



# SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM 100 ÅR

JUBILEUMSUTGÅVA

SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM 23 MAJ 2015

GRATIS EXEMPLAR



## KOM OCH FIRA MED OSS!

### Välkommen på jubileumsfest lördag den 23 maj 2015



TÅGSAMLINGAR I VÄRLDSKLASS!

EN DAG FÖR HELA FAMILJEN:

Varietéshow, barns lekar från förr,  
häst & vagn, marknad, mat- &  
fikaservering, dans & musik, minitåg,  
drop-in bröllop och mycket mer!



### Fri entré för barn & ungdomar!

Alla barn och ungdomar  
upp till och med 19 år går  
in gratis på jubileumsdagen!

### TÅGRESA INGÅR I BILJETTEN

Resa med ångtåg & eltåg mellan  
Gävle central och museet ingår i entrén!  
Vi har låtit bygga en ny plattform vid  
järnvägmuseet, som gör det enkelt att  
stiga av och på tågen.

### REKORDMÅNGA ÅNGTÅG

Järnvägmuseums område fylls under  
jubileet med fler ångtåg från 1800-talet  
än någonsin tidigare. Ett fantastiskt  
fototillfälle - denna unika chans kommer  
inte igen!

### MARKNAD ANNO 1915

Flanera på marknaden där adel och  
fattighjon samlas för att köpslå. Här hit-  
tar du allt från ostkaka och sylt till höns,  
blommor, godis, barnkläder, träsniderier  
och kvastar att göra rent hus med!



## OBSERVERA! SPARA BILAGAN.

Här hittar du program och hålltider för jubileumsdagen 23 maj. Tidtabellerna gör det enkelt för dig att ta dig till och från järnvägmuseet. Värmt välkommen! Mer att göra vid ditt besök i Gävle hittar du på [visitgavle.se](http://visitgavle.se)

Områdeskarta på baksidan!



# NU HAR VI LEVAT UTI HUNDRADE ÅR!

## Varmt välkommen till en rejäl födelsedagsfest

Den 23 maj är det exakt hundra år sedan Järnvägsmuseum slog upp sina portar på Klarabergsgatan i Stockholm. Därmed hör museet, som numera lystrar till namnet Sveriges Järnvägsmuseum, till landets mest anrika museer. Samlingarna är i världsklass mycket beroende på att Sverige fick järnväg sent men järnvägsmuseum tidigt. Hur gick då det till? Vid mitten av 1800-talet var Sverige vad man i dag skulle kalla ett utvecklingsland med en befolkning beroende av självhushållning från förhållandevis magra jordar. Etableringen av järnvägar fick fart på både handel och produktion, vilket gav skjuts åt ekonomi och tillväxt. Nationell stolthet och fosterlandskärlek spreds från en växande borgarklass. Kring förra sekelskiftet var antikvariskt samlande och museer bevis för en systematisk och framgångsrik utveckling och 1915 hade det blivit dags att berätta järnvägens framgångssaga.

Framgång kommer och går. När järnvägen inte längre ansågs ha samma betydelse så

gällde det i än högre grad järnvägsmuseet. Flyttar, nedläggningar och dåliga lokaler har följt verksamheten genom åren. Under det tidiga 2000-talet gjordes flera byten till mer eller mindre avvaktande huvudmän, hela tiden inom staten. På hundraårsdagen är det Trafikverket som ansvarar för Sveriges Järnvägsmuseum och det är faktiskt återigen dags att satsa på både järnvägen och på dess museum. Under jubileumsdagen kommer vi att köra och visa fler lokomotiv och vagnar från tiden före 1915 än vad man kan göra någon annanstans i hela världen. Det är samtidigt startskottet för en rekordstor satsning på nya lokaler på museets områden här i Gävle. För när vi har levat uti hundra år då är det inte skottkärra som gäller utan upp på tåget mot ett nytt sekel.



Jag hälsar dig varmt välkommen till en rejäl födelsedagsfest!

Robert Sjöo, Museichef



Foto: Kasper Dudzik



## SÅ TAR DU DIG HIT

Rälsgratan 1, Gävle. Järnvägsmuseet är beläget i stadsdelen Sörby Urfjäll.

### Med tåg (rekommenderas!)

Vi anordnar trafik med ångtåg och eltåg mellan Gävle Central och Järnvägsmuseet klockan 10 - 16. Resan ingår i entrébiljetten! Se tidtabell på sida 5.

### Med buss

Buss 3 avgår från Rådhuset, riktning Bomhus. Avstigning vid hållplats Järnvägsmuseet.

### Till fots eller med cykel

Från Gävle Central går du över ån till Murén-gatan och följer den söderut. Järnvägen ska du ha på vänster sida. Vid koloniträdgårdarna tar du cykelvägen till vänster under järnvägen (järnvägen är nu på din högra sida). Lite längre fram är järnvägsmuseet beläget.

### Med bil

Från E4:an - ta av vid den södra infarten Gävle S, och följ skyltarna. OBS! Begränsat med parkeringsplatser.

## DET ÄR VI SOM GÖR DAGEN MÖJLIG

Järnvägsmusei Vänner  
Svenska 1800-talssällskapet  
Svenska 1900-talssällskapet  
Uppsala-Gefle Ångpunktsällskap  
Independent Kostym  
Vazir Varieté  
GycklarKompaniet  
Positivhalare Jan-Evert Olbrink  
Brassexetten Pontonjärerna  
Folkdanslaget Rillen  
Bottleneck John  
Gefle Gymnastikförening  
Photographs by Carolin  
Postmuseum  
Polismuseet  
Sveriges Fängelsemuseum  
Spårvägsmuseet  
Riksidrottsmuseet  
Gästrikedrottens Historiska Förening

Höghjulingryttaren Bengt Nilsson  
Kvastmakare Marianne Persson  
Madickenklänningar av Len Kjellstrand  
Smeden Lars-Erik Sundin  
Blommor av Trädgårdsinteriör  
Godis av Saema Säljbolag  
Stengods av Marina Bonnevier  
Form & Design  
Honung och getost av Lars Pers i Fors  
Svarvaren Torbjörn Sundström  
Grävling's Naturprodukter  
Beyla Design  
Lunds bonde- och utanvevsareförening  
Anki Nyberg med höns  
Tjärnströms väv och slöjd  
Anders Lindqvist Antika bössor  
Syltkrukan  
Gävligt Gott  
Svenska ardennerklubben

Vigselförrättare Monica Andersson  
Vigselförrättare Anea Elfving  
Barberaren Kenneth Molander  
The British Overseas Railways  
Historical Trust  
Intresseföreningen Förstlingen II  
Restaurang Heartbreak  
Teaterlever Vasaskolans Estetiska Program  
Borgarskolans Hotell- och Turismprogram  
Östra Södermanlands Järnväg i Mariefred  
Föreningen Förstlingen II i Eskilstuna  
Nässjö Järnvägsmuseum  
Föreningen Veteranjärnvägen, Klippan  
Trafikverket, Trafikledningen  
Präst Christina Eriksson, Svenska Kyrkan  
Präst Peter Hallgren Stjernedorf,  
Svenska Kyrkan  
Sällskap med häst och vagn  
Familjen Nyström AB  
Indianart & Artifact's  
Gävle Teater  
Erik Thimper  
Järnvägsmuseums fastighetsskötare  
Alla volontärer

Alla gäster – ingen nämnd, ingen glömd!

OM DENNA  
BILAGA

SVERIGES  
JÄRNVÄGSMUSEUM  
TRAFIKVERKET

Hela denna bilaga är en annons från Trafikverket, Sveriges Järnvägsmuseum. Med reservation för eventuella ändringar i programmet.

Text: Robert Sjöo, Mikael Dunker och Helena Skärström, Sveriges Järnvägsmuseum  
Foto: Sveriges Järnvägsmuseums samlingar  
Form: Brinner, Falun  
Tryck: Mittmedia AB  
Upplaga: 135 000 exemplar

# JUBILEUMSDAGEN DEN 23 MAJ

## ÖPPET KL 10-16



**VUXEN 100 KR (över 19 år)**

**BARN FRI ENTRÉ (tom. 19 år)**

Förköp din biljett på hemsidan [Visitgävle.se](http://Visitgävle.se)

Tips: ta gärna med kontanter då det underlättar i vår entré.

Järnvägsmusei Vänner, anställda inom Trafikverket (samt partner och barn i sällskap med den anställde) och årskort vid Sveriges Järnvägsmuseum ger fri entré.



## NÖRDVISNING 22 MAJ 18.00

Kika in bakom kulisserna kvällen innan jubileet börjar! Visningen är för dig med stort tågintresse och pågår ca 45 minuter.  
Pris: 100 kr/person. Begränsat antal.

Förboka på [visitgävle.se](http://visitgävle.se) eller via järnvägsmuseets reception telefon 010-123 21 00.



**KOM  
GÄRNA  
TIDS-  
ENLIGT  
KLÄDD**



## STARKE ARVID!

Se sekelskiftets starkaste man lyfta vikter och böja järnstänger med sina bara händer. Kanske är det du som får krossa en gatsten på Starke Arvids magmuskler? Tid: 11.30 och 13.00. Övrig tid på dagen hittar ni Starke Arvid i hans läger i Hennans park. Törs du bryta arm, dra fingerkrok eller kanske mäta vem som har störst muskler?



## LYSS TILL POSITIVSPEL!

Positivhalare Jan-Evert Olbrink sprider nostalgiska toner med sitt positiv från sekelskiftet.

Tid: hela dagen här och var på området.



## Brassextetten Pontonjärerna



Pontonjärerna tar oss tillbaka till sekelskiftet med sin underhållande blåsmusik. Tid: 10.00 vid museets huvudentré, 12.15 och 14.30 vid Hennans station.



## Jubileumstal

Tal av Robert Sjöo, chef vid Sveriges Järnvägsmuseum och Torbjörn Suneson, tillförordnad generaldirektör Trafikverket.

KL 12.00 vid Hennans station.

## Folkdanslaget Rillen

Folkdanslaget Rillen bjuder på dansuppvisning och musik i tidstypisk stil i parken bortom banvaktstugan Hosäter. De bjuder även på buskspel här och var på området med dragspel.

TIDER

10.30 Gästrikedans som förr  
11.00 Sekelskiftesdans med barn  
11.30 Cittraspel och sång  
12.30 Gästrikedans som förr  
13.30 Gästrikedans som förr



## Gymnastikuppvisning

Gefle Gymnastikförening håller en gymnastikuppvisning i sekelskiftesstil intill banvaktstugan Hosäter.

TID: 14.30

## VAZIR VARIETE!



Fantastisk varietéunderhållning med Vazir. Humor, skadeglädje och frukt i en salig blandning.

Kl 11.15, 12.15, 13.15, 14.15, 15.15  
i Hennans park.



## BOTTLENECK JOHN

Johan "Bottleneck John" Eliasson sprider ljuva toner på området under dagen. Den norrländske spelemannen som fann en ny musikalisk inriktning långt bortom de djupa Jämtländska skogarna. Efter att ha sökt lyckan i väst hittar ni honom denna dag hos oss och med sig har han rytmerna från den amerikanska söderns blues.

Plats: På en vagn intill marknaden. Under dagen kan ni även höra John lite varstans.

TIDER  
10.30  
13.30  
15.00



## MAT & DRÖCK



Café Ångvisslan med smörgåsar, sallader och fika, Mattält vid bäcken med grillat (även vegetariskt), kolbullar vid marknaden och kaffetält vid minitåget.



## Häst & vagn trafikerar området

Flera ekipage med häst och vagn trafikerar området, åk gärna med. Ingen extra kostnad. Turerna utgår från Hennan station och från entrén intill marknadsgatan.

Några ekipage med häst och vagn kommer från Hälsinglands Ardennerklubb och de gör endast gods-transport på området.

## HÖGHJULING

Höghjulingen bestigs av Bengt Nilsson som verkligen kan konsten. Uppvisning intill Hennans park kl 12.30 och 14.00.



## MARKNAD ANNO 1915

Marknadsdagar har alltid varit viktiga festdagar och betraktades längre tillbaka som fridagar för herrgårdarnas tjänstefolk. Ta chansen att köpslå på marknaden!

På marknaden hittar du honung, fina sylter och marmelader, textilier, träslöjd, tjärsljus, salvor, hornslöjd, leksaker, karameller, fina getostar, barnkläder, kvastar, smide, blommor, rökt fisk, antika bössor, bullar och matbröd, saft och mycket annat som hör en riktig marknad till.

Marknaden hittar du längs gångvägen vid den extra entrén.



## Modell-tåg

Visning av modelljärnvägen i museets källare under dagen. Ingång nära huvudentrén. Inga tidssatta visningar.



## Fångtransport

Sveriges Fängelsemuseum skapar spänning på området med fångtransporter till och från länsfängelset!

## STÅENDE LÄNGD!

Prova på den olympiska grenen Stående längd. Gästrikeidrottens Historiska Förening visar och berättar hur det går till - plocka fram atleten i dig! Kl 11.00-13.00 samt 14.00-16.00. Plats: Intill informationsboden.



## Fotografering

Passa på att låta dig fotograferas i sekel-skiftesanda genom Photographs by Carolin.

Plats: Intill informationen hela dagen.

## AKTIVITETER I MUSEET

Barberare, souvenirer, affischer & böcker i hall 1.

Gästrikeidrottens Historiska Förening finns på plats i hall 1 och visar filmer samt berättar om idrottshistoria.

Föredrag i museets hall 6 klockan 14.00. Sveriges Järnvägsmuseum 100 år, av Lars Berggrund. Ca 30 min.



## Tidsenligt klädda

Personal, utställare, Svenska 1800-talssällskapet, Svenska 1900-talssällskapet, Upsala-Gefle Ångpunktsällskap, elever från Vasaskolans estetiska program, Independent Kostym, all personal och alla funktionärer.

## Lek för de små

- Lekar från förr
- Halmläss intill Hosäter
- Minitåg
- Lekplats
- Häst och vagn



Banvaktstugan Hosäter är öppen med prova på lekar för barnen. Hur var livet som banvaktarfamilj? Vad åt man? Hur rullar man tunnband? Utklädningskläder och allergifria trädjur i full skala på plats. Prova på att dansa med Rillen i parken bortom minitåget.

Åk med minitåget, 20 kr/tur, eller åk en tur med ångvagnen eller det smalspåriga ångtåget på området. Naturligtvis ska ni inte missa att åka med vårt ångtåg mellan Gävle Central och järnvägsmuseet.

## PARKERING



Tänk på att det blir trångt en dag som denna, och vi har begränsat med parkeringsplatser. Ta gärna tåget från Gävle Central, resan ingår i din entrébiljett!



## DROP-IN BRÖLLOP!

Nu har du möjlighet till en oförglömlig vigsel! Präster och borgerliga förrättare finns på plats intill informationen.

Ta kontakt och bestäm tid för vigsel och plats. Vittnen finns. Blommor kan köpas på marknaden.

tid: hela dagen kl 10 - 16.

Viktigt! Medtag hinderprövning & legitimation.

Kl 15.00 Guldbröllop vid Hennan station. Brudparet och följet ankommer med tåget till stationen.

# PROGRAM FÖR DAGEN

**KI 10.00**

Området öppnar.  
Välkommen till sekelskiftet!

Brassextetten Pontonjärerna spelar vid entrén till museet (ordinarie entré). Positivhalaren spelar vid entrén intill bilgrinden.

**KI 10.20**

Godståg å 1905 ankommer Hennan station spår 1 och växlas över till spår 0 vid godsmagasinet.

**KI 10.30**

Bottleneck John bjuder på den amerikanska söderns blues vid marknaden.

Gästrikedans med Folkdanslaget Rillen i parken bortom banvaktstugan Hosäter.

**KI 10.45**

Första tåget å 1855 med Förstlingen ankommer spår 4 framför banvaktstugan.

**KI 10.55**

Årgångståget ankommer från Stockholm/Uppsala till spår 1. Tåget dras in från Gävle Central av ångloket Ka 692.

**KI 11.00**

Sekelskiftesdans med barn tillsammans med Folkdanslaget Rillen i parken bortom banvaktstugan Hosäter.

**KI 11.15**

Fantastisk varietéunderhållning med Vazir Varieté i Hennans park. Humor, skadeglädje och frukt i en salig blandning.

**KI 11.20**

Prins August ankommer Hennan station spår 1 med pionjärtåget å 1865.

**KI 11.30**

Starke Arvid i Hennans park. Se sekelskiftets starkaste man lyfta vikter och böja järnstänger med sina bara händer.

skiftets starkaste man lyfta vikter och böja järnstänger med sina bara händer.

Cittraspel och sång med Folkdanslaget Rillen i parken bortom banvaktstugan Hosäter.

**KI 11.50**

Kungatåg å 1895 med Cc 404 ankommer Hennan station spår 1.

**KI 12.00**

Jubileumstal vid Hennan station, Brassextetten Pontonjärerna spelar efter talet vid Hennans park.

**KI 12.15**

Fantastisk varietéunderhållning med Vazir Varieté i Hennans park. Humor, skadeglädje och frukt i en salig blandning.

**KI 12.20**

Ångloket OFWJ 8 ankommer Hennan station spår 1 med nybyggartåg å 1885. Prins August går med längst bak i tåget.

**KI 12.30**

Gästrikedans med Folkdanslaget Rillen i parken bortom banvaktstugan Hosäter.

Uppvisning med Höghjuling intill Hennans park.

**KI 12.50**

Göta ankommer Hennan station spår 1 med tidståget å 1875.

**KI 13.00**

Starke Arvid i Hennans park. Se sekelskiftets starkaste man lyfta vikter och böja järnstänger med sina bara händer.

**KI 13.15**

Fantastisk varietéunderhållning med Vazir Varieté i Hennans park. Humor, skadeglädje och frukt i en salig blandning.

Första tåget å 1855 med Förstlingen ankommer spår 4 framför banvaktstugan.

**KI 13.30**

Gästrikedans med Folkdanslaget Rillen i parken bortom banvaktstugan Hosäter.

Bottleneck John bjuder på den amerikanska söderns blues vid marknaden.

**KI 14.00**

Föredrag i museets sista hall. Sveriges Järnvägsmuseum 100 år, av Lars Berggrund. Ca 30 min.

Uppvisning med Höghjuling intill Hennans park.

**KI 14.15**

Fantastisk varietéunderhållning med Vazir Varieté i Hennans park. Humor, skadeglädje och frukt i en salig blandning.

**KI 14.30**

Godståg å 1905 ankommer till spår 1 och växlas sedan över till spår 0 och godsmagasinet.

Gymnastikuppvisning i sekelskiftesstil av Gefle Gymnastikförening intill banvaktstugan hosäter.

Brassextetten Pontonjärerna spelar i Hennans park.

**KI 15.00**

Göta ankommer Hennan station spår 1 med bröllopssällskap. Guldbrolopp vid Hennan. Folkdanslaget Rillen spelar & dansar.

Bottleneck John bjuder på den amerikanska söderns blues vid marknaden.

**KI 15.15**

Fantastisk varietéunderhållning med Vazir Varieté i Hennans park. Humor, skadeglädje och frukt i en salig blandning.

**KI 15.20**

Prins August ankommer Hennan station spår 1 med pionjärtåget å 1865.

**KI 15.30**

Gruppfoto med tidsenligt klädda och ånglok i Hennans park.

**KI 15.50**

Årgångståget ankommer Hennan station spår 1 för att hämta upp passagerare.

**KI 16.00**

Området stänger.  
Välkommen åter en annan dag!

**KI 16.05**

Årgångståget avgår mot Uppsala och Stockholm från Hennan station spår 1. OBS! Endast resenärer med förköpt biljett kan åka med.

**KI 16.40**

Dagens sista ångtåg lämnar järnvägsmuseet spår 3.

OBS! Vi reserverar oss för eventuella programändringar. För uppdaterat program, se Järnvägsmuseets hemsida: [www.trafikverket.se/jarnvagsmuseum](http://www.trafikverket.se/jarnvagsmuseum)



## TIDTABELL

För tågen mellan Gäve Central och Järnvägsmuseet

LOKTYP	Å	E	Å	E	Å	E	Å	E	Å	E	Å	E	Å	E	Å
Järnvägsmuseet avgång		10.10	10.40	11.10	11.40	12.10	12.40	13.10	13.40	14.10	14.40	15.10	15.40	16.10	16.40
Gävle Central ank. spår 4		10.20	10.50	11.20	11.50	12.20	12.50	13.20	13.50	14.20	14.50	15.20	15.50	16.20	16.50
Gävle Central avg. spår 4	10.00	10.30	11.00	11.30	12.00	12.30	13.00	13.30	14.00	14.30	15.00	15.30	16.00		
Järnvägsmuseet ankomst	10.10	10.40	11.10	11.40	12.10	12.40	13.10	13.40	14.10	14.40	15.10	15.40	16.10		

(Å) Ångtåg: Norrlandståget med SJ E 902 och personvagnar med öppna ändplattformar. Avgång och ankomst vid Järnvägsmuseet spår 3.

(E) Eltåg: Framtidståget med SJ Pa 27 med teakklädda, helt inbyggda vagnar. Avgång och ankomst vid Järnvägsmuseet spår 2.

Ångloket Cc 404 kommer under dagen att ta plats i ångtåget. Resa med tåget mellan Gävle Central och Järnvägsmuseet ingår i entrébiljetten under jubileumsdagen.

Ta tåget till jubileumsfesten! Vi anordnar trafik med ångtåg och eltåg mellan Gävle Central och Järnvägsmuseet klockan 10.00 - 16.00. Resan ingår i entrébiljetten!

### Res med smalspårståg å 1895

Ångloket "Lessebo", Kosta-Lessebo Järnväg nr 2, med sommarvagn från Helsingborg-Rå-Ramlösa Järnväg trafikerar smalspåret intill staketet vid mattätet. 20 kr/tur. Biljett löses på plats. Endast kontant betalning.

### Res med ångvagn från 1888

Ångvagn från Halmstad-Nässjö Järnväg. Resan börjar vid spår 4 nära banvaktstugan Hosäter.

Pris: 20 kr/tur. Biljett löses på plats. Endast kontant betalning.

# TÅGEN UNDER DAGEN

## Åk tåg som 1915 mellan Gävle C spår 4 och museet (nya plattformen)

RESA  
INGÅR I  
BILJETTEN!



### 1915 - Norrlandståget

Ångloket SJ E 902 och personvagnar med öppna ändplattformar

Sverige är ett avlångt land. Det är åtskilliga mil järnväg som måste byggas för att binda samman övre Norrland med södra Sverige. För att hålla nere kostnaderna byggs banorna i norr något klenare. Det innebär i sin tur att det behövs dragkraft med lättare axeltryck. Lösningen blir E-loket med fyra kopplade axlar som kan användas för både godståg och persontåg med lägre hastighet. För norrlandsklimatet är för första gången lokhytten helt inbyggd även med en bakre vägg mot tendern. En stor arbetsmiljöförbättring som därefter blir standard på alla nya ånglok.

Det har även funnits vagnar av Norrlandsmodell. De första vagnarna med öppna ändplattformar kommer redan i slutet av 1870-talet. En av anledningarna är att slippa värmeförluster när ut- och ingång sker genom en dörr direkt in i kupén. Med gaveldörrar via en plattform i vagnsändarna och invändig korridor med kupédörrar så skapas den typiska svenska personvagnen. På 1890-talet kommer boggivagnen och i början av 1900-talet en ny variant av tvåaxliga vagnar där axlarna kan vridas något mot korgen som då kan göras längre. En typisk vagn i Norrlandstrafiken är tredjeklassvagnen med resgodsutrymme och vedkamin.

### 1915 - Framtidståget

Elloket SJ Pa 27 med teakklädda, helt inbyggda vagnar

Samma år som Järnvägsmuseum invigs så öppnas också Malmbanan, Kiruna-Riksgränsen för eldrift. Det är ett försök men elloken är tekniskt överlägsna sina ångdrivna föregångare, de är betydligt starkare, har högre verkningsgrad och erbjuder en bättre arbetsmiljö. Framgången innebär att staten bestämmer sig för att elektrifiera stambanorna. Sverige är på väg att bli ett tekniskt föregångsland. Det är den förvisningen som också ligger bakom ambitionen att visa upp sin stolta historia - nationellt skryt

helt enkelt! Elloken får en egen nummerserie. Tretton dubbellok ska användas för malmtågen. Lok 27 är ett av två för persontåg och det som blir färdigt i tid för att visas på Baltiska utställningen i Malmö, utställningen som är startskottet för Järnvägsmuseum.

På 1910-talet införs en ny standard av personvagnar på huvudlinjerna. De tidigare öppna plattformarna ersätts av helt täckta vestibuler, som vi känner från moderna vagnar i dag. Den andra nyheten som inte blir lika långlivad är den utvändiga panelen av teak.



RESA  
INGÅR I  
BILJETTEN!

Träslaget är inte bara vackert, det står emot fukt betydligt bättre än de traditionella täckplåtarna. När vagnar i stål introduceras kring 1930 har teaken gjort sitt. Men på museet har vi fått bevis på dess tålighet. Teakvagnen, SJ

2772, restaureras på museets egen verkstad i början på 2000-talet. Ekstommen är genomrutten och stora delar måste bytas medan det mesta av panelen kan återmonteras, slipas och fernissas till närmast nyskick.

### Ångvagn från Halmstad-Nässjö Järnväg

Tanken med tåg utan lok som dagens snabba motorvagnar är inte ny. Tidigt under ångmaskinens tidsålder byggdes självgående vagnar med resandetrymmen för landsväg. Faktum är att organiserad busstrafik med ångvagnar fanns i England samtidigt med den första persontågstrafiken redan på 1820-talet. De framgångsrika järnvägarna såg dock till att kväva konkurrensen

genom stränga regler och tullar för landsvägstrafiken och de ångdrivna så kallade omnibussarna försvann i glömska. Långt senare dyker ångvagnen upp igen men nu på järnvägen.

Ångvagnarna används för inspektionsändamål. Endast i undantagsfall lämnas plats för någon annan än banans högsta befäl. Halmstad-Nässjö Järnväg (HNI) är ett av de stora

### TURER HELA DAGEN - AVGIFT: 20 KR/TUR

järnvägsbolagen med 278 km järnväg att ha koll på, bland annat en linje till Jönköping. En ångvagn kommer således väl till pass och Atlas i Stockholm får i uppdrag att bygga en. Den levereras 1888 och är i tjänst ända till förstatligandet 1945 då vagnen sparas för Järnvägsmuseum. I samband med flytten av museet och samlingarna från Tomtebodas till Gävle så lämnas den tillbaka till Nässjö och det lokala järnvägsmuseet för att renoveras till driftdueligt skick.



# Historiska ångtåg som visas framför stationshuset



KLOCKAN 11:20 OCH 15:20

## 1865 - Pionjärtåget

Ångloket nummer 3 vid Södra stambanan "Prins August" med de äldsta personvagnarna från statens stambanor

Järnvägen ligger färdig mellan Stockholm och Göteborg (Västra stambanan) respektive Stockholm och Malmö (Södra stambanan). Det går flera tåg om dagen, antingen blandade tåg för gods och persontrafik i tredje klass eller snälltåg för resande i första eller andra klass. Det finns inget snällt över de tågen som snarare är en tydlig klassmarkör. Begreppet kommer från tyskans "Schnell" som betyder snabb. Fort går det också. Nu kan man resa mellan rikets största städer på mindre än ett dygn.

Loket Prins August byggs i Manchester 1856 samma år som de första, korta sträckorna av stambanorna öppnas. Tre lok döpta efter prinsarna placeras i Malmö. Prinsarna Carl och Oscar blir senare kungarna Carl XV och Oscar II men även lillebror August går alltså till historien. Tillverkaren, Beyer, Peacock & Co är vid den här tiden ett av världens mest moderna och mycket går på export. Sveriges statsbanor är en stor och betydelsefull beställare av flera standardmodeller. Prins August är världens äldsta fungerande ånglok i ursprungligt, tekniskt utförande.

Vagnar till stambanetågen köps från Tyskland, till en början från Lauenstein & Co i Hamburg. Inspirationen från hästdragna diligenser är tydlig och på ett vagnsunderrede går det att samla flera i rad som egna kupéer med var sin ingång. Indelningen i tre klasser anses nödvändig för att undvika pinsamheter och skapa största möjliga trevnad för de resande. Inredningen skiljer sig naturligtvis åt högst väsentligt och priset dubblas för varje klass. Till en början är man tveksam till om en tredje klass behövs i Sverige. 1865 ingår följaktligen endast personvagnar för första och andra klass i snälltågen. För att skilja klasserna åt är vagnarna målade i olika färger, första klass i blått och andra klass i grönt. Behöver man till äventyrs hålla rätt på tredje klass så är de vagnarna brunröda.



KLOCKAN 12:20

## 1885 - Nybyggartåget

Ångloket Oxelösund-Flen Västmanlands Järnväg nr 8 med personvagnar från andra privatbanor

KLOCKAN 12:50 OCH 15:00

## 1875 - Tidståget

Ångloket "Göta" med postvagn och personvagn för tredje klass

Snälltågsloket med de stora drivhjulerna har förkortat restiden mellan Stockholm och Göteborg från dagar till timmar. Den gamla soltiden måste bort för att få tidtabellerna att bli begripliga. Det skiljer 24 minuters soltid mellan Stockholm och Göteborg. Resenärerna tvingas ställa om fickuret och ha koll på den lokala tiden. Det dröjer ännu några år innan gemensam tid införs så de resande måste använda så kallade tidsskillnadstabeller. Ungefär samtidigt bjuds tredje klassens passagerare in i snälltågen.

Göta är liksom föregångaren Prins August tillverkat av Beyer, Peacock & Co i Manchester men tio år senare. Toppfarten

är 90 km/h men det håller inte de svenska spåren för. Loken av Göta-typ kallas för spinnrockar, dels för de stora drivhjulerna men också för att de har en tendens att spinna loss eller slira. Även Göta tillhör de äldsta driftdugliga ångloken i världen.

Tidigt inser kungliga styrelserna för järnväg respektive post att järnvägen kan snabba på postleveranserna. Särskilda postvagnar bemannas med personal från Postverket som kan sortera försändelserna ombord på tåget. Först 1996 upphör postsortering på tåg. Postvagnen i tåget är byggd i Berlin 1874. I början på 1870-talet påbörjas annars en lång tradition av vagnbyggen vid Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö. Tredjeklassvagnen i tåget är av en ny försöksmodell därifrån med ingång även via gavelplattformar.



Den svenska generalplanen är att staten ska bygga stambanor medan privata bolag ska ansluta med järnvägar som kan bilda ett helt nät. Två tredjedelar av de svenska järnvägarna som byggs under 1800-talet är privatägda. Störst är Bergslagsbanan, Göteborg-Falun. Först färdig är Gävle-Dala Järnväg mellan Falun och Gävle. Några, som Köping-Hults Järnväg och Frövi-Ludvika Järnväg, ägs av engelska kapitalplaceringar. Sverige är ännu ett utvecklingsland.

Det ljusgröna loket är liksom Statens Järnvägars tidiga lok byggt i Manchester men av Sharp, Stewart & Co. Ännu 20 år efter det att ångtåg börjat trafikera svenska spår så är det utländska tillverkare som gäller för de stora banorna. Oxelösund-Flen Västmanlands Järnväg eller OFWJ kommer 1930 att bli kärnan

i TGOJ, Trafikbolaget Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar. Det nya bolaget förbereder ett eget järnvägmuseum men av planerna blir intet. I stället överlämnas lok 8 till Järnvägmuseum som renoverar det till driftdugligt skick till järnvägens hundraårsjubileum 1956.

Personvagnarna i jubileumståget kommer från tre olika banor. Den teakklädda korgen till vagn 35 från Köping-Hults Järnväg är en kopia av en till tredje klass moderniserad förstaklassvagn på originalunderrede. Gävle-Dala Järnvägs vagn nr 20 är snarlik och har även den blivit ombyggd till tredje klass men bara ändkupéerna. Båda är byggda i Birmingham. Den blå Frövi-Ludvika Järnväg nr 1 är Sveriges första så kallade boggivagn, tillverkad i danska Randers 1877. Boggier kallas de fyrhjuliga vagnar som bär korgen och gör den vridbar på en centralaxel. Det är grundkonstruktionen även på dagens moderna järnvägsfordon.

KLOCKAN 11:50

## 1895 - Kungatåget

Ångloket Statens Järnvägar nr 404 med kungliga vagnar

Sverige har byggt upp en egen tillverkningsindustri som kan producera det landet behöver. Det stora Cc-loket är en helsvensk konstruktion, framtagen av SJ och Nohab i Trollhättan, som ska orka med de nya större boggi-vagnarna. En av de första vagnar som byggs med boggi i Sverige är drottning Sofias vagn som egentligen består av två gamla kungliga korgar på nytt underrede. Kung Oscar II är en tillskyndare av järnvägsutbyggnaden och anländer gärna med sitt eget kungliga tåg när det är dags för invigning.

För att göra storheten med Cc-loket begriplig i dag så kan man jämföra med lansering av X2000-tågen hundra år senare. Loket och de långa tågen är toppmoderna även i ett internationellt perspektiv och de innebär ett stort framsteg mot snabbare och mer effektiv trafik. Dessutom är fordonen konstruerade och tillverkade i det

egna landet. Sverige har gjort en resa från utvecklingsland till industrination som tar sig uttryck i en nationalistisk yra som blickar både framåt och bakåt. Trots tillväxt och framtidstro sjungs det allt oftare om "fornstora dar".

Kungligheterna har en given plats i en patriotisk nation. Oscar II ser sig ännu som landsfader för brödrafolken Sverige och Norge som är i union. Det markeras på nationsflaggan med det norska hörnet, i folkmun kallad sillsallaten. Till 1870-talets järnvägsboom hade kung Oscar beställt ett femvagnarståg från Berlin efter tysk förebild. Från tåget finns den så kallade audiensvagnen kvar i helt ursprungligt utförande. När de tvåaxliga vagnarna blir omoderna sätts fyra av korgarna på två nya underreden med boggi medan audiensvagnen rullar vidare som den är. Av flera skäl passar det drottning Sofia förträffligt med en egen vagn uppdelad i sovavdelning och två salonger. De kungliga vagnarna används nu mindre för invigningar utan mer till såväl officiella besök som rena semesterresor.



## Turer hela dagen på smalspåret närmast staketet mot Ostkustbanan



TURER HELA DAGEN - AVGIFT: 20 KR/TUR

## 1895 - Smalspårståget

Ångloket "Lessebo", Kosta-Lessebo Järnväg nr 2, med sommarvagn från Helsingborg-Rå-Ramlösa Järnväg

Några utländska patent gör det möjligt att bygga järnväg i mindre skala. Décauville kallas ett system med färdiga spårspann, som på en modelljärnväg, men med 600 mm spårvidd, mindre än hälften av normal spårvidd som är 1435 mm. Kosta-Lessebo Järnväg (KLJ) i smäländska glariket är en sådan bana. Här finns också lok med hög- och lågtrycks-cylinder, så kallad compounddrift och dubbla drivhjulssatser efter patent mallét. En annan liten industribana som skaffar ånglok direkt från franska Décauville och världsutställningen i Paris där de visats är Helsingborg-Rå-Ramlösa Järnväg (HRRJ).

Loket "Lessebo" är byggt för KLJ 1891 efter ritningar och på licens från Décauville men av Munktells Mekaniska Verkstad i Eskilstuna. Idén med compound är att ångan kan användas två gånger innan den är förbrukad. Det speciella med mallétsystemet är det ledade ramverket och dubbla cylinderpar framför var sina hjulsatser. De gör loken följsamma på kurviga banor som blir billigare att bygga. Inga av Décauilles original finns bevarade så "Lessebo" är det - i viss särklass - äldsta mallétloket i världen. Loket är långtidsutlånat till musei-

banan Östra-Södermanlands Järnväg (ÖSJ) som gjort det driftdugligt igen. Tendern med extraförråd av kol och vatten kommer från lok nr 1 vid KLJ som faktiskt är ett original från Décauville.

De smalaste spåren är främst avsedda för korta industribanor. Det anläggs ett antal i södra Sverige årtiondena runt sekelskiftet 1900. Huvudsyftet är framför allt godstransporter som gärna kan kombineras med att en eller ett par personvagnar ingår i tåget. För Helsingborg stad är en kort, smalspårig järnväg mer intressant för persontrafik. I synnerhet sommartid för gäster till Ramlösabrunn med hälsokälla och bad. Till världsutställningen i Paris hade Décauville byggt enkla, öppna personvagnar med bänkar under stolptak, varav två köptes av HRRJ. På Helsingborgs Mekaniska Verkstad byggs strax därefter fyra snarlika vagnar varav en har rekonstruerats på originalboggi av ÖSJ. Redan 1905 påbörjas ombyggnad av järnvägen till normal spårvidd och elektrisk drift.

FÖRKÖP DIN  
JUBILEUMSBILJETT  
PÅ VISITGÄVLE.SE





# Visas vid lastkajen intill nya godsmagasinet

KLOCKAN 10:20 OCH 14:30

## 1905 - Godståget

Sveriges vanligaste ånglok, Kd/Ka med godsvagnar

Det är lätt att glömma bort godstågen som ändå är en ekonomisk ryggrad för järnvägen. Antalet godsvagnar överstiger vida mängden personvagnar. Den största serien som byggts av en ånglokestyp är ett godstågslök kallat Kd. Det allra första, SJ nr 390, finns i museets samlingar men det är inte körbart. Många Kd-lok byggs om med så kallad överhettare i ångpannan som ökar temperatur och verkningsgrad. Ett sådant med ny littera Ka, SJ nr 692, har nyligen gjorts driftdugligt med god hjälp av Järnvägsmusei vänner i Ängelholm där museet har en verkstad. Loket används under jubileet för att dra både lok 390 och några äldre godsvagnar till museets nygamla godsmagasin.

Lagom till museets hundraårsdag har stationsmiljön från Hennan kompletterats med det obligatoriska godsmagasinet. Det har hämtats från Fiskeby utanför Norrköping och är av samma typ som det som stod i Hennan. Godsmagasinet har en central roll i vardagen på en järnvägsstation. Här förvaras varor under kortare eller längre tid och härifrån lämnas gods in och ut för vidare transporter. Därför finns också portar både mot spår och väg.

Det har funnits många typer av specialvagnar för gods. Täckta vagnar för styckegods, öppna vagnar för trävaror, malm eller grus, timmervagnar och även vagnar som likt boggier går i par för långa stockar eller järntenar. Vagnarna i jubileumståget kommer dels från museets egna samlingar och dels från Grängsbergbanornas Järnvägsmuseum.



# Visas på spår 4 framför banvaktarstugan

KLOCKAN 10:45 OCH 13:15

## 1855 - Första tåget

Ångloket "Förstlingen" med personvagn från Köping-Hults Järnväg



När de första järnvägsfordonen visas för en nyfiken allmänhet är det en praktisk sensation. Ytterst få svenskar har sett ett riktigt tåg. Det första svenska ångloket, Förstlingen, är dessutom knappt ett riktigt lok. Det är byggt på Munktells Mekaniska verkstad i Eskilstuna för entreprenören Fredrik Sundler. Han har fått i uppdrag att bygga järnväg mellan Kärrgruvan i Norberg och Ängelsbergs bruk. Loket som får namnet Förstlingen ska användas vid banbygget och är en udda och primitiv konstruktion. På grund av konkurs hamnar Förstlingen på ett annat järnvägsbygge mellan Nora och Ervalla. Det ska bli den första järnvägen som öppnas för persontågtrafik i juni 1856. Trafiken ska ombesörjas av det första stora järnvägsbolaget i Sverige, Köping-Hults Järnväg eller Royal Swedish Railway, ett bolag bildat i London 1852 i syfte att knyta ihop Stockholm och Göteborg via Mälaren, Hjälmaran och Vänern.

Bara några delar återstår av Förstlingen, en ramverkssida, cylindrarna och ett drivhjul. Delarna samlas på Järnvägsmuseum när det öppnas i maj 1915. Man bestämmer sig också för att bygga en detaljerad modell i skala 1:10. Allt detta visas nu i museets första utställningshall. Efter modellen och de bevarade delarna har föreningen Förstlingen II byggt en fungerande replik som normalt finns på Munktellsmuseet i Eskilstuna.

Personvagnen är byggd av Wright & Sons i Birmingham redan 1854, två år innan trafiken startar. Den är avsedd för första klass och ingår i den allra första leveransen av järnvägsfordon till Sverige. I Sverige finns ännu ingen tillverkningsindustri för annat än mycket enkla konstruktioner för hästbanor och låga farter. Vagnens inredning byts med tiden ut mot en enklare för tredje klass och post. Sin sista tjänst gör vagnen som masksvagn för kollossare i Malmö hamn i början på 1900-talet.

Du vet väl att du kan åka gratis tåg till jubileumsdagen? Se tidtabell på sid 3.

# MUSEET GENOM TIDERNA

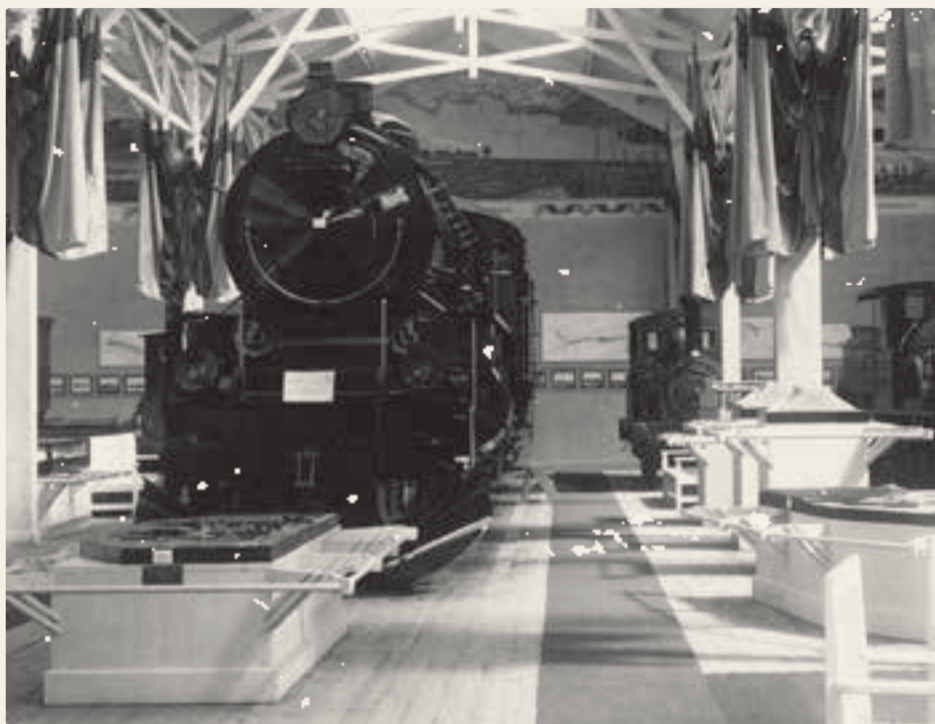
## Baltiska utställningen kan bli museum

**1914** En historisk del i SJs stora avdelning i Baltiska utställningen kan bli permanent museum. Kungliga Järnvägsstyrelsen kan komma att fatta det historiska beslutet. Frågan som har diskuterats ända sedan slutet av förra århundradet får förhoppningsvis snart få sin lösning.

Redan i samband med den stora Stockholmsutställningen på Djurgården 1897 talades om behovet av ett svenskt järnvägsmuseum. SJ fick inte medel för att delta den gången. I den stora satsningen som länderna runt Östersjön eller Baltiska havet nu gör har SJ satsat desto större. Det nya elloket för Malmbanan, SJ P 27, finns med liksom det stora ånglokomotivet för huvudlinjerna, F 1200. I en historisk avdelning finns det äldsta bevarade svenska loket, Fryckstad,

det första loket från tillverkaren NOHAB, Trollhättan och SJ lok 75 "Göta" vars framfart bidrog till att soltiden ersattes med gemensam borgerlig tid. Kanske kan nu loken få permanent uppehållstillstånd på ett järnvägsmuseum. (Malmö 1914)

*Flera av de nya, som SJ F 1200 och P 27, och samtliga historiska fordon vid Baltiska utställningen finns i dag på Sveriges Järnvägsmuseum.*



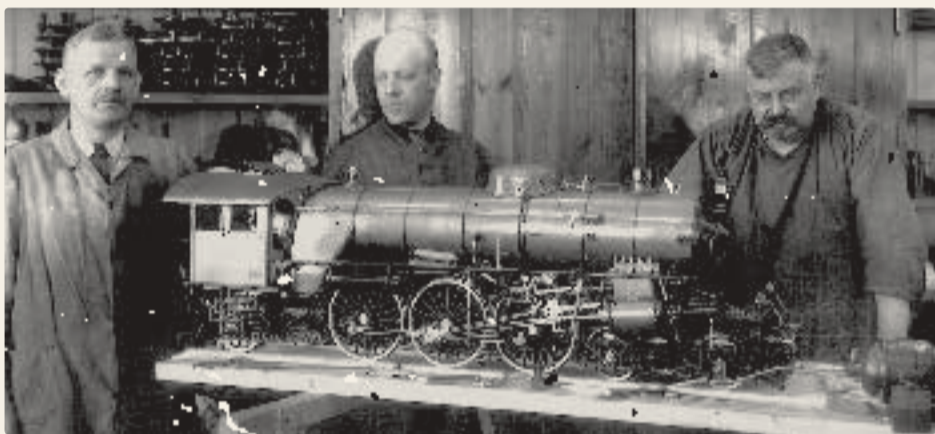
## Järnvägsmuseum öppnas vid centralstationen

**1915** I dag slår Järnvägsmuseum upp sina portar för allmänheten. Klarabergsgatan 70 är adressen för detta välkomna tillskott i stadens besöksnäring. Även om inte platsen räcker för lokomotiv och vagnar så är samlingarna som visas av yppersta klass.

Kvaliteten garanteras av att det är Statens Järnvägar som svarar för verksamheten. Här finns urgamla räler, verktyg och signaler samt inte minst fotografier från järnvägens äldsta tid. På fjärde våningen, i fyra rum och två vindskontor kan den historiskt och tekniskt intresserade ta del av ett unikt kulturarv. Tanken är att museet utöver det folkbildande uppdraget ska bidra till marknadsföring av den svenska järnvägen. Föreståndare för verksamheten är major Oscar Werner som också har stor del i museets tillblivelse. (Stockholm 1915-05-23)



*Det blir snart för trångt för museets samlingar så flera rum tillkommer fram till dess att museet får flytta ned till andra våningen och då även byta ingångsadress till Kåsagatan 3. Museet omfattar efter en ombyggnad, som blev färdig 1933, hela 16 rum och två korridorer.*



*Modellbyggarna vid SJs centralverkstad i Örebro. Till vänster bakom det snart färdiga F-loket står arbetsledaren Hugo V. Blomqvist som med instrumentmakarna Otto Larsson och Karl-Arvid Törnqvist har modellbyggt som huvudsyssla i mer än 20 år.*

## Små berömdheter till Göteborgsutställningen

**1923** SJs fantastiska samlingar av modeller i skala 1:10 byggda efter originalritningar har utökats med två lokomotiv som speglar den svenska industrins utveckling. Årets stora konst- och industriutställning i Europa äger rum i Göteborg. Till denna har SJ valt att bygga modeller av det elektriska dubbelloket. Ob för Malmbanan och drottningen bland ånglok, F-loket för de tyngsta och snabbaste snälltågen.

Inför utställningen har omfattande ombyggnadsarbeten gjorts på Göteborgs centralstation. SJ har valt att visa upp sig i mindre skala på utställningen med modeller i tiondels skala. Arbetet med dem har emellertid också varit omfattande. Att färdigställa

den fungerande och i alla delar helt exakta elloksmodellen har tagit över 55 000 arbetstimmar. När utställningen är över kommer modellerna, liksom de tidigare byggda, att förvaras och visas på Järnvägsmuseum. (Göteborg 1923)

## GAMLA LOK BLIR ÄNNU ÄLDRE

**1938** Järnvägsmuseums äldsta lokomotiv är just nu föremål för rejäla ombyggnadsarbeten. Det är museets lokexpert Nils Nihlén som fått förtroendet att ansvara för en återställning till ursprungligt utförande av lokomotiven som genom åren både moderniserats och förslitits.

Inget annat järnvägsmuseum har så många representanter bevarade från sitt lands tidigaste järnvägar. För att ännu tydligare kunna visa det har ett synnerligen ambitiöst restaureringsprojekt startats. Det innebär noggranna arkiv- och ritningsstudier samt utnyttjande av den duktiga verkstadspersonal som ännu behärskar det hantverk som äldre

ånglokomotiv kräver. Det tillverkas nya skorstenar, ångdomeer eller ledstänger emedan lokhytter och även en ångpanna återfår ursprunglig storlek och form. Projektet ska vara färdigt till dess att en ny lok- och vagnhall öppnas för museibesökare i Tomtebodasom också är platsen för arbetena. (Tomteboda 1938).



*Loket "Prins August" medan det ännu har kvar rester av hytten, ångpanna med skorsten från slutet av 1800-talet och nummer 43 som de sista åren vid SJ. Loket ska snart få rökskärm och skorsten i ursprungligt utförande, numreras om till Södra stambanan nr 3 och återfå namnskyltar.*



Ända till slutet av 1960-talet fick man bege sig till Tomteboda bortom Ingentingskogen för att beskåda lok och vagnar från den svenska järnvägens historia.

## Järnvägsmuseum får filial i Tomteboda

**1942** Äntligen får allmänheten möjlighet att njuta av en av världens bästa och mest unika fordonssamlingar. SJ har sedan tidigt 1900-tal förvarat utvalda lok och vagnar i Tomteboda och på andra platser som minnen från den svenska järnvägens historia. Sedan Järnvägsmuseum öppnade i SJs kontorslokaler intill centralstationen har det varit ett mål att låta människor också få se de riktiga tågen.

Hallen av trä är kanske i simplaste laget men enkelheten kompenseras av de skatter som döljer sig därinne. Loket Fryckstad från 1855 som är äldre än själva järnvägen, inte mindre än fyra av de första ångloktyperna vid SJ byggda i Manchester mellan 1856 och 1867 och så bland övriga bemärkta fordon det ganska moderna A-loket vars ångpanna skurits upp för att visa dess funktion. Här finns även ett flertal vagnar såsom två kungliga. Som generaldirektör Dahlbeck uttryckte det i invigningstalet: "den intresserade besökaren ska förvisso finna lön för mödan att ta sig hit ut". (Tomteboda 1942-10-08)

## Lokalbrist vid SJ tvingar ut museet

**1946** Många är de som under drygt 30 år besökt Järnvägsmuseum intill centralstationshuset. Nu får emellertid kulturarvet ge vika när SJs tjänstemän kräver mera utrymme. Tills vidare finns ingen lösning utan museets samlingar ska packas ned för magasinering. Museets föreståndare Tufve Spångberg har likt en don Quijote fört en ojämn kamp mot SJ-byråkraternas väderkvarnar. Museets fordonsavdelning i Tomteboda går dock alltjämt att besöka. Hit flyttas även föremål och arkiv för förvaring. (Stockholm 1946-04)

## Exil på Torsgatan

**1950** En tillfällig lösning för vårt nedpackade järnvägsmuseum står nu att finna i det nybyggda Bonnierhuset på Torsgatan 19, en dryg kilometer från centralstationen och museets forna plats. SJ har tecknat ett tioårigt kontrakt med Åhlén & Åkerlund. 500 kvadratmeter ska hyras för utställning av framför allt modeller samt en mindre verkstad. (Stockholm 1950-05-15)



Modellhallen på Torsgatan blir välbesökt under de tio år kontraktet löper. 1965-70 visades modellerna i centralstationen där McDonalds senare kommer att busera.

## Sveriges Järnvägsmuseum får en vänförening

**1985** Järnvägsmuseum byter namn och får hjälp från en stöd-förening. Det ideella järnvägsintresset i vårt land har blivit allt större. För att skilja ut SJs järnvägsmuseum från de museer som drivs av amatörer här och där i vårt avlånga land kallas museet numera för Sveriges Järnvägsmuseum. Samtidigt kommer museet att dra nytta av frivilligarbete då en särskild förening bildats för att stödja verksamheten. Järnvägsmusei vänner.

I samband med vänföreningens tillkomst genomförs även en så kallad museidag som är tänkt att bli årligen återkommande. Då ska en del av museets rullande materiel användas för begränsad tågtrafik. För att genomföra detta saknar museet egen personal varför frivilliga krafter är nödvändiga. Vänföreningens förste ordförande blir Erik Sundström från Sandviken, tidigare känd som vinnare i den första omgången av Tiotusen kronorsfrågan i TV i ämnet svenska järnvägshistoria. (Gävle 1985-09)

## Med Årgångståget är museet tillbaka i Stockholm

**1998** Det är snart 30 år sedan museet lämnade Stockholm för Gävle men nu har man kommit på ett sätt att ändå öppna entrédörren i huvudstaden. Museets nya varumärke, "Årgångståget", kör vissa helger dagsresor tur och retur från Stockholm till museet. Årgångståget är i 1950-talsutförande och erbjuder en helhetsupplevelse av en tågresa vid den tiden. Särskilt restaurangvagnen med autentisk meny måste nämnas.

Fordonen i tåget har renoverats med tidstypiska metoder och material vid museets egen verkstad på Nynäs i Gävle. Här har man sedan något år tillgång till Norra Europas största museimagasin, på närmare 10 000 kvadratmeter, i vilket verkstaden är inrymd. Projektet har finansierats med EU-medel och personalen består av handplockade experter och arbetslösa. Den första trafiksäsongen genomförs i samarbete med Stockholms Kultursällskap för Ånga och Järnväg. (Gävle-Stockholm 1998-09)

## HENNAN HAR KOMMIT TILL GÄVLE

**2006** Den svenska järnvägen fyller 150 år och det firades med pompa och ståt på Sveriges Järnvägsmuseum. Tidernas tågfest genomfördes med över 30 000 besökare på fyra dagar. Ett rekordstort antal historiska tåg kördes från museet på alla tillgängliga spår runt om i regionen. Dessutom invigdes Hennans station som flyttats och återuppförts på museiområdet.

Invigningen av det efterlängtade stationshuset förrättades av Ingvar Oldsberg, känd programledare från frågeprogrammet "På spåret". Till sin hjälp hade han två för lördagen tjänstgörande konduktörer, riksdagens förste talman Björn von Sydow och den nyutnämnde ärkebiskopen Anders Wejryd som båda är förtjusta i gamla tåg. Hennan

ligger tre mil norr om Ljusdal och är av en modell som var typiskt utmed Norra stambanan från och med 1880-talet. Stationshuset på museet är i 1940-talsutförande. (Gävle 2006-09)



När Järnvägsmuseum nyöppnar i Gävle är det med tre anställda. I dag är den fasta personalstyrkan tiofaldigt utökad och till det kommer ungefär lika många timanställda för öppethållande och tågtrafik.

## JÄRNVÄGSMUSEUM FLYTTAR TILL GÄVLE

**1970** Äntligen kan Järnvägsmuseums samlingar förvaras och visas på ett ställe. Det innebär att museet måste lämna huvudstaden för att bege sig till den nyligen nedlagda lokstationen på Sörby Urfjäll i Gävle. Där för länge sedan Uppsala-Gävle Järnväg och Ostkustbanan haft sina lokstallar kommer nu landets järnvägshistoria att få sin givna plats. Museet öppnas för allmänheten den 5 juni 1970.

## Stora planer för framtiden

**2015** Efter effektiviseringar och satsningar på personal är turen nu kommen att på allvar ta tag i moderniseringen av museet. Redan i år har en del gjorts med nya spår, plattform och ett godsmagasin. Nu väntar tåghall, verkstäder och helt nya publika utrymmen. Troligen kommer museet att vara stängt under något

år men då väntar något ännu bättre.

Det är för tidigt att säga hur det kommer att bli men planerandet pågår för fullt. Visst är det lite läskigt, säger museichefen Robert Sjöo, inte minst nu när vi nyss har slagit besöksrekord och vi har supernöjda gäster. Men ska vi behålla dem så måste vi förnya oss, tror han. Men först ska museet fira sina första hundra år och det rejält. (Gävle 2015-04)

# KARTA ÖVER JUBILEUMSOMRÅDET

1. Smalspårståg
2. Starke Arvid
3. Jubileumstal (kl 12)
4. Marknad
5. Blåsmusik
6. Prova på stående längd (kl 11-13 & 14-16)
7. Bröllopsinfo
8. Varieté
9. Stationshuset från Hennan
10. Gymnastikuppvisning (kl 14.30)
11. Dans & musik
12. Minitåg
13. Banvaktstuga & lekar från förr
14. Spår 1 - Historiska tåg
15. Spår 2 - Eltåg mot Gävle C
16. Spår 3 - Ångtåg mot Gävle C  
Spår 4 - Ångvagn
17. Föredrag (kl 14)
18. Försäljare & barberare
19. Idrottshistoria
20. Modelltåg
21. Butik
22. Lekplats
23. Godsmagasinet från Fiskeby
24. Fotografering
25. Bröllopsyta för brudpar
26. Bottleneck John
27. Häst & vagn, påstigning
28. Förstlingen visas till och från

## Cirkulerande på området:

Höghjulning, positivhalare, häst & vagn, tidsenligt klädda, fångtransporter och postleveranser till Hennan station mm.

## Viktigt gällande säkerhet!

Utöver ombordstigning för tågresa är det absolut förbjudet att klättra på lok, vagnar eller stolpar. Det är också förbjudet att gå i spåren. Passering av spåren får endast ske vid övergångar.

