

SIDOSPÅR 2/16

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägmuseum





Robert Sjöo

Museichefen har ordet

Nya förutsättningar

Nu pågår planeringen för fullt för att göra om utställningen vid Sveriges Järnvägs-museum från grunden. Vi har genomfört två workshops, dels med hela den egna personalen och dels med vår personal utökad med kollegorna från de så kallade verksmuseerna, bland andra Polismuseet, Postmuseum och Riksidrottsmuseet samt en expertgrupp från myndigheten Riksställningar.

Självklart behövs en modernisering med moderna media, mer interaktivitet och bättre ljus men en sak var alla faktiskt eniga om; det måste bli färre fordon. Detta för att komma ifrån garagekänslan, möjliggöra flexibilitet och få bättre sikt fält mot det vi vill lyfta fram. Är det något jag har fått ta emot protester för från museivänner och järnvägsintresserade genom åren så är det när fordon försvunnit ur utställningen. I synnerhet när de ersatts av smala utställningar, lego eller allra värst bilar. Jag har all respekt för det och inser naturligtvis att vi måste kunna motivera vår förhållandevis stora och dessutom unika samling i världsklass genom att göra den åtkomlig. Vi kommer att lösa det genom att i samband med nyöppningen av museet 2019 öka tillgängligheten till vårt öppna magasin och dessutom planera en mer pedagogisk uppställning. Här ska man kunna ta del av mångfald och fördjupning och se de

favoriter som möjligen saknas i utställningen. Jag kan också lugna tvivlarna att det kommer att bli fullständigt fokus på järnvägens historia och historier i Gävle.

På tal om ny utställning och framför allt stängningen så har det börjat uppmärksammas i media. Det har fått till följd att många uppenbarligen tror att museet redan har stängt. Vi har fått många frågor på telefon och mail om det fortfarande är öppet och har noterat en kraftig nedgång i besöksstalet under april månad. Ryktesspridningen är inte hela orsaken då den tidiga påsken i mars är en viktig förklaring. I sin tur innebar det att både sportlov och påsklov inföll i samma månad. Faktum är att mars blev all time high för oss. Lediga skolbarn med tillhörande vuxna är våra viktigaste gäster under lågsäsong.

Enligt de undersökningar vi gör så är nöjdheten fortfarande stor även om det märks när det blir fler yngre tonåringar som svarar. Då kan vi få svar som att "här händer ju ingenting" eller "stället suger tyvärr". Något att fundera på även om det är en målgrupp som alltid är svår att nå för en museiverksamhet.

Hur än utställningarna tas emot så är en tur med ett historiskt tåg ändå en oslagbar upplevelse. Rälsbussturer mellan utställ-

ningsområdet och fordonsmagasinet har fungerat perfekt och är för många ett lagom inslag i museibesöket. För att kunna fortsätta med det så måste vi söka en ny licens för tågtrafik. Så kallade särskilda tillstånd som vi lutar oss emot idag, i vårt fall ringa museitågstrafik, kommer att försvinna och Transportstyrelsen accepterar heller inte längre att Trafikverket, som är vår huvudman, har flera tillstånd. Följden har blivit att den nya resultatenheten, Fordonsresurser, som har bildats kring museet, kommer att samordna tillståndet och dessutom få ett så kallat funktionellt ansvar för all tågtrafik inom Trafikverket. Den är än så länge inte så omfattande, utöver museitågen, växling vid Järnvägsskolan i Ängelholm och verksamheten med materialservice i Sannahed, men möjligheter öppnar sig för diverse interna transporter.

Museets kompetens och resurser har varit utgångspunkten för den nya rollen, vilket vad jag kan se är tämligen unikt när det gäller ett museums direkta nytta för sin huvudman. Tillståndsansökan är inlämnad och vi hoppas på en beviljad licens till sommaren. Ingen fara för rälsbussturer eller planerade resor då möjligheten att ha kvar ett särskilt tillstånd kommer att finnas kvar en bit in på 2018.



JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

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



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

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

För år 2016 är årsavgiften 400 kr och för familjemedlemmar 500 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 - 2016, årgång 13

Nyhetsblad/medlemstidning för Järnvägs-musei Vänner, utkommer med 4 nummer per år.

Adress: SIDOSPÅR, Box 407, SE-801 05 GÄVLE.

E-post till redaktionen: sidospar@jvmv.se

© JvmV 2016 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. sidospar@jvmv.se

I redaktionen även:

Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 3 2016 utkommer september
Presstopp 20 augusti



Årsmöteståget i väntan på avgång från Linköping C. Foto: Lennart Lundgren.

JvmV årsmöte

2016 års årsmöte ägde rum i Linköping 16 april. I och med att mötet var förlagt till Linköping så ordnade vi med en årsmötesresa Järnvägsmuseet/Gävle – Uppsala – Stockholm – Norrköping – Linköping och åter.

Dragkraften var Rc 1007 och i kroken hängde biovagnen S11 4871, sittvagnen A2 5043 samt en A5. Avgång från museet kl 0645 och ankomst till Linköping 1130. 70 personer var anmälda till resan och påstigning skedde vid ovan nämnda orter.

I Linköping åkte vi i chartrad buss till Järnvägsmuseet vid Valla gård där vi fick en guidad visning av samlingarna.

Bussen tog oss sedan vidare till Tekniska verken och restaurangen Matverkstan där vi skulle hålla årsmötet.

Årsmötet började klockan 1330 i närvaro av 68 personer. Mötet gick helt smärtfritt och i enlighet med tidigare utskickade årsmöteshandlingar.

Efter årsmötet vidtog en middag för de som hade bokat sig för denna. Efter middagen vidtog en välbehövlig, dryg kilometer, lång promenad tillbaka till Linköping C där vårt tåg stod och väntade på oss.

På minuten 1655 lämnade årsmötes-tåget Linköping och rullade samma väg tillbaka till Gävle dit vi naturligtvis anlände i rätt tid 2115.

Stort tack till alla er som såg till att resa och årsmötet fungerade som planerat!

Forskarmöte i Gävle 9-10 april ("Järnvägshistoriska dagar")

Så var det åter dags för ett forskarmöte, det 18:de sedan starten i oktober 2007.

De 50 deltagarna bjöds på ett omfattande program och all verkade trivas trots att lokalen numera är i minsta laget.

En fråga som har återkommit under åren är vad vi egentligen ska ha för namn på dessa möten. Där har vi nu enats om ett namn som ska användas i fortsättningen. Fortsättningsvis heter det alltså "Järnvägshistoriska dagar"!

Arbetsgruppen som ordnar med dessa dagar består av Göran Engström, Robert Herpai, Ulf Diehl, Anders Jansson, Lars Berggrund, Lars Olov Karlsson samt Rolf Sten.

Vi är tacksamma för att få synpunkter, förslag idéer mm vad dessa dagar ska innehålla. Kontakta oss gärna via epost, info@jvmv.se eller via JvmV postadress.

Nästa Järnvägshistoriska dagar blir i Gävle 15-16 oktober. Notera detta i era almanackor!



Lars Linde står i dörröppningen till elmotorvagnen "Ankan" och berättar om Östergötlands Järnvägsmuseum. Foto: Lennart Lundgren.



"Hemresetåget" rullar in på Linköping C för att hämta resenärerna. Foto: Lennart Lundgren.

En ögonblicksbild från senaste forskarmötet i Gävle. Foto: Lennart Lundgren.





Christina Engström

Intermezzot i Björnfjell 23/2 1945

Den 25/2 1945 kunde läsarna av morgon- och dagstidningarna läsa rubriker som "Öppna eller jag skjuter ropade upphetsad Hirdman", "Lokpersonalen hotades med osäkrade pistoler", "Vapenhot mot svenska lokmän på Ofotenbanan", "Svenska järnvägare vill inte hunsas av norska quislingar".

Händelsen som rubrikerna syftar till är när ett svenskt tåg den 23 februari 1945, på väg från Björnfjell mot svenska gränsen under vapenhot visiterats av norsk statspolis uppbackad av tysk militär.

Vid snögalleriet, vid riksgränsen på den norska sidan, hade sedvanligt stopp för gränskontroll och visitation gjorts när den norske polisen krävde att få gå upp i loket. Så här skriver lokförare Grafström i sin lok/händelserapport:

Kiruna lokstation den 23/2 1945.

Tåg nr Pt. 2831 den 23/2 1945. Lok litt. Dk n:r 444.

Lokförare Erik A. Grafström. Biträde Carl Rytting, 2237.

Tåg 2831 bestående av 16 axlar, 218 ton och 179 bromston.

Vid ankomst till Riksgränsens Norska galleri kom Norska polisen och begärde under revolverhot till livet att få undersöka maskinen.

Detta beviljades av mig. Vid visiteringen påträffades en norsk stationskarl, som oss ovetande smugit sig ombord på loket och gömt sig bakom transformatorn under oljeströmbrytaren. Bakhyttens båda dörrar voro låsta när vi bytte ända på loket.

Med vetskap av de risker som föreligger för mig såväl Rytting vid ett nytt besök i Norge, får jag å hans som mina vägnar vördsamt anhålla om att befrias från sådan tjänst, som nödvändiggör passerandet av gränsen mot Norge under denna tid nuvarande krig pågår.

I och med denna händelse och det som utspelade sig i loket upphörde all tågtrafik från och med 26/2 1945 sträckan Riksgränsen-Björnfjell, först i maj samma år återupptogs tågtrafiken.

Bakgrund

Bakgrunden till det drastiska beslutet att helt avbryta tågförbindelsen med Norge via Björnfjell var återkommande irrita-

tionsmoment mot svensk tågpersonal från norsk statspolis och tysk militär.

Denna händelse den 23/2 fick tydligen bägaren att rinna över.

Från gränsovergångarna vid Kornsjö och Riksgränsen hade det kommit flera rapporter in till Kungliga järnvägsstyrelsen och Militärbyrån om återkommande "ingående" kroppsvisitationer av svensk lokpersonal utförda av tyska vaktposter.

I en rapport hade lokpersonal i Kornsjö uppmanats att följa med till den tyska militärbevakningens lokaler för kroppsvisitation.

I en del fall när lokpersonalen vägrat att kliva ner från loket hade kroppsvisitationen utförts i loket. Allt gick igenom, även lokpersonalens plånböcker.

I en rapport från 25/2 1943 meddelas att när tåg nr 8, den 14/2 hade inkommit till Björnfjell och stannat vid perrongen, hade en person iklädd tysk militäruniform kommit upp i lokhytten och därefter tagit fram sin plånbok och uttalat ordet "spionage". När ingen av lokpersonalen förstod vad han menade tecknade han att han skulle visitera personalen och loket. Lokförarens plånbok



Björnfjell järnvägsstation 1952, Norsk Telegrambyrå, Per Svensson/Norsk Jernbanemuseum

och tjänstehandlingar undersöktes noga, kroppsvisitation gjordes och lokförarens fickor kändes igenom.

Efter det att kroppsvisitering gjorts fortsatte mannen att söka igenom förarhytten. Lokförarens matlåda som förvarades i en väska plockades också ur och undersöktes. Den tyske militären sökte vidare och öppnade dörren till kabelskåpet, lokföraren gjorde loket spänningslöst och jordade genom att öppna dörren till högspänningskammaren.

Mannen fortsatte in i maskinrummet och in i den bakre förarhytten, därefter steg han ner från loket och gick iväg.

Den 1/3 1943 skickar von Horn, major Carl C:son von Horn byråchef vid SJ:s militärbyrå, en skrivelse till Tyska legationen angående denna incident:

"Oavsett om de här påtalade visitations-åtgärderna mot all förmodan även av ansvariga högre myndigheter ansetts nödvändiga, ombedes Ni fästa vederbörande gränsmyndigheters uppmärksamhet vid att en med svenska och norska språket obekant person, som icke åtföljes av tolk och som i visiteringssyfte undersöker strömförande elektrolok utsätter sig för ögonskenlig livsfara, då han öppnar kabelskåp och över

huvud vidrör lokets utrustningsdetaljer. I anslutning härtill kan starkt ifrågasättas om noggrann granskning på svenska språket tryckta tjänstehandlingar m.m. kan hava någon praktisk innebörd, då den utföres av en person, som icke på svenska kan uttala annat än ordet "spionage".

Ibland hände det att ett tåg varit tvunget att stanna ute linjen på norsk sida av någon orsak. Genast har det då vi tåget slutit upp tysk militär med gevär och påskruvade bajonetter så tågpersonalen hade fått arbeta inför dragna vapen.

När det gäller tågtrafiken över gränsen till Norge fanns ett avtal om loksamtrafik mellan Sverige och Norge på Malmbanan. Samtrafiken hade bedrivits enligt kontrakt mellan SJ och Norges statsbaner (NSB) sedan år 1921 med tillägg som gjordes år 1926 angående användning av svenska snöröjningsredskap på linjen Riksgränsen-Narvik. Olika debiteringar fastställdes för användning av snöslunga, snöskrapa och spårrensare.

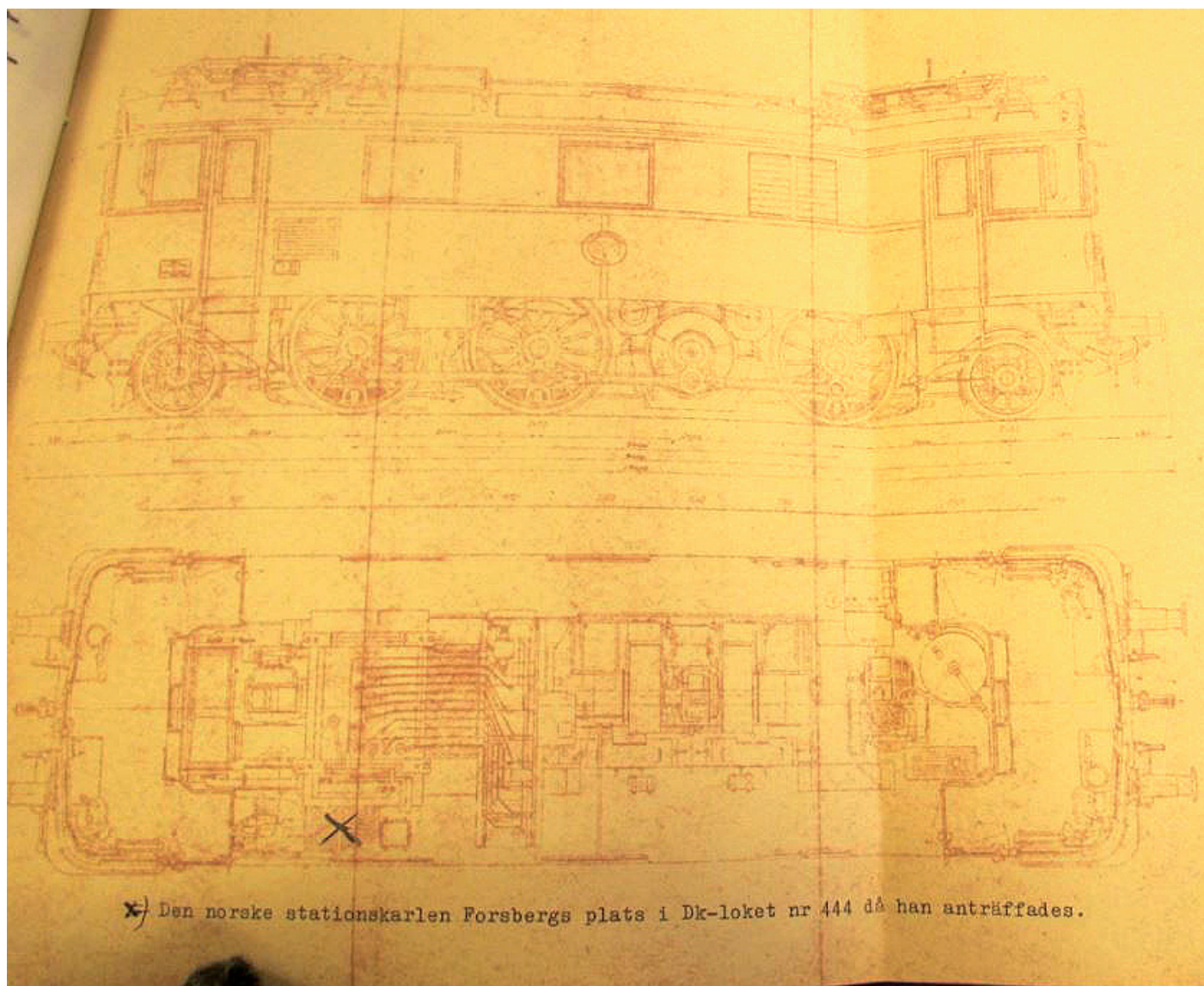
Vid början av 1941 skulle ett nytt kontrakt börja gälla. All tåg tjänst Abisko-Björnfjell skulle ombesörjas av svensk personal (SJ), trafiken Björnfjell-Narvik skulle ombesörjas av norsk personal (NSB).

Utifrån kilometertalet skulle en taxa betalas beräknad efter om det var malmtågslok eller persontågslok som trafikerade linjen. I Björnfjell skulle NSB tillhandahålla överliggnings- och dagrum med möjlighet för matuppvärmning för SJ personal. Kostnaden för detta skulle debiteras SJ. Kontraktet är underskrivet i januari 1941 av SJ generaldirektör G. Dahlbeck och övertrafikinspektör O. Rishovd som företrädde NSB:s generaldirektör.

Möte i Björnfjell 4 februari 1945

På grund av återkommande incidenter vid gränsövergången på malmbanan hölls ett möte i Björnfjell den 4/2. De närvarande var från svensk sida major von Horn och maskiningenjör Dahlstedt. Från NSB deltog distriktschef Odd Bakken och trafikinspektör Johan Olsen samt för Deutsche Wehrmacht, Bahnhofskommendant Hauptmann Friedrichsen.

Von Horn framförde klagomål över norska statspolisens uppträdande mot svensk järnvägspersonal. Särskilt omnämndes den norske statspolisen Larsens uppträdande. Hauptmann Friedrichsens svar på klagomålen var att tyskarna ville förhindra smuggling över gränsen och att han skulle ta upp frågan med sina överordnade i saken.



Skiss Dk nr 444, krysset visar var Forsberg gömde sig.

Ryttings egna ord om detta var att när han påpekade att han inte hade någon nyckel på sig och måste hämta den kommenderade Larsen "halt!" och riktade en pistol mot "veka livet". Därefter tog polismannen upp en fyrkantsnyckel, som han burit på sig. "Nyckeln skaft var något kortare än de fyrkantsnycklar, som användes som loknycklar vid statens järnvägar". Polismannen överräckte nyckeln till Rytting som öppnade dörren till högspänningskammaren. Varken polismannen eller Rytting kunde emellertid se något ovanligt genom den öppnade dörren.

Rytting låste sedan igen dörren till högspänningskammaren och återlämnade nyckeln till polismannen, därefter lämnade de båda A-hytten och gick åter in i maskinrummet. Inne i maskinrummet riktade Larsen blickarna mot relästativet, Grafström som fortfarande stod kvar innanför dörren i B-hytten, tittade också åt samma håll som polismannen, men såg ingenting märkvärdigt.

Plötsligt skrek polismannen med gäll röst:

"Kom fram Forsberg!" När ingen kom fram skrek Larsen ytterligare en gång: "Kom fram Forsberg". Nu såg Grafström, ett vitt ansikte som lyste till i prånget bakom det mörka relästativet. Grafström gick tillbaka till B-hytten och Larsen kom efter och hoppade ner på perrongen. Strax efter kom Forsberg som också hoppade ner på perrongen.

Grafström såg då hur Larsen tvingade ner Forsberg framstupa på marken, runt omkring ställde sig de tyska militärerna och osäkrade sina vapen.

Grafström frågade om det var klart att avgå med tåget, Larsen svarade först att tåget inte fick avgå. Strax efteråt fick de tillstånd att köra iväg:

"Efter att hava utfarit i otidigheter mot Forsberg, kommenderade polismannen strax därefter, i det han vände sig mot Grafström, "Kör vekk", vilken order Grafström omedelbart efterkom."

På frågan om Grafström och Rytting kände

till att Forsberg fanns ombord på loket eller på något sätt bidragit till att Forsberg kunde gömma sig på loket svarade de nekande. Den ryggsäck som hittades i den bakre hytten kände de inte heller till.

Telegram till Kungl. Järnvägsstyrelsen 1/3 1945

Den 1/3 skickar Lindblad ett telegram till Kungl. Järnvägsstyrelsen med en kort redogörelse där han bl.a. konstaterar att det inte finns några bestämmelser utfärdade av svensk myndighet angående rätten att visitera svenska lok.

Han konstaterar att under fredliga förhållanden har rådande praxis varit att endast tulltjänstemän haft denna rätt.

I ett telegram som skickades den 1/3 från von Horn till tyska legationen innan det fullständiga förhöret kunde skickas över skriver von Horn att hittills har endast norsk tullpersonal haft rätt att gå upp i loket. På svensk sida är det inte tillåtet för någon att utan tillstånd stiga upp i loket p.g.a. faran från elektriska ledningar.

"Lokföraren kan därför icke klandras för att hava vägrat polisen tillträde och först efter hot till livet nödgats lämna medgivande."

Tyska legationens svar på von Horns skrivelse 1/3 1945

Som svar på von Horns skrivelse till Tyska legationen den 26/2 kommer ett svar den 27/2 och får vi tyskarnas syn på saken, "Resultatet i den tyska undersökningarna vid händelsen i Bjørnfjell".

Här framgår också att Forsberg hade observerats när han kort före avgång hade sprungit till det svenska loket.

På grund av denna iakttagelse beslutade den norske polisen att genomföra en genomsökning av loket. Lokföraren hade vägrat att låta gränspolisen genomsöka loket och beordrat maskinisten att genomsöka loket. När maskinisten meddelat att allt var i sin ordning, genomsöktes loket av den norske polisen tillsammans med maskinisten.

Vid genomsökningen vägrade maskinisten på begäran av polisen att öppna en dörr till ett transformatorutrymme med motivering att det innehåller en farlig maskin och att han saknade en nyckel dit in.

Först efter upprepade begäran att få undersöka utrymmet och efter att polisen genom ett hål kunde fastställa att Forsberg befann sig i utrymmet öppnades dörren.

Från tysk sida framhåller man att den norske polisen uppträtt korrekt och undersökningen genomförts korrekt och att den svenska tågpersonalen har uppträtt inkorrekt.

Skrivelsen avslutas med att man anser att lokförarens beskrivning av händelsen är förvanskad.

Huvudpersonen Harald Forsberg

Vem var då denne Forsberg och vad var det som hände där i Bjørnfjell?

Forsberg hette Harald i förnamn, han var född 1924 i Narvik. Han anställdes vid NSB i maj 1941 som extra stasjonsbetjent i Narvik, i juni 1946 blev han konduktörsaspirant och vid sin pension var han överkonduktör vid NSB.

Ovan har jag i stora drag redogjort för händelseförloppet utifrån det förhör som hölls 28/2 med Grafström och Rytting.

I John Olsens historik från 1960 finns Forsbergs berättelse om vad som hände. Här är Harald Forsbergs berättelse:

"I februar 1945 tjenstgjorde jeg som stasjonsbetjent i Bjørnfjell.

Den 23.2 følte jeg meg i søkelyset fra sikkerhetspolitiet i Riksgrensen, og besluttet å komme meg over til Sverige. Etter forhåndsavtale med den svenske lokføreren,

hoppet jeg ved østre sporveksel i Bjørnfjell på loket (svensk) i østgående persontåg, men dette må være blitt iaktatt av tysk politi.

Da toget som vanlig stoppet i grensbygget med loket bare 6-7 meter fra grenselinjen, kom det tyske sikkerhetspolitiet bort og forlangte å få visitere loket.

Jeg sto inne i maskinrummet gjemt bort mellom to kompressorer. Lokføreren protesterte energisk mot visitasjonen av det svenske loket., men tyskerne tok intet hensyn till det. Tyskerne fikk ikke øye på meg, men fant ryggsecken min som var plassert i bakre førerhytte. Lokføreren hevdet at sekken var hans, og tyskerne bøyd seg for det.

Da kompressorerne ble satt i gang, måtte jeg reise meg, og jeg trodde da at tyskerne gått ned fra loket. Men en av dem kom atter inn i maskinrummet og fikk da øye på meg. De kom da inn med pistol i hånd, kommanderte meg ut og tvang meg til å legge meg ned på marken ved sporet.

Det ble hele tiden av den svenske bestemt protestert mot tyskernes opptreden på svensk lok, som han hevdet var svensk territorium."

Redogörelserna skiljer sig i några detaljer, men när det gäller uppgifterna om lokpersonalen visste om att Forsberg fanns ombord och att flykten gjorts upp i förväg eller inte tror jag att man kan anta att Forsbergs uppgifter stämmer.

Hade de erkänt att de visste om Forsbergs närvaro på loket och Forsbergs flyktplaner hade det antagligen varit riskabelt för dem att tjänstgöra med loktjänstgöring in på norskt område så länge tyska ockupationen pågick. Grafström begär också för egen och Ryttings räkning att befrias från tjänstgöring som skulle innebära att gränsen till Norge måste passeras så länge kriget pågick.

Vad hände sedan?

Forsberg fördes till Trondheim och blev av tysk krigsrätt dömd till 3 års fängelse i Tyskland. Överföringen av honom till tyskt fängelse drog ut på tiden och i maj 1945 vid Tysklands kapitulation blev han frisläppt från fängelset i Trondheim.

Den 8 maj återupptogs trafiken med Bjørnfjell och från och med den 16 maj kom tågtrafiken till Narvik åter igen igång med direkta 3 klassvagnar i tågen 93 och 94, fr.o.m. 11 juni ingick även 2 klass sittvagnar och sovvagnar.

Lokförare Grafström flyttade till Uppsala i september 1945, år 1951 finns han med i SJ arvvedesstater fortfarande i Uppsala



Harald Forsberg, NSB Personalbok.

som lokförare.

Maskinbiträdet Rytting fortsatte sin tjänstgöring som maskinbiträde med stationeringsort i Kiruna till 1950 då han blev stallförman med samma stationeringsort.

Larsen, den norske statspolisens öde efter andra världskrigets slut har jag inte lyckats hitta. Den norska statspolisen var organiserad under Hirden, en organisation inom norska Nasjonal Samling (NS). Hirden existerade från 1934 till 1945 och hade sin motsvarighet i Tredje rikets Sturmabteilung (SA).

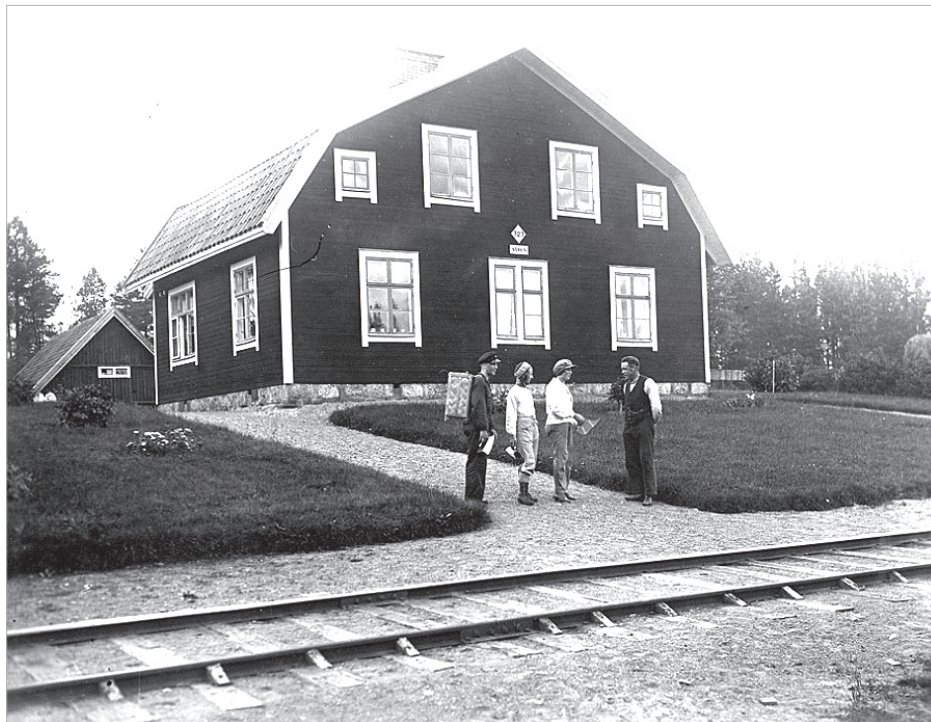
Efter andra världskrigets slut startade en rättsprocess mot medlemmar av Nasjonal Samling (NS) och tyskarnas medhjälpare i Norge. Arresteringar gjordes efter den tyska kapitulationen 8 maj 1945 och där efter inleddes rättsprocesser mot dessa.

Kanske var Larsen en av dessa som fick genomgå rättsprocess för sitt samröre med den tyska ockupationsmakten?

Loket, Dk nr 444 finns bevarat, loket slopades 1984 och såldes 1985 till Kalmar Järnvägars Museiförening, såldes vidare år 1997 till Museiföreningen Malmabanans Vänner där det nu finns att titta på i Norrbottens Järnvägsmuseum i Luleå. 🚂

Källor:

NSB-Narvik distrikt under krig og okkupasjon 1940-1945, Johan Olsen
Riksarkivet I SJ 066 Överdirektör T. Emers arkiv 1943 – 1948, F1:1
SJ Drifttjänststatistik 1945
Tjenestemenn ved Statsbanene, 1957
SJ Arvvedesstater 1951



Då och nu!

Banvaktstugan Säxen, med nummer 727, är belägen ungefär mitt emellan Vansbro och Mora efter före detta Mora-Vänerns Järnväg (MVJ) och 188 kilometer från Kristinehamn. Stugan byggdes 1911 och placerades mitt emellan två stationer, Gävunda och Vimosågen, vid vilka det fanns affärer.

Det var cirka 4-5 kilometer till dessa stationer och cirka 3 kilometer till närmaste väg så man kan säga att det var en form av förvisning att bli placerad i Säxen.

Omgivningen bestod av sjöar, myrar och skog. Tre familjer bodde där som mest och då var det viktigt att vara vänner.

Den svartvita bilden ovan är nog tagen på 1920-talet och färgbilden nedan är från 2002. Efter den svartvita bildens fotografering så tillbyggdes nedre våningsplanet på framsidan. Stugans design är mycket ovanlig för att tillhöra MVJ.

Enligt uppgift så är det endast skorstenen som är kvar idag och nu finns det också skogsbilväg några hundra meter från platsen.

Erik Sjöholm



**Det en bibliografi på webben över
Gunnar Sandins texter:**

<http://veckobladet.lund.se/sandin/>

Gunnar Sandin (1940-2012) är för många lundabor känd som en drivande kraft bakom ett antal initiativ: Bokcaféet, blåsörkestern Röda Kapellet och många års verksamhet inom Vänsterpartiet. Men framför allt var Gunnar en skrivande person. Han arbetade som översättare av facklitteratur inom samhällsvetenskap och politik och blev en av Sveriges främsta och mest eftersökta på det området. Hans stora intresse var järnvägshistoria. Gunnar ligger bakom till exempel boken om Bjärredsbanan och den stora utredningen om Fritjof Nilsson Piraten och järnvägen och till sist Järnvägsdata som förtecknar Sveriges alla stationer och hållplatser.

Därtill var Gunnar en flitig medarbetare i Veckobladet, lundavänsterns nu snart 40-åriga publikation som gått igenom många förvandlingar från stencilerat blad till färsidigt piffsettryck med 900 prenumeranter till i dag webbtidning. Veckobladet var inte ett internblad för Vänsterpartiet utan nådde full offentlighet och lästes brett av lundabor och rikspress. Det som lockade var framför allt vad Gunnar skrev; elegant, kunnigt och uppslagsrikt.

Bibliografin omfattar:

1535 artiklar, varav de flesta handlar om liv och politik i Lund under åren 1970 - 2012
274 översättningar, varav 119 är böcker, framför allt inom samhällsvetenskap, medan resten är enstaka artiklar eller kapitel i andra böcker

200 texter om järnvägar, framför allt om järnvägar i Skåne. Här finns 14 böcker medan resten är artiklar publicerade i TÅG, Metro, Skånska Järnvägar etc. 🚂

Lokomotivmästare Jöns Andersson

Efter att ha avhandlat Carl Erik Hising (Sidospår nummer 3 & 4 2015) kan man inte låta bli att nämna en person som arbetade med Carl i många år, nämligen Jöns Andersson. Jöns föddes i Brönnestad 1860, barn till Anders Olsson från Brönnestad (född 1828) och Christina Christiansdotter (född 1830) från Lörup. Jöns var äldst av en syskonskara på fyra, syster Sigrid 1864 som emigrerade till Amerika 1883, syster Sofia född 1865 och en yngre bror Christian, född 1867 som avled inte ens ett år gammal. Kanske var det förutbestämt att Jöns skulle bli "järnvägare", Anders Olsson var anställd redan 1860 vid järnvägen, troligen som pumpare. Dock måste han varit en av de riktiga pionjerna, södra stambanan byggdes som bekant mellan 1856-1864. Som 9-åring flyttade Jöns med familjen till Nässjö eftersom hans far då blivit anställd där.

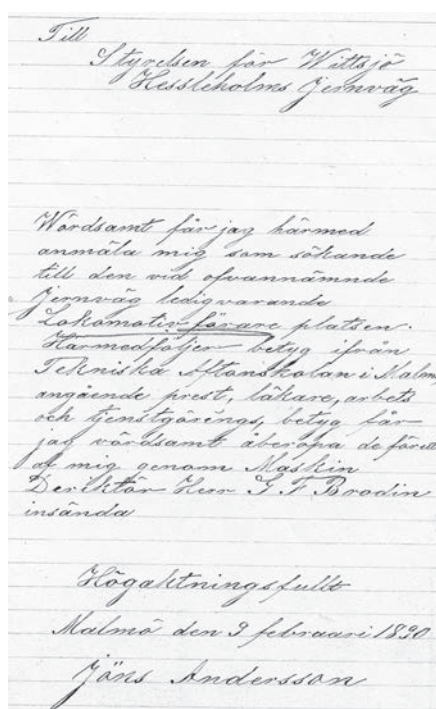
Jöns började sitt arbetsliv som maskinuppsättare 1878 på SJ eller möjligen SJT (Sjöbo-Tomelilla järnvägsbolag).

1887 började Jöns sin bana som lokförare, då på Höör-Hörby järnväg. Han fick anställning vid Wittsjö-Hessleholms järnväg som lokförare 1890.

Två år senare fick han uppdraget att köra det första tåget som kom in till Markaryds station vid invigningen 1892, samma år föddes dottern Ebba.



Här står lokomotivmästare Jöns Andersson på trappen vid sitt hus på Allégatan med barnbarnet Harald framför. Foto ca 1926. Harald skulle så småningom bli professor i geologi vid Lunds universitet



Jöns Anderssons arbetsansökan;
Till styrelsen för Wittsjö Hessleholms Jernväg

Wördsamt får jag härmed anmäla mig som sökande till den vid ofvannämnda jernväg ledigvarande lokomotivförareplatsen. Här medföljer betyg ifrån Tekniska Aftonskolan i Malmö, angående prest, läkare, arbets och tjänstgöringar, betyg får jag vördsamt åberopa de förut af mig genom Maskindirektör Herr G H Brodin insända.

Högaktningsfullt
Malmö den 9 februari 1890
Jöns Andersson

Han och hans fru Kersti samt dottern Ebba flyttade upp från Wittsjö, troligen i november 1893 då de hyrde in sig på Markaryds Gästgivargård. 1901 bosatte de sig på Kungsgatan 2 i ett hus som stod där Motorcentrums försäljningshall i dag finns. Huset kallades "Strömsnäs" eller i folkmun för "Nils Ols" efter ägaren Nils Olsson. Carl Hising flyttade upp från Wittsjö i december 1892 och hade bosatt sig i lägenheten ovanpå stationshuset i väntan på att hans tjänstebostad skulle stå klar. Jöns Andersson var inte den ende som följde Hising's spår (!) upp till Småland. Håkan Waldau som tjänstgjort på stationen i Wittsjö sedan 1890 flyttade upp till Markaryd i september 1892 där Carl Hising anställt honom som stins, en tjänst han hade tills 1899 då han flyttade tillbaka till Wittsjö för att bli stins där. Bara för att

1905 återigen bli stins i Markaryd, denna gång stannade han på sin post tills han gick i pension den 30 juni 1932 då han efterträddes av Ola Olsson. Håkan Waldau var dessutom systerson till Nils Svante Håkansson, Björstorp/Emmaljunga som var en av järnvägsbolagets större investorer och ägare.

Enligt kyrkboken i Wittsjö så var Carl Hising med sin fru, två barn och två pigor samt Jöns Andersson med sin fru Kersti och deras dotter Ebba samt Håkan Waldau samtidigt skrivna på Wittsjö station. Man får nog förutsätta att hela området och inte bara stationen benämndes så i kyrkböckerna. Carl Hising hade tydligen stort förtroende för Jöns Andersson. När Carl 1899 blir trafikchef, baningenjör och maskiningenjör på Markaryd-Veinge järnväg befordrar han Jöns till lokomotivmästare.

I bilden till höger, tagen 1901, ser vi två barn komma gåendes mellan de bågiga järnvägsbyggnaderna med huset Strömsnäs i bakgrunden. Eftersom barnen verkar komma från det hållet, och att de senare står (får lov att stå?) framför Jöns Andersson som i sin tur står bredvid Carl Hising som inte fick några döttrar gör att jag är övertygad om att det är Ebba Svensson (Andersson) på bilden. Enligt uppgift från Ebbas anhöriga nämnde Ebba ofta att hon lekte mycket med barnen Hansen på Södergård. Med tanke på att Ebba på bilden då är 9 år och hennes kamrat Laura Hansen då är 6 år vid fototillfället så är det sannolikt dem vi ser på bilden.

På julaften 1902 var det 12 grader varmt i Skottland och minus 6 grader på Island, hade SMHI haft de kommunikationerna som finns idag hade man säkerligen anat oråd och sänt iväg en vädervarning. På juldagen dök barometern till 956hPA och lagom till kvällen dånade ovädret som senare rätt och slätt skulle komma att kallas "julistormen" in över Sverige.

Varken järnvägar eller något annat skönades och den kraftiga nordvästvinden slet med sig några vagnar som Jöns fick i uppdrag att leta upp. Jöns och hans arbetskamrat lokförare Hilding Bengtsson fick ge sig ner till lokstallet och påbörja jakten.

Bild 036, Bildtext: Lokförare Hilding Bengtsson som bodde på Storgatan 5, nästan granne med Jöns.

På den tiden var det ju inte bara att vrida



År 1901. Lokstallarna vid nuvarande Netto. I bakgrunden till vänster skymtar huset "Strömsnäs" som låg där Motorcentrum idag ligger. Lokstallet revs på 30-talet. Foto: Samlingsportalen.se Sveriges järnvägmuseum KAFR002

om startnyckeln utan loken måste ju först "eldas på" några timmar. Men förmodligen kom nog inte vagnarna så långt, man kan väl förmoda att ett och annat träd låg över rälsen och stoppade vagnarnas framfart.

1908 trivdes Jöns tydligen inte så bra som lokomotivmästare utan bad faktiskt om att få tillbaka sin gamla tjänst:

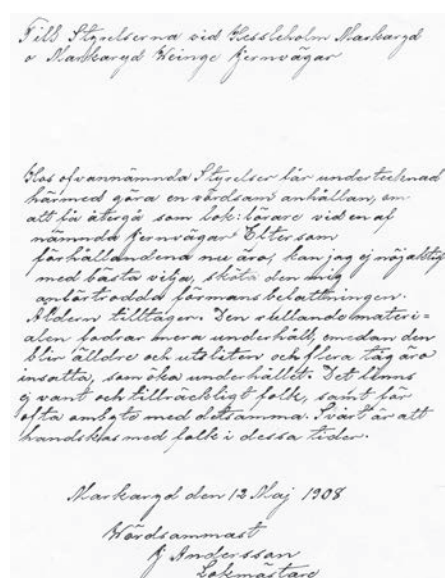


Bild 032, Bildtext: Brev till styrelsen; Till Styrelsen vid Hesselholm Markaryd o Markaryd Weinge Jernvägar. Hos ofvannämnda Styrelser får undertecknad härmed göra en vördsam anhållan, om att få återgå som lokförare vid en afnämnda jernvägar. Eftersom förhållandena nu äro, kan jag ej nöjaktigt med bästa vilja, sköta

den mig anförtrordade förmansbefattningen. Åldern tilltager. Den rullande materialen fordrar mera underhåll, emedan den blir alldre och utsliten och flera tåg äro insatta, som öka underhållet. Det finns ej vant och tillräckligt folk, samt för ofta ombyte med detsamma. Svårt är att handskas med folk i dessa tider.
Markaryd den 12 Maj 1908
Vördsammast
J. Andersson
Lokmästare

Men Jöns blev på något sätt övertalad att bli kvar på sin tjänst tills han gick i pension. När konung Gustaf V skulle åka tåg från Hesselholm till Majenfors för att inviga Sydsvenska Kraftaktiebolagets kraftverk i Lagan i september 1910 fick Jöns uppdraget att köra loket. Samma år flyttade familjen till Allégatan 8 där Jöns byggt sig ett hus.



Bild 033, Bildtext: Allégatan 8, foto taget 1972. Ebba Svensson på kökstrappan i bakgrunden och vid grinden hennes barnbarn. Dottern Ebba arbetade först som slöjdlä-

rarinna. 1925 startade Kersti och Ebba en pappersaffär på Kungsgatan 22 som de drev till 1947 då den övertas av "Affe" Lindberg och blir "Lindbergs pappershandel". Ebba bodde kvar i huset på Allégatan tills hon avled 1978, och jag är säker på att många Markarydsbor fortfarande minns vem hon var.
När SJ tog över järnvägen 1930 och Hisingers tjänstebostad skulle säljas rev man av någon anledning ner flaggstången med tillhörande flöjel. Denna flöjel hade Jöns tillverkat på uppdrag av sin chef Carl Hising, men fick göra om den pga att det första exemplaret var för litet i Carls tycke. Ebba ser från sitt skyltfönster vad som är på gång och lyckas rädda flöjeln vilken fortfarande, tillsammans med det mindre exemplaret, finns i familjen ägo!



Bild 034 och 035, Bildtext: På bilden: Flaggstångsflöjeln som föreställer ett lok är ca 40 cm bred. Smörjutrutningen och fotogenlyktan har tillhört Jöns Andersson. (se bild på nästa sida). Lyktan var nog så viktig då elektriciteten kom till Markaryd

först 1912, på initiativ från bl. .a. Jöns. Sedan tog det väl ytterligare några år innan elektrisk belysning kom på plats.



Bilden till höger. På denna bild från 1910 syns Jöns som andra man från höger med armen vilandes på loket. Andra man från höger uppe på hisspelet skall vara Olander Månsson från Bjärnum.

Mellanbilden. Här syns Jöns som 4:a från vänster den 24 augusti 1925. Stinsen längst till höger är Håkan Waldau.

Bilden längst ned. 1925 levererades den första av två motorvagnar från AB Hässleholmsverkstäder till Uppsala-Gävle järnvägsbolag. När den transporterades genom Markaryd avsynades den av nyfikna blickar. Den långa och ståtliga mannen nr 3 från höger är stins Ola Ohlsson från Skåne-Smålands järnväg. Till höger om honom Jöns Andersson som var anställd på det konkurrerande bolaget. Fotot tagit den 31 augusti 1925. Just denna motorvagns vidare öde kan man läsa mer om här: http://www.historiskt.nu/normalsp/ugj/motorvagnar/ugj_motorv_ollepalm.html Det var dessutom Jöns och några av hans framsynta kamrater som såg till att vi fick elektricitet i byn. 1911 var han med och startade "Markaryds Elektriska Aktiebolag" där han satt som suppleant i styrelsen. Markaryds Elektriska Aktiebolag



blev ju så småningom som tidigare sagts Markaryds Elverk.

Jöns var även med och bildade Markaryds bibliotek.

Jöns avled den 25 november 1926.



Jöns fru Kersti i knät på sin mor Johanna Bodelsdotter och sin far Anders Hansson.

Det här är en bild som egentligen inte har med järnvägen att göra men jag känner att den bör komma med ändå. Den föreställer Jöns Anderssons fru Kersti som barn och hennes föräldrar Anders Hansson (född 1836) och Johanna Bodelsdotter (född 1837). Den är tagen 1864 och även om inte åldern på fotot är unikt så är det i alla fall det absolut äldsta fotot jag någonsin hållit i och förmodligen ett av de äldsta fotona i Sverige över huvudtaget.

Fotokonsten som vi känner den i dag uppfanns ca 1855. Tänk att det idag finns bevarade fotografi på personer som är födda på 1830-talet. Kersti föddes 1 Mars 1862.



Källor:

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 Järnvägmuseum.

Osby bibliotek, "Brogårdhsamlingen"

Smålandsposten

Mårten Dunér

På gaffeln!



Då blommade askfaten!

Det är i år 40 år sedan som den svenska restaurangbranschen tog de första stegen in i den rökfria världen. Den 24 maj 1976 gick SJ:s dotterbolag, AB Trafikrestauranger, i spetsen när man inte längre tillät rökning i restaurang- och serveringsvagnarna.

Anledningarna till beslutet var flera. Dels omtanke om personalen som hade fått en allt rökigare miljö, dels omtanke om de gäster som inte rökte. Många brev hade skickats till TR med vädjan om rökfritt vid måltiderna, speciellt från de som företrädde olika organisationer av allergiker.

Moderbolaget SJ var däremot njugga. Man trodde att det skulle uppfattas negativt av resenärerna.

Men TR:s VD, Hans Wetter (vid denna tid själv feströkare), stod på sig med hjälp av företagets fackliga klubbar. Med hjälp av försäljningsstatistik från SJ, som visade att hela 75% av sålda platsbiljetter skedde i rökfria avdelningar, fattades det avgörande beslutet. Rökförbud infördes och direktör Wetter idiotförklarades, speciellt av den samlade journalistkåren. Stormen kring "plasmackan" några år tidigare var ett intet mot vad han nu fick utstå. Det här liknade snarare en orkan. Journalistkåren hotade med bojkott mot allt vad tågresa hette. Och blev man ändå tvingad till en tågresa i tjänsten, skulle man definitivt inte besöka restaurangvagnen.

Men – efter ett par veckor vågade till och med de mest negativa att erkänna att det var

ju inte så tokigt med rökfritt. Och direktör Wetter hyllades av en liten, men tapper, skara som menade att TR gick i spetsen för ett nytänkande. Varför inte också införa helt rökfria restauranger på landbacken? Som vi alla vet skulle det dröja ända till den 1 juni 2005 innan den drömmen gick i uppfyllelse.

I samband med reformens införande underströks att personalen absolut inte skulle behöva agera rökpolis. Istället hoppades man på förståelse från de rökande gästerna och att de istället skulle njuta av den rökfria restaurangvagnen.

Många rökare ansåg dock att de inte skulle klara att dricka kaffet utan att få ta sina bloss till. Den kritiken lyssnade faktiskt direktör Wetter till. Han lät importera lämpliga plastlock till muggarna, så att rökarna skulle kunna ta med sig sitt kaffe till rökavdelningarna utan att riskera fläckar på skjorta och kavaj. Det var första gången man kunde se lock på kaffemuggarna i Sverige. Även här ett nytänkande från det utskällda AB Trafikrestauranger.

För att lansera den rökfria restaurangvagnen behöll man askfaten på borden (!). Men man ställde en liten blomkruka i dem. Och personalen bar rockslagsknappar på uniformen med budskapet: "Nu blommar askfaten!". Kampanjen pågick under fyra veckor. Sedan hade alla glömt att det en gång varit tillåtet att röka i restaurangvagnen.





1903-07-12, kungligt besök i Mellansel. Vagnen är Salongsvagn nr II H. M. Drottningens boggivagn. Foto: Samlingsportalen.se KDAK04248 Sveriges Järnvägmuseum.

Erik Sundström

Kungliga Tåget på 1890-talet

Redan i SJ tidigaste vagnpark fanns några första klass salongsvagnar som bara användes för prominenta resande, som kungliga familjen, generaldirektörer och landshövdingar.

Sedan man fått veta att furst Bismarck i Preussen låtit bygga ett eget tåg lät SJ 1874

bygga ett tåg med fem tvåaxliga vagnar hos AG für Fabrikation von Eisenbahnbedarf i Berlin.

De fem vagnarna var en sovvagn för kungen, en för drottningen, en matsalsvagn, en sällskapsvagn och en audiensvagn, alla vackert målade mörkblå med guldbeslag.

Tåget kompletterades snart med en vagn för hovpersonalen.

1890 hade SJ inga personboggivagnar, även om några privatbanor som västkustbanorna hade sådana byggda 1888 av Kockum, Frövi - Ludvika två som byggts i Danmark 1874 för dåvarande

Svenljunga 1885-11-01. Kungligt besök i samband med invigningen av Kinds Härads Järnväg. Vagnen i mitten, med emblemet på dörren, är sannolikt en av de kungliga vagnarna nummer 1 eller 2. Foto: Samlingsportalen.se KBED00671, Sveriges Järnvägmuseum.

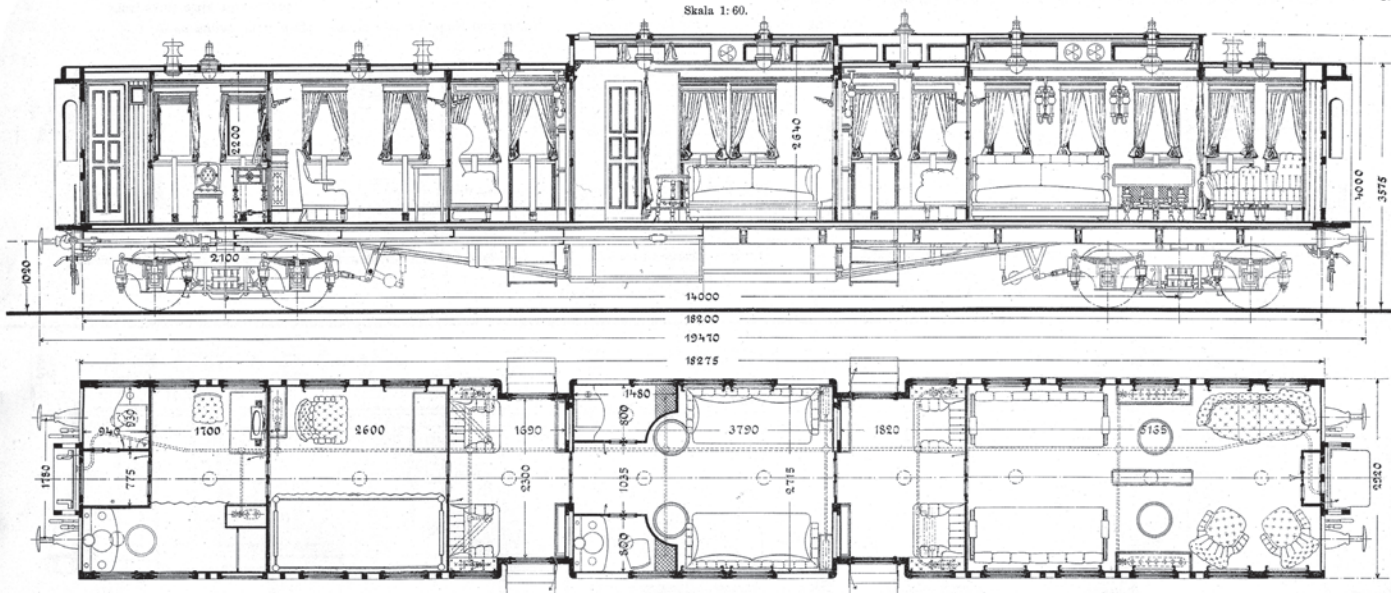


Salongvagn nr II.

H. M. Drottningens boggivagn.

Fig. 2.

Skala 1:60.



Uppvärmning med ånga: kamelement i skåp och lådor, de senare med gjutna lock, samt släta rörelement.

Belysning med gas och med stearinljus; 2 gasbehållare om tillsammans 1620 liter.

Bromsanordning: vakuumbroms enligt system Körting och tryckluftbroms enligt system Westinghouse, båda verkande å alla hjulen, samt skrubroms, verkande å ena boggins hjul.

Vikt: 30,7 ton.

Vagnskorgen till salongvagnen nr II har åstadkommit genom att sammanbygga korgarna till två äldre tvåaxliga salongvagnar med ett nytt midtparti. Dessa vagnar hade nr I och II samt voro tillverkade af Actien-Gesellschaft für Fabrication von Eisenbahnbedarf, Berlin, år 1874. Ombyggnaden af vagnskorgen och nyttillverkningen af underredet verkställdes af Nya aktiebolaget Atlas år 1891.

Bånghammar - Klotens järnväg och flera skånska banor ångdrivna boggivagnar med Nohab-maskin från 1881. 1890 inträffade en kris mellan kronprinsessan Victoria och kronprins Gustaf, senare kung Gustaf V. Victoria som kom från Baden's furstehus i Karlsruhe hade mycket energi men hennes projekt avvisades av Gustaf som onödiga, och han visade allt mindre intresse för äktenskapet. Victoria blev då deprimerad och intellektuellt utsvulten, med nedsatt lungfunktion, speciellt när vintern nalkades. Hon orderades av sin läkare att resa till varmare länder, och for först till Egypten. På hemvägen träffade hon på Capri den unge läkaren Axel Munthe som var djupt engagerad hos diplomater och societetsfolk i Rom, och dessutom redan kände Gustafs bror prins Eugen.

Hon blev så positivt berörd av hans terapier att han 1892 fick bli hennes nye livläkare,

och han orderade att hon varje vinter skulle besöka först sin släkt i Karlsruhe någon månad, och därefter vistas någon månad i Italien exempelvis Rom, Neapel eller Capri.

Hon begärde då att SJ skulle tillhandahålla lämplig vagn för dessa resor, och då de sexton år gamla vagnarna ansågs omoderna och inte skulle tillåtas i snälltåg på kontinenten beslöt SJ då att skaffa modernare kungliga vagnar genom att bygga samman gamla vagnar två och två på nya långa boggiunderreden.

Den första vagnen nr II kallades drottningens vagn och bestod av de gamla vagnarna I och II på underrede från Atlas 1891. Nästa vagn var kungens vagn nr I byggd av de gamla vagnarna III och V på underrede från Atlas 1892. Den tredje kallades kronprinsessans vagn nr III och bestod av korgarna

från vagnar 454 och 456 på underrede från SJ verkstad i Mamö 1893 och hade öppna ändplattformar.

Audiensvagnen nr IV blev inte ombyggd. De första turerna till Karlsruhe gick med drottningvagnen, som utrustades med hållare för slutsignaler och slangar för broms och ångvärme som skulle passa alla de utländska banorna.

Sedan Solliden byggts 1903 gick de kungliga resorna oftare till Kalmar. En ny modernare vagn nr 1864 byggdes 1909 av ASJ Linköping för Victoria som då blivit drottning, och de äldre vagnarna fick nr 1861 - 1863. Den tidigare drottningvagnen kallades då änkedrottningens vagn.

Referenser: B.Jangfeldt: En osalig ande - Axel Munthe

L O Lagerqvist: Sveriges regenter (foton på Jvm, ritningar i ritningshäftet)

Järnvägarnas Museiförening i Linköping

Grundad 1961 av Bengt E Unvér 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 Järnvägmuseum beläget i Valla Gård, en del av Friluftsmuseet Gamla Linköping. Jvgmf

medverkar därvid i vård och presentation av materiel som deponerats av Sveriges Järnvägmuseum 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 Järnvägmuseum, 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.

Avsändare:
Järnvägsmusei Vänner
Box 407
801 05 GÄVLE

B



Dagliga
turer med
rälsbuss!



Hennan
söndagar
kl 11-15



KOMMER I HÖST

50-tal - klä dig tidsenligt!
Dieselloken från GM 60 år
Swingkatten & Fanny Mae

Fordons- magasinet

20 JUNI - 14 AUG

Förstås öppet även
sommaren 2016!
Se mer av den fina
järnvägssamlingen med
lok, vagnar och föremål.



ÖPPET DAGLIGEN*

Museet 10.00-17.00
Magasinet 11.30-16.30

Sommarskoj - upplev mer!

20 JUNI - 14 AUGUSTI

Öppet dagligen*. Åk rälsbuss mellan museet och
fordonsmagasinet. Upplev banvaktstugan med lekar
från förr, minitåg, motorträffar på söndagar,
visningar och Café Ängvisslan med fika och lättare
lunch. Tidtabeller och mer info på hemsidan.

***OBS! Museet och fordonsmagasinet är stängt
midsommarafton och midsommardagen.**

Sommar- teater

VARDAGAR I JULI

Nyskriven föreställning
som utspelar sig vid
Hennan station och
godsmagasinet.
Spelas på vardagar i juli
kl 12.00 och 14.00.



Kommande evenemang 2016

Tunga Gefle Dala: 3-4 juni
Museidag: 17 september
Spöklov 15-årsjubileum: 31 oktober-4 november
Arkivens dag: 12 november

Tips!

Öppet magasin i Kjula: Tis-tors i juli kl 11.00-15.00
Loklekis, onsdagar kl 10-16, stängt under skollov

Mer att göra i Gävle: visitgavle.se



GÄVLE

Trafikverket, Sveriges Järnvägsmuseum
Rälskatan 1, Gävle. Tel 010-123 21 00

Öppettider, tidtabeller och
mer information hittar du på:

www.trafikverket.se/jarnvagsmuseum



**SVERIGES
JÄRNVÄGSMUSEUM**
TRAFIKVERKET