

Avskrift(Kop Gd, Öd, Öib, Öim, Öit, Öiö Dbr, Öiö Mbr,  
Brc Tbr, Kbiö, Kmiö, Kti, Samtl Sf)PMrörande linjeinspektion Långsele-Krylbo den 30 mars 1956.Inspektionsförrättare.

Långsele-Ånge baningenjör Olausson, lokförare Larsson  
Ånge-Ljusdal inrenjör Bolméus, lokförare Olofsson  
Ljusdal-Storvik baningenjör Holmström, lokförare Westberg  
Storvik-Krylbo baningenjör Strid, lokförare Berglund

(Inspektionen skedde med motordressin och i en del fall företogs dessutom återresan på lok.)

Allmänna intryck.

Spårläget gott i makadamballast, sämre i grus. Vissa grussträckor mycket dåligt läge. Skvättskarvar har börjat uppträda. Mycket stark åverkan av spåret från loken - från Da-lokens insättande en markant försämring av spårläget. Såväl inspektionsförrättare och sträckvakter som lokpersonal missbelåtna med Da-loken "som går illa och misshandlar spåret". Ma-loken gör sedan större saker av Da-loksutslagen. Uttalande från sträckvakter förekom såsom "Har varit här i femton år" eller "i trettio år" etc "men aldrig sett maken till vad Da-loken nu ställer till".

Uttalanden

Strid: Hastighetsnedsättning till 70 över Torsåkers bangård (208.775-209.250) på grund av dåligt spårläge i södra växeln som har ett ömtåligt läge i kurvor. Även 70 i kurva (213.770-214.250) mellan Ältebo och Toretorp där spårvidden är svår att hålla - utslag 30 mm dagen innan ompikat och efter en natts körning åter + 17 mm.

Da-lokens inverkan på spåret är mycket ogynnsam och gången är icke bra.

Holmström: Nedsättningen till 70 i en kurva (238.017-238.837) söder om Järbo på grund av dåliga skarvar och spårviddsojämnheter. Även 70 km på hela bansträckan Holmsveden-Kilafors - redan på torsdagen hade Lingbo - Holmsveden 70 km på grund av dåligt spårläge och personalbrist, då så gott som allt folk disponerats i Granbo för röjning. (det sålunda till 70 km nedsatta partiet Lingbo-Lilltjära anses av baningenjören vara Storvikssektionens sämsta). Slutligen nedsattes det i höstas nybyggda partiet på linjen Järvsö-Skästra (367.000-368.500) på grund av hög kilning efter tjällossning på nybyggd bank.

Holmström skulle vilja föreslå att sth för loken Da och Ma tills vidare nedsattes till 80 (och att de därför tills vidare icke framfördes i snäll- och persontåg) tills dess deras inverkan på spåret tillfullo klarlagts och deras fel bättrats.

Bolméus: Ljusdal-Ånge nedsattes totalt till 75 km varjämte temporärt stH sattes till 60 på sträckorna Ramsjö-Norrhög (stora utslag uppåt 30 mm) och Alby-Ånge (stort antal ojämna uppfrysningar) vilka två

sträckor dock beräknas snart kunna höjas till 75. Bolméus anser det meningslöst att öka över 75 då ena dagens arbete i så fall spolieras över natten eller efter ett par tåg. Så länge vi har Da-lok i trafik och ej rustat upp spåret genom isolering och makadamisering bör denna sträcka under tjällossningen ha nedsatt hastighet.

Särskilda prov bör göras med Da-loken som visar deras åverkan på spåret t ex genom en enkel registrerande mätare av utslagets storlek.

Olausson: Inga hastighetsnedsättningar ännu annat än lokala nedsättningar till 60 på ställen med mycket dåligt spårsläge mellan Graninge och Långsele, där arbeten för justering pågår.

Tjällossningen har ännu ej börjat på allvar så här långt norrut utom på de låglänta områdena med mildt klimat uppemot Långsele (på sträckan Bräcke-Bispgården är spårsläget sålunda utmärkt), men om cirka 14 dagar kommer spårsläget även häruppåt att vara mycket sämre och fordra nedsättningar till 75 km, vilket är den största hastighet då Da-loken går lungt i spåret enligt maskinbefälets utsago. Så länge vi har grus (och dåligt sådant) blir sliprarna genomsura i tjällossningen och spikfästet blir mycket dåligt - man märker en utpräglad skillnad på de korta partier som är makadamiserade - och så länge vi får ha detta sura spår med dåligt spikfäste varje vår måste Da-lokens hastighet hållas nere.

Som exempel på hur snabbt spåret förstöres kan nämnas att i en kurva strax söder om Långsele spåret inspekterades mycket noga vid tolvtiden och inga utslag funnos då. 1  $\frac{1}{2}$  timme senare rapporterade sträckvakten 25 mm utslag i denna kurva.

#### Slutomdöme.

Det synes som det svaga spikfästet i sura träsliprar i upptinande grusballast icke är tillfyllest för de starka sidokrafter som uppkomma vid körning med Da-lok. Att makadamisera är enda botemedlet på lång sikt. Att sätta ned hastigheten för Da-loken på grusballasterade sträckor under tjällossningen torde vara den enda snabbt verkande åtgärden, och 75 km har därvid från både ban- och maskinhåll ansetts vara en lämplig hastighet. Detta medför givetvis att dessa lok icke böra gå i personförande tåg under denna tid av året. Det har även antytts att krav från personalhåll kommer att uppställas på en grundlig undersökning av Da-lokens gångegenskaper. En sådan undersökning är utan tvekan av stort värde och skulle ses med tillfredsställelse av framför allt distriktets banbefäl.

Gävle den 31 mars 1956

H Palm