

SIDOSPÅR 2/14

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägmuseum





Robert Sjöö Museichefen har ordet

En regntung fredagsmorgon i början på maj rullade ett av våra ånglok för egen maskin för första gången på 42 år. Samma dag var två andra ånglok ute i det fria efter en vinter med byte av rökgastuber i ångpannorna. På kvällen anlände ett nyrenoverat ånglok från Ängelholm i sällskap med ett ellok som genomgått revision och ommålning där nere. Nästa natt var det dags för ett södergående tåg med ett ytterligare ett ånglok för renovering bakom en stallport i syd och jubileumsloket, F 1200, inför höstens resor. På söndagen kördes ångtågstrafik för en barnfestival på museet och natten mot måndagen var det dags för konferensmotorvagnen som fått helt ny inredning att bege sig iväg på sitt första uppdrag. En kort sammanfattning av tre dygn för avdelningen tågtrafik. Då är det ändå bara inledningen på en hektisk period när trafiksäsongen börjar på allvar.

I skrivande stund är det snart dags för Järnvägmusei vänners resa, Bergslagsexpressen, för vilket det tänkta elloket från Bergslagens Järnvägar så sent som i slutet av april var behäftat med ett tekniskt fel. Felet upptäcktes och åtgärdades av en av våra fantastiska fordonsmekaniker. Det är de som står för det hårda arbetet med att byta rökgastuber och de är de som gått igenom vår trafikfordonspark med stundtals omfattande arbeten på flera av våra fordon. Det är lätt att glömma bort allt slit som ligger bakom att vi ska kunna erbjuda levande tågupplevelser. Jag hoppas att du som reser med på något av våra trafiktåg skänker dessa vardagshjältar en tacksamhetens tanke. I den tanken bör de också få sällskap av alla frivilliga museivänner som lägger ned sin själ i gammal, utsliten teknik, både i Ängelholm och Gävle. Ni som är aktiva kan följa aktiviteterna på hemsidor och bloggar. Jag gör det och jag blir mäktat imponerad och tacksam.

Även om ett personligt intresse naturligtvis ligger bakom ett sådant engagemang, vare sig man är frivillig eller valt det som yrke, så är en av de viktigaste drivkrafterna att göra något värdefullt tillsammans och göra det för någon annan. Just det senare är faktiskt oerhört energigivande. Det är ju därför museer finns till. För att hjälpa oss själva på traven så har vi i den publika verksamheten valt att gå ifrån begreppet besökare. Sug på ordet. Inte är det särskilt inkluderande

och egentligen känns det nästan inte ens önskvärt om man funderar riktigt noggrant. Besökare, det är ju någon okänd som tränger sig på i vår värld. Tänk i stället på ordet gäst. Gästen är inbjuden, vi vill att gästen ska trivas och vi är vaksamma på om han eller hon inte gör det och då gör vi allt vi kan för att rätta till det. Det är grunden i ett

gott värdskap, vilket är ett annat av våra ledord. I bland är det viktigare än man tror med ordvalen för hur man agerar. Museivän låter ändå alltfjämt lika vackert i mina öron. Det kan man dessutom vara både som gäst och värd – eller varför inte museitekniker!



Ovan: Museets Da 888 har nu kommit tillbaka till Gävle efter revision och ommålning bakom en stallport i Ängelholm. Foto 2014-05-11 Rolf Sten.

Nedan: Under barnfestivalen på museet 2014-05-11 användes B-loket 1108 som dragkraft till "ångpendeln" som gick mellan Hennan och Gävle Central. Foto: Mikael Dunker.



Järnvägmusei Vänner

Järnvägshistoriskt forskarmöte 29-30 mars

Så har vi haft ännu ett forskarmöte i Gävle. Den här gången slog vi rekord då hela 45 personer deltog.

Vi som arrangerar dessa möten är en arbetsgrupp på 5 personer, Göran Engström, Ulf Diehl, Anders Jansson, Lars-Olov Karlsson samt undertecknad. För oss kändes det

väldigt bra med denna uppslutning vilket naturligtvis sporrar oss ännu mer.

Mötet innehöll en mängd bra föredrag, lärande och nyttiga diskussioner och inte minst knyta nya kontakter.

Tyvärr har vi inte resurser till att dokumentera dessa möten för att på så vis låta fler få del av det som sägs. Är det någon av läsarna som har någon elegant lösning på detta problem?

Vi välkomnar gärna fler som vill delta i dessa forskarmöten, vet DU någon? Hör av dig till epost info@jvmv.se

Nästa forskarmöte blir den 18-19 oktober i Gävle.

Notera i din almanacka redan nu!

Rolf Sten



Konferensrummet på Sveriges Järnvägsmuseum var välfyllt under dagarna två. Foto: Lennart Lundgren.

TågSläpp 2014

Det nationella arrangemanget TågSläpp gick i år av stapeln den 27 april. Järnvägmusei Vänner deltog även i år.

Programmet var ungefär detsamma som förra året, uppdelat på 2 visningar under dagen.

På Järnvägmuseet visade vi vår verksamhet med modelljärnvägen och renoveringen av fordon bakom två stallportar vid UGJ-lokstallet.

Besökarna fick även en tur med rälsbussen Y7 1113 fram och tillbaka till Nynäs där vi visade



Det var många som ville njuta av modelljärnvägen nere i Järnvägmuseets källare. Foto: Lennart Lundgren.

vår verksamhet i Bildprojektet.

Runt 70 personer tog chansen att se närmare på vår verksamhet.

Årsmöte & årsmötesresa



Järnvägmusei Vänner's årsmöte 2014 hölls Stugsund strax söder om Söderhamn den 26 april. För de som önskade fanns möjligheten att åka i eget tåg från Järnvägmuseet till Stugsund.

Dagen bjöd på strålende solsken när vi, klockan 1000, med Järnvägmuseets motorvagn Y1 1343, rullade norrut på Ostkustbanan, OKB.

Första stopp var i Vallvik där vi gjorde en avstickare på industrispåret



Strax avgång från Hennan. Foto: Lennart Lundgren. Destinationsskylten, foto: Peter Ödén

till Vallviksfabriken. Det här spåret är det enda som återstår av den ursprungliga industribanan Hå-Vallvik.

Fortsättning på sidan 13

JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

- en stödförening till Sveriges Järnvägsmuseum
BOX 407 SE-801 05 Gävle
E-POST: info@jvmv.se Internet: www.jvmv.se



Du kan hjälpa Sveriges Järnvägsmuseum i arbetet med att vårda, bevara och utveckla de unika järnvägshistoriska samlingarna som finns på museet genom att bli medlem i Järnvägmusei vänner som är en ideell förening vars medlemmar bl. a. hjälper museet med renovering av gamla och nya järnvägsobjekt, guidningar och funktionsnärsskap vid olika arrangemang.

Som medlem i Järnvägmusei vänner får du bland annat järnvägmuseets årsbok "SPÅR", medlemstidningen "SIDOSPÅR", rabatt i Sveriges Järnvägsmuseums butik samt fri entré till de nordiska Järnvägmuseerna. (Den fria entrén kan vara indragen vid speciella arrangemang)

För år 2014 är årsavgiften 300 kr och för familjemedlemmar 50 kr. Avgiften kan betalas till föreningens Bankgiro 5777-5561 (Årsbok och medlemstidning ingår inte i familjemedlemskapet)

Adressändring mm. Kontakta medlem@jvmv.se eller via post JvmV box 407 801 05 GÄVLE

SIDOSPÅR

Nummer 2 - 2014, årgång 11

Nyhetsblad/medlemstidning för Järnvägmusei Vänner, utkommer med 4 nummer per år.

Adress: SIDOSPÅR, Box 407, SE-801 05 GÄVLE. E-post till redaktionen: sidospaar@jvmv.se

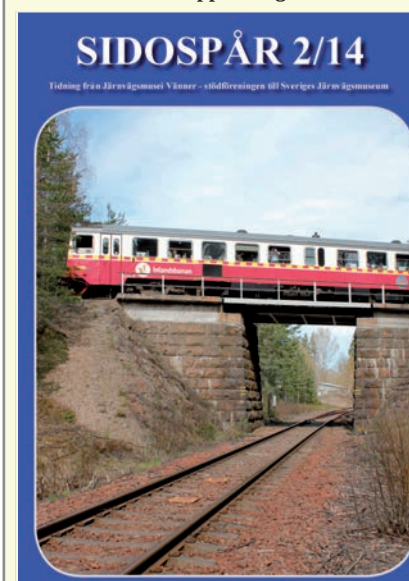
© JvmV 2014 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. sidospaar@jvmv.se
I redaktionen även:

Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se
Ulf Diehl ulf.diehl@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 3 2014 utkommer i september
Presstopp 15 augusti



Omslagsbilden:

Y1 1343 på Marma - Sandarnas Järnvägs viadukt över gamla Ostkustbanan i Sandarne. Häftigt med en sidobana som har 50 kg:s helsvetsad räls, betongslipers och ballast i makdam.

Foto: Lennart Lundgren.

Persborg - en halvprivat anhalt

I dagens järnvägsvärld förknippas Persborg troligen mest med det hållställe som fanns utanför Malmö. Så har dock inte alltid varit fallet. För 120 år sedan öppnades en hållplats mellan Rättvik och Mora i Dalarna med detta namn. Det är denna hållplats vi här ska titta lite närmare på.

Vi backar tillbaka till 1840 och Valbo församling i Gävleborgs län. I byn Häcklinge får paret Jon Persson och Karin Olsdotter sonen Per den 15 oktober detta år. Familjen utökas senare med ytterligare nio barn varav åtta är söner (ett barn dör dock inom någon vecka). Flera av barnen blir framgångsrika affärsmän eller fabrikerare och de tar sig också efternamnet Wahlman.

Äldste sonen Per blir snickare och 1868 gifter han sig med en kvinna från socknen, Brita Andersdotter. Familjen flyttar till Gävle samma år och 1871 köper de en tomt i staden där Per uppför ett pampigt hyreshus och en snickeriverkstad. Flera av hans framgångsrika bröder kom att bo eller verka i huset. Verksamheten utökades med ett mindre sågverk på Brynäs 1878 och fem år senare flyttade han dit hela verksamheten och skapade en av Sveriges största snickerifabriker. Fabriken specialiserade sig på monteringsfärdiga hus och 1891 gav de ut en katalog med 50 olika modeller, allt från enkla paviljonger till järnvägsstationer, sjukhus och hotell. Sommarvillor i schweizerstil var specialiteten och exporten omfattande. Kunderna fanns främst i England med tillhörande kolonier, Tyskland, Holland och Frankrike. 1892 hade Per bildat P Wahlmans Snickerifabriks

Snickerifabrikör Per Wahlman. Ur Gävle Stadsarkivs bildarkiv.



Persborgs anhalt med okända personer, troligen 1890-talet.

Foto: Samling Christer Hammare.



AB och som mest sysselsatte fabriken runt 200 personer.

Den 30 september 1889 köper Per Wahlman mark i Sjurberg utanför Rättvik där han planerar att bygga ett sågverk. Här ser man prov på hans företagsamhet. Vid denna tid hade inte ens någon del av järnvägen Falun-Rättvik hunnit öppnas för trafik och koncession fanns för att bygga den vidare till Mora Noret sedan två år. Per Wahlman var därför framsynt när han införskaffade marken vid Siljan strax norr Rättviks kyrka, samtidigt som järnvägen börjat byggas förbi platsen. Nu blev det dock aldrig något av med bygget av sågverket och skälet till detta är svårt att så här långt efteråt få ett svar på. Men det har berättats att läget var för utsatt, det blåste helt enkelt för hårt och det var för öppet ut mot Storsiljan. Eventuellt gjordes försök att bygga vallar eller vågbrytare men det tycks inte ha varit tillräckligt. Per Wahlman kom istället att bygga sitt sågverk utanför Falun ca 1892-1893. Hälsingstrands ångsåg kom att förse snickerifabriken i Gävle med virke i knappt 20 år innan den lades ner.

Marken i Sjurberg hade ett mycket fint läge ner mot Siljan. Per Wahlman valde nu att bygga ett par villor där istället, övre och nedre villan, och han kallade dem Persborg efter sig själv. Sommaren 1893 hade han följande annons i tidningen Dalpilen under rubriken *Utbjudes hyra: I nybyggd villa, 10 m väg från Rättviks kyrka, vid Siljan, med den härligaste utsikt mot söder uthyres 3 rum och 2 kök, godt och rent källvatten. Vidare meddelar Fabrikör P. WAHLMAN, Gefle.* Därmed blir Per Wahlman en av pionjärerna i det som kom att kallas herrskapsturismen i Sjurberg, där många framstående personer kom att bygga stora hus och gårdar som sommarbostäder i nationalromantisk stil. Sjurberg kom ibland att kallas Djursholms fåbodar.



Annons P Wahlmans snickerifabriks AB 1893.

Ett år senare annonserar han frekvent igen och denna gång med följande lydelse: *I nybyggd villa å den vackraste plats vid Siljan i Rättvik, 10 minuters väg från Rättviks kyrka, finnes att hyra 1, 2, 3 å 4 rum och kök, källare, badhus, vattenledning i köken med rent och godt källvatten, i källaris. Villan kan äfven säljas. Från samma egendom säljas vackra villatomter för all framtid. P. Wahlmans snickerifabriks aktiebolag mottager beställningar på villor, komplett uppförda på platsen, färdiga för inflyttning en månad efter beställning. Kataloger utlämnas till påseende. Vidare meddelar P: Wahlman, Gefle.*

Den 23 juni 1894 (midsommarafton) öppnas en hållplats (anhalt) mellan Rättvik och Vikarbyn med namnet Persborg. Denna hållplats ligger alltså vid Per Wahlmans villa Persborg och hur han fick till denna har tyvärr inte gått att klarlägga. Järnvägen Rättvik-Mora Noret öppnades för trafik den 2 augusti 1891 och ägdes av Falun-Rättvik-Mora Järnvägs AB (FRMJ), ett



Väntande resenärer vid hållplatsen Persborg, troligen 1930-talet. Foto: Samling Christer Hammare.

dotterbolag till Gefle-Dala Järnvägs AB (GDJ) som skötte trafiken på banan. Trots omfattande arkivsökningar har inget dokument påträffats där det framgår hur Per Wahlman lyckades få med sig järnvägsbolaget på att öppna en hållplats vid hans villa. Det kan i detta sammanhang påpekas att FRMJ inte förde några skriftliga styrelseprotokoll under perioden 13 januari 1893-11 december 1897. Sjurberg var vid denna tid en jordbruksbygd med utspridda hemman och knappast en ort där järnvägsbolaget ansåg att det fanns underlag för en hållplats.

Fem dagar senare går det ut telegram till stationer, konduktörer och lokpersonal. Det till stationerna hade följande lydelse: *Wid den omkring 2 km norr om Rättvik nu öppnade anhalten Persborg göra bantågen tills vidare korta uppehåll för resandes af- och påstigande. Biljetter säljas vid anhalten till Rättvik och Vikarbyn och vid dessa stationer till anhalten, och skola således resande mellan öfriga stationer och anhalten göra omköp af biljetter i Rättvik eller Vikarbyn. Afgiften mellan anhalten och Rättvik är 15 öre i 2:a och 10 öre i 3:e klass. Afgiften mellan anhalten och Vikarbyn är 30 öre i 2:a och 20 öre i 3:e klass.*

Telegrammet som berörde konduktörer och lokpersonal hade följande tillägg: *... att vid anhalten Persborg, // göra korta uppehåll med tågen, då dervarande flagga är hissad, för resandes påstigande och efter*

tillsägelse vid nästföregående station eller på signal af konduktören likaledes stanna der för resandes afstigande.

Hållplatskuren var nu med största sannolikhet uppförd och man får väl förmoda att det var Per Wahlmans egen snickerifabrik som stod för arbetet. Kuren stod dessutom på hans egen mark och enligt en förteckning över husbyggnader vid GDJ har det noterats att hållplatsen Persborg helt och hållet bekostats av ägaren och att han även stod för omkostnaderna. Hållplatskuren var därför hans egen men plattform och signal borde ha varit järnvägens även om dessa bekostats av fabrikör Wahlman. Att tågen skulle stanna, villkor för biljettförsäljning, plattform och signal borde ha varit reglerat i någon form av avtal men tyvärr har inga sådana kunnat spåras upp. Hållplatskuren var avgränsad i två delar, dels ett väntutrymme med väggfasta bänkar som var öppet på ena sidan, dels ett biljettförsäljningsutrymme. Som framgår av telegrammet såldes biljetter på platsen och enligt släktingar tjänstgjorde dottern Berta som "stins" ett tag. Med detta avses sannolikt att hon sålde biljetter i kuren.

I tidningen Dalpilen den 9 augusti 1901 fanns en insändare med rubriken *Egenheter vid järnvägen Falun-Orsa* och den delen som berör Persborg återges här:

En god vän G, som hade kupongbiljett, bland annat Rättvik-Orsa, gick tidigt en morgonstund till villan Persborg och

ämnade därifrån fortsätta till Orsa med morgontåget. Vid Persborg är en liten anhalt och ett mindre väntskjul finnes där uppfördt. Någon vakt fanns dock ej, men en flaggstång med snöre och en flagga liggande i en öppen trälåda. G. funderade, om det skulle vara meningen, att han genom flaggans hissande skulle stoppa tåget, men erinrade sig ett ungdomsminne, då en hans kamrat höll vad om, att han skulle kunna stoppa ett tåg, hvilket han utan ringaste anledning med en röd flagga gjorde och fick för detta sitt tilltag böta 500 kronor, vågade han ej företaga något sådant. Tåget kom brusande fram och G. gjorde med sitt paraply tecken till, att han ville medfölja tåget, men konduktören pekade blott på flaggstången och tåget fortsatte till Orsa, lämnande G. med lång näsa. Återkommen till Rättviks station, erfor nu G., att han skulle själf hafva hissat flaggan, då tåget hade kommit att stanna.

Då emellertid våra järnvägar enligt lag åtnjuta ett enastående skydd, och ett tågs stoppade ej kan anses vara annat än järnvägsbetjäningens rättighet, synes mig, att vederbörande järnvägsbefäl åtminstone borde i det lilla anhaltsskjulet i Persborg uppsätta ett anslag, att passagerare, som vill där påstiga, bör själf hissa den bredvid skjulet befintliga flaggan, samt lämna anvisning, huruvida flaggan sedan skall af honom eller konduktören nedhissas, ty blifver den ej nedtagen, komma väl alla följande tåg att stanna därstädes. W-rg.

Personalen vid Persborgs pensionat samlade vid hållplatskuren. "Majorskan" i mitten med hatt. Foto: Samling Christer Hammare.

Som synes var inte alla resenärer helt vana vid att själva stoppa tåget och det kunde då bli lite förvecklingar.

Per Wahlmans familj vistades flera somrar vid Persborg men senare ska hans ekonomi ha försämrats. Om det var detta som ledde till att han arrenderade ut Persborg är svårt att veta, men det kan säkert ha bidragit. Boken om byn Sjurberg anger att två damer från Stockholm, fröken Emy Stegeman och fru Maria Wetzell, våren 1900 inredde ett pensionat på Persborg. Dessa efterträddes av fröken Hilda Rehnström som från den 1 april 1903 hyrde anläggningen av Per Wahlman och hösten 1905 blev hon ägare. Därmed var den Wahlmanska eran med Persborg slut. Snickerifabriken i Gävle ödelades genom en brand i april 1913 och återuppbyggdes aldrig. Per Wahlman avled ett par år senare, den 15 november 1915.

Hilda Rehnströms övertagande av Persborg som pensionat blev en stor framgång och anläggningen kom att byggas ut ett flertal gånger. Fröken Rehnström som kallades "majorskan" blev en omtyckt och mäktig kvinna i bygden. Förhållandet till järnvägsbolaget verkade också fungera utmärkt och var helt i linje med bolagets satsning på turismen i Dalarna. I samband med ett hyllningstal till Rehnström 1943 uttryckte trafikinspektör Gerndt sin aktning och nämnde några anekdoter med järnvägsanknytning. Hon tiggde ibland skjuts per dragdressin till Persborg och växlingsloket som gick till och från Åkernäs lastplats kunde hon helt sonika ta stopp på för att få åka med på loket! Det var inte många som kunde avvisa hennes "krav".

Befolkningen i Sjurberg skrev i april 1915 till järnvägsbolaget med en önskan om järnvägsstation i byn för såväl person- som godstrafik och platsen de tänkt sig var ca 250 meter öster om Sjurbergs banvaktsstuga. Anledningen var att Sjurberg hade utvecklat till en betydande turistort där det fanns två större pensionat – Siljansborg och Mårsgården – förutom 35 gårdar. Även ortsbefolkningen drabbades av de stockningar som tidvis uppstod i Rättvik ansåg de. Turisttrafikförbundet, som arrenderade Siljansborg, gjorde en egen skrivelse där de stödde bybornas framställning om en fullständig trafikstation vid Sjurberg. Skulle järnvägsbolaget inte gå med på detta önskade de istället en hållplats för person-



trafik då den skulle innebära stora fördelar jämfört med hållplatsen vid Persborg. Att det fanns ett stort pensionat vid Persborg omnämns inte alls i dessa skrivelser varför man kan ana en viss rivalitet. Framställningen avsågs av järnvägsbolaget.

Någon gång efter 1927 gjordes en del ändringar vid anhalten. Själva hållplatskuren försågs med ny panel och fönstret i väntutrymmet ersattes med ett mindre. Ny panel sattes på dörren till expeditionsdelen och i övrigt fick hela kuren en något diskretare stil då allt utom fönstret verkar ha rödmålats. Sannolikt flyttades kuren också några meter västerut. Mellan järnvägen och hotellets område uppfördes en stenmur och vid hållplatskuren fanns en öppning i muren med en stentrappa ner till plattformen. Själva plattformen verkar också ha gjorts mer permanent med murad natursten som kant mot spåret. Kanske var det i samband med detta som det sattes upp en riktig påstigningssignal.

Persborgs hållplats fortlevde och betjänade i huvudsak den expanderande hotell- och pensionatsrörelsen Persborg, men även personal och ortsbefolkning utnyttjade denna resemöjlighet. En person som arbetade som vaktmästare på hotellet under andra halvan av 1930-talet har berättat att bland arbetsuppgifterna hörde att inför tågavgångar sälja biljetter i den lilla hållplatskuren. Det fanns fasta skedmonsonska biljetter för resor till Rättvik, Mora, Falun C och Stockholm C. I det lilla expeditionsrummet fanns ett speciellt biljettskåp.

Den 15 maj 1938 bytte hållplatsen namn från Persborg till Persborgs hotell, okänt varför.

Den framgångsrika Hilda Rehnström sålde 1947 sitt livsverk Persborg. Efter detta skedde flera ägarbyten, men vi ska i detta sammanhang inte gå in närmare på dessa. Hållplatsen lades ner 1953 och troligen revs plattformen direkt efteråt. Att det fanns en egen hållplats vid Persborg användes i marknadsföringen och det nämndes i annonser så sent som 1959! Sommaren 1960 skrev vd:n för Hotell Siljansborg, Britt Arpi, (som även ägde Persborg sedan året innan) till SJ och frågade vem som ägde hållplatsbyggnaden som stod på hotellets mark. De hade funderingar på att använda den till kioskförsäljning som alternativ till en liten vagn, för försäljning av läskedrycker etc. Om den inte var hotellets var de intresserade att överta den för en ringa peng. SJ baningenjör i Storvik svarade att den inte var deras. Baningenjören hade för säkerhets skull hört sig för hos banmästaren i Rättvik innan han lämnade besked och då hade det framgått att byggnaden underhållits av hotellet och att de även sålt biljetter där.

Själva hotellet drabbades av brand flera gånger. Våren 1955 förstördes hotellet delvis och vintern 1979 helt. Det ersattes av en mindre och enklare byggnad som på 2000-talet visade sig ha stora mögelskador varför det eldades upp av räddningstjänsten 2013.

Området är attraktivt och Rättviks kommun köpte det i slutet av 1980-talet. Planer och idéer har funnits på ny användning, men hittills har inget fullföljts. Byn har ordnat så att det gamla badhuset och bryggan återuppbyggts enligt det utseende det hade innan det blev skadat av högvatten i slutet



Flygfoto över Persborg 1927. Foto: Samling Christer Hammare.

av 1920-talet. Den gamla hållplatskuren vid järnvägen som i stort sett är intakt sedan ombyggnaden på 1930-talet ingår i kommunens ägande av Persborgsområdet.

Rättviks kommun har insett det kulturella värdet i denna byggnad, ett av få hus som är kvar från Persborgs glansdagar. En ansökan gjordes därför till Kulturmiljöenheten på Länsstyrelsen Dalarna om bidrag till en renovering. Våren 2012 kom beslutet om att de anslår 50 000 kr då de ansåg att byggnaden har ett högt kulturhistoriskt värde och speglar herrskapsturismens

blomstringstid på orten. Återstår att se när beslutet verkställs.

Avslutningsvis kan man fundera lite över tillkomsten. Normalt bekostade järnvägsbolaget även hållplatser, som till exempel Utby öster om Rättvik, men i detta fall var det en privatperson som låg bakom. Alltså en form av privat hållplats som även var upplåten för allmänheten. Hur detta formaliserades har tyvärr inte gått att få fram, men fabrikör Per Wahlman var otvivelaktigt en mäktig person i Gävle och umgicks sannolikt med personer i ledningen för

Gävle-Dala Järnväg och Falun-Rättvik-Mora Järnväg. Dessutom var han kund hos bolaget genom sitt sågverk utanför Falun. Det är ändå en bedrift att lyckas få till en hållplats på detta sätt. Att hållplatsbyggnaden var privat och låg på privat mark blev också räddningen för densamma. Hade den varit järnvägens egendom hade den med största säkerhet rivits eller sålts för bortflyttning efter nedläggningen. Nu kommer den istället att utgöra en trevlig kulturmiljö tillsammans med den återuppbyggda ångbåtsbryggan. 🚂

Numera stannar inga tåg vid forna Persborgs hotell länge varför detta tåg från Tåg i Bergslagen passerar med god fart den 17 januari 2014. Foto Christer Hammare.



Bo Carlsson

Färja Hjo-Hästholmen eller stambana Borås-Mjölby -en konflikt för drygt 100 år sedan



Hamnen i Hjo togs i bruk 1855. Från 1875 började reguljär trafik mellan Hjo och Hästholmen. Bilden visar Hjo hamn omkring 1918. Till vänster ligger ångfartyget SS Slottsbron och till höger SS Trafik. Järnvägsvagnarna tillhör Hjo - Stenstorps Järnväg. Den smalspåriga, 891 mm, järnvägen togs i bruk 1873-11-18. Foto: Sveriges Järnvägmuseum samlingsportalen.se KBEB03104

Till och med i Götalandsbanans århundrade finns det personer, som gärna föreställer sig en färjeförbindelse tvärs över Vättern. Det är förstås fråga om drömmar och har alltid så varit. Redan 1898 uppläste sig planerna på en ångfärja mellan Hjo och Hästholmen ”i blottprat”, skrev en samtida tidning. Enligt kalkylen skulle projektet inte gå ihop sig.

Men ekonomiska kalkyler biter sällan på entusiaster. De triggas av motstånd och konkurrens och kan få både myndigheter och företag att se med sina ögon.

Färjeplanerna levde vidare. Omkring 1905 hotades de av ett annat storprojekt. Ett göteborgskonsortium ville bygga en järnväg från Borås över Ulricehamn, Jönköping och Gränna till Mjölby. Göteborg och det rika Östergötland skulle bindas samman.

Detta var samma sak, som färjeentusiasterna drömde om. De släppte förankringen i verkligheten och såg i andan om en ny stor tåg- och båtled genom Sverige: Mjölby-Hästholmen-Hjo-Tidaholm-Vartofta-Borås.

En av entusiasterna var landshövdingen i Östergötland, Greve Ludvig Douglas (bild till höger). I sitt utlåtande till regeringen



skrev han, att man genom färjeprojektet ”erhåller en gen och bekväm förbindelse mellan Göteborg och Norrköping eller med andra ord mellan Östersjön och Västervik”.

Östgötarna ansökte om koncession för en normalspårig järnväg från Mjölby till Hästholmen och västgötarna för en bana med samma standard från Hjo till Tidaholm, som i sin tur hade förbindelse med Södra stambanan i Vartofta. Men här blev det

konflikt. Det existerade redan en smalspårig järnväg mellan Hjo och Stenstorp vid Västra stambanan och banans ägare, Greve Nils Posse i Vreten, ville inte låta en konkurrent skörda vinsten av den stora tänkbara trafiken mellan östra och västra Sverige. Därför ansökte han om breddning av sin järnväg och dessutom ångfärja Hjo-Hästholmen.

Det fanns en hel del undran och skepticism över det stora tåg- och färjeprojektet. Tid-

Hästholmens hamn 1937. Till vänster syns Mjölby - Hästholmens Järnvägs, MHJ, motorvagn 2, byggd 1936. Vid den närmaste kajen, slupen Anna. Bortanför syns s/s Trafik som gick mellan Hästholmen och Hjo under åren 1893 - 1959.

De två vänstra spåren tillhör MHJ, Mjölby - Hästholmens Järnväg och de övriga FVÖJ, Fågelsta - Vadstena - Ödeshögs Järnväg. Foto: Sveriges Järnvägmuseum, samlingsportalen.se KDAA03380.



ningen Östgöta-Correspondenten undrade varför man strävade efter en normalspårig förbindelse, som var instängd av SJ i båda ändar. Det enda logiska borde vara att knyta samman de stora smalspårnäten på ömse sidor om Vättern, menade tidningen. Bönderna i Lystrings och Göstrings härader använde sitt sunda förnuft. Vid ett möte under länsstyrelsen tyckte ingen enda av de befullmäktigade ombuden att det var någon mening med en färja. Det räckte gott med den nya ångbåten Trafik.

Det var regeringen, som gav koncession, dvs. tillstånd till privata järnvägsbyggen. Två remissinstanser hade i regel avgörande inflytande på besluten, -Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, VoV (nuvarande Trafikverket) och Kungliga Järnvägsstyrelsen (SJ). Båda förordade färjan med anslutande järnvägar och avstyrkte banan över Jönköping.

I SJ:s fall är detta lättförklarligt, eftersom alternativet Borås-Jönköping-Mjölby med säkerhet skulle ha blivit en svår konkurrent om trafiken mellan Göteborg och Östergötland. Färjeprojektet skulle däremot bli ofarligt för SJ om det mot förmodan förverkligades.

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen hade möjligen ryckts med i färjedrömmarna. I varje fall var dess chef för Östra distriktet, John Ekelund, förtjust i projektet. Det mest troliga är emellertid att VoV stöttade SJ.

De båda myndigheternas remissvar var nära nog identiska.

De koncessionssökande för Borås-Jönköping-Mjölby, med redaren Adolf Bratt och direktören David Herne i spetsen upprördes över i synnerhet VoV:s remissvar. Hur kunde den högsta myndigheten över landets kommunikationer förordade en omodern och ineffektiv färjeförbindelse framför en järnväg av högsta standard?

David Herne överörste regeringen med skrivelser där han med lysande logik argumenterade för Borås-Mjölby. Det skulle bli en bana av nationalekonomisk betydelse genom att "Göteborg, Borås, Ulricehamn, Jönköping, Mjölby, Linköping, Norrköping och Stockholm förenas på ett naturligt och ekonomiskt bärigt sätt". Svaren från VoV och SJ ger intryck av både överlägsen nonchalans och oförmåga att se vart utvecklingen var på väg. (Dagens journalister skulle ha gnuggat händerna i sin iver att göra narr av dem.)

Civildepartementet var beslutade organ i frågor om järnvägskoncessioner och kanske hade en seriös civilminister kunnat ha en självständig syn på både det märkliga färjeprojektet och den högklassiga järnvägen mellan Borås och Mjölby. Men under de tre år frågorna var under behandling var det byte på civilministerposten hela fyra gånger. Fem ministrar hade ärendet på sina bord.



Greve Hugo Hamilton. Civilminister 1907 - 1911.

Mindre än en månad innan avgörandet, tillträdde den romantiskt lagde greven Hugo Hamilton. Han valde att säga nej till Borås-Mjölby och ja till Mjölby - Hästholmen som en del av färjeprojektet.

För färjan behövdes ingen koncession och till de konkurrerande järnvägsprojekten i Västergötland togs inte ställning.

Mjölby-Hästholmen byggdes. De ståtliga stationerna vittnar om vilken betydelse banan tänktes få. Men varken färjan eller banorna i Västergötland skulle bli verklighet. Mjölby-Hästholmens Järnväg gjorde snart konkurs. Den levde sedan vidare under knappa omständigheter och övertogs efter ytterligare en konkurs av SJ 1940. Den sista trafiken på banan, -godstransporter mellan Mjölby och Väderstad, försvann 1990. Rester av järnvägen finns kvar som monument över misslyckad kommunikationspolitik.



Mjölby - Hästholmens Järnväg, MHJ. Svanhals station 18,7 kilometer från Mjölby och 13,3 kilometer från Hästholmens hamn. MHJ fick koncession 1907-12-31. Den 32 kilometer långa järnvägen öppnades för allmän trafik 1910-09-21. Efter konkurs övertogs järnvägen av Statens järnvägar, SJ 1940-01-01. 1958-06-01 upphörde persontrafiken. 1980 lades godstrafiken ned mellan Hästholmens hamn och Hästholmen. 1983-01-01 upphörde trafiken mellan Väderstad - Hästholmen - (Ödeshög). 1990-05-27 upphörde trafiken Väderstad. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum, samlingsportalen.se KDA09828.



Växjö - Tingsryds Järnvägs stall i Växjö har rivits



Då det begav sig. Växjö - Tingsryds Järnväg, VTJ, lokstall i Växjö, början av 1900-talet. Från vänster VTJ 62 "Helge", VTJ 60 "Wexiö" och VTJ 61 "Inge". Foto: Sveriges Järnvägsmuseum samlingsportalen.se KDAA09102.

Den forna 1067mm-bangården i Växjö är nu under stark förvandling. Under veckorna 8-9 revs det f.d. VTJ-stallet.

Även är lägre röd träbyggnad som har haft lokaler för vagnssynarna samt några vilorum och som låg bakom stallet har rivits. Anledningen är att bereda plats för ny,

modern bebyggelse med bl.a. ett World Trade Center i 9 våningar.

Stallet byggdes 1897 för Växjö - Tingsryds Järnväg.

Det kom i SJ:s ägo vid förstatligandet 01-07-1941.

Stallet hade tre spår och en 12 meters vändskiva.

Omkring 1960 påbyggdes de två vänstra spårens stallplatser med en utskjutande träkonstruktion för spåren i stallet skulle förlängas.

Troligen för att man skulle köra in rälsbussar och kunna stänga portarna efter sig. Teglet i stallet är av en gammal typ och mycket eftertraktat.



VTJ-stallet under andra världskriget.

Från vänster: De två vedeldade loken SJ Wt 4000, St 4022 samt L5t 4019.

Foto: Okänt ursprung, Krister Perssons samling.



L2t 4013 tittar ut ur VTJ-stallet någon gång i slutet av 1940-talet. Foto: Lennart Petersson, Krister Perssons samling.

Det togs om hand av rivningsentreprenören för senare försäljning till hugade spekulanter.

Även portarna sparades och togs omhand av Föreningen Smalspåret Växjö - Västervik för att i framtiden sitta på ett fordons-skjul i Hultånäs.

Större delen av ytan som en gång var 1067mm-bangården i Växjö har använts som parkeringsplats.

Nu skall här byggas en ny gata, Drottninggatan, och nya byggnader skall uppföras. Det är fler f.d. järnvägsbyggnader som skall rivras för att detta nya område skall

kunna skapas.

En restaurang som förr innehöll SJ:s telegramexpedition och telefonväxel samt den magnifika "Vita villan" där järnvägsförvaltning har suttit ända sedan EJ:s tid och som SJ lämnade i början av 2000-talet.

VTJ-stallet en senvinterdag omkring 1960. Till höger rälsbuss och släp av så kallad "Märsta-typ". Foto: Birger Ferm, Sveriges Järnvägsmuseum samlingsportalen.se KBEB04690.





Extratåget "Värendspilen" med dubla ånglok startar i Växjö. Det främsta loket är S2t 4024. Foto: Birger Ferm, Sveriges Järnvägsmuseum samlingsportalen.se KAFC00056.

Ett kuriosum är att det i slutet av 1950-talet gick ett namngivet extratåg Från Växjö ut på linjen mot Tingsryd/Ronneby som kallades för "Värendspilen".

Någon mer information om detta tåg har tyvärr inte gått att få fram så slutdestinationen är därför okänd.

Framtill på främsta loket uppsattes en skylt med namnet på tåget.



När man nu höll på att riva den röda träbyggnaden bakom stallet och grävsopian tog ett rejält tag uppe vid

taket så föll det ut en skylt från vinden och ned på marken. Den landade med baksidan uppåt. När rivningspersonlen vände på den så.....var det denna skylt!

Skylden togs om hand av Dennis Blomfeldt, aktiv i föreningen Smalspåret Växjö - Västervik och kommer att hängas upp inne i stationshuset i Virserum.

Tänk, i över 50 år har den legat på denna vind helt bortglömd och nu kom den fram! 🚧



VTJ-stallet några dagar innan rivningen. Foto: 2014-02-18 Krister Persson.

Bilden till vänster: Dennis Blomfeldt med namnskylden "Värendspilen" som legat på vinden till den röda träbyggnaden i över 50 år. Foto: 2014-02-22 Martina Blomfeldt.



VTJ-stallet under rivning. Foto: 2014-02-24 Krister Persson.

Vänstra bilden: En vy mot 1067mm-banården i Växjö. T.v. ser man knuten på VTJ-stallet och bakom detta ligger kolboxen och den röda träbyggnad som nu också har rivits. Längst bort står några rälsbussar av typen Yo1t. Omlastningsskjulet mellan 1067 och 1435mm till höger. Foto: Lennart Petersson, Krister Perssons samling.

Högra bilden: Så återstår det bara en jämn grusplan där VTJ-stallet en gång har stått. Endast den öppna ytan för den f.d. 1067mm-bangården återstår men snart är även den totalt utplånad. Foto: 2014-03-08 Krister Persson.





WTC_växjö Den forna 1067mm-bangården skall bebyggas med nya hus. Här WTC:s skrapa med 9 våningar.



En vy man aldrig mer kan få se. En titt ut genom stallportarna med Växjö domkyrka i bakgrunden. Foto: 2014-02-18 Krister Persson.

Några fakta

Växjö - Tingsryds Järnväg, VTJ

Den 45 kilometer långa järnvägen med spårvidden 1067 mm öppnades för allmän trafik 1897-11-28. Järnvägen förstatligades 1947-01-01.

Persontrafiken lades ned 1965-05-30 och godstrafiken mötte samma öde 1971-03-01. Spåren revs 1971.

Innan SJ kom fram till hur smalspårsloken slutgiltigt skulle littereras kom flera ändringar att ske genom åren.

Lok från BKB, VTJ och ÖBJ förblev märkta som privatbanelok från respektive banas övertagande till 1943.

För de SJ-lok som nämns i denna artikel gällde följande:

Cr 4000 mellan åren 1943-44, Ct 4000 1944-48 och Wt 4000 från 1948. Skrotat 1956. F d VTJ 60.

L2r 4013 mellan åren 1943-44 och L2t 4013 från 1944. Loket är bevarat vid Sveriges Järnvägmuseum i Gävle. F d Blekinge Kustbanor, BKB 9.

L5r 4019 mellan åren 1943-44, L5t 1944-48 och S10t från 1948. Skrotat 1961. F d BKB 27.

Sr 4022 mellan åren 1943-44 och St 4022 från 1944. Skrotat 1966. F d VTJ 63.

S2r 4024 mellan åren 1943-44 och S2t från 1944. Skrotat 1961. F d BKB 4.



Fotostopp på industrispåret till Vallviksfabriken. Foto: Lennart Lundgren.

Väl åter i Vallvik rullade vi vidare mot och över bron över Ljusnan. Stopp vi Åänge där vi växlade in på det som nu är sidobana Åänge - Ljusne - Sandarne - Stugsund.

Ostkustbanans sträckning mellan Ljusnebron och Söderhamn ersattes 1997-05-19 men en ny linjedragning från Ljusnebron till Söderhamn V där banan strax norr om Söderhamn västra åter anslöt till "ursprungliga" Ostkustbanan. Vår motorvagnsfärd fortsatte till gamla "Ljusne" station varifrån vi gjorde ännu en avstickare, den här gången ut på industrispåret till "nästan" Ljusne nya hamn. Därefter fortsatte färden till gamla "Sandarne". Här gjordes ännu en avstickare i form av en kortare tur på den återstående delen av forna Marma - Sandarne Järnväg. Ett fotostopp gjordes på viadukten som går över "gamla" OKB. Kolla på omslagsbilden!

Resan fortsattes och efter några kilometer var vi framme på bangården i Stugsund. Alla resenärer lämnade motorvagnen och vi tog en promenad till Stugsunds IK:s klubblokal som vi hade hyrt som årsmöteslokal.

Mötet genomfördes helt enligt dagordningen i närvaro av drygt 30 medlemmar. Efter mötet vandrade vi alla tillbaka till motorvagnen.

1510 lämnade vi Stugsund med destination Gävle. Vi var sannolikt det sista resandetåg som besökte Stugsund eftersom Trafikverket från den 1 januari 2015 lägger ned sträckan Sandarne - Stugsund.

Återfärden gick helt utan störningar och vivaråter i Gävle på utsatt tid, 1630. Stort tack till Sveriges Järnvägmuseum och dess tågpersonal som gjorde denna resa möjlig!

Rolf Sten



Här har vi stannat på industrispåret till Ljusne hamn. Spåret till höger av leder till det gamla lokstallet, se bilden nedan. Foto: Lennart Lundgren.



Inne i stallet fanns det en hel del intressant. Bland annat det gamla dieselloket vars sista tjänst var för Stora Timber Arla sågverk. Loket tjänstgjorde ursprungligen på Marma - Sandarne Järnväg, MaSJ. Loket är helt driftdugligt och ägs av en privatperson. Foto: Lennart Lundgren.

Sista resandetåget i Stugsund?
Foto: Lennart Lundgren.





Hållplatsskylten var välgjord och bestod av ett fäste och en grönmålad plåt med tak.

På båda sidor om mittplåten satt två vitmålade plåtar, som var hålstansade med texten: HÅLLPLATS FÖR RÄLSBUSS - NAMNET och gamla SJ-loggan.

Text & foto: Erik Sjöholm

Rälsbusshållplatser, hpr, Kristinehamn - Vansbro



Ovan: hpr Gräddsjön

Nedan: hpr Klosstjärn med många resande.



hpr Horrsjön



På sträckan Kristinehamn - Vansbro fanns det 1939 21 stycken rälsbusshållplatser och år 1965 20. Totalt har det funnits 24 stycken.

De första hpr tillkom år 1936. Den mest kortlivade platsen var Lesjöfors villastad, som fanns mellan 1936 och 1940.

När motorvagnarna i början av 1950-talet började ersätta vissa loktåg blev Horrsjön en hpr. Söder om Nyhyttan gick det då 9 rälsbusspar och 2 loktågspär. Norr om Nyhyttan var det 2 rälsbusspar som gick hela sträckan Nyhyttan - Vansbro och

2 loktågspär.

1939 hette hållplatsen mellan Nyhyttan och Filipstad Ö Hennickehammar, men bytte 1945 namn till Hennickehammaren. Varför? Platsen heter Hennickehammar??

Mellan 1939 och 1966 har det tillkommit 3 st och nedlagts 4 st.

1971 var alla nedlagda utom Släbråten, som slopades 1985.

Hpr med en kur hade ingen hållplatsskylt.

Hpr Hennickehammaren



Fakta

Begreppet Hpr, Hållplats rälsbuss, började att användas i början av 1930-talet. Det var en typ av driftplats längs linjen i form av en enkel plattform och ibland fanns även ett enklare väderskydd för resande.

Anledningen till dessa driftplatsers tillkomst var järnvägens sätt att försöka hävda sig i konkurrensen med den alltmer växande trafiken med landsvägsbussar

1952 fanns det i Sverige cirka 750 driftplatser i form av Hpr.



hpr på sträckan

Vansbro

- Kristinehamn

VANSBRO

TRETJÄRN

Andersfors

VAKERN

Vakerskogen

Gräddsjön

Brindsjön x

SÅGEN

Långmarken

NEVA

Klostjärn

OFORSEN

Näskvarn x

RÄMMEN

Axelmossen

Lesjöfors Villastad

LESJÖFORS

Korset

Lesjöbruk

Spelbo

Franstorp

LÅNGBANSÄNDE

LÅNGBAN

Fallet

Horrsjönsby

Horrsjön

PERSBERG

(Hennickhammaren

FILIPSTAD Ö)

Sidobana Nyhyttan

- Filipstad Ö)

NYHYTTAN

GAMMALKROPPA

HERRHULT

NYKROPPA

Hättälven

Solvik x

STORFORS

Ängvägen x

Släbråten

Stockviken

NÄSSUNDET

Ullvettern

Grenviken

SJÖÄNDAN

KRISTINEHAMN

x = Tillkomna och
nedlagda under åren
1940 - 1950

Gråtonat = Stationer

Erik Sundström

Heberleins broms, tidskrävande och misslyckat experiment

I SJ jubileumbok 1906 (se text i höger spalt) nämner man att man på 1880talet gjort försök med Heberleins broms på 3 ånglok, 65 personvagnar (1884) och 20 träkolsvagnar (1888) men ger inga uppgifter om när och varför försöken avbröts. Det var samma tid som man introducerade vakuumbroms, som lyckades bättre och blev kvar mycket längre i persontågen.

Heberleins bromssystem var ett av de första försöken till fjärrstyrning av bromsarna från loket eller någon bemannad vagn. Man använde inte rör och slangar som för vakuum eller tryckluft, utan i stället en lina över vagnarnas tak. Linan kunde spännas med en handdriven haspel, och då lyfte den en tyngd på varje bromsvagn. Om linan släpptes eller gick sönder föll tyngden ned och pressade en rulle i bromssystemet mot en skiva på vagnsaxeln. Rullen lindade då en kätting som fick bromsblocken att pressas mot vagnens hjul.

Lok litt E 147, 148 och litt D 238 fick haspelanordningar och var byggda på 1870-talet.

De personvagnar som utrustades var 2 litt B1, 18 litt BC1, 25 litt C, 2 litt Gc (truppvagn), 18 litt F. Träkolsvagnarna var litt Lll, 20 st ur serien 9265-9339.

Man kan undra var SJ ville använda Heberleins broms, och troligen var det på Norra Stambanan som på 1880talet nådde upp till Långsele. Man hade redan på 1870talet infört slutna bromshytter på godsvagnar som skulle användas norr om Storvik, men tvekade om lämpligheten att ha bromshytt på träkolsvagnar med tanke på det svarta dammet.

Försöken avbröts troligen då metoden knappast lämpade sig annat än för högst fem hopkopplade vagnar då man annars skulle ha behövt haspla så långa linor, och då man inte kunde hålla godsvagnar koncentrerade till samma bandel. En annan orsak var nog att en lina över taket kunde var lättskadad.

De flesta Heberlein-bromsarna monterades ned på 1890talet, men bland träkolsvagnarna fann ännu 1904 bromsen kvar på nio vagnar, men 1910 var de sista borta.

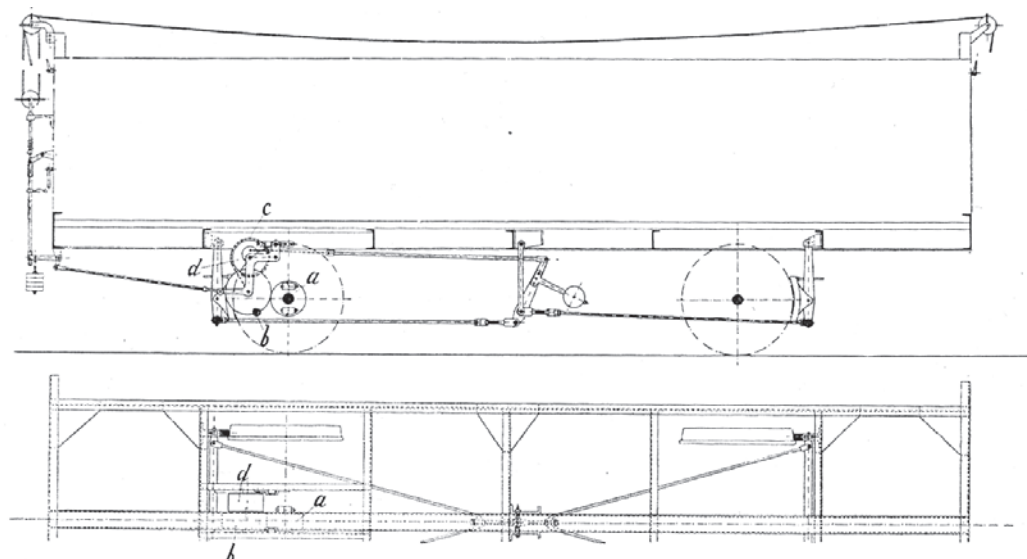
Så här beskrivs bromssystemet i SJ minnesskrift 1906 del 3.

HEBERLEINS FRIKTIONSBROMS.

Vid detta slag af bromsar erhålles den bromsande kraften genom friktion, som uppstår mellan en å vagnsaxeln fastsatt skifva a, fig. 285, och en i en rörlig ram befintlig rulle b, som vid kringvridning i ena eller andra riktningen upplindar en kätting c å en särskild kättingrulle d, som åtdrager bromsmekanismen.

Under tågets gång, då bromsning ej påkallas, lyftes friktionsrullen ifrån skifvan genom en häfstångs-anordning och en lina, som hålles spänd genom å vagnstaken befintliga rullar i förening med ett vindspel (»haspel»), som skötes af konduktören eller lokomotivföraren. Alltefter som linan släppes efter mer eller mindre, bromsas hårdare eller mindre hårdt. Går linan sönder eller släppes helt och hållet, bromsas tåget med full kraft. För längre tåg måste emellertid vagnarna indelas i grupper, enär linan af praktiska skäl ej får vara alltför lång. Bromssystemet är sålunda ej i full bemärkelse genomgående och i det fallet ej automatiskt, om kopplingen mellan vagnar tillhörande två olika grupper, som ej äro förenade med lina, går sönder. Ett annat fel har detta bromssystem, nämligen att friktionen mellan rullen och skifvan är beroende af väderleken. Inkommer snö eller is emellan dem blir friktionen naturligtvis betydligt mindre och bromskraften i samma mån reducerad.

De första friktionsbromsarna inköptes år 1884 och uppsattes på en del person- och packvagnar, hvarjämte 20 träkolsvagnar år 1887 erhöles friktionsbroms. Afsikten med att förse dessa sistnämnda vagnar med dylik broms var att nedbringa kostnaden för de föga lönande träkolstransporterna, men frågan förföll ganska snart, enär det visade sig så godt som omöjligt att hålla dessa träkolsvagnar samlade, så att man hade nytta af bromsen. I konkurrensen med vakuumbromsen såsom bromssystem för personvagnar kom friktionsbromsen gifvelvis till korta.



Nya utställningar, öppet fordonsmagasin med mera!

Stort sommarprogram 16 juni - 17 augusti med dagliga rälsbussturer mellan museet och fordonsmagasinet. Ta chansen att se en större del av museets unika samling av lok och vagnar.

Nya utställningar! LEGO, Wind Wagon som seglat i Nevadaöknen och Steampunk som öppnar 28 juni.



Öppet dagligen juni - augusti

Besök banvaktstugan
och Hennans station.
Teater under juli månad.
Ångtåg till museet
och fordonsmagasinet
ersätter rälsbussen 7-11 juli.
Minitåget rullar i parken.
Motorsöndagar 6 juli - 17 aug.
OBS! Stängt midsommar.



På museet kan du ta en folder med hela årets aktiviteter. Du hittar också information och tidtabeller på hemsidan.

Vi ser fram emot att träffa dig. Välkommen!

SWECON 2014 STEAMPUNK FESTIVAL 27-29 JUNI

Författargäster • Föredrag • Workshops
Varieté • Modevisning • Bal • Skrotmarknad
Fysikshow • Teduell • Lajv • Ånglok under ånga
Utställning (28 juni - 31 december)

www.steampunkfestival.se

Arrangeras av Sveriges Järnvägsmuseum
i samarbete med
Upsala-Gefle Ångpunksällskap



Trafikverket, Sveriges Järnvägsmuseum
Rälskatan 1, Gävle. Tel 010-123 21 00
Fri entré för dig som är medlem i JVMV
www.trafikverket.se/jarnvagsmuseum



**SVERIGES
JÄRNVÄGSMUSEUM**
TRAFIKVERKET