

SIDOSPÅR 4/15

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum





Robert Sjö

Museichefen har ordet

I väntans tider

Jag har i flera olika sammanhang flaggat för att vi snart kommer att dra i gång stora ombyggnader av museet. Det stora kan verka ha stannat vid stora ord och det ligger en del i det. Våra planer har helt eller delvis och av olika skäl och med jämna mellanrum fått skjutas på framtiden. Inte minst fyra huvudmän under tio år, sammanslagningar och separationer har omöjliggjort satsningar i Gävle. Nu hoppas vi på att det till sist kommer att hända 2017-19. Samtidigt har vi faktiskt investerat en hel del i det befintliga de senaste åren. Utöver några nya utställningar så har arbetsmiljön för vår fordonsrestaurering fått en rejäl ansiktslyftning. Inte många får se det men för mig är det en befrielse att veta att våra skickliga hantverkare nu har de moderna och säkra lokaler de förtjänar. Betydligt fler har kunnat stifta bekantskap med den nya bangården med spår, plattform, godsmagasin och vattentagning. Genom avtal med andra verksamhetsområden inom Trafikverket har mycket annat gjorts de senaste åren. Lokhus har uppförts, våra vändskivor fungerar, spåren är säkra och de 16 portarna i vårt driftlokstall är täta och har återfått sina vackra fönster.

Så här på senhösten arbetas det alltid intensivt med verksamhetsplanering och budget och nu väntar vi på att få se om våra investeringsäskanden går igenom. Timingen är inte den bästa. Statens finanser

är återigen i gungning. Myndigheterna avkrävs omprioriteringar så det som vi trodde var i hamn på sensommaren kan vi inte ta för givet bara ett kvartal senare. En sak är ändå fullkomligt klar. Några nya pengar kommer inte att tillföras inom överskådlig tid så allt handlar om omfördelning av resurser men även det måste upp till regeringen för beslut om investeringen överstiger tio miljoner. Statliga investeringar kan lånefinansieras från riksgälden, vilket genererar avskrivningar inklusive ränta som måste bäras av verksamheten. Museiverksamhet är inte lönsam utan finansieras huvudsakligen genom anslag så högre lånekostnader innebär att något annat måste väljas bort. Våra avskrivningskostnader har tiofaldigats på bara några år.

I den verksamhetsplanering som nu ska upp till beslut ligger vår investeringsprioritering på den publika verksamheten med helt ny utställning och utökning av övriga utrymmen för våra gästers önskemål, behov och bekvämlighet. Får vi fler betalande gäster, kunder, besökare eller vad man vill kalla det så kan vi faktiskt öka våra intäkter och slippa nalla för mycket av anslagen. Vi är trots allt på god väg med det vi redan har. Förra årets rekordsiffra på drygt 60 000 kommer att passeras redan i början av november. De som kommer hit är också nöjda. Det så kallade nöjd kundindex ligger på 8,81 av 10, vilket är

märkvärdigt bra. Sveriges Järnvägsmuseum blev under hösten också nominerat av Region Gävleborg till Stora Turismpriset som delas ut av Tillväxtverket, ett lokalt erkännande som naturligtvis värmer men för att verkligen göra skillnad måste vi nå ut nationellt och även utanför kretsen av trogna museivänner hur mycket vi än uppskattar er. Målsättningen, och kanske till och med förutsättningen, är ett årligt besökstal på över 100 000 och då måste vi satsa. Något turismpris blev det heller inte denna gång.

Jag ser med avund på de enorma nysatsningar som gjorts de senaste åren på järnvägsmuseerna i framför allt Holland, Belgien och Japan. Gemensamt för dessa är stort upplevelsefokus men också potentialen i besökstal genom hög befolkningstäthet. Våra samlingar är betydligt bättre och mer relevanta än dessa länders, vi har större järnvägs- och museikompetens i personalen och vi har mer utvecklad tågtrafik med genuin teknik och infrastruktur men det hjälper föga. Utan engagemang och vilja från vår ägare, svenska staten, så måste vi troligen närma oss nöjesbranschen för att överleva på sikt. Kanske är det en helt ny kompetensprofil mot affärsturism vi behöver? Frågan är om antalet presumtiva gäster ändå räcker och tänk om vi förlorar de vänner vi har. Som sagt, vi går i väntans tider!



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 Järnvägsmusei vänner som är en ideell förening vars medlemmar bl. a. hjälper museet med renovering av gamla och nya järnvägsobjekt, guidningar och fuktionsnärsskap vid olika arrangemang.

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

För år 2016 är årsavgiften 400 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 4 - 2015, årgång 12

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

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

© JvmV 2015 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. sidospa@jvmv.se

I redaktionen även:

Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 1 2016 utkommer april
Presstopp 15 mars

Tillverkning av motorvagn avsedd för den Colombianska järnvägen. Läs mer på sidan 10.

SIDOSPÅR 4/15

Tidning från Järnvägsmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum





IB16 Inlandsbanan sommaren 2016



JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER
- en stödförening till Sveriges Järnvägsmuseum



**Svenska
Järnvägsklubben**



**SVERIGES
JÄRNVÄGSMUSEUM**
TRAFIKVERKET

Järnvägmusei Vänner, Svenska Järnvägsklubben och Sveriges Järnvägsmuseum arrangerar två ångloksdragna resor på inlandsbanan, IB16. Det är två olika resor som har olika innehåll.

Resa 1 även kallad "uppresan" Gävle – Mora – Gällivare - Kiruna genomförs 2016-06-04 – 2016-06-11

Den här resan innebär att man åker bekvämt, äter gott, bor på hotell och får se en del av inlandets sevärdheter. Resan innehåller bl.a. besök på Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle, elloksdraget tåg Gävle-Mora, ångloksdraget (dubbla ånglok) tåg Mora-Gällivare samt slutligen elloksdraget tåg Gällivare-Kiruna. Alla nätter tillbringas på hotell. Fotokörningar arrangeras på lämpliga platser.

Antalet platser resan är begränsad till 96 stycken.

I priset för resan ingår Sittplats i första klass, alla måltider (inklusive alkoholfri måltidsdryck), hotellövernattningar (i dubbelrum) och alla utflykter. Barvagn medföljer tåget. Detaljerat program finns på nästa sida!

Pris

Resan kostar 24.500 kronor per person.

Extra hotellnätter i Kiruna

Observera att för resenärer som ska åka med någon av resorna finns möjlighet att själv och på egen bekostnad boka extra hotellnätter mellan lördag/måndag. Vi har reserverat ett antal rum till specialpris på hotell Scandic tel 0980-398623.

När det gäller maten på resan: Vi kan erbjuda följande specialkost; glutenfritt, laktosfritt och vegetariskt. Meddela oss detta vid bokningen.

Utflykt till Narvik 2016-06-12

Dagen innan nedresan startar, söndagen 12 juni, finns möjlighet att göra en dagsresa Kiruna – Narvik och åter. Extrainsatta vagnar i ordinarie tåg. Serveringsvagn finns i tåget. Kostnad för den resan är 400 kronor. Inga måltider ingår.

Extra anslutningståg söderut Kiruna - Gävle måndag 2016-06-13. För resenärer som har åkt med Uppresan till Kiruna finns möjlighet åka söderut med extra anslutningståg, dagtåg, via Boden - Ånge. I dag en unik möjlighet eftersom det inte finns några ordinarie dagtåg på denna sträcka. Avgång från Kiruna på morgonen 2016-06-13. **Pris** 700 kr/person inklusive lunch och middag.

Extra anslutningståg från Gävle till Kiruna fredag 2016-06-10. Nattåg (sovvagn tvåbäddshytt) via Ånge - Boden för resenärer som ska åka med nedresan. Avgång från Gävle fredag kväll 2016-06-10 ankomst Kiruna lördag eftermiddag. **Pris** 900 kr, sovvagn tvåbäddshytt inklusive frukost och lunch.

Bokning av resa gör du senast 2016-03-25

Bokningen skickar du till epost ib16@jvmv.se eller med vanlig post till Järnvägmusei Vänner, JvmV Box 407 80105. Märk kuvertet "IB16". Ange om du vill åka med upp- eller nedresan samt vilka eventuella anslutningsresor du önskar boka. Glöm inte att ange ditt namn, adress, e-postadress samt telefonnummer. Observera: De 96 platser som finns på varje resa bokas i den ordning de kommer in till oss.

Bokningsavgift på 10.000 kronor skickar du till Järnvägmusei vänners Bankgiro **5777-5561** senast 2016-03-25.

Slutbetalning ska vara gjord till vårt Bankgiro **5777-5561** senast 2016-05-04.

Reservation: Vi reserverar oss för eventuella ändringar i resorna, program och annat som vi inte råder över.

Välkommen, till dessa unika reseäventyr längs Inlandsbanan och norra Sveriges inland!

OBS ! Detaljerad broschyr finns på den här adressen: jvmv.se/ib16/broschyr_ib16.pdf

Järnvägschefen Carl Erik Hising – eller mannen som aldrig hade funnits!

Följande berättelse om när ”järnvägen kom till byn” är ett urklipp ur boken ”Markarydsbygden 23”. Artikeln kan läsas i sin helhet i en bok som gavs ut i höstas av Markarydsbygdens Lokalhistoriska Förening. Den kan beställas på Markaryds Bibliotek, 0433-720 00, kostnad 200:- + frakt.

Svinhugg går igen



Konsul Petter Olsson, Helsingborg.

Konsul Petter Olsson var en stor man i järnvägs-kretsar, han byggde bl. a. Skåne-Hallands järnväg, Mellersta Hallands järnväg och Göteborg-Hallands järnväg mellan åren 1882-1888.

När staten 1896 tog över dessa tre bolag som skulle bli västkustbanan hade konsul Petter Olsson sedan länge vänt blickarna mot Småland och efter mycket om och men hade han kunnat sätta igång med Skåne-Smålands järnväg, från Kärreberga (Helsingborg) via Markaryd och ända upp till Värnamo. Och ni som har läst Assar Fricks berättelser om när järnvägarna kom till byn känner till alla motgångar och de besvärligheter Petter Olsson fick kämpa sig igenom för att komma fram med sin järnväg till Markaryd.

Den 9 augusti 1889 beviljades Skåne-Smålands järnväg koncession för att bygga sträckan Kärreberga (Helsingborg) till Markaryd samtidigt som Wittsjö-Markaryds järnväg fick koncession för att bygga sträckan Wittsjö kyrkby till Markaryds kyrkby. Den uppmärksamme noterar att Markaryds kyrkby som namnet säger inte ligger i själva Markaryd utan ute vid kyrkan. Den detaljen uppmärksammades och den 29 maj 1891 fick man förtydligad koncession för sträckan Markaryd-Lagaån. Självklart var det en början, om än kort på den kommande banan mellan Markaryd och Veinge.

Själva stationen lades dock vid en ny gatstump som senare skulle bli Kungsgatan utmed dåvarande rikshuvudleden som senare blev riksettan. Den gick där trapporna mellan hotellet och Villa Linnea idag finns, vidare snett över nuvarande järnvägsområde och bort mot folkhögskolan. Senare döptes gatstumpen till ”Hisings lid”.



Foto från 1898. Hisings lid, Tjänstebostaden/Villa Linnea i bakgrunden till vänster i bild ovanför backen. Mittemot på höger sida av vägen syns det hus som så småningom bli Affe Lindbergs pappershandel. På gräsplätten mitt i bild kommer så småningom att Hotellet att hamna. På vintrarna utnyttjades denna rikshuvudled ända fram till 1920 talet som källbacke för traktens barn.



Markaryd Östra, här syns tydligt att Drottninggatan ännu inte är byggd. Gatstumpen, Hisings lid, gick bara från Kungsgatan och ner hit. Det större huset till höger på andra sidan spåren är Järnvägshotellet som byggdes 1894 och brann ned 1932.

Foto från 1904, Villa Linnea längst upp till höger i bild. Tillbyggnaden skedde i mitten på 1930-talet.



Det kan tyckas vara petitesser men jag är övertygad om att Carl Hising visste precis vad han sökte koncession för. Förmodligen omgående efter invigningen av Markaryds Östra järnvägsstation (vid tidpunkten vår

enda järnvägsstation) började han bygga en i gemene mans ögon fullkomligt meningslös ca 1 km lång (kort) järnvägsstump. Han utnyttjade inte ens hela sin koncession på 1430 meter utan byggde bara till Klocka-



Denna bild från 1936 visar tydligt järnvägarnas sträckning. Carl Hising kom 1892 nedifrån till höger i bild från Hässleholm. Han fortsätter tämligen omgående med en kort järnvägsstump till en punkt strax utanför till vänster uppe i bild mot kyrkan. 1894 kommer Carls förra chef Petter Olsson nerifrån Helsingborg och anlöper stationen strax till vänster om Hising's järnväg. Petter och hans kompanjoner tänkte sig ett tag gå över Hising's järnväg i en viadukt i bildens nedre del, där Volvo idag ligger. För att sedan gå över Markaryd Södergård och vidare ut till höger i bild och öster om Getesjön. Men när Timsfors bruk kom in i beräkningarna ändrade man sig och drog sin järnväg norrut, upp i bildens mitt. Sin järnvägsstation, Markaryd västra, lade man mittemot Markaryds östra. Foto: Samlingsportalen.se KAFR00220 Sveriges Järnvägmuseum.

retorpet. Och vad i hela friden skulle detta vara bra för kan man fråga sig?

Jo, när Petter Olsson på Skåne-Småland började närma sig Markaryd och skulle vidare norrut upptäckte han att vägen var "avskuren" av ovan nämnda järnvägsstump! Och som reglerna var skrivna var det den tillkommande järnvägen som skulle betala för intrånget. Och vem var trafikchef på Wittsjö-Markaryds järnväg sedan 1890 som nu skulle diktera villkoren för Skåne-Smålands järnväg? Jo, konsul Petter Olssons gamle adept; Carl Hising! Och Carl var inte blygsam av sig. Han krävde sin förra chef, på stående fot kan man tänka, på 60 000:- för intrånget! 1,5 gånger beloppet som han ansåg sig snuven på vid tidigare nämnd aktieaffär. Och där och då, om inte förr, började väl bråken mellan dessa båda herrar och respektive järnvägsbolag.

En fingervisning om hur mycket 60 000:- var i dessa kretsar på den tiden får man när man läser att Wittsjö-Markaryds järnväg totalt kostade 352 858:-. Wittsjö-Hässelholms järnväg hade kostat 763 376:- att

bygga.

Några år senare, i september 1896 sökte Carl Hising koncession för en järnvägslinje från Lagaån till en punkt nästan ända fram till Veinge.

-Varför då, frågar man sig. Jo, visserligen tog staten över västkustbanan samma år. Men det verkar som om Petter Olsson fortfarande hade ett ord med i laget. För även om SJ just tagit över banan låg där en faktura på 100 000:- och väntade om Carl Hising ville ansluta sin järnväg där. Vilka summor som till slut betalades ut är för mig okänt, men man kom på något sätt överens till slut, järnvägen ligger ju bevisligen där faktiskt än idag.

Vi backar lite i tiden, Carl Hising (Hässelholm-Markaryd) hann ju trots allt före sin förra chef Petter Olsson till Markaryd och arrenderade där marken man byggt sin station och lagt sitt banområde av Markaryd Mellangård, en av de tre gårdar som Markaryd bestod av på den tiden.

Konsul Olsson (Skåne-Smålands järnväg) svarade med att ett halvår efter Hising fått sin koncession till Lagaån, den 16 novem-

ber 1891 köpa Markaryd Mellangård, vilket resulterade i att Carl Hising plötsligt en morgon vaknade upp och fann sig vara hyresgäst hos Petter Olsson!

Detta var för övrigt det enda större fastighetsköp Skåne-Smålands järnväg någonsin gjorde. Och det gick undan också, bara 16 dagar tidigare, den 31 oktober 1891 köpte jägmästare Karl Hagström området. Han var suppleant i Skåne-Småland järnvägens styrelse men om han gjorde köpet som bulvan eller på spekulation får vi nog aldrig veta. Dock fick man vid denna tid som anställd på Skåne-Smålands inte driva någon annan rörelse vid sidan om, så antagligen hade Karl Hagström fått välja, antingen leva på att hyra ut marken eller jobbet på Skåne-Smålands! Köpesumman Carl Hagström fick för sitt Mellangård var 25 000:- i kontanter och ytterligare 25 000:- i aktier i bolaget. Vad han gav har jag inte lyckats finna.

Men hur som helst, Skåne-Småland järnvägen stod nu som ägare för marken och konsul Petter Olsson var inte sämre än att han faktiskt gick till tinget för att helt enkelt

avhysa sin nya hyresgäst! Detta lyckades dock inte. Men stämningar och motstämningar förekom och bråken fortsatte. Det gick så långt att Petter Olsson planerade att bygga en bro över konkurrentens järnväg ungefär där Volvo idag ligger och flytta sin järnvägsstation till en plats ungefär där Huneskolan nu ligger. Sedan skulle man gå öster om Getesjön och vidare upp mot Axhult.

Man tog till och med fram ett kostnadsförslag för detta som hamnade på 47000:- men ansågs vara prutbart till 35 000:- Allt för att slippa att ha med Wittsjö-Markaryd järnvägen att göra!

Men då söktes koncession för en järnväg mellan nu projekterade Timsfors bruk och den blivande Markaryd-Veinge järnvägen, och då ändrade man planerna igen, för man räknade naturligtvis med att betydande godstrafik till och från bruket i så fall skulle komma konkurrenten till godo. Timsfors järnvägsstation fanns för övrigt inte ens med i första koncessionsansökan för järnvägen norrut utan stationen tillkom först efter att planerna för stationen vid Huneskolan skrotades!

Det var tänkt att Markaryd skulle bli huvudstation för Skåne-Smålands järnväg, men på grund av bråken med konkurrenten så förlades lokverkstäder och huvudstation för banan som bekant i Strömsnäsbruk istället. Markaryds Västra station flyttades något söderut, från Markaryd Norregård till nu just köpt mark. Den byggdes dessutom lite mindre än var det var tänkt från början. Undertecknad kan dock inte slå bort tanken att man genom flytten från Norregård inte ville riskera att Carl Hising skulle få för sig att köpa Markaryd Norregård och på så sätt ändra maktbalansen igen!

När Wittsjö-Hässleholms järnväg invigdes i Wittsjö lördagen den 13 september 1890 firades det av landshövdingen, trafikchefen, riksdagsman Nils Svante Håkansson, landstingsman Troed Persson, järnvägsbolagets ordförande och ytterligare 2000 personer. När tåget majestätiskt sakta rullade

Invigning Wittsjö - Hassleholms jernväg i Wittsjö den 13 september 1890.



Dessa foton på Markaryds station är tagna vid Wittsjö-Markaryd järnvägs öppnande den 23 Juli 1892 som skedde utan några större festligheter. Rälsen för Skåne-Smålands järnväg som invigdes 1894 som synes ännu ej på plats. Notera unionsflaggorna.



in på stationen hälsades det välkommet med dynamitsalut från Röebjersbacke. Telegram sänds till kungen, kyrkan höll dörrar och fönster öppna för att alla de som inte fick plats inne skulle få höra alla fina tal. Och redan till festmiddagen kommer konung Oscar II:s svar: "Med särdeles nöje erfor jag att Wittsjö-Hessleholmsbanan är öppnad. Anmoder Eder att uttala min lyckönskan samt förhoppning att snart se banan fortsatt"

Men när Wittsjö-Markaryds järnväg stod klar lördagen den 23 juli 1892 hade man inte glömt Markaryds tidigare nämnda aktieköp på 40 000:- i Skåne-Smålandsjärnvägen några år tidigare, trots att man tidigare lovat pengarna till den järnväg som kom först till Markaryd dvs Wittsjö-Markaryd. Invigningen gick mer eller mindre obemärkt förbi, "utan några särskilda festligheter" som det hette i Smålandsposten. I tidningen söder om länsgränsen kunde man läsa följande; "samhället (Markaryd) kan ej vara annat än tacksamt mot de män, hvilka genom sin energi, trots alla vedervärdigheter, bringat den nya trafikleden till stånd".

Ytterligare ett och ett halvt år senare, den 15 januari 1894, när Skåne-Smålands järnväg stod klar till Markaryd firades det inte heller! Invigningen av den järnvägen skedde först 2 november 1897 när järnvägen nått Strömsnäsbruk! Den 16 juni 1899 öppnades delen Strömsnäsbruk-Värnamo för allmän trafik.

Men tillbaks till Carl igen, här följer fler foton på Carl och hans familj:

Den 3 Juli 1899, när Weinge-Markaryd banan invigdes firades det något mer. I förgrunden, mannen som gör honnör är stins Mauritzon.





Detta foto togs när Carl och Maria firade sin silverbröllopsdag, som synes den 1 Januari 1909. 4:e person från vänster sonen Olle, sedan Carl och Maria. Längst till höger sonen Harald. Fotot taget från sydväst, huset byggdes till i mitten på 30-talet.



Detta kort föreställer Carl Hising, svärmor Anna Rosell, fru Maria Hising och Stina Lundqvist, möjligen en dam från bygden? Kortet taget 1909. I bakgrunden det hus där

Släktfoto från firandet av silverbröllopsdagen 1909. Carl och Maria i mitten, sonen Harald längst upp till vänster och sonen Olle sittandes i mitten.

Men nu kommer vi till det motiv som skapade mest diskussion i vår studiecirkel, bilden fanns faktiskt redan i nummer 21 av vår bok men då i något beskuren form. Vi lyckades få tag i en mer komplett version och se. Längst till höger står en stilig karl med käpp. Nu kunde han inte gömma sig längre, där står han och inspekterar sina lok och sin personal – Carl Erik Hising! Mannen till vänster om Carl är lokmästare Jöns Andersson. Framför honom står, är jag och släktingar till Jöns och Ebba övertygade om, Jöns dotter Ebba och hennes barndomsvän Laura Hansen. Laura var ett av barnen till paret Hansen som ägde och drev Markaryd Södergård vid denna tid. Mer om Ebba och framförallt lokmästare Jöns i ett annat kapitel. Efter lite letande finner vi faktiskt ytterligare ett exemplar av denna fina bild i Ebbas gamla vykortsalbum där den legat i glömska i drygt 110 år.



det vid fototillfället fanns ett skomakeri som drevs av Carl Lindberg. 38 år senare kommer hans son "Affe" Lindberg att överta den bok och pappershandel som då fanns här vilken han drev till slutet av 1980-talet. Affären drevs tidigare av en annan person med järnvägsanknytning, Ebba Svensson.



På detta foto från 1908 syns från vänster Harald, Carl och Olof.

Jag har fått berättat för mig att Carl tog sin yngste son Olofs död 1911 mycket hårt. Att sedan mista sin mor 1913 och sin far 1914 gjorde säkert inte vardagen lättare. Eftersom Sydkrafts kraftstationer nu är färdigbyggda och det till Carl Hisings förtret inte blev några industrier längs med järnvägssträckan Markaryd-Veinge börjar nu lönsamheten för bolaget svikta på allvar. (Hising förlorade ju den striden mot Sydsvenska Kraftaktiebolaget som avhandlades i förra boken om Markarydsbygden)

Den 14 juli 1918 tas detta foto på en om inte bruten så i alla fall lite tröttare man på sin 70 årsdag. På fotot till vänster om Carl syns hans avlidne son Olof, på fotot till höger om honom syns enda barnbarnet, Ulla Hising.

Carl Hising efterträddes av Johan Persson ursprungligen från Åmål som var trafikchef till SJ:s övertagande då denne flyttade till Helsingborg.

Järnvägen då? Eftersom Hisings vision om

Carl på sin 70-års dag.

Samma år avgår Carl i pension och flyttar i november till Danderyd där han avlider den 1 Maj 1920, 71 år gammal. Dock begravdes han här i Markaryd jämte sin son Olof där även hans fru Maria senare begravdes.



industrier utmed järnvägen längs Lagadalen kom på skam gick Markaryd-Veinge järnvägen allt sämre. Persontrafiken toppade redan 1908 och godstrafiken toppade 1909 vilket inte kan förklaras på annat sätt att Sydsvenska Kraftaktiebolaget var en stor kund under byggtiden av deras fyra kraftverk. Med undantaget av krigsåret 1917 så blev lönsamheten sämre och sämre.

Detta ledde till att Markaryd-Veinge järnvägen den 1 april 1928 lämnade in en anhållan till riksgäldskontoret om att gå igenom bolagets ekonomi. De enda som var intresserade av att köpa bolaget visade sig vara Halmstad stad och Hässleholm-Markaryds järnvägsbolag. Man ansåg att de bägge järnvägarna, Hässleholm-Markaryd och Markaryd-Veinge inte var mycket värda var för sig och att Hässleholm-Markaryd järnvägen förmodligen inte skulle klara sig på egen hand. Därför beslutade staten att det bästa vore att lösa in bägge järnvägsbolagen. Så skedde också den 1 augusti 1930, köpesumman hamnade på 1 850 979kr och 93öre. Många propagerade för nedläggning av hela sträckan Veinge-Hässleholm för att i stället satsa på "storebror" Skåne-Småland järnvägen.

Den ansågs ha framtiden för sej med stabila kunder i form av bruken både i Timsfors och Strömsnäsbruk och som hade kontakt med Halmstad-Bolmen-Karlshamn järnvägen i Ljungby. Med facit i hand så ser vi att Hässleholm-Veinge järnvägen lever



vidare medan Skåne-Småland endast har museiverksamhet kvar på en kort spillra av den forna stoltheten.

Efter förhandlingar med Skåne-Småland om gemensam station så beslöts att stins Ola Olsson från Skåne-Smålandsjärnvägen skulle ta över jobbet som stins för de bägge stationerna som slogs samman den 1 augusti 1932. Ola Olsson stannade på sin post tills han gick i pension den 30 april 1938. Men hur bestämde man vilken station som skulle vara kvar? Jo, man lät faktiskt Markaryds köping välja, och då blev det den östra. 1939 beslutade staten att alla enskilda järnvägar skulle köpas upp och Skåne-Smålands järnväg köptes av staten den 1 juli 1940 och drevs i vad som kallades "De Statliga Järnvägsbolagens" regi tills den införlivades i övriga SJ den 1 juli 1941.

Fotografier: Om inte annat anges, Mikael Rickardsson

Källor/Tack till:

*Marianne och Harald Risveden, Ludvika
Harald Svensson, Lund
Claes Ruderstam, Vittsjö
Assar Fricks nedtecknade material om
Markarydsjärnvägarna.*

*"Avtryck från en epok" Bengt Spade/
Gösta Carlsson*

*"Från Prins August till skåningen" Allan
Sigward-Lundin*

Gävle Järnvägsmuseum.

*Osby bibliotek, "Brogårdhsamlingen"
Smålandsposten*

Hising inspekterar lok och personal. Lokstallet revs på 30-talet och låg där Netto idag ligger. Från höger mannen med käpp, trafikchef Carl-Erik Hising. Till vänster om honom lokomotivmästare Jöns Andersson, flickan i vita förklädet är Jöns enda dotter Ebba och tillsammans med henne står Laura Hansen. En barndomskamrat till Ebba som bodde på Markaryds Södergård där Jöns familj en tid hyrde in sig. Foto: Samlingsportalen, se KBAA03417, Sveriges Järnvägsmuseum.



Medlemsavgift Järnvägmusei Vänner

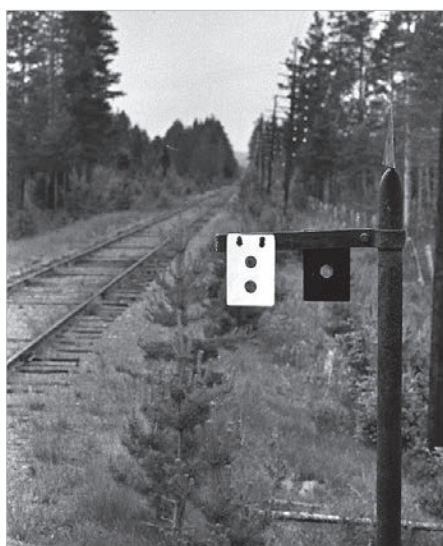
Observera att medlemsavgiften för 2016 är höjd till 400 kronor. Familjemedlem, oförändrad 50 kronor.

Med detta nummer av Sidospår bifogas inbetalningskort för 2016.

Välkomna till ett nytt verksamhetsår!

Banvakternas kontrollbrickor

Text & foto: Erik Sjöholm



Bilden visar att vid udda datum banvakten i söder om stolpen inte åkt dagens besiktning, men att den norr om har gjort det.

per dag, som gällde vid mindre trafikerade linjer, så hade banvakten fyra brickor, två vita och två svarta med ett eller två hål. Före 1930 var det romerska siffror i stället för hål, men även vanliga siffror kunde förekomma.

Vita brickor användes för besiktning uppåt linjen och svarta nedåt linjen. Etthålsbrickan användes vid udda datum och tvåhålsbrickan vid jämna datum. Vid sträckgränsen fanns en stolpe på vilken brickan hängdes och vid banvaktstugan fanns också en stolpe, där brickorna som ej användes hängdes. Då månadens sista datum slutade med udda siffra, hängdes båda brickorna upp och tvåhålsbrickan togs bort den första i påföljande månad.

Vid större trafikerade banor skulle banan kontrolleras två eller tre gånger per dag och då användes bricka med ett hål vid första besiktningen och bricka med två hål vid andra o.s.v.

Brickorna var ca 10 x 15 cm. Det förekom även nattbesiktning och då var brickorna 20 x 30 cm och de sattes på en stolpe mitt emot och på andra sidan banan vid sträckgränsen.

I början användes trästolpar för brickupphängningen och då sattes den vita brickan överst och den svarta underst.

Observera att fram på dressinen sitter en vit kontrollbricka, ett läderfodral med en röd och en grön flagga samt ett fodral med knalldosor.



Kontrollbrickor användes av SJ fram till början av 1950-talet. De var till för att banmästaren och baningenjören skulle kunna kontrollera att banvakten inspekterat sin sträcka (ca 3-5 km). Banvaktens tillsyn skedde normalt genom att åka sträckan med trampdressin.

Om sträckan skulle kontrolleras en gång

Arkivfynd

Anja hittade den här kopian på en rolig brevkonversation bland en hög arkivfragment (finns nu arkiverad under accnr 1161, F7:2:5 för komplett hänvisning).

Det är från baningenjör Hj. Peterson i Göteborg till banmästare A. Molander i Herrljunga, om varför inspektioner allt mer sällan företages till fots. Molander svarar med en dikt om sin höga ålder och sviktande hälsa.

Till

6 Banningenjören, Göteborg

Plägar banmästaren i Herrljunga företaga inspektioner till fots?

Av döma av inkomna grafiska framställningarna synes inspektion till fots förekomma mera sällan

Göteborg den 5 februari 1918

Hj. Peterson

Bm. Hr. för yttrande

G. den 6/2 1918

S. Möller

Till

Banningenjören, Göteborg

Jag kännes vid min svaghet all
samt någon brist uti mitt kall
på grund av bruten hälsa
i vinter är min astma svår
men blir nog bättre nu i vår
när isen börjar smälta.

Sen skall jag ut och knoga, gå
till fots och på dressin också
till slutet av oktober
då har jag åren sextiotre
och sen vill nog mig ingen se
då tjänsten är fullgjord.
Då har jag varit statens dräng
I mer än åren fyrtiofem
en arbetstid rätt långer.
Min sträcka har jag övergått
och på dressin och tåg den åkt
minst nittiotusen gånger.

Hav nu fördrag en liten tid
för sådan tid vi leva i
snart utan mat och nubbe
att nu utföra promenad
då bör man vara mätt och glad
i synnerhet en gubbe.

Herrljunga den 7 februari 1918

A. Melander

Ett Colombianskt äventyr för 60 år sedan



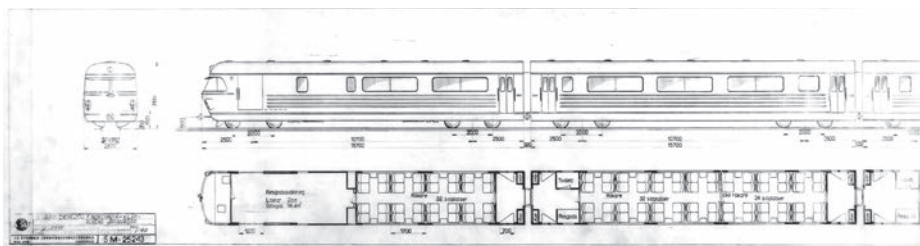
Den Colombianska järnvägens logotype som fanns i fronten på motorvagnarna.

Aktiebolaget Svenska Järnvägsverkstäderna i Linköping, ASJ är väl för många mest känt för sin produktion av rälsbussar, tunnelbanevagnar och personvagnar till SJ. Under 50-talet förekom mycket intensiva försök att sälja järnvägsfordon till utländska kunder. Offerter lämnades på framförallt motorvagnar till länder som Saudi Arabien, Spanien, Portugal och till och med Australien.

I början av 1955 gjorde den Colombianska järnvägen en förfrågan till olika tillverkare av järnvägsfordon. Förfrågan gällde både lok och vagnar, men också rälsbussar. Orsaken till detta var att den Colombianska staten hade fått möjlighet att rusta upp och även bygga nya järnvägslinjer genom lån från internationella banker. Järnvägen som har spårvidden 36" eller 914 mm och förband bl.a. hamnstaden Portovenura med de större städerna Calia, Meridin och Bogota. Den bergiga naturen i Colombia motiverade att man byggde en smalspårig järnväg men även om man tar hänsyn till att det just var en smalspårig järnväg så var banstandarden dålig, för att inte säga mycket dålig.

ASJ lämnade ett förslag till den Colombianska järnvägen på ett lättvikts tåg av typ KLL, d.v.s. Kort, Låga, Lätta. Detta var ett projekt som ASJ hade startat i början av 50-talet men inga färdiga tågsätt fanns

Tillverkning av motorvagn och i bakgrunden även en släpvagn år 1958. Se Sidospårs omslagsbild.

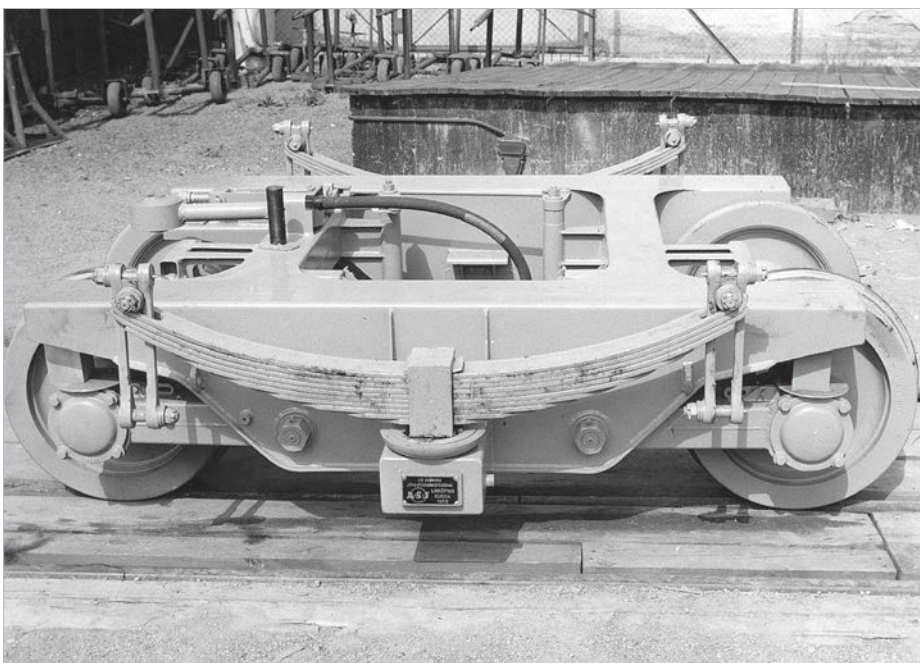


Förslag på dieseldrivet motorvagnståg till Nordmark-Klarälvens Järnväg som ASJ lämnade 1953. Designen är helt klart den samma som användes till de motorvagnar som tillverkades för den Colombianska järnvägen.



Inredningen i vagnarna var lite lyxigare än i de svenska rälsbussarna.

Boggin var en egenkonstruktion som användes till de colombianska vagnarna.





Provtåg på Ringstorpsbanan, på f.d. MÖJ. Tåget står på banken upp mot viadukten över Östra stambanan.

att referera till, varför kunden inte var intresserad. Ett nytt förslag som liknade SJ:s rälsbussar som ASJ tillverkade lämnades till kunden. Hösten 1955, alltså för 60 år sedan lämnade ASJ en offert till den Colombianska kunden. I konkurrens med 18 andra tillverkare från olika länder visade det sig att ASJ var billigast och förhandlingar startade med den Colombianska köparen. De första förhandlingarna gjordes

av bl.a. ASJ:s VD Yngve Övergaard som efter en 39 timmars flygresor från Bromma med mellanlandning i New York och på Jamaica landade i Bogota. Kontraktet med de Colombianska myndigheterna skrevs under 1956. Kontraktssumman var på 22,7 milj. kronor med betalning i US\$ eller i kaffe. En stor stötesten blev just betalningen, bl.a. på grund av Colombias dåliga ekonomi. Detta medförde att man

under projektets gång tvingades till många och ingående diskussioner om hur och när betalningen skulle ske. Landet hade stora problem med kontanter vilket medförde att man ville betala med kaffe för del av likviden. Att betala med kaffe var inte det lättaste eftersom den Colombianska kaffefederationen ställde vissa krav på en sådan affär. Framförallt ville kaffefederationen att allt kaffe skulle levereras från New York

Motorvagnståg bestående av två motorvagnar på besök i Åtvidaberg i samband med att den Colombianska ambassadören besökte ASJ 1958.



Annons i colombiansk tidning som visar fronten på de ASJ byggda motorvagnarna.

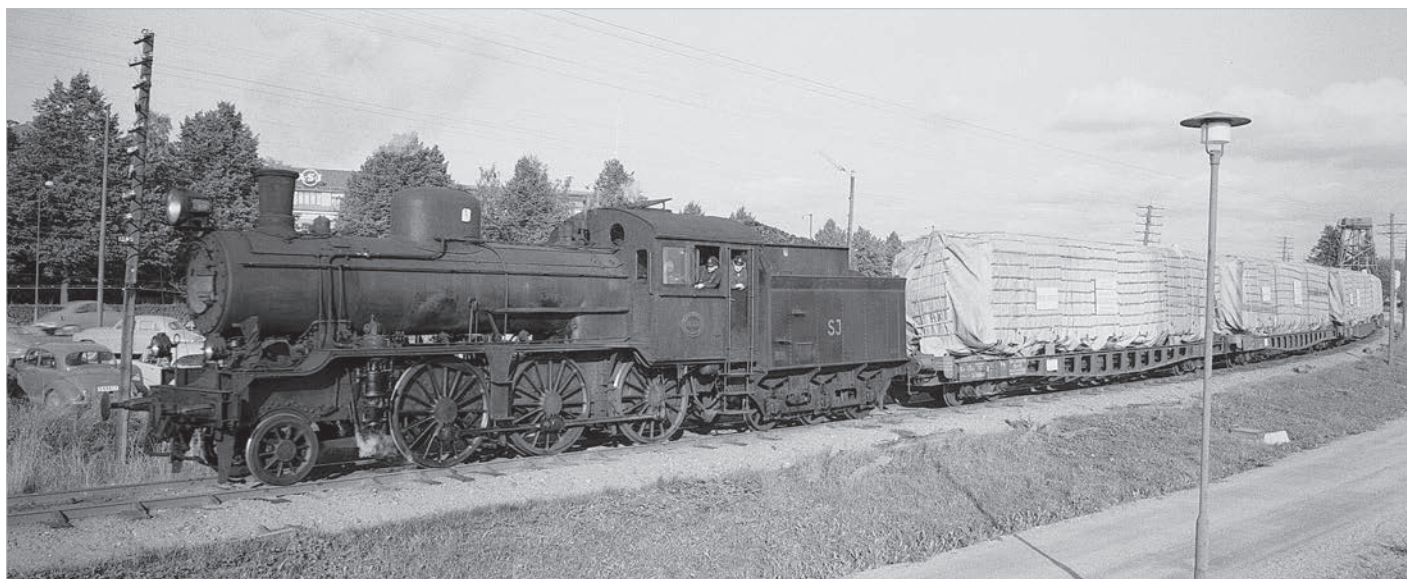
**BOGOTA MEDELLIN
MEDELLIN-BOGOTA**

Nuevo servicio en nuevos AUTOFERROS Suecos

HORARIO	
Ruta Bogotá - Medellín	
Salida de Bogotá	12:00
Salida de Puerto Salgar	12:30
Salida de Puerto Salgar	13:00
Ruta Medellín - Bogotá	
Salida de Medellín	12:00
Salida de Puerto Salgar	12:30
Salida de Puerto Salgar	13:00

No habrá sobre-cupos
Máximo de equipaje 25 kgms. por persona

FERROCARRILES NACIONALES



Leverans av motor- och släpvagnar gjordes med specialvagnar litt. Q37 och här dragna av ångloket SJ litt. L14 nr. 1658.

och inte direkt från Colombia. Något som kaffeimportörerna i Sverige inte gillade eftersom man då riskerade att få ett sämre kaffe. Internationell hjälp med kontanter undanröjde problemen och ASJ kunde få sin betalning.

Beställningen bestod av 28 motorvagnståg med motorvagn och en släpvagn per tågsätt. En del konstruktionslösningar användes från tillverkningen av SJ:s rälsbussar litt. YCo6. Drivning av motorvagnen bestod av två dieselmotorer från Cummins.

Inredning i både motor- och släpvagn var funktionell men också något mer luxuös än i de svenska rälsbussarna. Stoppade fätöljer i skinn och köksavdelning med kylskåp. Naturligtvis ingick luftkonditionering med flera fläktar i varje vagn.

Designen av vagnarna skilde sig från de mer lådliknande svenska rälsbussarna, med en snygg front och fönstren väl anpassade till den övriga stilen hos vagnen. Detta var för övrigt en stil som gick igenom på övriga motorvagnar som man offererade till både utländska och inhemska kunder. Nämnas kan att det förslag på motorvagnståg som ASJ erbjöd Nordmark-Klarälvens Järnväg 1953 hade en design som påminde om Colombiatågen. Tyvärr fick man inte bygga några fler motorvagnar med detta utseende. Konstruktionen av vagnskorgar samt boggier gjordes helt av ASJ. Detta var nytt för ASJ, tidigare skedde konstruktionen av motorvagnar i samverkan med andra firmor, som t.ex. ASEA eller i nära samarbete med kunden.

Provkörning av motor- och släpvagnar gjordes på den smalspåriga Ringstorpsbanan på fd. MÖJ och vid några tillfällen gjorde man turer ända ner till Åtvidaberg på gamla NVHJ. Enligt flera som var med vid dessa tillfällen slog man vid flera till-

fällen hastighetsrekord på dessa provturer. Den Colombianska kunden utnyttjade SJ:s Maskinbyrå för besiktning utöver den egna personal som var med under tillverkningen och provkörning av vagnarna.

Tågsätten levererades efter att ha slagits in i skyddshölje från Linköping på specialvagnar litt. Q37 till Göteborg. Där lastades vagnarna på specialanpassade fartyg för transport till Colombia eller till Amsterdam, där omlastning skedde till ett större fartyg. I Colombia verkar man ha utnyttjat hamnen i Buenaventura som lossningshamn.

När tågsätten började användas i Colombia uppstod många problem. Spårstandarden, men också den höga höjden, som delar av banan gick på ställde till med problem. Av olika skäl så hade vikten på motorvagn och släpvagn blivit större än vad ASJ hade lovat i offerten. Enligt ASJ berodde detta

på att specifikationen hade ändrats under tillverkningen. För släpvagnen ökade vikten med 3 ton och för motorvagnen med hela 6 ton, från 17 till 23 ton. Detta var naturligtvis en orsak till problemen, särskilt med tanke på de svåra förhållanden som väntade tågsätten i Colombia. Motorerna visade sig vara för svaga och modifiering krävdes genom att ett turboaggregat monterades på motorerna. När åtta tågsätt hade levererats stoppades leveranserna av återstående vagnar tills man hade åtgärdat problemen. Boggierna konstruerades om för att få ner vikten, men detta medförde att man senare fick problem med materi- alutmattni ng i boggin.

Den första av de modifierade motorvagnarna levererades 1961 och godkändes av kunden efter en provotid. De tidigare levererade tågsätten modifierades i Colombia. I bl.a. Cali fanns verkstad som

Motorvagn nr. 1684 i Bogota 1972-04-14. Strålkastarna har tagits bort. Fotograf Frank Stenvall.





Motorvagn nr. 1684 i Bogota 1972-04-14. Strålkastarna har tagits bort. Fotograf Frank Stenvall.

utnyttjades för både underhåll, reparationer och de modifieringar som krävdes av de första tågsätten.

Under leveransperioden fanns personal från ASJ i Colombia. Utöver de problem som nämnts tidigare inträffade ett antal

tekniska missöden och mer allvarliga olyckor. Kollisioner med nerfallna större stenar, men även med andra fordon som ånglok orsakade i några fall stora skador, som också åtgärdades av ASJ:s personal i Colombia.

Colombiatågen slutlevereras i mars 1961 och en tid därefter avslutade ASJ sin verksamhet i landet. Under den period som leveranserna skedde, fanns också intresse från den Colombianska kunden att köpa lok från ASJ, men av det blev det inget. Så sent som 1968 beställdes reservdelar till tågsätten, även denna gång med lånade pengar från Världsbanken.

Den reguljära persontrafiken på järnväg i

Colombia minskade stadigt på 70-talet och försvann helt i början av 90-talet. Turisttåg och charter har funnits sedan tidigt 80-tal och upprätthåller fortfarande viss trafik. Tre av motorvagnarna och sex släpvagnar köptes av en privatperson och för närvarande är en motorvagn och en släpvagn restaurerade och används för turisttågtrafik i runt Bogotá. Det är motorvagn nr. 1676 som har fått nytt liv. Motorvagnen har förutom en allmän uppsnygning blivit ombyggd i främre delen för att passa för den trafik den skall användas till.

Underlaget för denna artikel kommer i huvudsak från ASJ:s arkiv i Östergötlands Järnvägmuseum i Linköping. Detta gäller också bilderna om inget annat anges. 🇸🇪



Motorvagn 1676 som krockat med ett ånglok. Sammanstötningen skedde i låg fart, trots det blev skadorna omfattande. Reparerades och fick en något avvikande front.

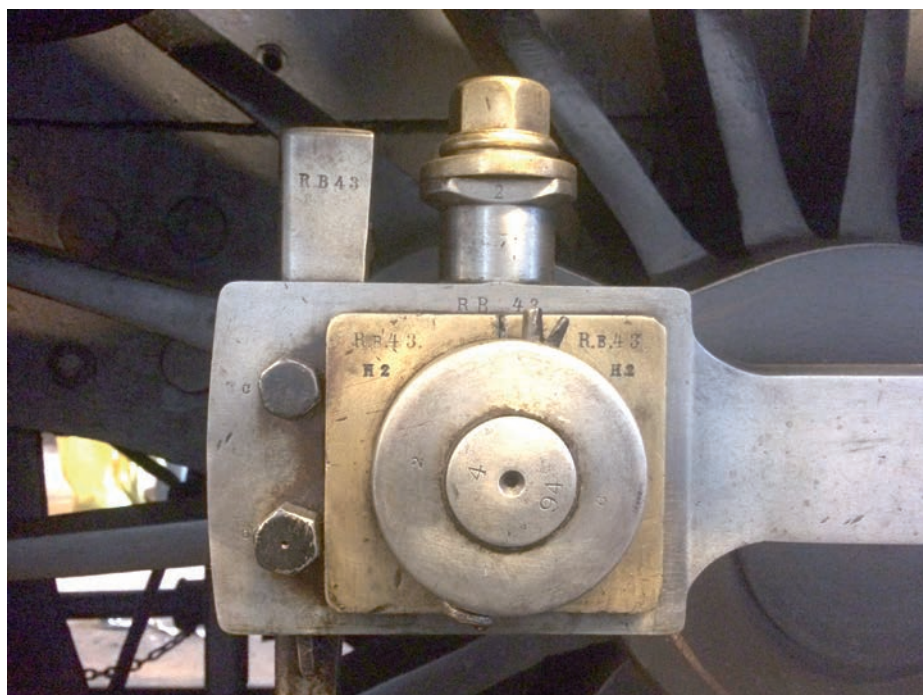
Nedan: Den krockskadade motorvagnen vid serviceverkstaden i Cali.



Ombyggd motorvagn för företaget Turistren Bogota Colombia. Foto från Eduardo Rodriguez



Prins August och dess stansar



På järnvägshistoriskt forskarseminarium på Järnvägmuseet i våras dök det upp en fundering om vilket tillverkarnummer har egentligen Prins August?

Det nummer som är känt, Beyer och Peacocks (BP) tillverkarnummer 33, är det som vi känner till och använder. Men det har rests lite funderingar om det verkligen stämmer. För i BP listor finns det antecknat detta nummer men de ska vara skrivna i efterhand och nummer 33 "ska komma från oss, Sverige" och det har väl inte och kanske inte heller är något att tveka om. Som Ulf Diehl uttryckte det, att i England säger man att vi (svenskarna) vet väl vilket lok och nummer som vi har.

Så undertecknad tog på sig att kolla under, i, över, bakom och alla vrår och vinklar på

loket om det händelsevis skulle dyka upp något nummer.

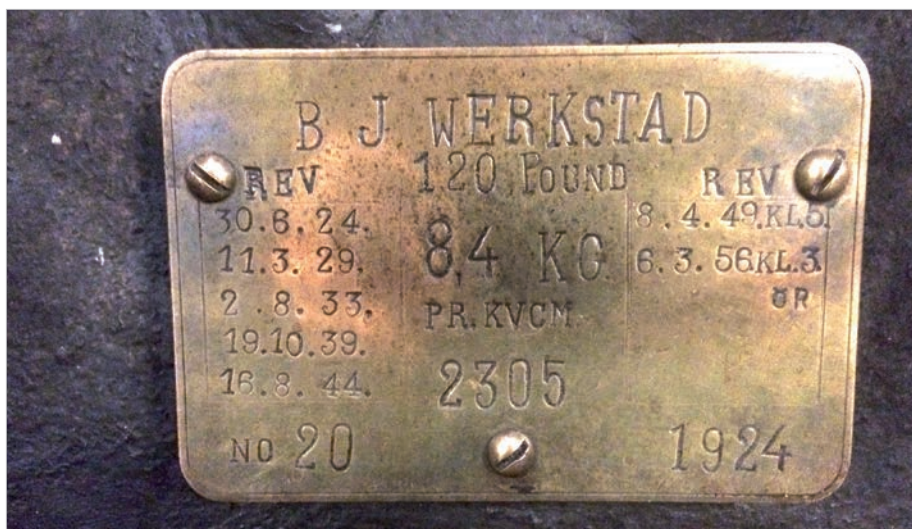
Sagt och gjort så tog jag mig tid till förfogande och stövlade ut till UGJ-stallet spår 13 där hon stod tillfälligtvis efter körningarna på jubileet i maj. Jag var utrustad med en kraftig ficklampa och stor nyfikenhet.

Loket

En kavalkad av bilder och dess olika nummer som förekommer på lokdelen, bilderna ovan och till vänster. Det visar sig att loket består av delar från följande lok: 43, 93, 94, 98, 120 och 1079.

Övrig märkning är axlarna som har märkning dels av Surahammar år 1892 och dels en individmärkning av SJ med nummer 1096.

Vad gäller pannan på Prins August är den



ursprungliga pannan kasserad 1885 (troligen så var det den ursprungliga pannan om den inte var bytt en gång till innan 1885). Ny panna kom 1886, tillverkad i Malmö med nr 58, 1886. Då hade prinsen gått 754 497 lokkm sedan starten 1856.

Inför 100årsjubileet 1956 skulle loket driftsättas och då passade man på att sätta in en ny panna. Den ”nya” pannan kom från SJ C9 1821(SJ 2305, pannans nummer) och var tillverkad på BJ verkstad i Åmål 1924 med nummer 20 för loket BJ K 42. 1942 togs pannan ut ur det loket och sattes in i lok BJ B 29 för att ur det loket tas ut ca 1955-6 och sätts in i prinsen. Se bild nederst på vänster sida. Så långt loket.

Tendern

Tendern är enklare att redovisa. Prins August tender finns inte kvar, loket fick redan 1897 den utbytt mot Prins Carls (lok nr 41) gamla tender.

Det finns två stansar ytterligare på tendern och det är bromsveven som har nummer 127 och så sedvanliga stansningen på axlarna med Surahammar.

Vad som ytterligare finns på samtliga hjul är stansar på den svarvning av hjulen som gjordes i Örebro i februari 1956. Det finns på en del av hjulen stansen från BP samt Sandvik som tillverkat själva hjulringen.

Vad är då tillverkarnumret?

Av vad som var ursprungsuppdraget, vilket är lokets tillverkarnummer?

Det gick inte att på något vis hitta något som visade på tillverkarnummer från BP. Men, det är mycket oljigt under loket och mycket färg i och för sig, så med det vill jag ha sagt att det inte skulle finnas något, men jag kunde i alla fall inte finna det.

Det fanns som synes en hel del andra stansar. En intressant detalj är att den del som är ”mest i original” det är ju tendern som ”bara” fått nya axlar på 1890-talet. I

övrigt förutom också bromsveven så är tendern i det närmaste original 1856.

En liten statistisk resa

Placering under åren

1856 - 1892, såvitt förstått var loket placerat på SJ tredje distrikt, Malmö

1892-1897 femte distriktet

1898-1904 första distriktet

1905 femte distriktet

1906 avskrivet

1914-1915 avställt för ett eventuellt järnvägs-museum
1916 Tillhör Järnvägs-museum

Från början när WAJ (Växjö-Alvesta järnväg) öppnade 1865 så var det SJ som trafikerade banan enligt avtal mellan bolagen. Så långt det är möjligt att följa i statistiken (SOS) (1866-1874)) redogörs det för den trafiken, främst beträffande Prins August. August.

1866-1874 = 3285 (exklusive skottår) av dessa har loket PA 43 trafikerat WAJ 2082 dagar (63%) Se tabellen till höger.

År	Lok	Antal trafik-dagar	Kommentar
1866	43	320	
	13	82	
	41	19	
1867	43	318	
	23	35	
	41	6	
	42	14	
1868	43	340	
	23	27	
1869	43	332	Som ett exempel: S dagars trafik på SJ, 1 blandat tåg 16,9 km och 1 godståg 16,9 km Not: Det är från Alvesta till Malmö 16,9 km
	42	34	
1870	43	309	
	42	57	
1871	43	365	
1872	43	65	1 dag på SJ 16,9 km (till verkstad)
	42	301	
1873	43	11	SJ 220
	41	22	
	42	332	
1874	43	22	SJ 255
	41	43	
	42	283	

Återigen en statistisk jämförelse 1856-1888 redovisning av lokkm och reparationskostnad mellan de sex första loken

Kommentar till tabellen nedan.

Prins August ”låga” lokkm kan förklaras av det korta avståndet mellan Växjö och Alvesta (1,7 mil) vilket loket stor del trafikerade.

Lok	Slopnings/skrotningsår	Lokkm	Lokkm/år	Reparations-kostnad	Kostnad kr per lokkm
4	1898, 1903	701 638	21 262	92 682,84	0,13
5	1897	741 061	22 456	79 924,72	0,11
6	1886	880 802	26 641	86 067,29	0,10
41	1897	648 497	19 651	87 925,03	0,13
42	1905	925 559	28 047	119 554,16	0,13
43	1900 (jvm 1906)	817 689	24 718	93 203,34	0,11

Järnvägarnas Museiförening i Linköping

Grundad 1961 av Bengt E Unvär Järnvägarnas Museiförening (Jvgmf) är en ideell förening som verkar för insamling och bevarande av järnvägsarkivalier samt forskning och förmedling av järnvägshistoria i allmänhet och från Östergötland i synnerhet. Föreningen är stödförening för Östergötlands Järnvägs-museum beläget i Valla Gård, en del av Friluftsmuseet Gamla Linköping. Jvgmf

medverkar därvid i vård och presentation av materiel som deponerats av Sveriges Järnvägs-museum i Gävle.

Besöksadress: Valla Gård, Gamla Linköping. Öppettider för museet: Midsommar till mitten på augusti dagligen kl 12-16. I övrigt se jvgmf.se eller kontakta Infomagasin, Gamla Linköping tel. 013-121110. Fri entré.

Postadress: Östergötlands Järnvägs-museum, Valla Gård, 583 30 Linköping.

Hemsida: jvgmf.se, E-postadress: info@jvgmf.se

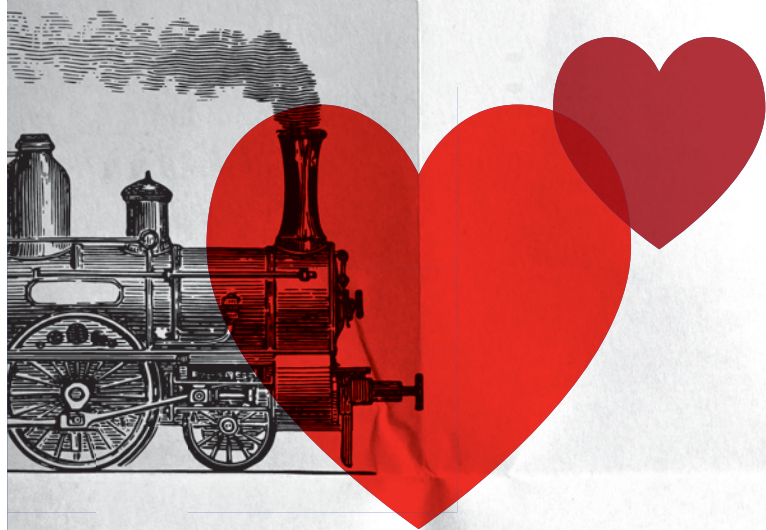
Medlemsavgift 2016: Dubbelansluten till JvmV: 400 kr, familjemedlem 50 kr, medlem i utlandet: 500 kr.

Endast medlem i Jvgmf: 60 kr (erhåller ej Sidospår, Spår eller JvmV:s förmåner).

Plusgiro: 582571-6.

Informationsblad: Ångstöten, ett enkelt A4 med föreningsinformation som distribueras med Sidospår eller separat till icke dubbelanslutna medlemmar.

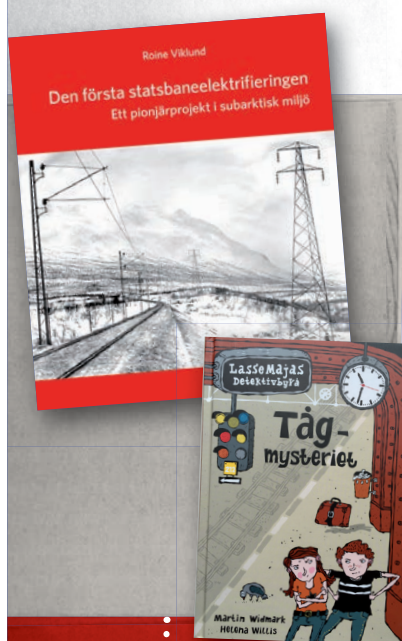
Ordförande: Lars Linde, E-post: ordf@jvgmf.se, tel.: 0706-717595.



Seniordate på järnvägmuseet!

Första söndagen i månaden!

Ta med någon du tycker om, daten går in gratis.
Klockan 11.00 bjuder vi på en upplevelse att minnas.



Boktips! Den första statsbaneelektrifieringen

Ett pionjärprojekt i subarktisk miljö.
Skriven av Roine Viklund.

Tåg-mysteriet

Ingår i barnbokserien om Lasse Majas Detektivbyrå.
Av Martin Widmark och Helena Willis.

Evenemang vinter 2015

Loklekis 10 år: 25 november. Kom och fira!
Jul i museet: se hemsidan för mer info.
Seniordate: 6 december.
Visning av modelljärnvägen: 27 december kl 11-15.

Museum+

Loklekis, onsdagar kl 10-16 (ej under lov).
Järnvägsberättelser/visning, söndagar kl 13.

Mer att göra i Gävle: visitgavle.se



GÄVLE

Tips från museibutiken!

Som medlem i Järnvägmusei Vänner har du 10% rabatt i vår butik. Du handlar på plats eller beställer genom att ringa 010-123 21 00*.
Vi laddar upp med nya produkter inför jul.

* Frakt tillkommer.



Trafikverket, Sveriges Järnvägmuseum
Rälsgatan 1, Gävle. Tel 010-123 21 00

Öppet tisdag-söndag kl 10-16
Stängt julafton/dag och nyårsafton/dag

www.trafikverket.se/jarnvagsmuseum



SVERIGES
JÄRNVÄGSMUSEUM
TRAFIKVERKET

