



## Informationsblad nr 4 2022

### Hej alla medlemmar!

Den här utgåvan av "bladet" börjar med ett 100-årsjubileum. Det är inte varje år det är ett jubileum därför uppmärksammar vi det lite extra.

**På en sten** som är placerad intill rälsen mellan stationerna Ytterhogdal och Överhogdal är följande text inhuggen:

Här möttes den 21 juli 1921 norr- och söderifrån kommande skenläggning på järnvägsbyggnaden Brunflo – Sveg och sammanknöts därmed genomgående statsbanelinjen Östersund – Kristinehamn. Banan invigdes den 20 september 1922.

### Brunflo – Sveg klar 1922

Anledningen till att banan mellan Östersund och Strömsund blev klar tidigare än banan mellan Sveg och Brunflo var att dåvarande kung lovat Jämtlänningarna en järnväg som knöt ihop Storsjöbygden med de norra delarna av Jämtland tidigare än banan mot Sveg. Bandelen från Brunflo söder ut mot Åsarna började byggas 1913 och kunde öppnas ganska snart. Fortsättningen mot Sveg tog längre tid beroende på hur banan skulle dras. Alla byar ville ha järnvägen nära och Svegborna ville ha snabb förbindelse med Östersund. Till slut löste det sig och banan invigdes 1922. Några nya byar etablerades längs banan bland annat Sörtjärn, Nederhögen och Röjan.

### Stort jubileumskalas i Överhogdal

Inlandsbanan AB, Järnvägmuseet i Gävle och Hembygdsföreningen i Överhogdal samarbetade för att firandet skulle bli stort och synas. Järnvägmuseet plockade fram (nästan) tidstypiska lok och vagnar för att intresserade skulle kunna åka ståndsmässigt på banan mellan Östersund och Överhogdal och åter. Inlandsbanan AB organiserade och sålde biljetter och Hembygdsföreningen stod för det nödvändiga i form av mat och dryck. Hembygdsgården i Överhogdal var målet för jubileumståget och dess omkring 260 passagerare. På hembygdsgården startade man tidigt att förbereda inför tågets ankomst. Kaffe kokades, grillar tändes, stolar och bord placerades lämpligt, scenen gjordes i ordning för det skulle bli musik av och med "Kingen" och hans kompisar. Hembygdsgårdens medlemmar jobbade och slet för att hinna få ordning. Roligt att se så många glada och engagerade människor jobba så hårt för en bra sak. Här nedan visas några bilder från hembygdsgården i Överhogdal.



# HEMBYGDSGÅRDEN



Överhogdals hembygdsförening bildades 1952. Då skänkte makarna Julia och Olof Ohlin manbyggnaden som är det enda hus som finns kvar på sin ursprungliga plats på gården.

Budd bestod tidigare av två gårdar, Öster- och VästerBudd. Nuvarande manbyggnad, ÖsterBudd är den enda byggnad som finns kvar på ursprunglig plats. Nedre delen av manbyggnaden är från 1700-talet och är en s k parstuga. I mitten av 1800-talet byggdes det till en övre våning. Övriga byggnader kommer från skilda håll.

I hembygdsgården finns bygdens historia bevarad i bruksföremål och fotosamlingar.



Samtliga bilder: Lars Holmqvist







### **Stark sommar för Inlandsbanan** (Järnvägar.nu)

Persontrafiken på Inlandsbanan har haft en bra sommar. Många avgångar har varit fullbokade. Sammanlagt har man sålt drygt 12 500 resor under sommaren. Det är bättre än 2018 men något sämre än rekordåret 2019. Den 28 augusti avslutades den ordinarie persontrafiken på Inlandsbanan för i år. Therese Fanqvist, operativ chef för Destination Inlandsbanan AB, ser tillbaka på en stark sommar:

”Vi har haft en väldigt bra sommar med stor efterfrågan. Vi har kört mer eller mindre fulla tåg hela sommaren, med något färre resenärer mot slutet. Många vill resa mitt i sommaren för att uppleva midnattssolen”, säger Therese Fanqvist.

Även den här sommaren har persontrafiken körts med fyra äldre motorvagnar av typen Y1, varav tre rullat varje dag, och en fjärde vagn varit reserv. De fem nyare motorvagnar av typen Lint som Inlandsbanan köpt blev inte klara till årets sommartrafik. Ombyggnaden av dessa holländska regionaltåg till långdistanstrafik har blivit försenad på grund av pandemin och kriget i Ukraina. ”Det har varit en utmaning

att hålla våra äldre vagnar i trafik hela sommaren. Men det har lyckats tack vare våra duktiga tekniker. Vi har haft 100 procents tillgänglighet på våra fordon. Våra resenärer har fått åka tåg hela sommaren, det är jag är mest nöjd med”, säger Therese Fanqvist.

Under sommaren har 30 000 sliprar bytts på Inlandsbanan. Bytena har skett utspritt på hela sträckan norr om Östersund. Det är besiktningsanmärkningar som har åtgärdats, vilket medfört utspridda byten av dåliga sliprar. Hastighetsnedsättningar efter slipersbyten har ibland påverkat punktligheten. Några tåg har blivit två timmar försenade. Men slipersbytena har inte påverkat så mycket som man kunde befarat.

”Vi har ibland tvingats säga nej till resenärer genom att tåget varit fullbokat de datum man hade velat åka. Många av våra populäraste paketresor sålde slut snabbt. Men i år har vi lyckats få en jämnare beläggning genom att fler också rest från norr och söderut, annars vill de flesta resa från söder mot norr”, säger Therese Fanqvist, operativ chef för Destination Inlandsbanan AB

### **Väsentliga händelser under räkenskapsåret** (Från bolagets årsredovisning 2021)

Drift- och underhåll:

Det planerade driften och underhållet har i huvudsak genomförts med undantag för slipersbyten där planerade 15 000 slipers reducerades till 7 500 slipers med anledning av den likviditetssvacka som förelåg sommaren 2021.

Två stora reparationsarbeten har genomförts. Dels slutfördes förstärkningen av banvallen utanför Kåbdalis där spåret sjunkit på en kort sträcka och dels renoveringen av en betongbro i Lövliden där stora sprickbildningar uppstått pga. felaktigt ballastmaterial i betongen.

Reinvestering fjärrmanöver av driftplatser:

Ombyggnationen av Storuman driftplats för fjärrmanöver har varit ett stort och kostsamt projekt. Ombyggnationen påbörjades 2020 och var klar sommaren 2021 och det nya triangelspåret som kommunen byggt för nord-ostlig trafik på Inlandsbanan och tvärbanan Storuman-Hällnäs invigdes i oktober. Att fjärrmanövrera driftplatser med hjälp av manöversystemet Cactus erhöll också slutligt permanent godkännande av Transportstyrelsen under hösten.

Investeringar:

IBAB har två projekt som syftar till att digitalisera vår järnvägsanläggning. Det ena avser test med en digitalt övervakad växel för att ge möjligheter till förebyggande underhåll i stället för avhjälpan. Det andra avser en testanläggning för ett digitalt övervakat vägskydd med en off-gridlösning för att kunna placeras på plankorsning i

”strömlöst” land. Båda projekten pausades pga. likviditetssvackan sommaren 2021. Testanläggningen för vägskydd kommer att återupptas 2022.

Triangelspår i Arvidsjaur:

Under våren antogs den nya detaljplan som medger IBAB en 10-årig byggrätt för att anlägga ett triangelspår i västra utkanten av Arvidsjaur. Om detta byggs så slipper tåg att som idag gå in och vända på Arvidsjaur station vilket är en tidskrävande manöver för lokdragna tåg.

Framtida utveckling:

Koncernen har fått en försämrad likviditet. Orsakerna till det är främst effekter av Corona-pandemin, inköp av nya motorvagnståg samt svag lönsamhet i dotterbolagen. Dock ser ledningen för Inlandsbanan positivt på framtiden. I takt med att LINTARNA kommer hem till Sverige så kommer rörelsekapitalet att väsentligt förbättras i och med refinansieringen av korta skulder till långfristiga skulder till kreditinstitut. I slutet av mars 2022 har ytterligare två motorvagnståg LINT kommit till Sverige. De nya tågen är en viktig komponent för att i framtiden kunna bedriva interregional kollektivtrafik tillsammans med de regioner som Inlandsbanan trafikerar och därmed medverka till ökad standard, kvalitet och attraktivitet på kollektivt resande. Inlandsbanans ledning har arbetat med både kort- och långsiktiga finansieringslösningar såsom dialoger med ägarna om tillskott, en ägare har under april beslutat om tillskott till bolaget, men också diskussioner har förts med kreditinstitut och leverantörer. Sammantaget ser styrelse och ledning positivt på koncernens framtida likviditet och ekonomiska ställning.

Även de stora industrisatsningarna inom den gröna omställningen i Norr- och Västerbotten kommer troligen att ge Inlandsbanan en ny och betydande roll för transporter av insatsvaror, färdiga produkter och energi. Denna utveckling kommer att kräva upprustning av Inlandsbanans järnvägsinfrastruktur men också generera en avsevärt ökad transportkapacitet för näringslivet och andra aktörer som är beroende av ett fungerande transportsystem.

Det var allt för denna gång. Ha det bra till vi ses och hörs igen.

Styrelsen

---

**ADRESS:**

Föreningen  
Inlandsbanans Vänner  
c/o Ove Strid  
Timmervägen 13  
831 72 Östersund

**TELEFON**

070-339 36 54

**E-POST**

[styrelsen@inlandsbanansvanner.se](mailto:styrelsen@inlandsbanansvanner.se)

**HEMSIDA:**

<http://www.inlandsbanansvanner.se>

**PLUSGIRO:**

30 70 33 - 1

**SWISH**

123-261 09 39