisk medeltid. Visserligen finns i Edinburgh, såväl som andra platser av Guds gröna jord, spårvagnar, bilar och bussar, men allting har dock en sådan historisk och romantisk prägel, så att en gästande främling faktiskt känner sig förflyttad ett par århundraden tillbaka i tiden. Långt uppe på en klippa ligger Edinburgh Castle liksom det har gjort i många hundra år, innifrån borgen hörs ännu tonerna från en säckpipa. Soldater i färggranna kilts kurtiserar med flickorna i gathörnen. Ja, vi har nog tagit fel, detta kan inte vara i det tjugonde århundradet - "Flygande Skotten" med sitt blåa strömlinjelok syns oss blott som en fantastisk dröm i denna medeltida miljö.



"Flygande Skotten" lok nr 4490 "Empire of India" vid lokstallarna i Haymarket, Edinburgh Foto: Tore Westerman 1938



Ännu en bild från reparationen av 24:ans storlager som gjordes 1980. Här är det hjulparet som lyfts upp ur "sänkgraven". Foto: Sven Sundbäck.

Även ånglok har en undersida. Det krävs att alla låssprintar sitter där dom ska annars vet man aldrig vad som händer. Foto: Sven Sundbäck 1980



vårt att veta

Sveriges första järnväg för allmän trafik — Frykstads järnväg — öppnades 1849.

Första natttåget i Sverige kom 1873 och första sovvagnen 1885.

Första stålvagnen togs i bruk 1921.

SJ första eltåg sattes i trafik 1906. Bilden visar tåget på Järva station (=Ulriksdal).



De första statsbanedelarna, Malmö—Lund och Göteborg—Jonsered, öppnades för trafik den 1 december 1856.

Bandelen Jonsered—Falköping öppnades för trafik den 5 oktober 1858



Göteborgs station 1858

Ändamål

En man kommer inrusande på perrongen just som tåget gått. Stinsen känner sig föranlåten att fråga:

— Skulle ni med tåget?

— Inte alls, säger mannen med en förkrossande blick — jag ville bara jaga bort tåget från stationen.

Grym jägare

Konduktör Bengtsson var stor djurvän, i synnerhet småfåg-larna brukade han värna om. Därför blev han väldigt upp-rörd när han fick se en katt passa på att ta en gråsparv vid fågelbordet. Ilskan höll i sig till nästa dag, på jobbet svor han ve och förbannelse över hela kattsläktet. Stations-mästare Roos tyckte emeller-tid detta snack blev enformigt och ville få slut på det genom att förklara tingens ordning för Bengtsson.

— Det är så, förstår du, att alla katter är jägare av natu-ren, följaktligen följde katten bara sin instinkt, som ingen makt i världen kan göra något åt.

Men Bengtsson var otröstlig: — Här var min själ ingen instinkt inblandad. Jag såg tydligt hur kattrackarn gjorde det på rent fanstyg.

Bak och fram

En något påstruken man klev på tåget och några stationer senare kom en präst in i vagnen och satte sig framför mannen.

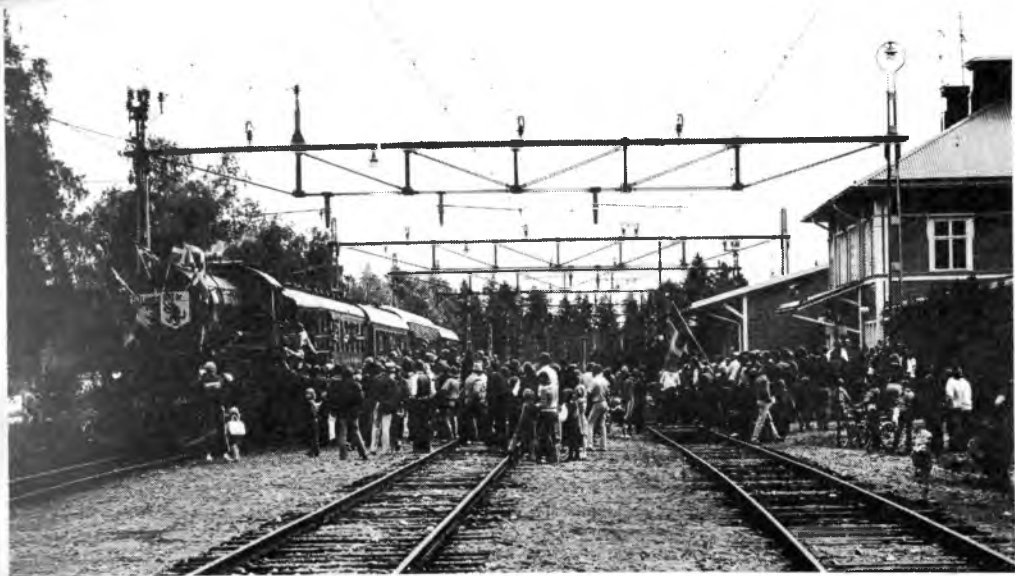
— Hörru, du har satt skjortan bak och fram, sa den påstrukne till prästen.

— Nej inte alls, jag är ju fader.

— Det är jag också, åt tre stycken.

— Jag är fader åt 300.

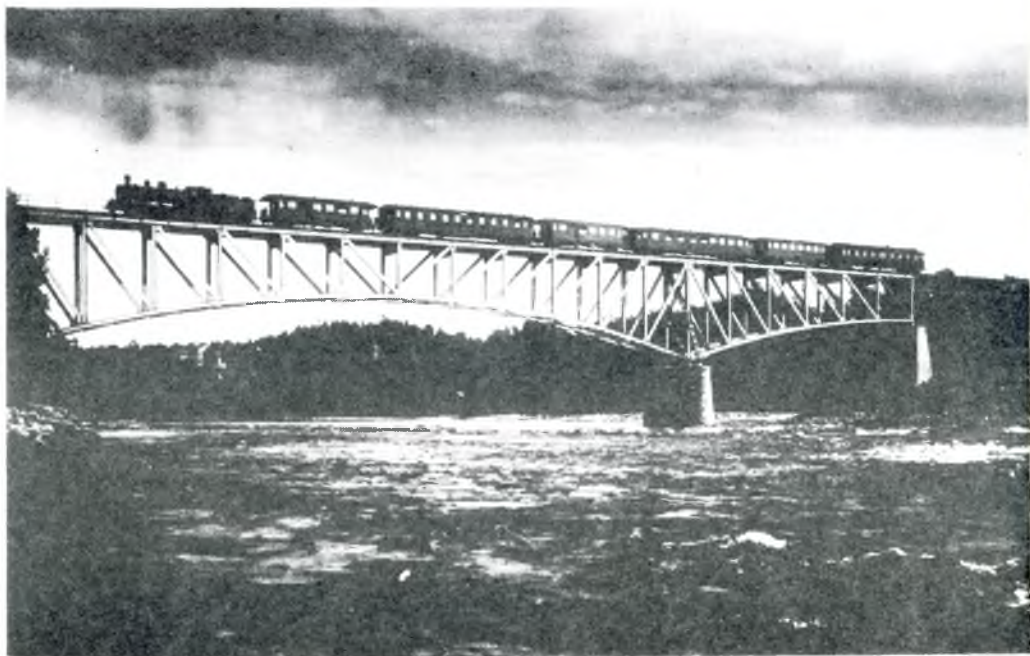
— Jasså, då tycker jag det vore bättre om du satte byxorna bak och fram.



Ljusdalsresan i fjol, uppehåll i Delsbo. Foto: Sverker Cajmatz

Fränsta station, på linjen mellan Ange och Sundsvall, någon gång på slutet av 1800-talet. Observera träsemaforen. Tåget håller just på att starta, grindarna stängda för vägen. Foto: Sundsvalls Museum.





Ett äkta OKB-tåg på bron vid Bergeforsen. Som synes var kraftverket ännu inte byggt. Foto: SJK/F

Även på den här bilden är det ett äkta blandat OKB-tåg. Dragkraft är OKB E 11 och vagnen är en systervagn till vår egen BCO 58. Tåget har just stannat vid hållplatsen på Ljusnans norra strand. Foto: SJK/F

