

Tre småttingar som väntar vid den fällda bommen, resenärer som byter från tåg till en väntande buss, en omlastare som balanserar sin tunga kärra ... Sveriges Järnvägsmuseums omfattande bildarkiv har ytterligare breddats och berikats genom en stor donation miljöfoton från främst 1940-talet, tagna av Eric Lundquist. Ett litet urval visas i årets upplaga av SPÅR.

De expanderande järnvägarna gav på 1800-talet ett antal ynglingar ur knappa förhållanden möjlighet att ta sig upp på samhällsstegen genom engagemang och hårt arbete. En av dem var Denis Insulander som var med om att bygga en rad stambanor och därefter verkade på Bergslagsbanan. Hans levnadsskildring återges. En av Insulanders förmän var C.E. Norström som redan på 1840-talet sändes ut på en studieresa i Europa och Nordamerika. Dennes reserapport visar transportteknikens läge vid en tidpunkt då järnvägarna ännu inte var ett självklart alternativ för det fattiga Sverige.

Den tidigast förstatligade järnvägen, Hallsberg–Motala–Mjölby, har sällan beskrivits men det gör nu Erik Sundström och sätter in den i ett brett politiskt och ekonomiskt sammanhang. Samme författare har också sin sedvanliga hundraårskrönika. Stig Svallhammar berättar från samma tid och landskap, men om ett projekt som inte förverkligades. För att nu nämna en del av innehållet.

SPÅR
1999

SPÅR

Järnvägsmusei vänners årsbok

1999



Börje Thoursie

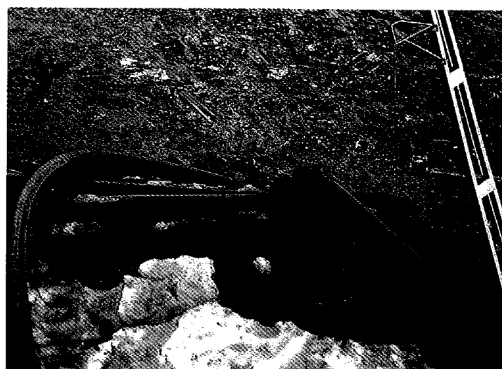
Skredet vid Kyrkviken, ett 40-årsminne

Söder om Kramfors löper Ådalsbanan tätt intill en utbuktning av Ångermanälven, Kyrkviken. Intill banan löper gamla landsvägen. Vid Kyrkviken ligger också Kramfors stads sop- och snö-tipp.

Det är natten mellan 3 och 4 februari 1959. Klockan är ungefär halv tolv, nattsnälltåget 56 är på väg söderifrån, närmast mot Frånö.

Greger Berglund från Kramfors är också på väg norrut, på moped. Plötslig lägger mopedmotorn av, och i den plötsliga stillheten hör Greger andra ljud, våldsamma mullrande ljud. Och så ser han hur en av järnvägens kontaktledningsstolpar börjar röra sig – den är på väg ut mot älven. Bit för bit av banvallens slänt glider ut mot det frusna vattnet.

Greger kämpar för att få igång moppen, hotar och ber, och lyckas, och gör en blyxtfärd in till Kramfors station – det är cirka en kilometer. Han får tag i tågklararen, säger andlöst: "Stoppa snälltåget, banan har rasat i älven." Tågklararen ringer Frånö – tåg 56 har ännu inte passerat, det stoppas i Frånö. Faran är över. Man kan faktiskt säga "tack vare en moped som tillfälligt stannade".



Nästa morgon står vi på landremsan mellan raset och älven och ser på eländet. Doktor Bror Fellenius, vår expert på underjordiska rörelser som flugit upp tidigare på morgonen, granskar sår och glidytor i landskapet och berättar för oss vilka krafter som varit i rörelse. Plötsligt slutar han – stelnar till ett ögonblick, lyssnar – och så kommer det med verklig kaserngårdssergeant-röst **SPRING FÖR HELVETE GRABBAR FÖR NU KOMMER DET NÅGOT STORT.**

Och vi sprang, och jag tror att hela naturen sprang – Fellenius sade efteråt att det var cirka 4 miljoner ton som hade flyttat på sig. Men vi kunde ju inte låta blir att då och då kasta en blick bakåt; man får inte se jordskred så många gånger i livet! Det var verkligen en fascinerande syn. Landsväg och järnväg försvann. Kontaktledningsstolparna gled sakta ner i Kyrkvikens is, vi såg stolparna sjunka som ubåtsperiskop på väg mot okänt mål. Och Kramfors soptipps tusen tjocka råttor simmade för livet tills de förgicks under isen – "dränktes som råttor" fick just då en belysning. Och kontaktledningar och telekabel följde snällt med. Det är sällan man känner sig så liten som inför en sådan här naturkatastrof – och så tacksam att ingen kom till skada.

Ja, hur gick det sen med vår gamla Ådalsbana? Jo, nästa tåg passerade Kyrkviken den 14 april, cirka 30 meter längre upp mot berget och på säkrare grund, och med skredvarningssystem som talar om ifall jorden rör på sig igen. Man kan ju inte alltid lita på en moped ...

Trafiken på banan var som sagt avbruten i tre veckor. Fjärrtågen omleddes Sundsvall–Ånge–Långsele, och lokaltrafiken bussades. Alla var vi glada att ingen hade skadats, och doktor Fellenius, som disputerat på en avhandling om jordskred men som aldrig fått se och höra ett levande skred, var nog allra gladast.



Men tänk att jag fick tre bilder med min gamla Kodak – och till och med tre lyckade!

