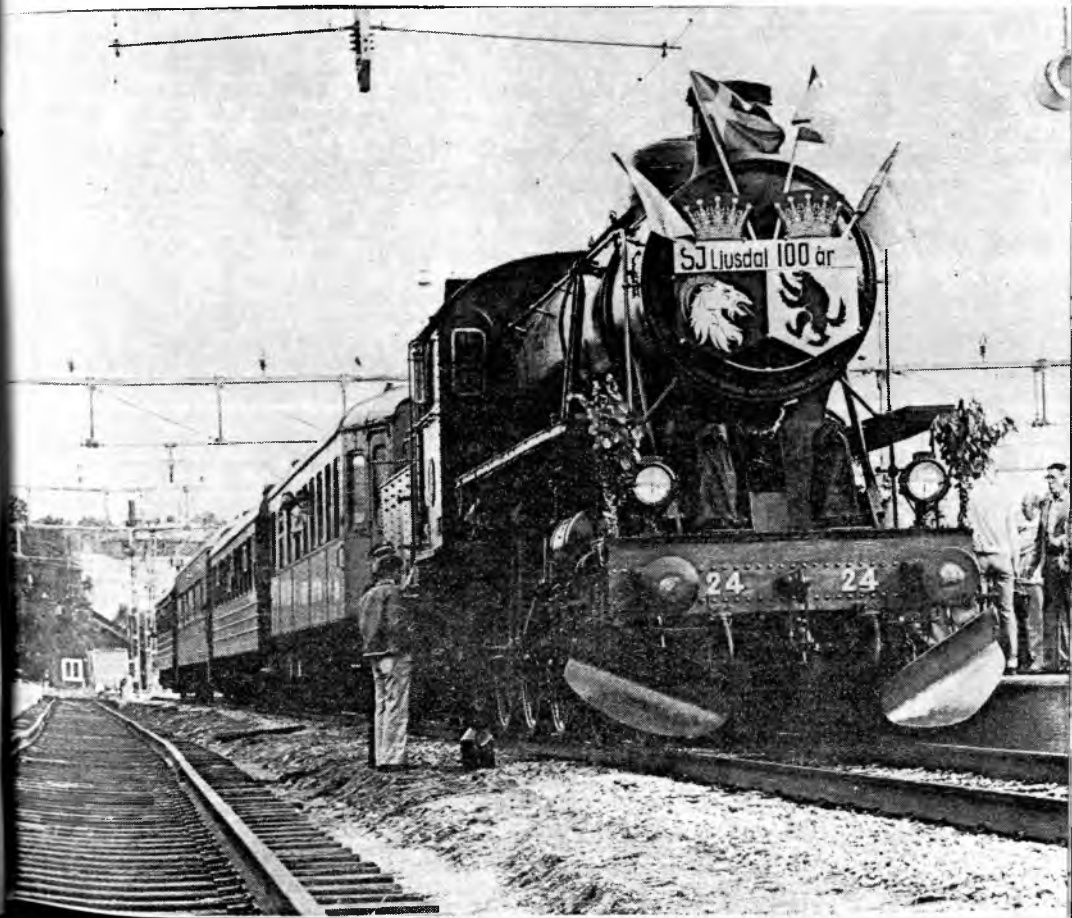


# SKENBLADET



MEDLEMSBLAD FÖR ÖSTKUSTBANANS 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.

Sällskapets adress:

Sällskapet Ostkustbanans Vänner (OKBv)

Fack

8 5 1 0 1 SUNDSVALL

Postgiro: 91 57 44-7

Bankgiro: 459 - 7779

Skenbladets redaktör: Rolf Stén

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  
Skavlingsvägen 34  
852 54 SUNDSVALL  
tel 060/10 13 13

Bengt Carlsson  
Kungsvägen 11  
852 50 SUNDSVALL  
tel 060/11 60 52

## MEDLEMSAVGIFTEN 81

MED DETTA NUMMER BIFOGAS ETT INBETALNINGSKORT AVSETT FÖR MEDLEMSAVGIFTEN 1981. AVGIFTEN ÄR OFÖRÄNDRAT 20 KRONOR OCH KAN BETALAS PÅ POSTGIRO 915744-7 ELLER BANKGIRO 459-7779. DET ÄR VÅR FÖRHOPPING ATT DU VILL STÖDJA FÖRENINGEN ÄVEN UNDER 1981.

## KOMMANDE OKBv - MÖTEN

NOTERA DESSA DATUM I DIN ALMANACKA. DU ÄR VERKLIGEN VÄLKOMMEN TILL TRÄFFARNA!

**22/1** Kl. 1900 SJ:s överliggning 2:a våningen Gult Hus 100 meter söder Centralstn. Ostkustbaneafton medtag filmer och dia från OKBv:s verksamhet.

**24/2** Kl. 1900 HN-huset Filmafton div. 16 mm:s filmer.

Marsmötet ännu ej bestämt.

**22/4** Kl. 1900 Vagnen GDJ 9. Genomgång av lok T 43 samt filmer från Danmarks jvg.

OKBv STYRELSE ÖNSKAR ALLA MEDLEMMAR EN

*God jul och ett gott nytt år*

Omslagsbilden:

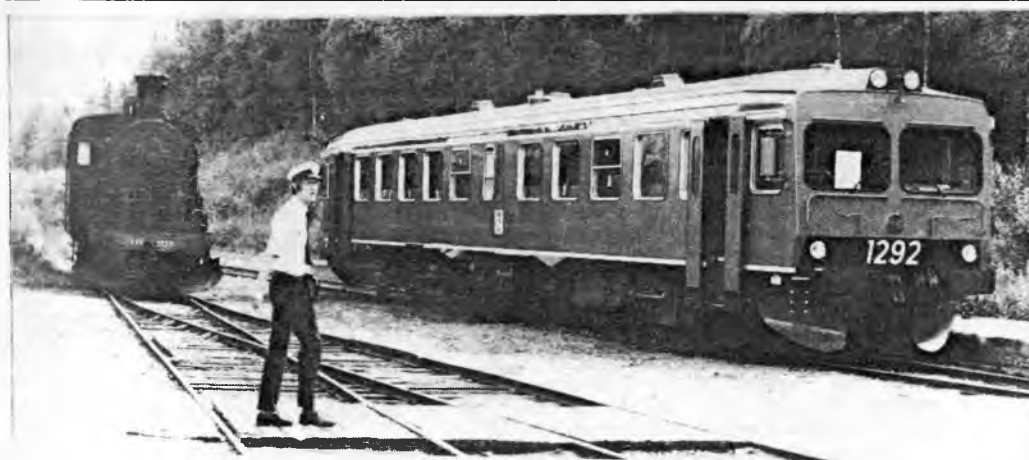
Jubiläumståget i Hudiksvall  
80 08 23 Foto : S Caj-Matz

# Hänt sen sist.

## FALLENS DAG



Curt-Lennart Lundén håller tal till den församlade allmänheten. Kanske det blir tradition?



Gammalt och nytt möts i Adalsliden. Y1 1292 hade SJ ställt ut för demonstration. E2 1239 står som deposition uppställd i Adalsliden, kanske även den kommer att vakna till liv någon gång??? Man vet aldrig.



I samarbete med Sollefteå kommun körde OKBv extratåg den 20 juli Sollefteå - Adalsliden tur och retur. Tåget som bestod av 3 B6:or, inlånade från GDJm, vår egen OKB 58 och med ellok på delen Sollefteå-Långsele och T21 mellan Långsele och Adalsliden, avgick från Sollefteå kl.0900 med ca. 200 resande.

Resan gjordes med anledning av Fallens dag i Nämnforsen, ett årligen återkommande arrangemang. Nämnforsen, som ligger i anslutning till Adalslidens station, återfår den här dagen lite av sin forna glans när vattnet släpps på. I år var det Bosse Larsson som var extra dragplåster dessutom fanns det en mängd andra aktiviteter, och inte minst var det ett underbart väder.

Kommunen verkade vara nöjd med extratågsarrangemanget och om allt går i lås kanske det blir ett extra dragplåster nästa år nämligen H 24, vi får väl se hur det hela utvecklar sig under vintern.



Tomtåget på väg tillbaka till Adalsliden efter rundgång i Betåsen. Fotot från passagen av Fjällsjöälven.

## I GALTSTRÖM

Efter provtryckning och byte av slidlockspackning och sedan det utlagda spåret grusats och stoppats har Loke varit i aktion ett flertal gånger i sommar.

Första gången var i samband med Galtströms kyrkas 300 års jubileum den 27/7-80. Det var många människor samlade i Galtström den här dagen och ett fantastiskt väder.

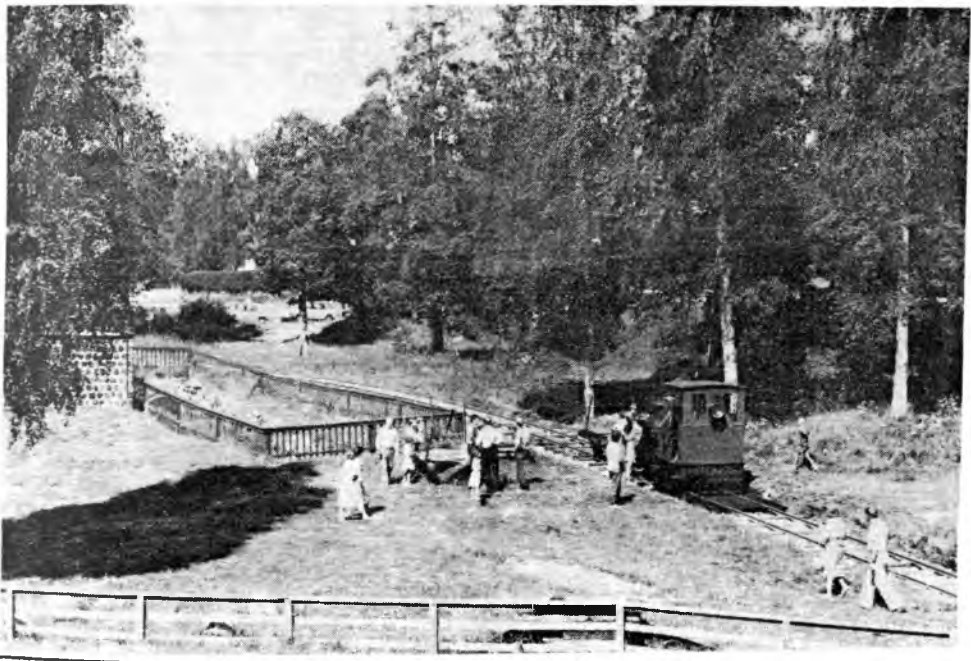
Vi hade kopplat en av timmervagnarna framför loket och på den fick intresserade åka, det blev åtskilliga turer. Vi har dessutom kört ett antal gånger i samarbete med Turistföreningen.

Loket har hela tiden skött sig utmärkt, det enda vi har konstaterat är att två koppelstångslager måste justeras. Loket är nu vinteravställt och nästa sommar får vi se om det blir någon ytterligare trafik.





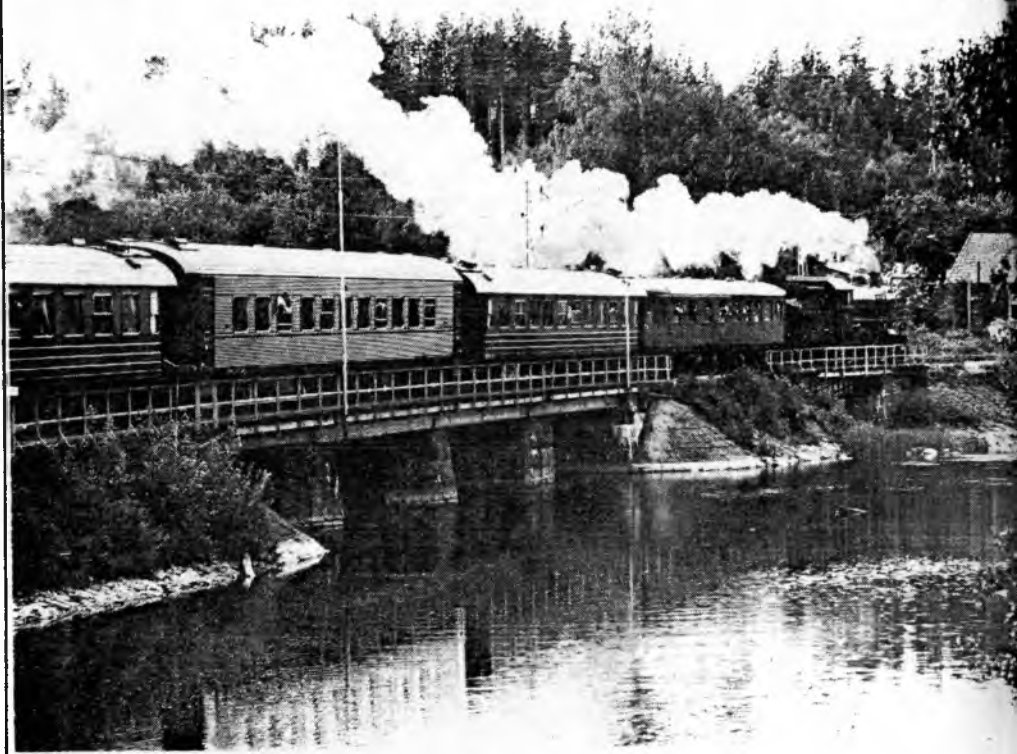
Loke i aktion 80 07 27. Ett mycket uppskattat inslag.



## Ljusdal 100 År

Lördagen 23/8 avgick jubileumståget från Sundsvalls central, bestående av H:24, vår vagn OKB 58, en B7 samt två stycken B3:or. Ca 60 personer medföljde från Sundsvall och i Hudiksvall tillkom ytterligare ett antal. I Hudiksvall drabbades vi tyvärr av en försening, beroende på att motorvagnen





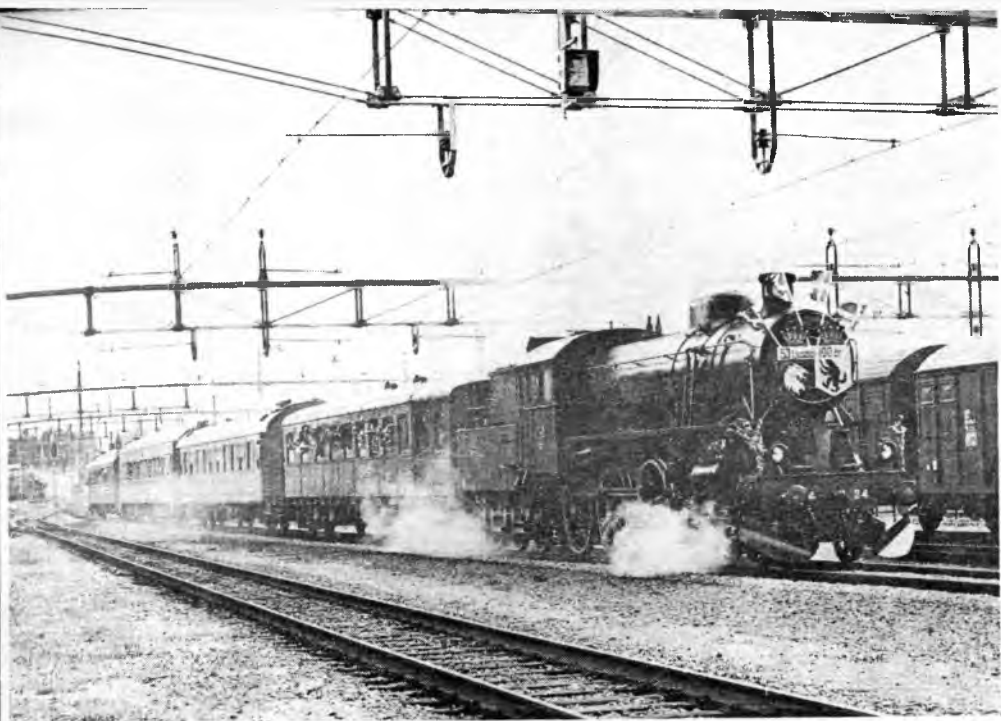
Jubileumståget ångar ut från Näsvisen . Foto: Sverker Caj-Matz

➔ till Ljusdal fick invänta ordinarie anslutning från Sundsvall som var ca en ½ tim. försenad. Motorvagnen som skulle gå före jubileumståget, måste ju hinna fram till Delsbo innan vi kunde få klart ut från Hudiksvall. Den här förseningen gjorde att hela resan blev ca 45 minuter förskjuten. Näväl, 45 minuter sena kom vi till Delsbo där vi fick ett fint mottagande med musik och tal. Förmodligen var halva Delsbos befolkning nere vid Stationen många av dem klev på och följde med till Ljusdal. Uppehåll gjordes även i Hybo där det också var mycket folk församlat. Gissa om H24:an höll andan under uppehållet i Hybo för det var ju där som hon var ytterst nära skrotningsdöden 1972.

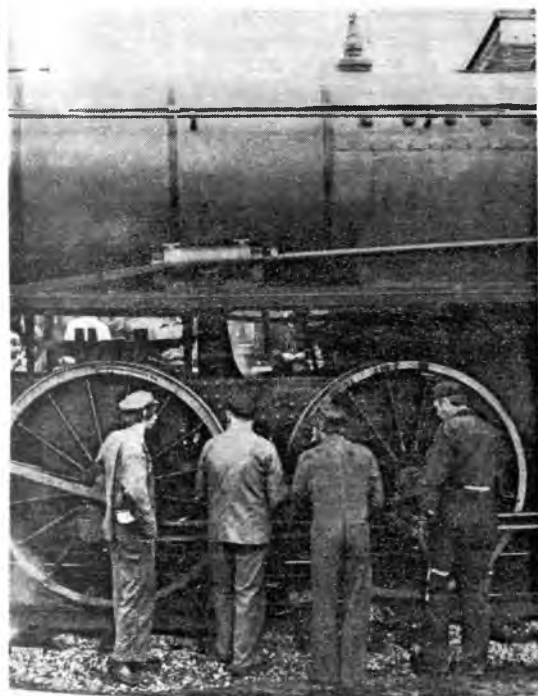
Vid ankomsten till Ljusdal, med det nu fullsatta tåget, blev vi ackompanjerade av ett antal knalldosor, ytterst effektfullt, och vid stationen där Ljusdals Brass 40-manna orkester spelade hade ca 2000 personer mött upp. Ett i sanning fantastiskt mottagande!

Resten av eftermiddagen användes till att köra 3 stycken fullsatta resor fram och tillbaka till Järvsö, totalt var det ca 1800 personer som åkte med oss den här dagen.

Hemresan till Sundsvall gick också bra, fränsett att vi i Delsbo fick invänta motorvagnen från Hudiksvall därför blev vi ytterligare försenade, men hem till Sundsvall kom vi endast 1,5 timme försenade. OKBv en erfarenhet rikare och Ljusdalborna en upplevelse rikare, kan kanske vara kontentan av dagen som gynnades av, trots SMHI:S förutsägelser, ett mycket fintväder det var först på återvägen från Ljusdal som det började att regna...▼

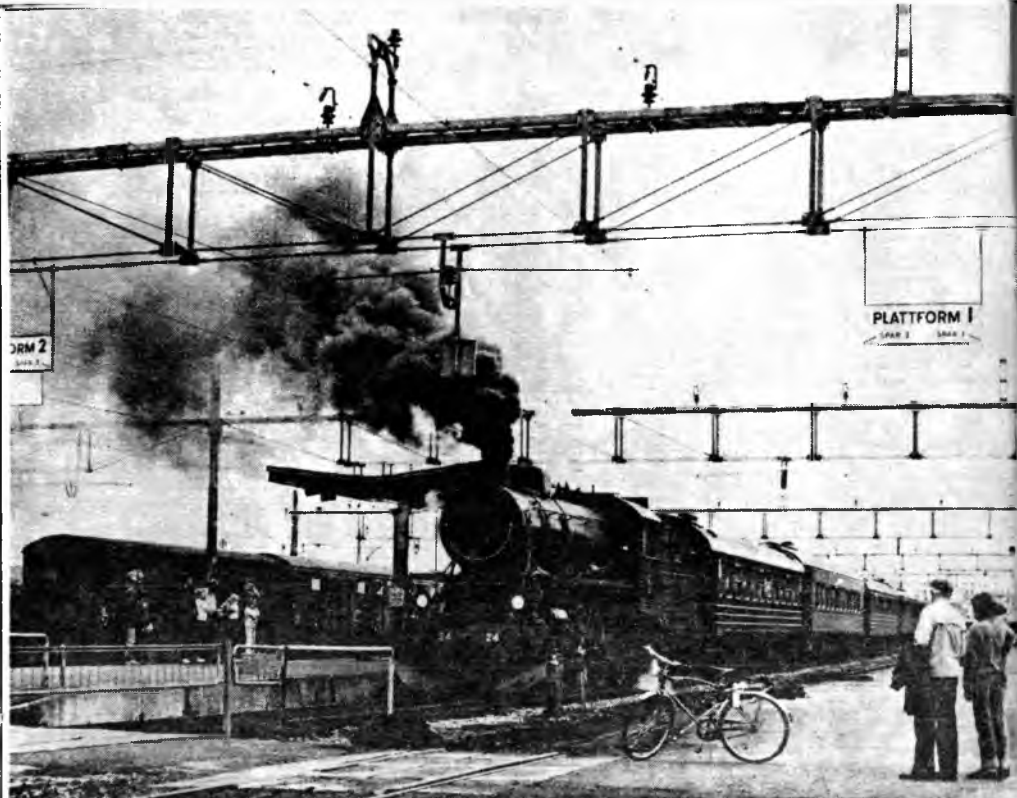


Tala om smällande ankomst när 24:an med tåg anländer till Ljusdal, rök-puffarna vid rälisen är från knalldosorna som var utlagda Foto: S Caj-Matz



Dagen i ära särskild jubileumstämpel.

Vid varje stopp. Noggrann översyn av hjul och rörelse. Men FYRA personer? Foto: S Caj-Matz



Efter dagens slit, jubileumståget i Hudiksvall på väg hem till Sundsvall  
Foto: Sverker Caj-Matz.



Dagen i ära. Särskild jubileumstallrik i 500 nummrerade exemplar. Helt slutsålt och det gick fort !!



# I SVARTVIK

H 24:an har fått sin vinteröversyn det vill säga allt vatten har tappats ur, vissa delar har infettats och torrluftsaggregatet har inmonterats och körts igång.

Lokstallsbygget har framskridet så till vida att portarna har satts på sina platser. Inne i stallet har armeringen för bottenplattan gjorts färdig och troligen är gjutningen av plattan färdig när du läser detta, även armeringen för smörjgravsväggarna är färdig men den gjutningen gör vi inte förrän till våren.



Så har äntligen, efter många om och men, portarna kommit på plats i Svartvik. Det skedde tisdagen den 23/9 med hjälp av en timmerkran.

Lille Göran stod alldeles ensam när de andra barnen tuffade runt och lekte tåg.

- "Får Du inte vara med och leka?", undrade hans mamma.
- "Jodå, men jag är sista vagnen och den går inte på söndagarna !"

"Jag ska be och få en tur- och retur-biljett".

-- "Vart då ?"

-- "Tillbaka hit, förstås !"



En dålig bild inifrån lokstallet i Svartvik. Monteringen av armeringen pågår. Trallspåret till höger skall användas för utkörning av betongen vid gjutningen av bottenplattan. Vi är ju järnvägsintresserade, eller hur?



Det här med tallrikar tar också sin tid och plats, här är det Östersundstallrikar som checkas, klistras och distribueras, det var tur att upplagan inte var större än 500 st. annars hade inte köket räckt till.....  
Foto: Anita Stén.

# FLYGANDE PÅSKJUT

AV OLLE PALM

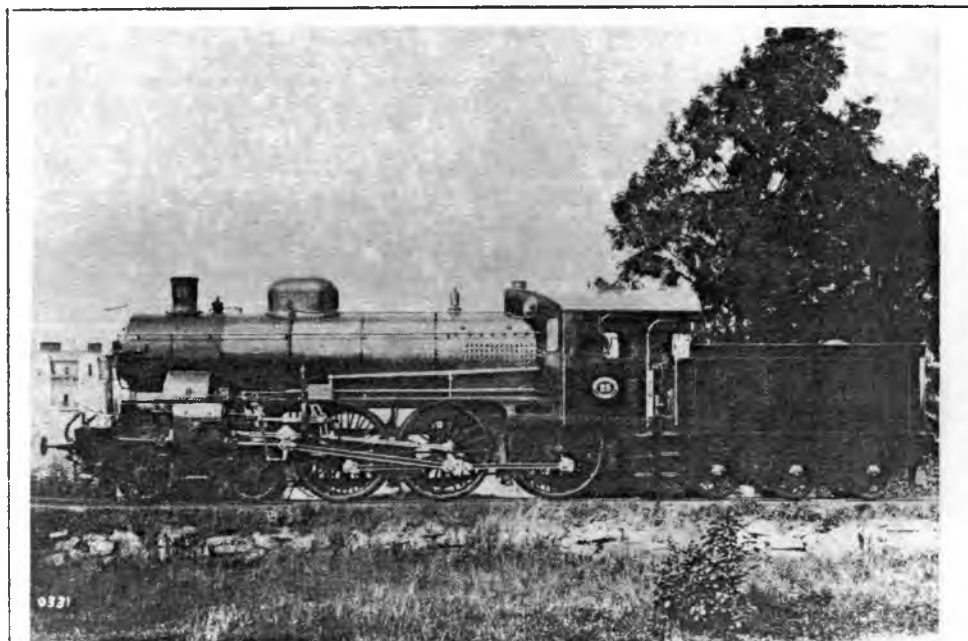
Liksom andra enskilda järnvägar hade Uppsala-Gefle Järnväg (UGJ) att ställa sig "Tjenstgöringsreglementé vid enskilda bolags för allmän trafik upplätta järnvägar för lokomotiv" till efterrättelse.

Det torde stå klart, att man inte alltid företrädde en alltför ortodox syn när det gällde efterlevnaden av detta rättesnöre. Kappkörningar på lämpliga och olämpliga ställen är omvitnade, egendomliga apteringar av grusvagnar till personbefordran likaså. Fortkörningar på de många och långa raksträckorna lär ha varit vardagsmat. Vissa tider gick lokdragna lokaltåg mellan Gävle S och Upplandsbodarna. Eftersom rundgångsspår saknades i Upplandsbodarna gick tåget i backgång den 3 km långa vägen till Skutskär, där rundgång verkställdes.

En sällsam händelse skall här återges efter en berättelse av ett åsyna vittne, närvarande på de aktuella tåget. Det var på Furuviiksparkens glanstid. Denna park tillhörde från början UGJ, som var mån om en aktiv personalpolitik, men även såg parken som ett affärsföretag. Grundad av VD Magnus Fick och invigd år 1900 var den ett populärt utflyktsmål för Gävleborna. De s.k. Furuviikstågen kunde på sommarsöndagarna vara både långa och välbesatta.

Vid det nu relaterade tillfället, som tilldrog sig någon gång på 20-talet, stod ett Furuviikståg på Gävle S klart för avgång. Tåget hade över 40 axlar och var så välbesatt, att folk stod ute på de öppna plattformarna. Dragkraften var ett av de falubyggda kompositloken från 1907. Faluloken var löpvilliga dragare men inte kända för råstyrka, och det befarades väl lite till mans att man skulle bli fast i den långa Järvestabacken.

Man inväntade möte med ett snälltåg från Uppsala och när detta väl inkommit →

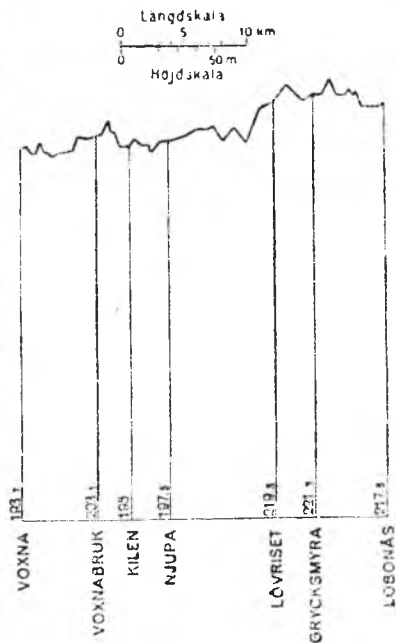


Det var det här loket som gjorde det i artikeln omnämnda flygande påskjutet UGJ nr. 25 Foto: Järnvägsmuseum.

➔ gavs avgång till Furuvikståget, som stänkade iväg så gott det nu gick. Men när tåget befann sig på raksträckan vid Sörby, där numera Järnvägsmuseet ligger, och falumaskinen gjorde vad den kunde för att få upp farten, får de passagerare som står på sista vagnens bakre plattform till sin förfäran se loket från det snälltåg, man nyss mött, i full fart komma efter på spåret. Det var 25:an som med ångan i topp och med tendern före skulle ge påskjut i backen.

Innan man hann fatta, vad som var meningen, höll panik på att utbryta, folk skrek och försökte tränga sig in i vagnen. Men föraren på 25:an kunde sin sak och smög mjukt intill tåget, utan att man kunde känna någon stöt, och tryckte på uppför stigningen. ▼

## Woxna-Lobonäs Järnväg



	Ar 1908	Ar 1925
Spårvidd.....m.	0,802	0,802
Spårlängd i huvudspår.....km.	28,86	28,86
Största lutning i huvudspår.....0/00	25	25
Minsta krökningsradie i huvudspår..m.	300	300
Rälsvikt.....kg/m.	20,6-23,1	20,6-23,1
Största tillåtna hjultryck.....ton.	3	3
" " tågastighet ....km/t	30	30
Anglokomotiv, tank-.....st.	2	2
Personvagnar med 2 axlar.....st.	2	3
Resgods-godsvagnar med 2 axlar.....st.	46	46
Postvagnar, hela eller komb.2 axlar.st.	1	1

# EN SVUNNEN TID

Av Bengt Sandhammar.

Längs länsvägen från Voxna mot Los löper en gammal banvall strax intill vägen sen man kommit ovanför Lövriset. Och mycket riktigt här har en gang funnits en järnväg. Woxna-Lobonäs järnväg (WLJ) var den döpt till. Nu finns bara allehanda spår - dock inte av stål - kvar efter banan. Vissa delar har byggts om till bilväg, på andra finns ännu en och annan rutten sliper. Strax söder om Lövriset reser sig två mäktiga stenfundament, som minner om bron över Voxnan.

## Öppnad 1908

Sen Orsabanan tillkommit vid sekelskiftet såg bolagsgubbarna på Ljusne-Voxna sin chans att få ändå bättre kommunikationer i Voxna socken. Produktionen av träkol kunde ökas i hög grad, bara man löste problemet med transportererna från skogarna ner till Voxna station. År 1906 hade man bestämt sig för att bygga en smalspårig järnväg mellan Lobonäs och Voxna. I september 1907 fick man klar-tecken från statsmakterna och den 13 november 1908 öppnades banan för trafik. En dryg halvmiljon kronor hade den då kostat. Den nya järnvägen fick inte samma spårvidd som Orsabanan. De ekonomiska aspekterna vägde här tyngst. Det ställde sig betydligt billigare att bygga en bana med endast 802 mm mellan skenorna. Normalspårvidden är 1.435 mm. De olika spårvidderna medförde att allt gods måste lastas om i Voxna.

## Järnvägens sträckning

I Voxna hade WLJ dock gemensamt stationshus med Dala-Hälsinglands järnväg. Huset är nu borta och ersatt av en mindre byggnad. Även denna står dock tom sedan flera år. På stationen hade Lobonäsbanan vändskiva och omlastningsbrygga för →

Voxna bruks station 1926. I våra ögon en typisk smalspårsidyll. Men 1926 var det bittert allvar. Foto: SJK/F



I dag har banvallen genom Voxna Bruk blivit en vacker promenadväg. Ut-sikten måste ha varit betagande genom kupéfönstren.

Foto: Bengt Sandhammar.



→ träkol. Av praktiska och ekonomiska skäl drog man inte banan direkt till Voxna-bruk, utan först i västlig riktning. Det hade annars varit nödvändigt att bygga två broar över Voxnan. Efter en dryg kilometer svängde banan av och passerade Dalkarlsbo upp mot Voxnabruk. Här fanns järnvägens lokstall och verkstad. Dom låg 100 meter söder om järnvägsbron över Sälman, som fortfarande finns kvar. Från Voxnabruks station gick ett bispår till brukets bräddgård. Ungefär 1 km norr om Voxnabruk svängde banan av mot nordväst och följde älven. I Kilen och Njupa fanns hållplatser. Från Kilen gick också ett bispår till grusgropen. I Njupa fanns lastbrygga för träkol. Strax innan Lövriset korsade järnvägen Voxnan. Där fanns en hållplats liksom i Grycksmyra lite längre upp. Vid ändstationen i Lobonäs fanns vändskiva och lokstall.

## Begagnade lok

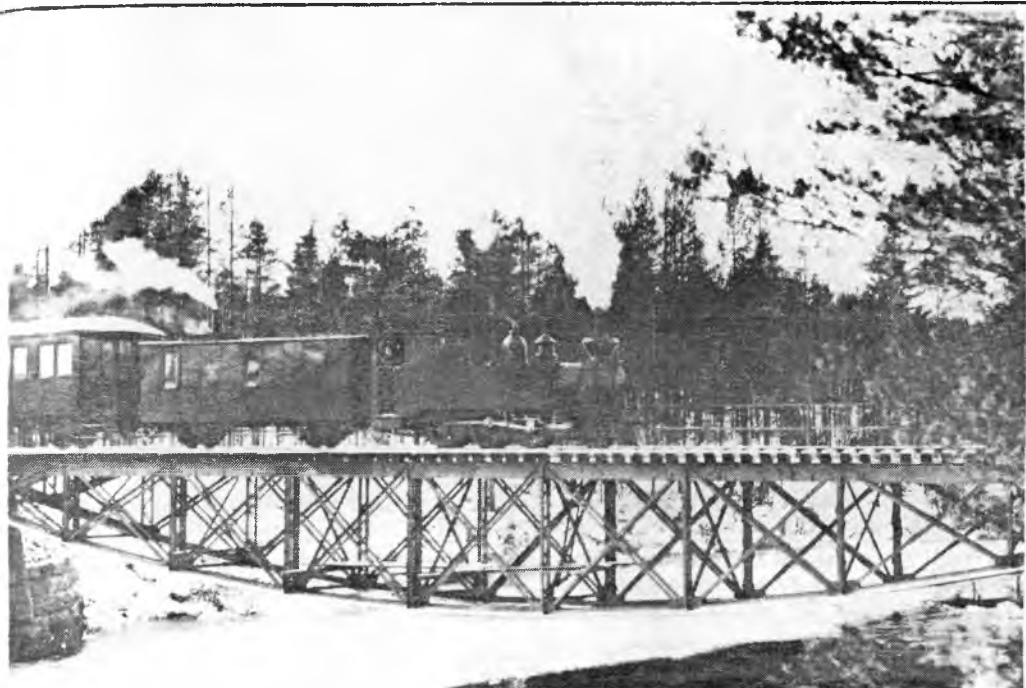
Den mesta materielen till den nya järnvägen köptes begagnad från Bredsjö-Degerfors järnväg i Närke och Värmland. Tågen drogs av två sexkopplade ånglok tillverkade i Hälsingborg 1899 och 1900. När järnvägen lades ner såldes dom till Hällefors-Fredriksbergs järnväg. Det sista loket skrotades 1959. För persontrafiken användes tre mörkröda personvagnar. En av dessa rullade på en annan järnväg ända fram till 1962. Ett 50-tal godsvagnar, de flesta öppna, fanns också vid banan. Persontågen sammansattes vanligen av två personvagnar och en finka förutom ett ånglok.

WLJ användes som nämnts främst för träkolstransporter. Dessutom svarade den för bygdens behov av olika produkter för livets nödtorft. På ett år fraktades i medeltal 10.000 ton. Persontrafiken var livlig, om man tänker på att t.ex. 1932 bodde knappt 2.000 personer i Voxna socken. Ungefär 13.000 resande per år åkte med tågen. I 1:a klass kostade resan 7,5 öre/km och i 3:e klass 5 öre/km. Under första världskrigets slutår 1918 kostade det 10 öre extra i 1:a och 5 öre extra i 3:e klass per km.

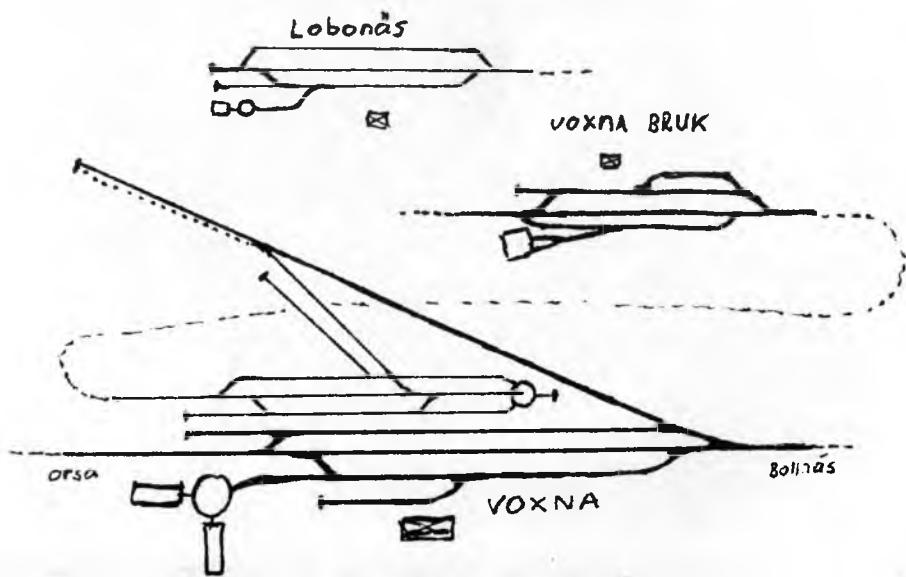
## Förluster

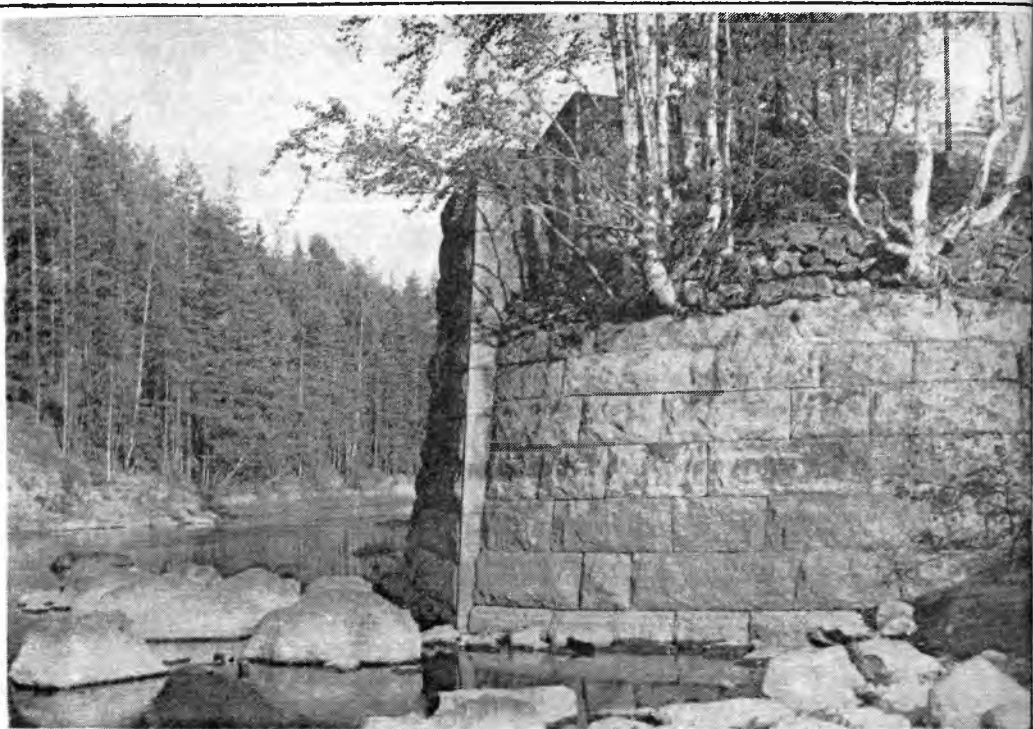
Det behövdes inte många anställda för att sköta den lilla järnvägen. Vid starten 1908 fanns 15 man. År 1925 var bara 11 kvar. Några feta löner utbetalades →

→ inte. 1914 tjänade en banvaktsförman 1.212 kronor om året och en stationskarl 896-1.088 kronor om året. Banan gick länge med förlust. Persontrafiken lades ner 31 oktober 1932 och godstrafiken upphörde våren 1933. Samma sommar började man riva upp rälsen och sommaren 1934 fanns bara, liksom nu, en slingrande banvall kvar genom Voxnaskogarna. Lilleputtågen som rullat fram med hela 30 km/tim, blev ett minne blott. Sverige var 28 km järnväg fattigare. ●



Då det begav sig! WLJ-tåg på bron över voxnan. Vagnen närmast loket är en så kallad ångfinka, avsedd för värmeållningen i personvagnarna. Foto: SJK/F →





I dag är det bara dom mäktiga brofundamenten som minner om en svunnen epok. Foto: Bengt Sandhammar.



**Snacka om grus-  
tåg alltså !!**

Jag kan inte låta bli att visa den här bilden. Den talar för sig själv.  
Foto: Lars Ryderberg i Alvsjö 791030.

