

Loket drar de tomma malmvagnarna in i en tunnel till pålastningsstationen

den sista vagnen först får sin last, varpå loket skuter fram tåget en vagnslängd osv. Lastningen dirigeras av den förut omtalade slokföraren från en manöverpulpit, som för varje vagn lämnar ifrån sig ett kort med kopla, vilket upptar vagnsnummer och vikt. Hela lastningen av en vagn tar endast ca fyra minuter och på denna tid har SJ:s lok hämtat de fyllda vagnarna tre gånger om dagen. Det är sammanlagt ett 60-tal vagnar per dag som lämnar gruvan på det nya spåret. Hos TGA är man (enligt TGA-Nytt) mycket nöjd med det nya transportmedlet, som är billigare och smidigare än tidigare använda metoder. Hur mycket malm-bryntingen ökar är det ingen risk att man inte skulle kunna hinna med i pålastning och transport från gruvan. Och ett bättre betyg kunde väl SJ inte få!



Helge Olafsson dirigerar lok, pålastning och vägning med hjälp av knappar och rattar på ett stort tangentbord

övertogs av lastbilar, som alltså nu avlösts av den nybyggda järnvägen.

Arbetet på järnvägen påbörjades under hösten 1956 och avslutades vid senaste årsskifte. SJ har projekterat anläggningen och kontrollerat arbetet samt svarat för elektrifieringen. I fortsättningen ansvarar SJ för att spåret är i trafikabelt skick, medan TGA bekostar underhållet.

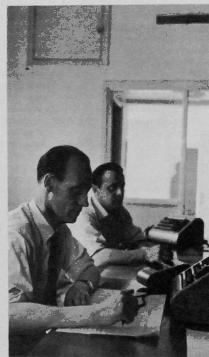
Lokkonstruktör är ingenjör Elov Sandvårn och idén fick han av sin TGA-kollega ingenjör K-E Sellergren. Loket byggdes sedan i bolagets mekaniska verkstad under ledning av verkmästare Valter Grönlund.

Underredet har man tagit från en gammal malmvagn och axelaxlidan blev över när den gamla linbanan revs, medan oljeturbinkopplingen inköptes från England. Av dessa delar, en elmotor, litet plåt och en myckenhet av tekniskt kunnande byggdes loket. Det skulle drivas elektriskt, men en kontaktleddning i tunneln från malmfickorna till pålastningsstationen kunde det inte bli tal om. Då kom idén med dammsugarsladden. Bakpå loket hängde man en trumma med ca 200 m kabel. Kabeln rullas ut när loket kör ut ur tunneln och rullas upp på trumman igen, när loket återvänder. Användningsområdet är alltså starkt begränsat. (En dammsugare kan man åtminstone flytta mellan olika vägguttag, men sloksladdens har bara ett uttag.) Trots denna begränsning räcker loket mycket väl för TGA:s behov. Det behöver inte köra längre än några meter utanför tunnelöppningen, så hämtar SJ:s lok malmvagnarna där.

Men det är inte bara kraften som kommer genom kabeln till loket. Även impulserna till »fram» och »back» går denna väg. Loket är nämligen obemannat och dirigeras från ett tangentbord i pålastningsstationen, vars invecklade maskineri är så långt automatiserat att det sköts av endast en man, som alltså även är lokförare.

TGA-loket hämtar de tomma malmvagnarna på den lilla bangården utanför gruvan — det finns tre spår där vart och ett med plats för 35 vagnar — och drar in dem i tunneln. Vagnarna fylls sedan med malm på så sätt att

Intressant jobb



Kontorist Folke Ahlund (närmast) och hans kollega Göte Lundström tycker att arbetet i ställverket är intressant

Fjärrställverket i Kiruna, vilket beskrevs utförligt i en artikel i SJ-nytt nr 6-7/1956, har väckt personalens gillande. Kontorist Folke Ahlund, som tjänstgjort där sedan starten den 1 juni, tycker att det är ett intressant jobb. Genom att man har en spårplan framför sig med hela den sträcka man arbetar med kan man följa tågen bättre än man kunde tidigare. De nya tekniska hjälpmedlen gör också att arbetet går snabbare än tidigare och man får därför mer tid att ägna sig åt tågen.

— Men arbetet kräver koncentration. Och man får aldrig slappna i

Ny resebyrå

SJ:s resebyrå i Kiruna, som tidigare varit inrymd i stationshuset, flyttade den 1 juni uppför backarna till ett nytt affärshus på Seger Svanbergsgatan. Bara adressförändringen betyder en enormt utökad service. Ingen, som inte skall åka direkt med tåget, behöver längre gå i de branta backarna för att skaffa sig en biljett. Den kan man kopa på resebyrån, som ligger mitt i stadens nya affärscentrum i modernt och praktiskt inredda lokaler. Granne på ena sidan är världens nordligaste varuhus. (Man kunde läsa det i annonserna, när det invigdes.) Om också resebyrån kan göra anspråk på det opretter har inte undersökts. Hur som helst ligger den långt norrut.

Den andra grannen är en bank där kirunaborna kan ta ut pengar att användas till resor. Det finns en dörr mellan banken och resebyrån, så avsikten med arrangemanget är fullt tydlig. Den ena grannen drar nytta av den andra. Men strömmen går även i motsatt riktning genom dörren. Även resebyråkunderna blir bankkunder, då de behöver utlandsvaluta, och det behöver man ofta här, där utlandet i form av Narvik ligger bara 16 mil avlägset.

uppmärksamheten. Man måste hela tiden veta vilket tåg man har var. Och trots att man har det bekvämt och sitter stilla hela arbetstiden, känns det att man är trött vid arbetets slut. Då är det skönt att komma ut och lufta hjärnan.

Inredningen i den byggad som rymmer fjärrställverket var vid SJ-nyttas besök ännu inte färdig. I ett stort rum med en hel vägg av glas, genom vilken man har utblick över hela Kirunavaara, skulle ett ställverk installeras för den nya sjöbangården, om vilken man kan läsa i en annan artikel i detta nummer.