

# FYRBOXEN

Personaltidning utgiven under TÅG 150

Måndag 11 september 2006

## Tack alla för en helt fantastisk arbetsinsats!

TÅG150 har faktiskt överträffat alla mina högt ställda förväntningar. Kaoset i lördagens tågtrafik fanns naturligtvis inte i mina tankar men att det skulle bli tufft och svettigt för många av er funktionärer det visste jag. Det som vände detta relativa misslyckande till en succé var en formidabel insats av improviserande hjältar på trafik- och personalkontor och en unison, positiv inställning från alla medarbetare gentemot våra besökare. Det är svårt att bli arg på den som vill väl. Många av er har trots allt blivit utskällda och det är klart att det inte är helt lätt att hålla humöret uppe när order möts av kontraorder eller när nattsömnerna kan räknas i minuter. Några har inte fått de turer man hade hoppats på och i bland har tjänsten ändrats med kort varsel. Alla har ni ändå burit huvudet högt och om ögonen varit röda ändå visat breda leenden. Detta tillsammans med den moderna mässan, bra media och den enorma publiktillströmningen har gjort att TÅG150 har visat omvärlden och inte minst järnvägsbranschen att järnvägsmuseiverksamheten, vare sig den sker på professionell eller ideell grund är en oerhörd resurs. Tillsammans har vi visat att vi är viktiga och att vi kan vara till stor hjälp för visionerna för framtidens järnväg.

Robert Sjö

## R-loket tillbaka i driftdugligt skick

Text Rutger Friberg Foto Alf Rosén



*Järnvägsmusei vänner har finansierat tubbyte på R-loket under förra vintern och våren. Nu är ju loket klart och har varit igång under hela jubileumsveckan. Här lämnar Vännernas ordf Rolf Sten (t v) symboliskt tillbaka loket till Robert Sjö efter "mission completed".*

Som Du säkert vet har JVM sin egen stöd-förening med namnet Järnvägsmusei Vänner, eller JVMv. Föreningen ser som sin huvuduppgift att stödja museet på olika sätt.

R-loket som är ett av Sveriges mest kraftfulla godstågslök behövde tubbyte och det är en både omfattande, tidskrävande och kostsam procedur. Museet såg inga möjligheter att klara detta också med alla andra satsningar som nu genomförs. Och därmed gick Vännerna in och bekostade bytet av tubpaketet.

*R 976 med kort godståg ankommer från Skutskär*

Nu är loket återbördat och museet har formellt emottagit "gåvan". Glädjande nog har loket körts med tunga tågset och skapat kraftfulla ljudkulisser runt museet och längs linjen. Och just när detta skrives så passerar det vackra loket.

Vi har också varit med vid kvälls-reparation och underhåll av just litt R, vilket framgår av bilderna här intill.



*Bengt Dahlberg hade en åtgärdslista där Knorr-pumpen skulle vara igenkopsad. Här har han lyft på oljedelen i toppen av pumpen, och mycket riktigt fanns det koks och stopp i smörjningen. Felet åtgärdades under natten och redan*

## Väder för måndagen

Meteorolog Tomas Casselgren



Tåg 150 är avslutas med sensommarväder i Gävletrakten och för den delen i en stor del av övriga

landet. Mest sol under måndagen och 20-22 grader.



Vem är Tomas Casselgren?

Mitt tågintresse började i 8-årsåldern med det första märklintåget.

Av lokförardrömmarna blev intet utan yrkesbanan blev mest av en slump något helt annat nämligen meteorolog i flygvapnet. Tågintresset däremot lever kvar dels som medlem i Malmbanans vänner dels med en egen Märklinanläggning i huset hemma i Luleå.

## Gula monstret är fantastiskt

Text Rutger Friberg Foto Alf Rosén



Banverkets nya ballastplog finns i två exemplar i Sverige, i Gävle och i Göteborg. Det är en enorm pjäs som lätt utför 200 mans arbete utefter banan.

Maskinen kallas ballastplog. Den kostar ca 20 msek och är tillverkad i Österrike. Den är ca 30 meter lång och kan mäta banvalls mått i 70 km/h. Och den kan ploga sig fram med en hastighet av 4 km/h.

Banverket har två sådana maskiner och en av dessa finns i Gävle distriktet och har varit med på AGEVE-området under hela jubileet. När du läser detta är den redan på väg till Bottniabanan för insats under måndagen.

Vi fick en åktur och demonstration som framgår av bilderna.



Svensen. Maskinens bakre del är fullpackad med finesser. Här finns lastning och lossningsmekanism för att kunna komplettera med upp till 5 kubik makadam i en separat box. Bakom boxen finns sopmaskin och mätlasern som ger input till datorgrafiken.



Roger Lindgren är förare på ballastplogen tillsammans med en kollega. Han har kört plog sen 1982 och har varit på denna plog sen den var ny.



Datorprofilen. Ombord finns senaste teknik med visning av tvärsnittet av banvallen var 10:ende meter. Här kan man avgöra på centimetern hur mycket makadam och grus som finns i tvärsnittet. Oftast finns för mycket.

## Signalkunnig sökes

Transport E 1189 med vagnar Gävle - Nynäshamn. Måndag 2100 - tisdag 0300.  
Ring Anders Öster 08-7712646

## Hjulplattor i skivsamlingen

Text Rutger Friberg Foto Alf Rosén



Tankvagnen. Här har vi tankvagnen från Eka i Bohus, den får troligen hjulaxelbyte innan den sätts i trafik igen.

Rödplapp. Exempel på rödkortning som motsvarar bilbesiktningens körförbud

Så här kan en hjulplatta se ut. Den här är dryga halvmeter lång på hjulet och hjulet har tappat sin rundhet. Om det finns tillräckligt med material i hjulringen kan man svarva bort hjulplattan.

Järnvägsfolk har en speciell relation till järnväghjulen. Man gillar runda hjul med minimum av oljud. Så händer det att ett tåg bromsar på sig och en axel eller flera stoppar helt. Resultatet blir en hjulplatta, dvs att hjulet hoppar runt och låter illa. Små hjulplattor ger små ljud och stora plattor kan ställa till gigantiska problem.

Fyrboxens grävande redaktion hittade naturligtvis en platta för att åskådliggöra denna skada. Här är det en tankvagn i ett årgångståg som blivit rödkortad idag lördag och således har körförbud. Det finns också en variant med blåkortning där man får köra vidare, men skadan ska vara åtgärdad före nästa revision.

# Längsta tåget till Gävle?

Text & foto Rutger Friberg



Det är måndag i Gävleveckan och ett verkligt mastodonttåg lämnar Göteborg bakom sig. Kursen sätts mot Gävle och jubileet. BJs-tåget med 20 mans besättning är ca 500 meter långt, väger över 1000 ton och består av 5 lok varav två dragande, 7 personvagnar och 20 godsvagnar.

Vi har sth 50 km/h och får naturligtvis lämna företräde för en rad snabbare tåg, bl.a till Norge. Det blir många stopp, men det passar det här tåget med många gamla lok och glidlagrade godsvagnar som behöver täta broms och smörjkontroller.

Det tar hela dagen att komma upp till Daglösen där nattuppehållet sker innan andra dagsetappen fram till Gävle.

## Historiskt godståg

Först i tåget går Tågfrakts Da 903 följd av

BJs' litt Du2 384. Sen följer de sju personvagnarna varav 3 är sovvagnar för personal och det blivande tåghemmet på Gävle C. Här finns också komplett restaurantvagn (R5) och en buffévagn (RB6).

Mitt i tåget rullar sen ytterligare 3 lok med en V3-14 först följd av två B-lok (1038 och 130). Sen följer tre tankvagnar från Soab och Eka och ytterligare en tankvagn för Shell, 3 godsfinckor, en hjälpvagn, och ytterligare 4 godsfinckor (Gsh) och 7 öppna godsvagnar. Även en personfinka litt Fc finns med.

Första dagen är inte problemlös. Vädret spelar spratt med snabba byten mellan högsommarväder och riktigt höstrusk, ofta med bara några minuters mellanrum. Da-loket är heller inte på sitt bästa humör, problem med batteriladdning, tågvarmen och ATC-utrustningen. Lokförarna hoppas på lokbyte andra dagen så att vi ska komma fram i tid.

## Lördagsbilder från linjen



B 1038 lämnar Ockelbo med 30-talsvagnar i "kroken". Foto: Bo-Erik Lööf

X16 960 anländer till Ockelbo från Storvik. Foto: Bo-Erik Lööf



Fyrboxen, personaltidning under TÅG 150



Livlig verksamhet i Kolforsen. Foto: Daniel Nordling

Tågmöte i Kolforsen mellan tåg dragna av B 1038 och D 106. Foto: Daniel Nordling



# En dam i grönt fra Norge

Text & foto Rutger Friberg



T.v. Caroline i helbild vid Hennans station

Hon är vacker att skåda och har en graciös gång. Hon lystrar till namnet Caroline. Och hon är en gammal dam på 145 vårar. Vi har varit ombord på det vackraste ångloket från andra sidan k  len

Egentligen är beteckningen litt 2a med nr 17. Hon byggdes 1861 av Stephenson i England och har numera hemort i Hamar i Norge. Det finns en person som alldeles särskilt kopplas samman med Caroline. Det   r Roar G Nilsson som   r fadder f  r loket. Han kan allt om loket och till sin hjälp har han Knut Hanssen och Jan och Thomas Haugen (far och son).

När Roar inte är ombord   r det Jan Haugen som håller i spakarna.



Reglagen   r tätt samlade runt pannan

## Ny panna sen 1991

Loket kan gå i max 50 km/h och har 250 hästkrafter i pannan. Den tog slut efter många decennier och man tog fram en ny panna 1991. Den blev klar och monterad i loket f  r exakt tio år sedan och nu   r loket ett av basloken i Hamars samling.

Knut Hanssen   r andreman på loket och kan varje vrå av loket.



## Fyrboxens redaktion tackar för sig

Du håller nu det femte och sista numret av Fyrboxen i din hand. Vi på redaktionen hoppas att tidningen har varit till glädje och nytta. Vi f  r väl se om vi återkommer om 25   r, eller!!? För dig som har missat något nummer kommer Fyrboxen att finnas som Pdf-fil på Järnvägsmusei Vänners hemsida, [www.jvmv.se](http://www.jvmv.se)

Fyrboxens personal inne på den provisoriska redaktionen, biblioteket.

Från vänster: Redaktör Rutger Friberg, Chefredaktör Rolf Sten, Fotograferna Bo-Erik L  of, Alf Rosén och Daniel Nordling. Foto: Robert Herpai



**FYRBOXEN** Personaltidning under TAG 150. Nummer 5 2006-09-11. Utgiven av Järnvägsmusei Vänner.  
Redaktör: Rolf Sten. Telefon och e-post till redaktionen, 026-144616, [rolf.sten@banverket.se](mailto:rolf.sten@banverket.se)