

Inlandsbanan har framtiden för sig

Artikel i ÖstersundsPosten 2015-02-12.



Otto Nilsson t.v. och Bengt Sandhammar.

Den är nästan 130 mil lång, vilket är en tiondel av det svenska järnvägsnätet. Men först nu kommer den första heltäckande boken om Inlandsbanan.

Författare är Bengt Sandhammar, till yrket kirurg på Östersunds sjukhus och bördig från Gävle där han varit engagerad i lokaltågsbanor vid Jädraås och Tallås.

– Men det är först sedan jag flyttade till Östersund 2001 som jag blev intresserad av Inlandsbanan på allvar. Den är både en livsnerv och intressant lokalhistoria – och verkligen vid liv fortfarande, slår han fast.

Boken är en riktig praktpjäs på närmare 300 sidor i stort format, ett mycket rikt bildmaterial och Sandhammar har dammsugit fram nästan varje uppgift som går att få om banan. Ner till nördnivå får vi veta allt om bansträckorna, orterna, broarna, personalen och historiken – både bygget och de olika turena fram till dagens situation.

Tågentusiasten får sitt lystmäte i den extrema detaljrikedomen, men också den som är intresserad av närings- och kulturhistoria har mycket att hämta här.

Parallellen till dagens diskussion om utbyggnaden av internet är uppenbar, dagens rättmätiga krav på fibernät motsvaras av den livsnerv som en järnväg genom inlandet skulle utgöra, en rättvisare möjlighet för Norrland helt enkelt.

Att militära behov var det första ursprunget till planerna är värt att minnas, en invasionsarmé från öst skulle enkelt kunna skära av stambanan på strategiska ställen och då vore en linje genom inlandet en andra frontlinje.

Därför kan det tyckas ironiskt att 40-talets tyska permittenttåg kom att bli de mest betydande militära förflyttningarna sträckan upplevt.

Inlandsbanan har framtiden för sig

Artikel i ÖstersundsPosten 2015-02-12.



När banan planlades var dessutom Sverige och Norge fortfarande i union. Så sent som för något år sedan kom för övrigt stora transporter av dagligvaror till Tromsö att gå genom det svenska inlandet när stambanan hade avbrott.

Helt naturligt har Inlandsbanan AB (IBAB) stöttat Bengt Sandhammars projekt och förhandsköpt en del av upplagan på 4 000 exemplar:

– Boken är en naturlig gåva för oss som representation, historiken är viktig att minnas. Men det är lika viktigt att betona att vi definitivt inte är någon sorts museibana utan en expanderande trafikled, säger Otto Nilsson, företagets vd sedan 2011.

Han berättar gärna om de många projekt man driver, exempelvis har Destination Vemdalen gått in med stora pengar för att få vintertrafik med skidturister, vilket slagit mycket väl ut och är inne på tredje året.

– Regionförbundet har också förstått vikten av banan och stöttar oss på ett mycket positivt sätt.

IBAB har även jobbat fram nattåg från Malmö på liknande sätt och bearbetar aktivt marknaden. Bolaget finns sedan något år i en tillbyggnad vid de cirkelformade lokstallarna bortom bryggerifastigheten vid Storsjö Strand.

– Det får inte skymma att vi i första hand sysslar med godstransporter, där skogsråvaran utgör hälften. Strömsunds Cementvaru får all sin cement via oss och på sikt räknar vi med att biomassa kommer att bli mycket stort för oss.

Inlandsbanan har framtiden för sig

Artikel i ÖstersundsPosten 2015-02-12.



Den stora flaskhalsen har här varit att bärigheten på vissa av de nordligaste sträckorna gjordes för låg redan då banan byggdes, idag klarar man 16 ton, men målet är att klara upp till 22,5 ton på hela sträckan, vilket gör att tågen kan köras betydligt snabbare.

– Om två år har vi den bärigheten till Brunflo, ett par år senare mellan Arvidsjaur och Gällivare och målet är full bärighet till 2019, vilket jag ser som fullt realistiskt.

I så fall kan Inlandsbanan för första gången fullt ut ta sin rättmätiga plats som inlandets livsnerv.

Bengt Sandhammar har förstås åkt banan fler gånger och är särskilt glad över alla personliga möten han gjort med boende och yrkesverksamma:

– Det var först för tre år sedan jag insåg att jag hade så stort underlag att det räcker till en bok, då började jag jobba mer systematiskt för att skapa boken. Det gällde också att hitta ett flyt och en ton som jag är nöjd med.

Själv har han tagit stora delar av bildmaterialet, men har också letat fram roliga och charmiga bilder från historien. Redigeringen har han fått hjälp med.

Och har han då någon favoritstation eller sträcka som sticker ut särskilt?

– Hm, en stor charm är att banan har så olika karaktär, från bruksmiljöerna i Värmland, genom all jord- och skogsbygd och upp till de nordligaste delarna.

Inlandsbanan har framtiden för sig

Artikel i ÖstersundsPosten 2015-02-12.

- Om jag ska peka ut någon sträcka blir det nog mellan Arvidsjaur och Gällivare, det finns inget liknande i landet, det bara måste upplevas. Men jag tycker verkligen att hela banan är vacker och fin, säger Bengt Sandhammar.

Tomas Larsson

[063-161623](tel:063-161623) tomas.larsson@op.se