

# Historien om och kring ett nyrenoverat HPD-lok

I skriften *Industrilok i Östergötland* kan man under rubriken ”Stora Aleryd” se en bild på och läsa om torvmosselocket på Hög- eller Klintamossen som ligger i Ödeshögs kommun och gränsar till Småland. Torvbrytningen vid Högstorp som den intelligande gården heter startades av G W Holmberg troligtvis någon gång på 30-talet och en 1 kilometer lång bana med 600 mm spårvidd anlades från Klintgölen till torvberedningsfabriken. Enligt *Industrilok i Östergötland* anlades banan troligen 1937 och 1974 lades den om med svetsade stålslipers. Från början drogs vagnarna av människor eller möjligen hästar, men på 50-talet skaffades ett hembyggt lok, vilket somliga kallar ett HPD-lok, dvs. ett lok av HopPlockade Delar .

Lite kuriosa om Högstorp är att författarinnan Moa Martinsson under en period på 40-talet bodde här tillsammans med en annan författare, nämligen Karl Gunnarsson. Gunnarsson har för övrigt i sin bok *Som bonde bland bönder* bland annat skrivit om den störande torvbrytningen och sjösänkningen av Klintasjön till en mindre och mer gölaktig vattensamling. Han skriver även att torvberedningsfabriken togs i bruk under denna tid. Flera äldre herrar i bygden kan också än idag berätta om när de arbetade på mossen, och hur de då i smyg försökte få en glimt av den lättklädda/oklädda bad- och solnympfen Moa. Gunnarsson ondgör sig också över den besvärande nyfikenheten på den kvinnliga nakenheten bland herrarna på mossen.

## Mera historik

Torvmossen såldes 1973 till Bertil Malm (Tranås Torvförädling) som bedrev viss torvbrytning några år innan mossen såldes vidare i början på 80-talet till Siv och Sven Carlsson i Boet. Under denna tid tog jag kontakt med den nya ägaren Sven Carlsson för att eventuellt köpa loket. Han var villig att sälja men jag var just då inte tillräckligt intresserad av affären. Flera år senare såldes mossen till våra grannar Hans-Åke och Britt Wernersson i Frätsabola. Samtidigt hade mitt intresse för loket ökat eftersom jag själv hade anlagt en kortare

vedbana på tomten, vilken för övrigt också ägts av G W Holmberg eftersom min fru och jag bor i G W Holmbergs före detta kombinerade bostad och lanthandel i Klöverdala. Redan när vi blev ägare till fastigheten var dock affärslokalerna ombyggda till bostadsutrymmen. Här fanns och finns emellertid många lanthandelsrelikter som kaffekvarn, affärslådor med bl.a. ett stort sortiment knappar, brevpapper men också en affärsdisk som tjänstgjort som försäljningsdisk i Vadstena stationshus, närmare bestämt museijärnvägen Wadstena Fogelsta Järnvägs lokal. Lite kuriosa är dessutom att hela bokföringen finns kvar med noteringar om varusortiment och priser från 1939 och fram till början på 60-talet då lanthandeln lades ner. Denna dokumentation visar verkligen hur mycket som förändrats på 70 år.

### **Ett Bomek-projekt**

Efter att Wernerssons övertagit torvmossen fick jag köpa loket. De flesta tyckte väl att jag bara köpt skrot, men inte min fru Birgitta som också såg charmen med att få ett udda och trevligt litet lok i trädgården. Till att börja med lämnade jag loket till en mindre bilverkstad, men det var för svåra skador på loket; bland annat gick motorn inte att dra runt, så nästa steg blev att lämna hela härligheten till Tore Göranssons verkstad Bomek (Boets mekaniska verkstad). Tore är känd för både sina talanger inom mekanik och sitt intresse för lite udda mekaniska konstruktioner. Bland annat har han modifierat och därmed förbättrat maskiner åt industrier i Tranås. Det visade sig att Tore var den rätta att ta sig an även ett HPD-lok. Han tyckte själv att detta var ett stimulerande projekt.

### **Kajsa Varg**

Kajsa Varg-tänkandet eller ”man tar vad man har” verkar ha varit en genomgående konstruktionsfilosofi. Balkarna som motorn vilar på är delvis 5-kilosräler (efter reoveringen förstärkta) och hjulen är enligt Tore förmodligen från en mindre Opellastbil modell sent 30-tal. Hjulen inklusive bromshusen från lastbilen har blivit kärnan i järnvägshjul genom att bandjárn böjts runt utvändigt och försetts med flänsar. Även kardanen verkar vara från en mindre lastbil. Loket är egentligen fyrhjulsdrivet eftersom framhjulen är förbundna med bakhjulen genom utvändiga kedjor. Även konstruktionen för att

justera kedjornas spänning är lite udda genom att framhjulen förskjuts med hjälp av en gänganordning. Att få de minst sagt rostiga kedjorna mjuka och följsamma var också en prestation som Tore också lyckades med efter bland annat med hjälp av ett flera månader långt blandoljebad för kedjorna.

## **Motorn**

Loket hade troligen från början en Opelmotor men när det ställdes av 1981 var motorn en Volvo B 18. Denna motor gick alltså inte runt, men Tore lyckades ”slå” loss cylindrarna trots att han själv tvivlade på att det skulle gå. Därefter har cylinderloppen brotschats upp och nya kolvringar kommit på plats.

När loket provkördes uppallat första gången visade sig något jag misstänkt, nämligen att utväxlingen inte var den rätta. Tore fick också genom en av sina söner, som kört loket på torvmossen, veta att det gick för snabbt. Någon plats för en extra växellåda finns inte, men med en lätt snedplacerad och avkortad kardanaxel samt en smalare typ av extra transmission med utväxlingen 1:3,5 gick problemet att lösa, så nu fungerar utväxlingen väl. Startmotor och generator fungerade däremot utan någon renovering.

Som tur var fanns det tillräckligt med glykol i kylsystemet så motorblocket hade klarat sig i alla år, alltså även under de kalla vintrarna på 80-talet. Lite kuriosa om loket och kyla är att också motorvärmaren klarat sig, vilket underlättar kallstarter även idag.

## **Bromsarna m.m.**

Även hydraulbromsarna gick att renovera, men som Tore uttryckte det: ”Om bromsarna varit från en modern bil hade det aldrig gått.”. För att inte skada de nya delarna fick dock bromssystemet fyllas på med hydraulolja och absolut inte bromsvätska (vilken bl.a.innehåller alkohol som skulle lösa upp de nyinsatta packningarna). I ursprungsversionen var loket försett med handreglage till kopplingen. Efter renoveringen regleras dock både koppling och broms numera av ett pedalställ från en Ford Taunus 17 m. Också hjullagren fick både renoveras och delvis justeras, eftersom ett lager satt snett.

Nya reglage, nu med finesser som temperaturmätare och startnyckel, har kommit till liksom en nytillverkad bensintank (för 98 oktanic bensin med blyersättningsmedel).

Loket har även, inte minst som skydd, försetts med extrautrustning i form av en vidgad motorhuv till en dressin som tillhör museijärnvägen i Vadstena men vilken ursprungligen kommer från NKIJ (Nordmark Klarälvens Järnväg i Värmland). Motorhuv hade jag tidigare låtit Tore tillverka som skydd för en ny motor i dressinen, men då en originalmotor hittades behövdes inte motorhuv mera.

Den yttre ramen fick också nytillverkas, medan det ursprungliga träflaket kunde återanvändas efter lätt modifiering. Kombinationen av ballast och förarsäte i form av ett betongblock är också original.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att trots en del nödvändiga modifieringar och kompletteringar så är ändå det mesta ”HPD-original”.

## **Framtiden**

I boken *Industrilok i Östergötland* kan man också läsa att verksamheten vid Tranås Torvförädling upphörde 1984 och ”anläggningen kommer troligen att rivras under 1986”. Som tur blev det inte så utan både fabriksanläggningen och banan finns fortfarande kvar. Idag är den intressanta fabriken med sina rem- och kugghjulsförsedda maskiner intakt men omgärdad av en del träd och buskar. Dessutom har byggnaden med åldern blivit lite sned, men eftersom den och torvbanan har ett kultur- och industrihistoriskt värde, så får vi hoppas att de båda blir kvar.

Källor: Gunnarsson, Karl *Som bonde bland bönder*  
Gyllenberg, Bo (1987) *Industrilok i Östergötland*  
SJK Småbaneavdelning

Bilder och bildtexter:

Bild nr: 6353

Bildtext: Detta är faktiskt ett blivande lok.

Bild nr: 112

Bildtext: Även i snö och vintermörker tar sig HPD:n fram ved sin vedlast i tippvagnen

Bild nr: 046

Bildtext: Mycket snö är inget hinder för HPD:n även om det slirar ibland.

Bild nr: 6821

Bildtext: HPD:n rullar på flyttbara rälssektioner.

Text och bild:

HANS BLOMBERG