



Med ångtåg till Haparanda

Den 4 juli körde BJs och MBv ett ångloksdraget tåg på Haparandabanan. Det blev en resa som bjöd på mäktiga ångstötar när det långa och tunga tåget gav sig i kast med den fruktade backen vid Hataträsk.

Av Morrgan Claesson

Väster om Morjärv på Haparandabanan ligger en av landets värsta stigningar. Vid start från Morjärv har man först Skjutbanebacken med 17 promille i 3,2 kilometer, sedan planar det ut och en liten lutning i 4,3 kilometer innan den stora backen Hataträsk – hela 6,5 kilometer i 17 promille. Hela sträckningen består här av upprepade s-kurvor. Dessa backar får både lok, förare och eldare att bekänna färg och det även i våra dagar med starka moderna diesellok med tunga godståg.

Sista ångtåget

Söndagen 4 juli 2010 körde Bergslagens Järnvägs-sällskap (BJs) tillsammans med Malmbanans Vänner (MBv) ett "sista ångtåg" på Haparandabanans gamla sträckning. År 2012 får banan en ny sträckning mellan Morjärv och Haparanda över Kalix och den gamla banan över Karungi rivs upp.

Idén att göra denna körning kom i vintras, när BJs fick besked om att få riva lokhuset i Bastuträsk och samtidigt behövde svarva drivhjulen på B 1037. Orsaken till svarningen är slag på drivhjulen som stör komforten på loket, när man rullar kan det dunka ordentligt. Som finansiering på detta Norrlandsäventyr så bestämde vi oss att köra en ångloksresa på Haparandabanan när vi ändå hade släpat B 1037 så långt.

För att få finanserna att gå ihop så gäller det att

köra ett tåg med kapacitet, många vagnar med mycket resenärer. BJs kontaktade MBv om idén att köra resan tillsammans i BJs regi.

MBv, som inte haft något ånglok igång på flera år, hoppade snabbt på tåget och tänkte först köra med B 1222, med hon var inte tät i pannan, tubläckor, så man fick ta fram B 1085 istället. Detta lok hade bara en treaxlig tender och därmed mindre vattenförråd, och det begränsar körsträckorna mellan vattentagningarna. Vatten är en mycket viktig ingrediens i ånglokskörning – tar vattnet slut är det bara att raka ut fyren och loket går inte att bruka längre. B 1085:s panna provades och blev godkänd onsdagen den 30 juni.

Lördagen den 3 juli körde vi en provtur med bägge B-loken och fyra personvagnar Karlsvik–Luleå och tillbaka. Inför och efter provkörningen fick vi göra justeringar på loket.

Vi ansåg nu att loket var driftdugligt, men för säkerhets skull kopplade vi in BJs hjälpvagn i tåget om loket skulle bråka nästa dag. Haparandatåget blev på detta sätt ändå tyngre, 15 vagnar, med en vagnvikt på 545 ton och längd på 314 meter. Tågvikten blev då cirka 770 ton, med resenärernas vikt inkluderat över 800 ton, och en längd på 350 meter, ett rätt mäktigt tåg.

Det blev många långa promenader i och längs detta tåg för tågpersonalen, både vid bromsprov och

Bilden: B 1085 och 1037 kämpar sig upp för Bjuråbacken, den värsta stigningen på vägen mot Haparanda, 17 promille i över fem kilometer. Foto Thomas Petterson.



På morgonen möttes två "bruntåg" i Boden, Kalmar Veterantåg på väg mot Nordkallotten till vänster, och Haparandatåget till höger. Foto Alf Rosén.

när biljetter skulle viseras. Det är tur att det numera finns radio och mobiltelefon för nödvändiga kontakter längs tåget.

Till loket hade vi dubbla besättningar, både förare och eldare, så det var bara lotsen Martin Långström som skulle vara på främsta loket hela dagen. Första gänget körde Karlvik–Morjärv, det andra gänget skulle köra Morjärv–Torneå, för ett personalbyte i Finland. Detta byte fick senare ske mitt på bron. Sista bytet skedde sedan åter i Morjärv och detta gäng körde då tillbaka till Karlsvik.

För att få ett snyggt tåg, som var fotovänligt hela dagen och då vändskivan i Haparanda var borttagen, så gick loket rygg mot rygg, eller tender mot tender. B 1085 var först mot Haparanda och B 1037 var främst på tillbakaresan till Karlsvik.

Thomas "Stora Borås" Börjesson var förare på främsta loket, och som eldare hade han Carsten Sörensen. Avlösare på främsta loket var Martin Svenson som förare och Lennart Eriksson som eldare. Koppelloket

bemannades av "5011" Johansson eller Mats Holmgren som förare, eldare var Jan Karlsson och Tobias Johansson. "Tågbefälhavare" eller särskild ombordansvarig var Michael Erhardsson, som till sin hjälp hade Stig Stenman, Lennart Ekman och Rune "Källis" Källström.

Liten brandfara

Brandfaran var inte särskilt stor. Det hade regnat rätt mycket under veckan, även om solen sken både på fredag och lördag. Inför söndagen lovades det till och med lite regn, men loket försågs i alla fall med hela gnisthattar. Sista vagnen i tåget var BJs manskapsvagn BJ C4m 135, där det fanns en brandstyrka under befäl av ett proffs, Thommy Höök från brandförsvaret i Storgöteborg. I styrkan ingick också Olle Malmberg, Tommy Lager, Claes Olander, Per Inge Samuelsson, Göran Löfwander och Leif Anderasson.

Som utrustning fanns det brandslagor och en var-tentank på 1 000 liter med motorpump och slang med sprutmunstycke. På bakersta plattformen satt alltid två man som hade utsikt bakåt och åt sidorna för att se om det hade tagit eld. De skulle då larma och stoppa tåget och släcka elden. Är det torrt i markerna brukar det ta fyr med en gång. Vi räknade med att 350 meter tåg var tillräckligt långt för att man skulle kunna upptäcka någon eventuell eld, att det skulle ha tagit sig innan aktern passerade brandhärden.

Enligt JTF-reglerna får man inte köra brandbevakning efter tåg. Stationssträckan eller linjen mellan de bevakade driftplatserna skall vara fri innan brandbevakningen kan börja sitt uppdrag. Då hade säkert en eld fått stor spridning innan brandbevakningen kommit till platsen efter några timmar på grund de långa avstånden.

Tidig start

Resan startade kl 06.45 i Karlvik och vi var inte tillbaka förrän kl 22.00 och för våra resenärers bekvämlighet hade vi olika nivåer på tågets servering. MBv hade för-



Haparandbanans enda tunnel, den 93 meter långa Sockenträsktunneln, ligger mellan Morjärv och Vitvattnet. Foto Alf Rosén.



handsbokad bordservering i sin RBo4 vagn och vagnens gäster satt till bords och åt och drack mest hela dagen.

BJs hade sin Ro3a som bas för sin bojvagnsservice i tåget, där man sålde på morgonen kaffe och mackor och på eftermiddagen rostbiff och potatissallad i lådor till tågets över 550 resenärer. BJs hade också två ”korvgubbar” som drog en rullande korvvagn genom tåget under dagen, så ingen hade långt till något att stoppa i munnen. Mätta resenärer är oftast nöjda resenärer.

Färden började med en hastighet på 10 km/tim genom Storhedens industriområde med många obevakade övergångar där vi placerat ut vägvakter vid de mest trafikerade. Klockan 07.00 passerades Gammelstad och vi satte full fart mot Boden, dit vi kom före tidtabellen och fick ett perrongmöte med Kalmar Veterantåg på väg mot Luleå. Nästa upphåll var Niemisel, för påstigande och där fick vi även ordna en oplanerad vattentagning med tankbil eftersom B 1085 hade en liten tender med femton kubiketers vattenförråd, jämfört med B 1037:s tjugo. Nu blev vi efter i tidtabellen, en försening som höll i sig resten av dagen.

Första backen

Efter Bjurå har vi en lång kurvig backe, 5,3 km lång med 17 promilles lutning. Denna klarades galant, men när det planat ut stannades tåget för att ta upp ångtrycket på första loket.

Orsaken till detta var att det är första loket som pumpar luft till tåget för bromsen. Detta loks ångtryck var nu för lågt för att pumpen skulle skapa ett lufttryck på 5 kg i tågets huvudledning. Framför oss hade vi den långa nedförbacken Hataträsk och något ”Runaway

train” skulle vi inte bjuda på. Lokföraren måste ha full kontroll på tågets bromssystem.

Försenade kom vi till Morjärv där Kalix brandförsvår skulle servera vatten från brandpost. Trycket var dåligt i vattenledningen och vattentagningen tog lång tid, men det var årets händelse i Morjärv varför stationsplan var full av folk. Morjärv och byarna runtomkring har tillsammans cirka lite över 500 invånare. Antalet personer i Morjärv fördubblades alltså med tågets resenärer inräknade.

Försenade fortsatte vi till Vitvattnet och Lappträsk för trafikutbyte, efter Lappträsk planar det ut och höll god fart till Haparanda dit vi anlände cirka en timma försenade.

Lokservice i Haparanda

I Haparanda kolade, slaggade och vattnade vi tåget vid lastkajen. Vattnet kom med tankbil, tre vändor med vardera tio kubikmeter blev det. Kolet var färskt polsk ångkol i storsäckar på vardera ett ton, det lastades sju ton med en hjullastare med kranarm.

Klockan 15 var tåget ihopväxlat för körningen till Torneå. B 1085 främst och bakom detta tom kolvagn, manskaps- och hjälpvagn för brandstyrkan på hemresan till Karlsvik. Sedan kom resten av tåget med tågskådarvagnen närmast B 1037 som skulle dra tåget tillbaka till Sverige.

Allt detta var klart kl 15.00, det var då 10 minuter kvar till tidtabellsavgången avgången mot Boden. Vi anmälde till tågklararen i Haparanda att vi var klara för växling till Torneå enligt de regler som finns i tidtabellsboken för Bodens trafikledningsområde.

Skjutbanebacken, som börjar vid stationsgränsen i Morjärv mot Boden, bara 3 kilometer lång men med 17 promille och snäva kurvor är den värsta biten på hemvägen. Foto Alf Rosén.



Tågklareraren i Haparanda tar kontakt med den finske tågklareraren som under helger sköts av fjärren i Uleåborg för att reservera bron för svensk växling. I Uleåborg finns det en "Sven Dufva" som enligt fänrik Ståls sägner: "inte en djäväl skall få passera denna bro". Med många konstiga ursäkter förbjuds tåget köra in i Finland – spåret är inte besiktigat fast det växlar in T44 och tunga godsvagnar dagligen är en undanflykt vi hör. Vi har inte fyllt i rätt blankett i rätt tid är en annat argument som tågklareraren i Haparanda får höra.

Tågklareraren i Haparanda hoppar till sist upp på B 1085 och vi kör så långt vi kan på bron och stannar 10 cm från spårledningen för de första bommarna på finska sidan. Det tas några bilder, vi genomför personalbyte på loken och B 1037 som befinner sig på banken innan bron i Haparanda drar in tågsättet till Haparanda igen. I Haparanda växlas sedan B 1085 in bakom B 1037 för hemresan.

Stor besvikelse

Besvikelsen var mycket stor bland både resenärer och personal för det oväntade finska aktionen att förbjuda oss att följa de regler som finns för svensk växling över bron. Martin Svenson klarade att ta sig till Finland med 30 meters marginal. Stora Borås såg fram mot sitt första och sista personalbyte i Finland när han skulle gå på B 1037 och sedan köra tillbaka till Morjärv. Vi hade också planerat en fotokörning för diggarna vid det svenska brofästet i Haparanda, tåget var ju så långt så det blev inget med detta.

Direkt bakom loken gick nu tågskådarvagnen en FV2 från MBv med bärräörer och öppna portar. I de 2 första passvagnarna hade diggarna bland dem många SJK-medlemmar bokats så de hade nära till denna vagn. I motluten var det sedan en fröjd att stå och lyssna, känna, lukta på kraften som loken visade när de kämpade sig uppför backarna.

Vi var nu försenade igen och det gällde att göra det bästa av situationen. Fotokörningen i Karungi slopades och vi körde på till Lappträsk på en platt och rak bana med god fart. Stigningarna till Vitvattnet klarades utan problem och vi kom till Morjärv för vattentagning innan vi skulle klättra upp till Hataträsk.

Bättre tryck i brandposten

Nu hade brandförsvaret fått upp trycket i vattenledningen så vattningen gick relativt snabbt. Samtidigt "bordade" mina barnbarn Savanna och Saylor från Idaho tåget för att de skulle få en "once of a lifetime-upplevelse". Vi klarade backarna Skjutbanebacken och Hataträsk utan att fastna, vilket nog hade varit besvärligt och tagit tid. Efter dessa backar var det mer eller mindre utför ända till Gammelstad. Vi höll trots förseningen anslutningen i Boden till nattåget söderut, något som inte ens hade garanterats i vår tidtabell.

Precis när vi kommit tillbaka till Karlsвик så slutade B 1085 injektorer att suga vatten, för då var lokets tender tom på vatten. Men det gjorde inget, vi var i mål, trötta men nöjda ändå. 🚂

Lokförare Martin Svenson är glad över att ha kört över ytterligare i landgräns även om det bara var cirka 40 meter. Foto Alf Rosén.



Man är en heldig djävel!

Att köra ett tungt tåg på Haparandabanan är inte helt enkelt. Men för lokförare Martin Svenson blev turen ändå en positiv upplevelse.

Av Martin Svenson

Efter att ha varit anställd i Norge i drygt tre år så har jag tagit till mig en del ord och uttryck som bra beskriver en situation eller sinnestämning. Heldig är just ett sådant ord vilket som kan översättas som ”lyckligt lottad”. Att man är heldig råder väl inget tvivel om när telefonen ringer en dag och en god kamrat frågar om jag kan tänka mig att köra ånglok på Haparandabanan till sommaren.

Ett lika överraskande som trevligt samtal som slutar med att jag tackat ja till att deltaga och att jag föreslagit att vi borde köra över till Torneå (detta kanske Morrgan redan tänkt på) när vi ändå är så nära, detta för att ge resan ytterligare en dimension och för att ge mig en möjlighet att kryssa ännu en gränsövergång som lokförare framförande tåg eller växling på egen licens. Som tidigare anställd på Linx och SJ i Göteborg så har jag kört till Köpenhamn och över tre av fyra gränsövergångar mellan Sverige och Norge så denna möjlighet kryssa ytterligare en gräns vill jag inte missa.

För min del börjar äventyret med en passresa Kristiansand(Norge)–Oslo–Arlanda–Luleå fredagen den 2 juli 2010. Det är en resa jag gjort flera gånger men då för att bemanna Cargolinks biltransporttåg från Drammen på sträckan Boden–Narvik under hösten

2008, men denna gång var målet Malmbanans Väners område i Karlsvik utanför Luleå.

Väl installerad i min sovkupé tar jag kontakt med de sedan tidigare ankomna och börjar sätta mig in i vad som gäller. Efter ett tag förstår jag att vi från Bergslagens järnvägssällskap inte bara skall bemanna ett utan två ånglok och därtill även göra en mindre körning också på lördagen. Detta var i varje fall en överraskning för mig. Men det skall nog gå bra, har man en gång påbörjat påeldning själv av två H3s/A8:or och en C3/C7 inför BJ 100 År-resan 1979 så skall nog detta gå, nu är vi ju ett helt gäng med ivriga och kompetenta ångloksgubbar.

Kvällen blev sen

En ny bekantskap för dagen var MBv:s B 1085 ett lok som tydligen inte varit i drift på ett antal år och som krävde lite extra kärlek för att fungera tillfredsställande. Bland annat täta pysar, en äldre typ av smörjning av luftpumpen och läckande armatur gjorde att kvällen blev sen innan vi kunde önska den gamla damen en god natt. Ja just damen: Ni vet väl varför ånglok alltid benämns så som ett kvinnligt väsen, jo av den grund att de båda är: Varma och underbara men inte alltid

*B 1037 och 1085 spurtar i Degerselet för att hinna till anslutningen till nattåget i Boden.
Foto Thomas Pettersson.*



Eldare Lennart Eriksson och lokförare Martin Svenson känner nu på sig att man har klarat Hataträskbacken. Foto Martin Långström, lots på B 1037.

logiska och konsekventa i sitt beteende, men om man behandlar dem med den rätta känslan så får man dem dit man vill!

Lördagen började som alla dagar med en god frukost i restaurangvagnen, även här är man heldig som har goda människor runt oss som ser till att vi får bra mat hela dygnet.

Körningen till Luleå denna dag fungerade bra och var en god test av loken som avslöjade en del brister som behövdes åtgärdas inför söndagen. Hornblockskilar behövde justeras och eldarinjektorn på B 1085 var inte frisk, den led av en dålig reparation gjord antagligen

vid beredskapsavställningen av loket. Vattenröret och injektorn passade inte samman på grund av en felaktig gänga i överfallsmuttern på vattenröret.

Dessbättre hade MBV:s tillträdande maskinchef dykt upp, den gode Martin Långström utan vars deltagande denna resa inte skulle blivit samma upplevelse. Tillsammans gjorde vi en god men något fältmässig reparation med hjälp av delar från B 1147 som medförde att vi kände oss trygga inför söndagens resa. Klockan var återigen mycket innan damerna kunde önskas god natt, tidigare på kvällen hade jag och Thomas ”Stora Borås” Börjesson gjort upp att jag skulle köra andra sträckan Morjärv – Haparanda även detta skulle visa sig vara en för mig heldig överenskommelse.

Att köra så att man skäms

Söndagen började för min del med en tidig frukost och sedan lite småpyssel med loken för att därefter ta plats i tåget för en passresa till Morjärv. På resan dit har man tid att småprata med folk från när och fjärran, det är ganska många kända ansikten på en resa av denna typ.

Efter att vi varit med och assisterat vid vattentagningen i Niemisel så är det snart vår tur att gå på loket. När jag skriver vi så syftar jag på min gode vän och eldare för dagen Lennart Eriksson som jag åkt en hel del ånglok tillsammans med genom åren. Bland annat upp från Narvik på Midnightsun-resan 1982 så Lennart är en eldare av rang.

I Morjärv går vi på och installerar oss i loket och snart bär det av ned mot Kalixälven och körningen där efter är helt normal. Lite upp och lite ned dock med en större backe innan Vitvattnet, denna forceras normalt trots att vi eldar med gammalt beredskapskol som sett sina bästa dagar. Innan Haparanda får vi problem med luftpumpen på B 1085 och får stanna för att få den att fungera, det går hjälpligt men det känns bra att vi från Haparanda skall ha B 1037 som första lok.

Väl ankomna till Haparanda blir det slagning, kolning och vattning av loken och då är det bra att både av- och pågående lokpersonal hjälper till så att det går



Hakaträskbackens motsats – Öster om Lappträsk är banan relativt flack och rak ända fram till Haparanda. Foto Thomas Pettersson.

fortast möjligt. När det hela är klart sätter vi ett lok i var ände av tåget för att göra resan över till Finland. Vi är fortsatt lokpersonal på B 1085 som går först mot gränsbron för personalbytet skall ske på finsk sida. Strax innan avgång kallar tågklareraren i Haparanda oss till sig och vi får beskedet att man från finsk sida inte är beredd att ta emot oss – prata om att snubbla på mållinjen!

Ut till gränsen

Men den hjälpsamme tågklareraren lyckas få till att vi kan köra ända fram till den tekniska gränsen mellan Sverige och Finland och där med att passera riksgränsen med en 40–50 meter vilket medförde att jag fick min femte gränspassering som lokförare. Tur för mig men det var många andra som blev besvikna på den uteblivna finlandsturen.

Tillbaka i Sverige kan vi äntra tåget och få oss en stärkande och behövlig middag under passresan mot Morjärv där vi skall gå på loket igen för sista delsträckan mot Boden och Karlvik. Väl framme i Morjärv går vi på B 1037 som går som förstalok och finner en fyr jämn som ett salsgolv och lagom utbränd så Thomas och Karsten har gjort ett bra jobb på sträckan från Haparanda. Hela lokpersonalen hjälps åt med vattning och smörjning av loket och efter cirka 25 minuter närmar sig tidpunkten för avgång.

Lennart har börjat förbereda fyren han använder sig av en teknik vi lärt av våra gamla kolleger, tekniken kallas att elda ”gryta” och går ut på att i god tid lägga ett ganska tjockt lager kol längs sidorna, bak och fram på rosterytan men att lämna mitten av rostern relativt tunn.

Ingen liten backe

När sedan avgångstiden närmar sig så öser man igen resten av rosterytan och vid den tidpunkten är kolet som lagts in tidigare runt i eldstaden gott genomtält och sätter således snabbt fyr på det nyinlagda kolet. Det hela är givetvis avhängigt en god timing, men det behärskar Lennart. Vår avgångstid närmar sig nu och jag och vår utmärkte lots Martin Långström har ett samtal om linjen vi har framför oss. Jag kanske borde ha reagerat mer på Martins kroppsspråk och ansiktsuttryck när jag benämnde den första stigningen – Skjutbanebacken – som den ”lilla” backen, hade jag gjort det skulle jag bett Lennart att ladda med dubbel gryta.

– Avgång! repeteras det tvärs över hytten samtidigt ger Lennart fyren ett par skyfflar kol och stänger luckorna.

Jag öppnar regulatören och hör Flodinvetilerna stängas, drar igen regulatören något och ser ånglådemanometern stiga mot 10 kg/cm². Loket lyfter sig något i det ena bakhörnet på ett för stora yttercylinderlok karaktäristiskt vis samtidigt som det börjar röra sig. Det första av väldigt många tunga ångslag lämnar skorstenen och är samtidigt en signal till bakloket att nu är det dags att bidra till tågets acceleration. Efter några hjulvarv kan jag öppna regulatören fullt och ånglådemanometern stiger till 12 kg/cm². I samma stund minskar jag fyllningen något utan att det påverkar lokets kraftutvecklande nämnvärt, dessutom



sätter jag an lodbromsen med minimal kraft för att rensa drivhjulen från smuts, oljestänk och fukt, detta för att få mesta möjliga friktion mellan hjul och räls i de backar som vi nu ser framför oss.

Loken har nu accelererat upp tåget i cirka 40 km/h när vi omedelbart utanför yttersta växeln i Morjärv går in i Skjutbanebacken, denna stigning på 17promille i tre kilometer som jag lite felaktigt benämnde som liten. Hela tåget är nu inne i backen och man känner att det är 763 ton tåg som skall lyftas upp nästan två meter för varje hundra meter vi kör.

Ångslagen kommer nu något mer sällan vilket betyder att hastigheten går ner. Jag tittar över till Lennarts sida och frågar hur det går samtidigt ser jag på ångpannemanometern den visar ett panntryck på mellan 10 och 11 kg/cm², visarnålen skakar och vibrerar som allt annat i loket så de är svår att exakt läsa av men jag förstår att min eldare inte är helt nöjd.

Lennart står böjd mellan koltaget och eldstadsluckan och han öser skyffel efter skyffel med kol in i det omätliga gapet som fyren utgör. Injektorn på hans sida har varit till sedan vi startade i Morjärv och jag vet vad Lennart tänker: ”Hur i he-vete kör han, skall han aldrig ge sig?” Jag har ju själv eldat för gubbar som

Mats Holmgren och Tobias Johansson smörjer B 1037. Foto Alf Rosén.



Med B 1085 först och B 1037 som koppellok passerar tåget bron över Kalixälven i Morjärv, på väg mot Haparanda. Foto Thomas Pettersson.

man undrat var de gör av all ånga, så jag vet hur Lennart känner sig, men det är bara det att denna backe kräver denna körning.

De flesta ångloksförare vet att hårda ångslag i skorstenen egentligen är förlorad ånga som borde gjort nytta i cylindrarna istället, men idag går inte det, vi behöver all kraft och vi behöver den nu för hastigheten är nere på 5 – 10 km/h och att stanna är inget alternativ. Full skruv och full regulator är inget man är stolt över när trycket närmar sig 9 kg/cm^2 , nu kör man så att man skäms och jag vill inte veta vad Lennart troligtvis tänker om mig nu.

Trycket är dock stabilt och vi närmar oss toppen på Skjutbanebacken och när vi går över krönet länkar jag in fyllningen och snart ökar både trycket och hastigheten, framför oss har

vi nu ett par kilometer med horisontal- och utförskörning – alldeles utmärkt för att få upp trycket på topp igen. Sista kilometern ned mot bron över Töreälven är hastigheten god, men på andra sidan bron där börjar allvaret, Hataträskbacken är nästan sju kilometer lång, kurvig och i konstant 17 o/oo stigning, alltså en av Sveriges värsta backar och en utmaning för var eldare.

Full fart uppför

När loket går över bron över Töreälv har jag redan börjat köra, trots att tåget fortfarande befinner sig i utförsbacke, detta för att ta vara på mest möjligt av tågets rörelseenergi. Lennart har på väg ned mot banans brytningspunkt byggt upp fyren så att vi är nu ännu bättre förberedda än vi var när vi startade i Morjärv. Han gör nu små men mycket täta påeldningar för att inte kyla fyren med för mycket nytt kol på en gång, på detta vis kan man hetsa panna att prestera

sitt yttersta och detta lyckas Lennart med nu. Själv står jag med omkastningskruven i höger hand beredd att justera fyllningen optimalt och regulatoren står fullt öppen det kommer den att göra tills vi når toppen på backen.

Tågets hastighet är nu cirka 60 km/h vilket med andra ord är allt för högt i förhållande till vad loken kan prestera i en sådan stigning med vår tågvikt så vi låter hastigheten medvetet sjunka, likväl som vi prövar att hålla den så hög som möjligt.

Det är nu vi kör ånglok på riktigt, man får använda alla sina sinnen för att analysera lokets beteende som att lyssna efter förändringar i lokets rytmiska gång. Tappar vi fortsatt hastighet? Är loket på väg att slira? Kan jag länka ut utan att förbruka onödigt mycket ånga? Hur ser banan ut framför oss? Är det snart en kurva, en tunnel eller något annat som kan få loket att slira loss?

Nu droppar inte svetten längre ur Lennarts



polisonger nu rinner den ur mössan och ned längs polisongerna. Ångslagen kommer nu mer regelbundet och hastigheten är nu på väg att stabiliseras kring 40 km/h panntrycket ligger på 12 kg/cm² och vi är nu halvvägs upp i backen. Lennart har tagit på sig blårocken för att skydda sig mot fyrens hetta och fortsatt med den intensiva eldningen och vi hör säkerhetsventilen börja väsa.

Vattennivån i pannan är på topp så istället för att fylla på mer vatten länkar jag ut cylinderfyllningen ytterligare någon procent och lokets omedelbara reaktion blir att det börjar slira i delar av hjulvarvet. Vi är alltså på gränsen till den friktion vi har till förfogande mellan hjul och räls. Det jag gör nu är att igen sätta till lokbromsen mycket lätt för att säkerhetsställa mesta möjlig friktion.

Loket arbetar nu för fullt och man kan nu inget annat göra än att låta sig översvallas av en bubblande känsla i bröstet och samtidigt

tänka: Man är en heldig jävel! Som får uppleva detta, ombord på en hundraårig dam som ger sitt yttersta precis lika gott som när hon var ny.

Ett stort leende

Vi ser slutet av backen nu och jag länkar in skruven något sätter till min injektor och förbereder loket på utförsbacke. Strax innan vi når toppen av Hataträskbacken ser jag baköver längs tåget och i fönstret på bakgaveln på B 1085 som går med tendern mot oss ser jag en uppsättning tänders som visar ett stort leende, det är Tobias Johanssons. Det är han som eldar 1085 och han är så smutsig i ansiktet att endast tänderna syns men av det leendet att döma är han lika nöjd och lycklig som vi. Resten av resan mot Karlsвик är ju inte lika spektakulär och går mer på rutin, vi säger heller inte så mycket utan hänger ut genom var sin hyttglugg och vardagsåker men jag tror vi tänker samma tanke: Jag är en heldig jävel! 🚂

Haparandabanan

Den första delen från Boden till Niemisel öppnades 1900, år 1902 kom man till Morjärv. År 1910 trafikerade man Lappträsk, och 1913 låg det spår till Karungi. År 1915 hade man provisorisk trafik till Haparanda och allmän trafik från 1918.

Ordinarie persontrafik upphörde år 1992.

År 2012 öppnas en ny sträckning från Morjärv till Haparanda över Kalix samtidigt som hela banan elektrifieras, banan Marjärv - Karungi - Haparanda nedläggs samtidigt.

Banans längd Boden - Haparanda är 166 km.

År 2010 trafikerar banan bara av godståg, på vardagar går det 2 tågpar Boden - Haparanda, 1 tågpar Boden - Kalix, och ett tågpar Boden - Morjärv.