

FRIDAFORS

vårt hittills största äventyr

För medlemmarna i Föreningen Gotlandståget kan det inte vara någon nyhet att GHJ-gänget varit engagerat i att riva bangården i Fridafors, som ligger 30 km N Karlshamn på gränsen mellan Blekinge och Småland.

Nyheten är däremot att vi nu klarat av denna jättesatsning, som inneburit en mängd erfarenheter för oss på olika sätt, de allra flesta mycket positiva. Den ekonomiska redovisningen av projektet får Du vänta på — alla transportkostnader är inte klara när detta skrivs. Vad vi fått för pengarna kommer sist i den här rapporten.

HUR OCH VARFÖR FRIDAFORS?

Det var de goda kontakterna mellan MRO-banorna som ledde fram till vårt engagemang. 1981 blev vi kontaktade av en aktiv medlem i JTJ som förhörde sig om ifall vi var intresserade av ett projekt innebärande att tillsammans med andra museibanor riva spårsystemen på Svängsta, Ryd och Fridafors stationer. Vi besvarade frågan jakande och fick småningom ta del av lite skisser på materielomfånget.

Vi var mest intresserade av växlar.

Efter en hel del kontakter och efter det att de flesta föreningarna backade ur (!) återstod det bara två intresserade — GHJ och OBJ. Tillsammans köpte vi spårmaterielelet på de tre aktuella stationerna av SJ, varefter OBJ tog hand om Svängsta och Ryd medan vi GHJ:are åtog oss Fridafors. Kostnaden, som var mycket överkomlig, delades mitt itu. Ja, så enkelt var det. Nästan.

Kan Du tänka dig diskussionerna och överläggningarna i styrelsen, där projektet var uppe flera gånger efter många kafferatdiskussioner i GHJ-gänget. Inte?! Det var ju så att säga inte bara att åka över en lördag och söndag och hämta lite grejor. Men de som hade någon uppfattning var positiva. Så då så, då var det bara att vänta på anmälningarna till den praktiska handläggningen av frågan. Och det var en annan sak — förstås. Som i alla styrelser, kan man tänka, där det gäller det handfasta också.

HJÄLP FRÅN ANDRA SIDAN

Det hade knappast gått att genomföra om vi inte fått hjälp från fastlandet. Sven Karlsson ordnade det mesta, både med traktor, verktyg och övernattnings i stationshuset mm mm genom fina kontakter med Ba i Karlshamn. Dessutom åkte han med släkt och vänner!! till Fridafors och skruvade loss skarvjärn vid inte mindre än fem

tillfällen. Ja, han ställde upp senare också. Det mest överraskande var dock AGJ:s gamla bangång, som sex man starkt med Rolf Larsson i spetsen for till Fridafors 24—25 april och jobbade åt oss i GHJ. Det var starkt gjort! Mycket starkt.

Och så var det Stig Gustafsson från Hultsfred som tog semester och sånt för att bryta upp räls — men han hör liksom till hemmagänget. Och var därför inkalkylerad!

DET BLEV TRE VÄNDOR FASTLANDSBESÖK

Första GHJ-resan företogs 12—18 maj 1982. Deltagarna var då Evert, Gösta, Ulf, Uno och Wilfred samt Stig och Sven. Herbert och Margareta dök plötsligt upp på lördagen och söndagen med middag och tårta.

Det var en absolut fantastisk värvecka med 27° i skuggan och sol från morron till kväll utom 18 maj på morronkulan, då trailern lastades. Arbetsdag vanligen mellan 08 och 21.

Andra GHJ-resan skedde 11—16 juni i två omgångar med Gösta, Evert och Wilfred i första och Carl-Erik och Inge i andra. Inge återvände 13/6 med lastbil och släp. I stället förstärkte Sven gänget i Fridafors.

Den här gången var det besvärligare med vädret. Och så var det osten. Osten räckte aldrig till ansåg Carl-Erik. Dom andra sa däremot att det köptes kilovis.

Tredje och sista Fridaforsresan är precis avslutad. Den skedde också i två etapper mellan 16—24 oktober. Först åkte Gösta, Uno och Wilfred, som fick förstärkning av Bertil, Evert och Ulf den 19/10. 24 oktober avslutas uppdrag Fridafors och gänget återgår många erfarenheter rikare och med viss saknad. Den här gången var kocken Uno välutrustad, eftersom det fanns en extra släpvagn med. Därför blev det våfflor till efterrätt vid några tillfällen. Och vispgräddde förstås.

Så värst mycket mer är det väl inte att säga. Bilderna hoppas jag ger en del upplysning



En talande gest. Uppåt för Gotlands Hesselby Jernvägar. Men vad gör Dalhem IF där nere i gräset! Aha, letar efter räls!

gar också om hur vi gick tillväga. Förutom handlaren, vars omsättning steg åtskilligt, var Fridaforsborna mycket fina att umgås med när de väl såg vad vi gick för. Och killarna på Bruket ställde upp och var mycket intresserade av hur vi skulle klara uppgifterna. Och så får vi inte glömma Mårtenssons i Roma och deras förträffliga chaufför Erling, som var ovärderlig när det gällde transporterna.

SAMMANSTÄLLNING

Arbetsinsats

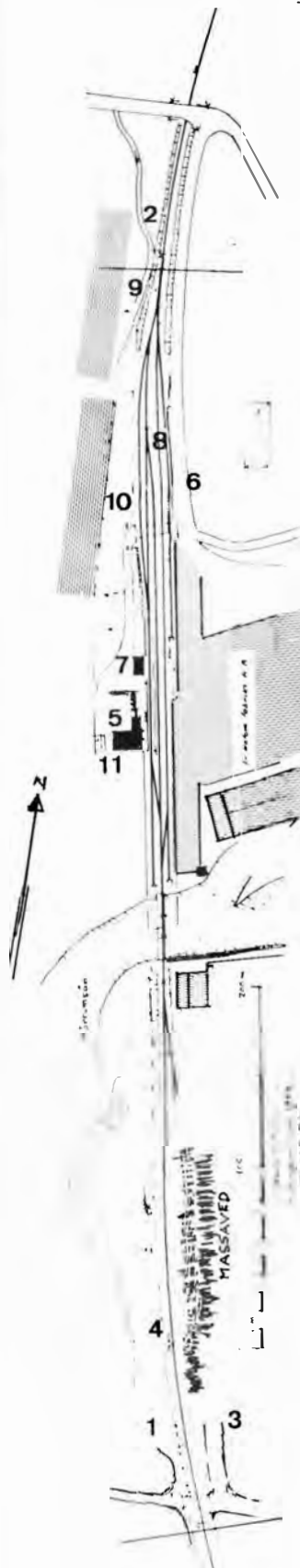
Faktisk arbetsinsats räknat i effektiva arbetstimmar:

Fridafors,	GHJ 1	445 timmar
"	GHJ 2	371 "
"	GHJ 3	289 "
"	AGJ	90 "
"	Sven K	160 "
Lossning,	Hy	154 "
Summa		1509 "

Tillkommer restid och förberedelseid.

FRIDAFORS

Siffrorna anger var
foto med samma nr tagits

**Materiel som fraktats till Hesselby**

200 längder råräls, 90% 10 m, å 25 kg/m	(1000 spårmeter) 50 ton
4 växlar, 25 kg/m, 1 st 17 kg/m	12 "
6 växelställ mm	1 "
400 skarvjärn	3 "
6500 st rälsstrik	1,5 "
1000 rälsbult, underläggsplattor mm	0,5 "
Bomställ, stoppbockar, linvinschar, stolpar mm	2 "
3 st trallor, spv 1067 mm	1,5 "
	71,5 "
500 st sliprar, varav 150 st växelslipers	35,0 "
	Summa 106,5 ton

1150 sliprar har sålts liksom 6 st 34 kg/m-växlar samt råräls 34 kg/m.
Rälsmaterielen har en vikt av 30 ton.



1. Fridafors 13/5 kl 08.30. Gräns söderut för vårt åtagande var nästa rälsstrik på andra sidan vägen. Alla tänker samma sak. Vi hade vi gett oss in på!? Här var alla ännu ganska påläsade. Det dröjde inte länge innan det blev lättnader i klädseln. Fr v: Gösta, Wilfred, Uno, Evert och Stig.



2. 690 m norrut såg det ut så här vid den första inspektionen 13/5 09.00. Då så, då var det dags att sätta igång!



3. Det var lite tafatt i början innan vi lärde oss metodiken. När de tre första rälererna lastats förstod vi att man skulle köra grensle över rälsen vid lastningen. Här var ännu inte erfarenheterna vunna.

Genom att lägga räslängderna på två trallor, förvandlades ekipaget till boggivagn. Åtta längder brukade lasset bestå av, dvs 2 ton. Det sköts för hand bort till lagerplatserna. Därefter var det dags för ett par lass slipers. På det sättet utnyttjades den kvarvarande rälsen. 13/5 kl 10.00.



5. Efter duschen hos grabbarna i ångcentralen på Bruket, omklädning och besök i kiosken i Ryd såg gänget en aning tröttkörda ut. Gösta, Evert, Stig, Uno och Wilfred. Och så han som inte ville vara med på bild.

6. Ungefär mitt på själva bangården eller omkring 500 m från "start" gick en asfalterad väg in till Bruket, med två av spåren i plan. Målet var att vi skulle hinna bryta rälsen dit och dessutom hinna med att ta en del sliprar på själva bangården. Det lyckades. Här hade vi också vårt räslager, som snyggt och prydligt startats av AGJ-gänget.

7. Ett sådant här jobb kräver lite resurser. Vi kan glädja oss åt att ha personer som är villiga att låna ut grejor. Mats Larsson lånade oss sin lastbil vid alla tre tillfällena. På den transporterade vi vår gamla ögonsten, Nuffield 460, inköpt 1981 av föreningen, en tjugofemårig trotjänare som vi inte för allt smör i Småland vill vara av med. Här förbereds avlastningen för tredje gången.



4. Här rullar första sliperslasset med påskjutloken Uno och Gösta. Det skulle bli många lass innan kvällen. Och varmare. Och tröttare. Första dagen var vi slutkörda vid 19.00-tiden. Då hade vi brutit upp omkring 250 m, dvs 50 räler (12,5 ton) och c:a 250 sliprar (17,5 ton).



6.



7.



8. Det är inte bara rälerna som är tunga. Att lasta slipers en hel dag medför att man kan klia sig under fotsulorna på kvällen utan skador — näja ett par klämda tår och fingrar måste man räkna med. Här är det Bertil och Gösta som suger i. 70 kg väger en normalspårssliper (vi provvägde en ganska torr en). Dom här var ganska blöta.



9. Många drömde nog om slipers på nätterna i Fridafors. Här är det stapelgänget Uno och Wilfred som plockar med dom för tredje gången. Det finns en hel del att ta av som synes.



10. Amatörrallare är ett farligt jobb om man inte tänker sig för. Räls är en uppenbar hårdvara. Vi klarade hela Fridaforsjobbet utan skador — näja ett par klämda tår och fingrar måste man räkna med. Här en illustration till hur lätt det kan hända. Saxen släpper och vips ramlar 250 kg i backen.



11.

Vår kombinerade sov- och matsal var inrättad på den forna järnvägsexpeditionen i stationsbyggnaden. Utanför fanns en förstuga och ett pannrum och vi befann oss "på fel sida" om glastrutorna till väntsalen, där de två biljettskjutlådorna fanns kvar i expeditjonsdisken. Middagen den här dagen, eller rättare kvällen, bestod av kokt skinka, legymsallad (nästan) och till efterrätt kaffe med väfflor, grädde och sylt. Kocken Uno kokte hela kastrullen potatis för att vi skulle få stekpotatis till nästa dag. När middagen var över var tyvärr kastrullen tom. Men så hade vi lastat 20 ton räls på dagen förstås. I hållande regn tidvis.

Stående fr v.: Evert, Herbert och Stig. Sittande fr v.: Gösta, Sven, "Maggan", Wilfred och Uno. Victor ville tydligen inte vara med på bilder eftersom hans världsberömda kamera saknar självutlösare. Victor hette Hasselblad i efternamn, och det är hans fel att jag aldrig får vara med i bild, vilket sannolikt enbart är till glädje för läsaren. Victor tänkte då på allt!



FÖRVÄXLINGEN



GÖSTA BILLSTRAND

Trafikinspektören Gösta Billstrand var 1953—55 chef för 37. driftsektionen, dvs SJ på Gotland. På ett av fotona i redaktionens samling står han bredvid den lövade lokomotorn Z4p 323. Av baksidesanteckningen framgår att fotot härstammar från 30/6 1955, vilket förklarar björkbeklädnaden eftersom Billstrand då lämnade öns återstående järnvägsnät till sin efterträdare. Det är emellertid här denna historia börjar i och med att GHJ:s dieseldragfordonsspecialist "Jédde" fick en reproduktion av bilden. Jédde dokumenterar bl a alla lokomotorer och rälsbussar på ön och blir salig när han får en ny gammal lokomotorbild — med numret på naturligtvis. Eller lika gärna några rälsbussar.

KARLSHAMNSKNÄPPET

3 oktober 1981 deltog K Gösta, Sven-Olof och Ulf i MRO-möte vid SkJ. Dagen därpå under återresan hälsade vi bl a på i Karlshamn, eftersom diskussioner pågick om rivning av 1067-banan till Ryd. Som notorisk kameraskapare i tiokilosklassen, måste man ju göra rätt för sig. Därför blev det några rutor hit och dit, mest på måfå, men en del med beräkning. Det stod bl a ett par lokomotorer på smörjgraven, Z4t 320 och 323. En tanke på Jédde i det ögonblicket var ofrånkomlig. Det blev därför ett antal

black and white och colorbilder av det som fanns i rullväg på de åtta spåren. Småningom blev rullarna framkallade och kopierade och som brukligt är på de stora redaktionerna liggande bland allt annat i en salig röra. Till lördagen den 6 mars 1982. Då fick Jédde syn på Z-fyrorna, som hade hamnat i matväskan och kom i dagen vid kafferasten i Hesselby. Allt gick lugnt tillväga.

På kvällen skramlade det ihärdigt i pratofonen. Han hade sett närmare på bilderna. Milda makter, det var ju en gotlandslokomotor den med nr 323! Och här hade fotografen inte sagt ett knäpp, trots att det finns ett skrotningsbeslut. Hur in i bänken dum får man vara. Nu var det ju nästan ett halvår sedan bilderna togs. Fanns Z-fyrorna kvar eller. . .?? Sven i Malmö ringdes upp: "Jo, vad jag vet står de nog kvar." Han hade liksom snackat om dom tidigare, de här lokomotorerna. . . Det fick nog läggas in ett extra kol om det skulle bli nåt.

Av någon synnerligen underlig anledning hade vi styrelsemöte på en söndag och dessutom dagen efter fotoupptäckten. Före mötet telefon till Carl-Axel Alrenius, chef för Järnvägmuseum. Ja, det var ju söndag så han var inte uppstigen än, men är man museichef får man finna sig i en massa to-

kigheter. Även om vi principiellt faktiskt anser att även den yrkeskategorin har rätt att vara i fred på fritiden. Nästan i varje fall.

Nåja, Carl-Axel stod ut och om lokomotorn rullat på Gotland var han villig att deponera den på ön, särskilt som det var den sista som skulle bli kvar av 1067-orna. Maskinavdelningen måste givetvis säga sitt.

OCH STYRELSEN SATT DÄR OCH BESLÖT MEDAN DRIVAN SMALT

Snabbärenden på styrelsemötena är inte ovanliga. I det här fallet var svaret närmast självklart. Påföljande onsdag meddelade Alrenius att saken var klar. GHJ fick Z4t 323 som deposition t v.

Hur kunde det komma sig egentligen att lokomotorerna var kvar? De borde ha skrotats långt tidigare. Sven i Malmö visste: det var snödrivans förtjänst! Den snörika vintern hade även drabbat Karlshamn och 1067-bangården var ju inte plogad. Därför låg det en jättesnödriva framför lokomotorerna som hindrade framkomsten av en Q 37-vagn. Den som skulle föra de två dragarna till den sista vilan i Vislanda. En snödriva som hindrar skärbrännarna! Det hänger på håret i den här branschen.

Nåja, nu var det värsta över. Eller. . .

Vi kom överens med Karlshamn, där man verkligen var hjälpsam, att de skulle lasta båda lokomotorerna på en Q 37-vagn, som skulle gå till Vislanda. Där skulle 320 lastas av och 323:an fortsätta till Oskarshamn. GHJ-gänget skulle där hämta den och enligt Oskarshamn kostade frakten ca 1500 kronor. Allt OK. Måndag 29 mars meddelar SJ i O-hamn att lokomotorn kommit dit på morgonen. Full fart på telefonerna för att boka biljetter, hyra trailer etc etc. Inge fixade det mesta på nolltid.

Tisdag 30 mars ringer telefonen vid 09.00-tiden. Inge låter lite konstig:

"Du, det är fel lokomotor. Det är 320 som står på vagnen. Va' gör vi nu, vi har strax kranen här?" Finito. Och kallsvett.

Rrrriiing till Vislanda. Fel lokomotor i Oskarshamn. Vi kommer och hämtar 323:an med trailer och. . . "Stopp, stopp! Det finns ingen lokomotor här längre. Vi skar ner 323:an direkt på överföringsvagnen i fredags (26/3). Hyttinredningen har vi bränt nu på morron. . ." Alla gardiner var nu nerdragna. Och där stod Inge och Axel med dragbil, trailer och fel lokomotor. Och kranförarn väntade. Och pengarna rassla-

de. Kunde 320 ha gått här tro. . . Vi brukar ju ha tur. . . Vad gör man. Hem tomhänta? Nej, omöjligt. Beslut: "Ta hem den!"

Därför landade Z4t 320 i Hesselby på morgonen den 31 mars 1982 och ställdes ner på ett 1067-spår utanför vagnhallen.

Och hon såg riktigt fin ut.

Fredag 2 april (dagen efter 1 april) kom Inge belåtet flinande. "Du, jag har varit på Landsarkivet. 319, 320 och 323 kom till Gotland tillsammans 1954! Och 31 2:an som vi har förut har också rullat här. Jag hittade några verkstadsrapporter." Va, var det jag sa! Vi brukar ha tur.

Det grämer mig ytterligt att vi inte tog hand om båda lokomotorerna. Till yttermera visso fick vi en del av frakten återbetald av SJ. Vid hämtningen kostade nämligen frakten 3305:— i stället för ca 1500:—. Vi fick betala det lägre priset, trots att det rätta skulle vara det högre, eftersom det var en vagn med fyra axlar.

Diverse tekniska uppgifter för Z4t 320

Tillverkad av Kalmar Verkstad med nr 103/1952.

Längd 6400 mm

Tj.vikt 14 ton

Axeltryck 7 "

Motor Scania Vabis 160 hk

Max.hastighet 40 km/tim

Senaste km-revision 77-02. Motorbyte.

1977-04—77-06 byte av bl a motorfästen, rep. av B-änden.

78-?? byte av växellåda.

