

SIDOSPÅR 3-4/16

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum





Robert Sjöö

Museichefen har ordet

Hur oseriös får man bli

I 15 år har vi haft spöklöv på museet. Vi var tidigt ute, att lite opportunt rida på Halloween-vågen som svepte över Sverige. Vi fick kritik, säkert befogad, från såväl järnvägsintresserade som upprörda far- och morföräldrar som tyckte att vi antingen bedrev oseriös verksamhet eller skrämde slag på människor, helt vid sidan av ett normalt museiuppdrag. I dag har de flesta museer någon form av Halloween-aktivitet och spöken, monster och häxor har blivit självklara inslag i höstmörkret.

Efter 15 år kommer ändå över 3 000 personer till museet på fem dagar, stora som små. Hur många av dem som ägnar en tanke åt en av världens bästa samlingar av järnvägshistoria är svårt att säga men de är definitivt inte i majoritet. De fem dagarnas gäster utgör faktiskt 5% av besöksstalet på årsbasis. Hur ser det ut på sport- och påskloven? Inte lika många till antalet men fokus ligger på pyssel eller den aktivitet som vår kluriga personal hittar på.

Men sommaren då? Nog finns det många specialintresserade och långväga turister men, handen på hjärtat, så är många museibesökare mer inriktade på något att göra för barnen och en stunds förströelse. Under tio sommarlovsveckor kommer mer än en tredjedel av årets gäster. Sedan har vi onsdagarna med fri entré då vi nästan undantagslöst öppnar dörren för barnen med deras föräldrar eller föräldrarnas föräldrar. För att inte tala om skolverksamheten där lärare och projektet Skapande skola hjälper oss att fylla museilokalerna.

Man kan fråga sig om vi ens behöver våra samlingar eller om det räcker med bra historier, något spännande att göra för barnen och sjyst fika. En illasinnad ekonom (de finns) skulle kunna hävda att om vi slipper bördan av dyr förvaring, registrering och vård så skulle vi (staten) spara massor av pengar och ändå vara framgångsrika. Så enkelt är det nu inte. Utan föremål, fordon och en järnvägshistoria att falla tillbaka på så skulle nöjesropet eka tomt. Utan den vördnad som ett museiföremål ger, utan den fackkunskap som har byggts upp i personalen och utan det idéutbyte som uppstår när vitt skilda kompetenser

möts så skulle kreativiteten i den publika verksamheten successivt avta.

Politiskt styrda museer i Sverige har som uppdrag att öka intresset för historia bland barn och unga samt i så kallade underrepresenterade grupper, läs män utan högre utbildning. Sveriges Järnvägsmuseum har inte det uppdraget, då det inte lyder under kulturdepartementet, men lyckas bättre än de flesta museer med just detta. En barnvänlig verksamhet är en förutsättning för att upprätthålla ett brett besöksintresse och teknik, tåg och järnväg tilltalar såväl historieintresserade och ingenjörer som en icke-akademisk publik. Kan man kombinera detta så finns alla förutsättningar för en framgångsrik verksamhet.

Det är vad vi i alla fall har försökt att göra under 15 år med spöklöv och det är vad vi kommer att försöka göra med den nya basutställning som vi planerar för fullt. Ska vi lyckas att höja vår attraktionskraft och besöksstalen ännu mer så måste den tilltala en bred grupp människor och inte bara dem som redan vet det mesta om järnvägen och dess historia. Läsaren av Sidospår hör med största sannolikhet till denna grupp. En och annan kan säkert stundtals hänfalla åt tanken,

"Personalspöken" på Halloween 2016.

Foton: Helena Skärström.

att ett järnvägsmuseum borde ägna sig åt fördjupad kunskap och inte åt ett ytligt nöjesutbud. Jag vill ändå tro att vi är riktigt bra på kunskapsdelen men fördjupningen kanske inte gör sig bäst i utställningar och arrangemang utan i digitalisering, restaurering eller bokproduktion. Vi har faktiskt även forskning inom museiverksamheten i dag. Två forskningsprojekt har initierats av museet och ett drivs med egen personal.

Tänk samma lilla organisation jobbar med både spöklöv och universitetsforskning! Är det inte det som är så häftigt med Sveriges Järnvägsmuseum?



Järnvägs musei Vänner

Sidospår 3-4/16

Detta nummer av Sidospår är ett dubbelnummer.

Anledningen är att redaktören inte har fått tiden att räkna till vilket jag djupt beklagar.

Tillsammans med tidningen bifogas inbetalningskort för nästa år.

Det är föreningens förhoppning att du vill fortsätta stödja vårt arbete även under 2017.

Rolf Sten

Ordförande & redaktör

Järnvägshistoriska dagar

De järnvägshistoriska mötena startade hösten 2007 och har sedan dess genomförts 2 gånger per år, vår respektive höstmöte. Senaste mötet var nu i oktober 15-16.

Från och med detta möte har vi nu ett nytt namn på mötena, "Järnvägshistoriska dagar".

Oktobermötet lockade 50 deltagare och som vanligt var det ett späckat program med många intressanta ämnen.

Nästa Järnvägshistoriska dagar kommer att gå av stapeln 1-2 april 2017 i Gävle. Notera det i din almanacka redan nu!

Inlandsbaneresan IB16

Resan gick av stapeln under tiden 4 juni till 29 juni. Den bestod av två resor en nordgående och en sydgående.

Vi var 30 Järnvägs museivänner som arbetade som personal under båda dessa veckor. Ett reportage från en av våra resenärer på den sydgående resan hittar du på sidan 4. *Bilden uppe till höger är från Storstupet. Foto: Rolf Sten.*



Lennart Svensson

En veteran inom järnvägshobbyn har gått ur tiden. I slutet av september nåddes jag av budet att min gamle vän Lennart Svensson i Gävle nått spårslutet.

Lennarts järnvägsintresse började tidigt, liksom

fotointresset. Redan på 60-talet var han igång med både svart/vitt och dia. Någon digitalkamera kom aldrig i hans väg. Han var en noggrann fotograf, kunde vänta i timmar på rätta tillfällena, med rätta fordon och rätt ljus. Hade god känsla för det som var på väg försvinna och dokumentera innan det var för sent..

Hans bildsamling kommer att hamna på Sveriges Järnvägsmuseum. Var med att starta 891-Järnvägarnas Museisällskap, det som sedermera blev JTJ. Han var med i flera järnvägsföreningar och var en utmärkt föredragshållare.

Lennart var ett perfekt resällskap i bil, visste alltid var vi var. Om det var i Bergslagen eller i Colorado spelade ingen roll. Han var



flitig resenär, både i Sverige och i stora delar av världen. USA och Transsibiriska fick besök, alltid med blick för bra bilder. Lennart hade i stora mått både hjärnans och händernas intelligens i ett mångfacetterat kunnande, byggande, växter, matlagning mm var han ypperlig på.

Till yrket var han modellbyggare och drev firman Gävle Modellbyggeri. Många av hans alster finns på Järnvägsmuseet.

Lennart var en vänlig och omtänksam person, där man alltid var välkommen. Tyvärr förmörkades hans sista år av sjukdom.

Vi, hans vänner och järnvägshobbyn saknar dig. Lennart blev 70 år.

Börje Göransson

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

För år 2017 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 3/4 - 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: sidospaar@jvmv.se

© JvmV 2016 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. sidospaar@jvmv.se

I redaktionen även:

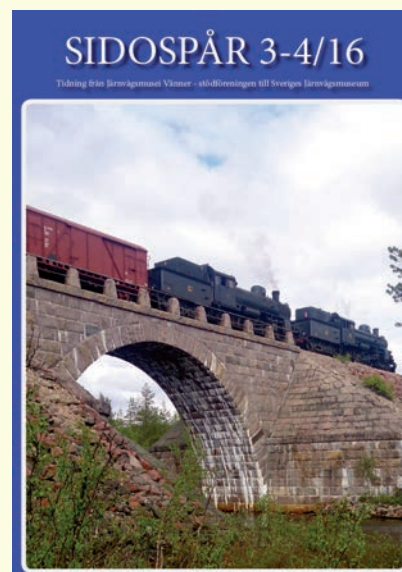
Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 1 2017 utkommer mars/april

Presstopp 10 februari

Norrgående IB16-tåg. Fotokörning vid Pakkoselsbron. Foto: Rolf Sten.



Text och foto: Göran Cederberg

På Inlandsbanan med ångtåg

Här följer en reseskildring från min resa med IB16-tåget från Kiruna till Gävle, men låt mig börja från början. Det var när jag såg annonsen i julnumret av tidningen Tåg som jag blev intresserad, och ju mer jag läste annonsen, desto mer bestämd blev att göra denna resa, och det är något som jag verkligen inte ångrar, då det var en fantastisk upplevelse.

Inlandsbanan sträcker sig från Kristinehamn till Gällivare och är nästan 130 mil lång, har normal spårvidd (1435 mm) och skarvräls. Den är ganska kurvig och har en hel del backar.

Resan började fredagen den 10 juni från Motala Central, och efter tågbyte i Norrköping kom jag till Gävle Central vid 17-tiden. Därifrån tog jag en taxi till Järnvägsmuséet, där jag checkade in i min sovkupé i gamla fina sovvagnar från 50-talet. Efter en timmes väntan på järnvägsområdet började resan norrut. Det sju vagnar långa tåget drogs av ett Rapidlok, och på tåget serverades vi en delikat buffé, och i biovagnen visades tågfilmer.

Nästa dag upp vid 8-tiden och stor frukost i barvagnen, där vi också åt en lätt lunch. Lunch och middag serverades alltid i restaurangvagnen på riktigt porslin, och vi åt i 2 matlag. Väl framme i Gällivare väntade vi i 2 timmar innan färden gick vidare till Kiruna, där vi bussades till hotellet på eftermiddagen. Lite rundvandring i ett ganska soligt och varmt Kiruna på egen hand innan en god natts sömn på hotellet.



Ovan. Transporttågen från Gävle till Gällivare klart för avgång från Hennan.
Nedan. Endagsutflykt med chartrad vagn i ordinarie tåg till Narvik.



Gällivare 13 juni. Södergående Inlandsbanetåg klart för avgång med de båda B-loken 1316 och 1108 som dragkraft.





Ångloken får göra rätt för sig!

Efter en rejäl hotellfrukost åter buss till stationen för avfärd mot Narvik med ordinarie tåg draget av ett Rc-lok. Detta är en oerhört vacker tur rakt in i fjällvärlden med delvis snötäckt fjäll. Vi stannade i Narvik i 3 timmar, då vi på egen hand strövade omkring i denna vackra stad innan återtåget till Kiruna, och då blev det en stor räkmacka på tåget.

På måndagen den 13 juni började så den riktiga IB16-resan med avresa från Kirunas nya station till Gällivare 7.55. Tåget drogs av dieselloket T41, i vilket jag gjorde en snabbvisit. I Gällivare besökte vi stationens Naturrum, innan vi åkte buss till Malmberget för guidad tur vid gruvan, där vi gick upp i tornet, och sen åkte vi till Kåkstaden, där gruvarbetarna bodde förr

i tiden. Efter lunch (pyttipanna) på tåget åkte vi vidare till Porjus. Därifrån åkte vi buss 9 mil rakt västerut in i fjällvärlden till Stora Sjöfallets Nationalpark och fick här njuta av vår fina fjällvärld. Efter ett besök på Naturrum Laponia åkte vi tillbaka till Porjus, och resan fortsatte söderut med middag (köttbullar) på tåget. Tåget bestod nu av loken B 1316 och B 1108 som drog 12 vagnar, där 4 var sovvnagnar, 2 sittvnagnar, en barvagn, en restaurangvagn, 2 vagnar till personalen, en dieselfinka och en godsvagn. Vi var framme vid polcirkeln strax före 11 på kvällen, och där stannade vi en stund för allmän fotografering, innan vi åkte vidare med sång och champagne i barvagnen. Vid starten från polcirkeln hade tåget lite svårt att komma igång, och loken slirade något, men till slut kom vi igång, trots att det var

13 ‰ lutning och 750 ton i kroken.

Nästa dag hann knappt börja innan vi gjorde ett nytt fotostopp vid Pite Älv ½ 3 på morgonen. Därefter sov morgon till 9, men tåget var framme i Arvidsjaur redan ½ 4. Efter en stadig frukost på tåget strövade vi fritt runt i Arvidsjaur, innan det var dags för ett besök i lokstallarna med folk från Arvidsjaur Järnvägsförening som guider. Innan avfärden 17.00 servades loken med påfyllning av kol, olja och vatten. Nästa stopp blev i Sorsele, där vi besökte Rallar-muséet i stationshuset, varpå resan fortsatte till Storuman på denna kurviga, backiga och fina Inlandsbana. Vi var framme i Storuman ½ 11 på kvällen, där vi sov på Hotell Toppen.

Ny dag, soligt och fint väder, och vi strosade omkring på bangården, medan loken servades för att åka vidare strax efter kl. 1. Vid 3-tiden stannade vi vid Sagaån för vattentagning till loken för att sen fortsätta med ytterligare ett stopp för vattentagning, innan vi gjorde korta stopp i Vilhelmina och Dorotea. Nästa stopp blev vid Rörströmsälven, där vi stannade några timmar för korvgrillning i ett strålande väder. Sen åkte vi vidare mot Hoting, där vi fick stanna en timme för att invänta trafik tillstånd till Lit, så det blev lite promenerande och fotograferande på bangården. Till Lit anlände vi kl. 2 på natten, och sen blev det några timmars sömn i sovkupe. Innan sängdags stod jag ofta utanför min sovkupe med öppet fönster och bara njöt av resan – tänk att dessa gamla 50-talsvagnar kan gå så

Fotostopp halv tre på morgonen.





Litsnäset, utdragning av E 948 med hjälp av "mänsklig kraft".

mjukt och fint, och att 99 år gamla ånglok byggda på Motala Verkstad fortfarande fungerar så bra.

Nu torsdag och bäst väder på hela resan. Efter frukosten i barvagnen var vi framme i Litsnäset strax norr om Östersund. Där skulle de båda ångloken E2 948 och E2 954 dras fram ur ett beredskapsskjul och transporteras till Gävle. Det första loket drogs ut med handkraft av de flesta deltagarna, medan det andra loket drogs ut av en traktor. Loken har stått i förrådet i över 40 år väl inplastade, och loket E2 954 förbereddes för att kunna köra för egen maskin genom att det började eldas på och

fyllas på med vatten, medan E2 948 förbereddes för transport genom att vevstakarna monterades bort och alla lager smordes. IB16-tåget åkte vidare till Östersund med några deltagare, medan resten stannade kvar i Litsnäset, vilket jag gjorde. Där hade vi en härlig sommardag med lunch i det fria. Sjuksköterskan Uffe sprang omkring hela dagen och matade oss med vatten. Vid 18-tiden kom tåget tillbaka för att hämta oss till Östersund, dit vi kom runt kl. 9 på kvällen. Efter lite samkväm i barvagnen kröp vi till kojs i våra sovkupéer.

Nästa dag tillbaka till Litsnäset men nu betydligt sämre väder. Nu hade folk från

Infranord kommit för att bryta rälsen, då växel saknades, så beredskapsloken skulle kunna ta sig ut till huvudlinjen. Både lokalpressen och TV Jämtland var där och gjorde reportage. Tyvärr gick det inte att köra loket E2 954, då injektorn var trasig, så båda loken måste bogseras, och de kopplades in mitt i tåget med ett diesellok i varje ända. Här lyckades reseledare Lennart samla nästan alla deltagare och personal till ett gruppfoto framför det ena ångloket. Tillbaka i Östersund kopplades Ma-loket TGOJ 408 till vårt tåg för transport till Storlien, dit vi kom omkring 20.00. Där var det väldigt höstligt med +5°, dimmigt och småregnigt, så det blev

Resenärer och personal, gruppfoto i Litsnäset.





Strax klart för avgång från Åre.

direkt incheckning på hotellet, där jag såg en EM-fotbollsmatch på en liten gammal tjock-TV.

Efter en fin hotellfrukost gick tåget 8.05 från Storlien till Åre, där vi var framme en timme senare. Vi stannade i Åre i 3 timmar, och här var vädret lite bättre, men inte tillräckligt bra för att åka upp i linbanan, utan vi gick på fotosafari i Åre istället. Hela samhället är starkt präglad av sin vintersport med väldigt många hotell och stugbyar, men där fanns också en liten badstrand, fast det var ingen som badade. Vi åkte tillbaka till Östersund, där Ma-loket tackade för sig, och loket B

1316 som är oljeeldat kopplades in med det ena beredskapsloket bakom sig och ett diesellok sist. Det behövdes extra kraft, då bara ett ånglok kunde dra nu, för det andra B-loket stannade kvar i Östersund. Så åkte vi vidare ut på Inlandsbanan, där vi gjorde fotostopp först i Hackås och sen i Röjan. Vi gjorde även ett stopp på en timme i Sveg för tankning av lok och vagnar. Tidigt på morgonen var det dags för vattentagning och fotostopp vid Storstupet, men då sov jag tyvärr och missade det.

Vi var framme i Mora kl. 7 på morgonen, och här tar vår Inlandsbaneresan slut, så sista biten drogs tåget av Da-loket 888 och

var framme i Gävle 13.30. Här avslutades resan med ett 2 timmar långt besök på Järnvägsmuseet, innan vi åkte tillbaka till Gävle C med en rälsbuss för vidare färd hemåt med nya moderna och tråkiga tåg, och jag var hemma i Motala 21.30.

Jag vill som avslutning framför mitt absolut största tack till alla i Järnvägsmuseivänner i Gävle samt Svenska Järnvägsklubben och Sveriges Järnvägsmuseum som ordnat med denna fantastiska resa med alla tillhörande arrangemang och studiebesök och inte minst en stor eloge till kocken som lagat så fin mat till oss hela tiden. Detta var den bästa semester jag haft på mycket länge.



Många fler bilder finns här i 8 album:
<http://cedgo.123minsida.se/>

På YouTube har jag lagt 8 olika filmer:
https://www.youtube.com/channel/UC8k-qjYvj5yHSpjrOHaTx5XQ/feed?activity_view=2

Åter till Gävle och Hennans station på Järnvägsmuseet.

50-talet återvände för en dag

Foton: Thomas Hauerslev

Museidagen 2016 hade ett nostalgiskt tema som doftade diesel, sockervadd och 1950-tal! Loken från General Motors från detta årtionde visades tillsammans med andra veteranfordon som rullat på våra vägar och gäster i tidstypisk outfit gjorde upp i tävlingen om bäst klädda.

Ibland beskrivs nostalgi som både vemodigt och njutningsfullt – en längtan tillbaka, kanske till en förlorad tid. Att dessutom kunna känna sig nostalgisk inför något man inte själv upplevt är en annan sida av samma mynt. För dom 100 kronorna i entré fick man denna museidag tillgång till ett folkparksområde med dansbana där rockbandet Fanny Mae & The Dynamite Believers och dansarna från Swingkatten stod för svänget. Intill gick det att kasta boll, handla godsaker och saker som både gick att äta och bära!

Det gick att köpa popcorn eller poppa förbi och få sig en klassisk 50-talsfrisyr och skägget trimmat av André och Andy från Queens Barbershop. I informationsboden jobbades det med att hänvisa gäster till de olika aktiviteterna, klistra låtsastatueringar på barn och berätta om den planerade renoveringen av museet.



Konferencier för visningarna av 60-årsfirande GM-loken var Lars Olov "LOK" Karlsson, ett uppskattat inslag som lockade många. Till det kitschiga, pimpade rock'n'roll området för drop-in bröllop var det också ett par som sade JA till varandra, omgivna av rosa flamingos och hurrande vittnen!



Museets egna tågpendlar och Svenska spårvägs-sällskapets veteranbussar gick till fordonsmagasinet, där järnvägsmarknaden och visningar av restaureringsverksamheten hölls. Här fick alla som var nyfikna en bättre inblick i vad Sveriges Järnvägsmuseums kunskapsavdelning arbetar med.

När Årgångståget rullade ut från museet och den sista gästen gick hem räknade vi till 2500 besökare under dagen. Några röster uttryckte att museidagen kanske inte levde upp till förväntningarna medan andra ansåg att det var en perfekt blandning och att tiden knappt räckte till för att uppleva allt! Så summerar vi museidagen 2016 och tackar för detta år.



Fråga Robert han vet nog!

Året 2015 gick i jubileernas tecken för Sveriges Järnvägmuseum. På Familjedagen i maj firade Sveriges Järnvägmuseum 100 år och i september firades statsbaneelektrifieringen som också fyllde 100 år.

Nu är det 2016, och ett nytt jubileum som bör uppmärksammas.

Jubilaren är nog känd för de flesta som varit i kontakt med Sveriges Järnvägmuseum när det gällt arkiv eller biblioteksfrågor. Det är Robert Herpai, bildarkivarie på Sveriges Järnvägmuseum, som i år firar 30 år som anställd på museet.

Dessa 30 år gör Robert till den nu anställde som varit längst på museet. Med 30 års tjänstgöring på museet har han kunskaper och kännedom om museet som kommer till stor nytta både för museet och för de som kontakter museet i olika ärenden.

– Grattis till 30-årsjubileet och till NOR-medaljen!

Var det några festligheter när du fick medaljen?

Ja, vi var ett 90-tal personer som var i Borlänge och fick ta emot medalj eller det man valt som gåva. En del hade valt guldlocka, en del kristallskål eller ett glaskonstverk. Lena Erixon, Trafikverkets GD, delade ut medaljer, klockor m.m. till var och en och därefter blev det 3-rätters middag. Det kändes riktigt högtidligt, de 30 åren som jag hittills avverkat blev ordentligt firade.

Utdelning av medalj för "Nit- Och Redlighet i rikets tjänst".

Här Robert med Trafikverkets generaldirektör Lena Erixon.



– Du är född 1964 och fyller alltså 52 år i år, var är du född?

Jag föddes på Danderyds sjukhus. Min mamma och pappa bodde inte tillsammans när jag föddes, men båda bodde i Jakobsberg. På vårvintern året efter det att jag föddes flyttade hela familjen till Spånga gård. – Herpai är ett ovanligt namn i Sverige. Vad har Herpai för ursprung?

Det är ett ungerskt efternamn, det betyder ungefär "folket som kommer från Herpa", en by i Ungern nära rumänska gränsen. Min pappa är född 1938 i Budapest. Under andra världskriget flyttades familjen ut från huvudstaden till landet, de kom att bosätta sig i Kecskéd. Han jobbade i kolgruvorna i Tatabánya, bl. a. var han lokförare/eldare i gruvorna men fick sluta med det eftersom han saknade utbildning för det.

Under Ungern-krisen 1956 kom han till Sverige med hjälp av Röda Korset. Den 6 december kom han till Malmö där han internerades, sedan vidare till Båstad också för internering och sedan tillbaka till Malmö. Från Malmö skickades han till Arvika för utbildning på AMU-center till svetsare, efter utbildningen hamnade han i Stockholm. Där fick han bl. a. jobb som svetsare på en fabrik som gjorde avgasrör.

Min mamma är född 1947 i Söderköping, uppväxt i Stockholm där hon som ung jobbade bl. a. på Marabou och Oskaria. Hon kom senare att jobba på olika restauranger i Sandviken och som hovmästare på Grand Central Hotel i Gävle.

Mina föräldrar träffades en midsommarafon 1963 vid Hässelbystrand. Året därpå den 9 maj föddes jag som sagt på Danderyds sjukhus. Sammanlagt skulle vi bli en syskonskara på 4 barn. Jag hade fyra syskon totalt, en dog ung.

År 1966 flyttade vi till Vansbro där pappa fick jobb som fotbollstränare, strax därpå blev han inkallad i lumpen, i Stockholm.

När militärtjänsten var avklarad sökte han jobb i Sandviken på Sandvikens järnverk, så sommaren/hösten 1968 flyttade vi till Sandviken. Vi flyttade in i ett hyreshus i stadsdelen Björksätra som var under uppbyggnad då. Hyreshuset vi flyttade in i var inte ens färdigbyggt. Det var i Björksätra jag skulle komma att växa upp i, men det blev en flytt till innan vi återigen kom till Björksätra.

År 1976 flyttade vi till Upplands Väsby, två år senare var vi tillbaka till Sandviken och pappa fick återigen jobb på Sandvikens Järnverk.

– När kom du till Gävle?

Jag flyttade till Gävle 1984 i augusti. Hade precis då fr.o.m. september fått jobb som vaktmästare på IOGT-NTO-lokalen i Strömsbro. Det var ett bra jobb. Fri bostad, fri telefon och det vara bara elräkningen på några hundra som var den direkta utgiften. – Hur fick du första jobbet på SJ? Jag fick jobb genom min dåvarande svärfar som jobbade på SJ då. Han fick reda på att det ute i hamnen i Gävle fanns extrajobb.

Jag började där efter nyåret 1985 med att skotta av snö på vagnarna som skulle ut till kunderna och vika presenningar, i 20 graders kyla! Fick ett ställ av svärfar att ha på mig för att inte "frysa ihjäl". Jag fick även låna en minicykel så jag kunde ta mig ut till hamnen från Strömsbro.

I hamnen var jag två månader och efter det kom jag in till stan för att skotta växlar på stationsområdet. I en järnvägsvagn som stod på "Fisksticken", fick vi blivande snöskottare en genomgång av "Råd och anvisningar till snöskottare vid statens järnvägar". Efter genomgången fick man kvittera med sin namnteckning att man tagit del av informationen.



Råd och anvisningar till snöskottare vid statens järnvägar

Läs noga igenom anvisningarna! Kasta inte bort dem!

Det är förenat med vissa risker att arbeta på en bangård eller i ett järnvägsspår. För att det inte skall inträffa några olyckor, är det därför nödvändigt att man är försiktig. I **Ert eget intresse** bör Ni noga följa de råd och anvisningar som lämnas på nästa sida.

- Gå i god tid ur spåret**, när det kommer tåg- eller växlingsrörelser. Tänk på att man lätt kan felbedöma hastigheten. Det finns också risk att man halkar eller fastnar med fötterna i växlar, övergångar o.d.
- Lita aldrig enbart på hörseln**. Tåg och vagnar kan rulla nästan ljudlöst, särskilt när det är snö på rälna. Buller från lok och vagnar kan lätt dämpa ljudet från andra fordon, som rullar mot den plats där Ni står.
- Var alldeles särskilt vaksam, när sikten är dålig**. Vid t.ex. snöfall, skymning och mörker kan siktsträcken vara kort. Lita inte på att Ni ser lokets strålkastare — det kan komma ett backande växlingssätt eller skjutsade vagnar.
- Undvik att klättra över stillastående vagnsätt**. Gå hellre runt vagnarna. Kryp aldrig under vagnar och gå ej heller mellan buffertar på vagnar, som står nära intill varandra.
- Se upp så att Ni inte blir klämd mellan en vagn och ett fast föremål**. Intill t.ex. lastkajer, plattformar, magasinssportar och höga snövallar finns ofta inget fritt utrymme att uppehålla sig på, om det kommer vagnar.
- Åk inte på lok eller vagn**, om Ni inte får direkt uppmaning att göra detta.
- Vid rengöring av växel**, lägg alltid tillbaka växeln i dess ursprungliga läge. Kontrollera att växelungen ligger tätt intill rälén. Om det finns något mellanrum mellan växelungen och rälén, kan nämligen en urspårning inträffa.
- Lämna aldrig kvar verktyg och redskap i spåret**. De kan välla både urspårningar och personskador. Även föremål som ligger alltför nära ett spår kan välla olyckshändelser.
- De elektriska ledningarna är livsfarliga**. Det är därför strängt förbjudet att vistas på toket till en täckt vagn, eller på en högt lastad öppen vagn. Snöskottning från plattformstak bredvid kontaktledning får inte ske, förrän kontaktledningen gjorts spänningslös. Om man kommer i närheten av kontaktledningen med föremål av t.ex. metall eller trä är det nämligen samma stora livsfara som vid direkt beröring.

Nu var man fullfjädrad snöskottare som visste hur man skulle bete sig i spåren. Framåt våren fick jag ett påhugg att tvätta vagnar på personbangården Maxim. När sommaren kom var det slut på SJ.

Nästa sväng var att jag året efter, sommaren 1986, från månadsskiftet juni-juli började igen ute i hamnen åt SJ. Han som var platsansvarig i hamnen för SJ, tror han hette Degerman, tyckte att jag jobbade på bra. Han uppmanade mig att söka mig till växlingen. Men det gick ju inte eftersom jag hade glasögon, däremot fanns ett vikariat som vaktmästare på Järnvägmuseet. Andra veckan i september 1986 åkte jag dit för en intervju, vill minnas att det var en tisdag eller onsdag.

Det var Kjell Palén och Lars Olov Karlsson (LOK) som tog emot mig. Intervjun höll på i kanske en halvtimme och jag fick frågor om mig själv och vad jag hade för färdigheter. Kjell kom bl. a. med frågan om jag kunde svetsa och om jag hade ordningssinne. Svaren blev nekande på första och jakande på andra. LOK frågade om jag drack kaffe, ja sa jag och sedan var det klart! Jag fick börja 1 oktober som vikarierande vaktmästare på Järnvägmuseet. Min företrädare Kalle Karlsson var långtidssjukskriven. Minns att jag fick en "titel" som Jxpö (Järnvägsexpeditör övrig) med en lön på drygt 8 000 kr före skatt. Det var hiskeliga pengar för mig som var van vid ingen lön alls eller, kanske 1000 kr i månaden. Första löningen var spännande, men den kom inte alls. När jag hörde mig för varför så var svaret ungefär, "Vem är du sa du?" och "Var jobbar du någonstans?". Man hade helt enkelt "glömt bort" mig. De försäkrade mig om att vid nästa löning skulle jag få för oktober också, och vilken lön jag fick, 8 000 kr x 2, värsta VD-lönen tänkte jag! När jag började på Järnvägmuseet var det tre anställda på museet, LOK, Annelie Oredsson och Kjell Palén.

LOK var museets chef, Annelie hade hand om ekonomi och administration och Kjell "allt annat". I entré och kassa var det 5 extraanställda, Eeva Mattsson, Eva Hagström-Mattsson, Anna-Karin Runemalm, Anna-Karin Niemann och Annelie Eriksson. Det var öppet under lågsäsong, oktober-april, torsdagar, lördagar-söndagar 13-16, övrig tid var det öppet enligt överenskommelse.

Entrén och kassan var då placerad där dagens pentry är och "båset" bakom modellmontern. Första dagens uppgifter var att klippa gräsmattan inför lördagens och söndagens kommande museidagar.

Jag möttes den morgonen torsdagen den 1 oktober, av att Morrgan Claesson stod

i LOKs rum tillsammans med LOK och Kjell. Det var dags för frukost så han tog upp en tub kall risgrynsgröt, stack hål i plasten och tryckte i sig gröten i ett huj, och sedan sa han att nu skulle han "upp på Tågex för att lägga tidtabell för helgens museidagar". Ha ha, det var ett minne det! I övrigt när den första "chocken" lagt sig så flöt uppgifterna och dagarna på med snöskottning, lampbyten, mottagning av föremål som skulle ut på i magasinet på 17, lövkrattning, sandning o. dyl. Det fanns även gott om tid däremellan att "förkovra sig" i järnvägens underbara historia.

Jag tittade i arkiven som fanns på övervåningen i kontorshuset, i källaren, i vattentornet, på vinden på kontorshuset, i skåp och vrår. Hittade bl. a. i trapphuset i ett av skåpen till höger om fönstret, en pappkartong inlindad i sänglinnen. I den kartongen fanns museets guldbiljetter och ordnar! På vinden fann jag undanskymt museets fotosamling av större format på kartong. Dessa var visserligen inslagna och med nummer på, men ändå, sen tiden från Stockholm, så länge sedan var det som de hade legat inslagna.

– Med facit i hand vet vi ju nu att det var fotosamlingarna som skulle dra till sig ditt största intresse och det är väl där du har lagt ner mest arbete med registrering och uppordning. Kände du redan från början att ditt hjärta klappade lite extra för fotografierna?

Näe, faktiskt inte riktigt från början. Det var mest arkivet som var av intresse för mig. Rätt snart insåg jag att där det måste läggas mest insatser på, så var det fotoarkivet, det förfors mest tyckte jag. Jag och Kjell gick en kurs på slutet av 1980-talet på Stadsmuseet i Stockholm. Den handlade om fotografier och bevarande och fick upp ögonen på mig.

– Vilka chefer har passerat under de år som du har varit anställd?

Mina chefer har under åren varit: LOK,

Johan Axell (SJ stab Info Nord) och Robert Sjöö.

– Det har hänt mycket på Sveriges Järnvägmuseum under de år som du har varit anställd. Om man tittar på lite statistik, ser man att det hänt mycket från det att du anställdes 1986 till i år, 2016. År 1986 hade museet 4 anställda, 2016, 33 anställda. Besökarantalet var 1986: 31 739, 2015: 64261.

– Om du tittar tillbaka på de 30 år som du har arbetat vid museet är det möjligt att välja ut någon tidpunkt eller händelse som du tycker har betytt mycket för dig och utvecklingen av museet?

Ja, det är några milstolpar jag tänker på. År 1990 när vi fick inlånad personal från SJ för att bl. a. börja registrera föremål, 1992 när museet återinvigdes med ny utställning och 1995 när Robert Sjöö anställdes på museet. En annan milstolpe var även när vi i regleringsbrevet för Trafikverket fick inskrivet vårt uppdrag, att vi ska göra det som vi ju hade gjort i 100 år.

Det enskilt största är ändå utan fundering Robert Sjöö, helt klart!

– Som en avslutning på den här intervjun tänkte jag att du ska få välja ut ett fotografi och en personlighet inom järnvägshistorien som du fäst dig extra vid. Du valde ett fotografi med Gävle norra station som låg på Alderholmen i Gävle, varför valde du just det? (*bilden nedan*) När du ställde frågan till mig om ett fotografi som betyder mer än något annat så tänkte jag ett om jag skulle välja det äldsta, det unikaste eller vad, men det första som dök upp i mig var just detta.

Det kom in till museet genom Stig Nybergers samling och det är verkligen wow!!! Det visar Gävle norra station som det hette sedan centralstationen i Gävle blev byggd 1877.

Till vänster i bild ser vi först bostadshuset för personalen byggt någon gång under första delen av 1870-talet. Har för mig att



den inrymde 8 lägenheter, men jag kan minnas fel. Därefter kommer stationen med dess plattform, byggd 1857, arkitekt är antingen Adelsköld eller Spiering.

Efter stationshuset kommer hotell Fenix, byggt 1861 och ännu lite längre bort ligger godsmagasinet med ett av GDJs ånglok precis utanför. I mitten av bilden, i ”dimman”, i horisonten ser man den mekaniska verkstaden, i sin äldsta del uppförd på 1850-talet. Den långa byggnaden till höger i bild är vagnshuset där alla personvagnar förvarades. Den byggnaden kom senare att flyttas upp på Nynäs till de nya anläggningarna där.

Hotell Fenix revs på 1930-talet, minns inte exakt, men den stängde i alla fall i oktober/november 1927. Bostadshuset revs 1936 och stationshuset revs 1908...oj, jag skulle kunna prata hur länge som helst om den här bilden känner jag!

– Den personlighet du valde är Theodor Stieler. Jag som känner dig vet varför denne Stieler har fångat ditt intresse. För de som inte känner till Stieler kan du berätta lite om honom och varför du tycker att han är speciell?

Jo, Gustaf Theodor Stieler, som vännen Lars Berggrund har skrivit om i SPÅR 2016, var SJ första maskiningenjör. Jag ska inte gå in på för mycket i detalj, läs SPÅR, men det som fångar mitt intresse är personen, så långt vi känner till om honom. Det han gjorde och på det sättet och han är ”näst intill” okänd i SJ historien, trots sina betydelsefulla insatser under så kort tid. Visst, han nämns i SJ minnesskrift 1856-1906, men det är mer som pliktskyldigast. När jag läste hans arkiv som vi har på museet insåg jag ju att han var en långt viktigare person i historien än vad som historien valt att lyfta fram. Han for fram över kontinenten, Sverige, Tyskland och England, och såg till att SJ vad gäller den rullande materielen fick ”det bästa som tänkas kan”.

Oj, visst låter jag färgad i mitt omdöme om honom? Må så vara, det erkänner jag, men han är ”min gubbe i historien” och att Lars ville åta sig att skriva om honom på ett briljant sätt glädjer mig till fullo.

Roberts karriär på museet från vaktmästaruppgifter till ansvar för arkiv, fotoarkiv och bibliotek gör att han väl är den som nu har mest kännedom om museets verksamhet genom åren. Rubriken på denna artikel om Robert blev därför ”Fråga Robert, han vet nog!”, just dessa ord som ju har uttalats så många gånger genom åren när personalen kört fast i något ärende!



Recenserat



Ångtåg på Österlen – en resa genom Paradiset

En bildskön skildring av en museiförening på skånska Österlen kombinerad med poetiska texter och en intressant järnvägsdokumentation – så kan Ångtåg på Österlen sammanfattas. Boken skildrar en museijärnväg vars existens beror på alla de entusiaster som ställer upp och vårdar den rullande materielen, stationerna och spåren – och inte minst de intresserade som vill åka med tågen! Texterna kompletteras fint med Erik Mårtenssons bilder av såväl de som jobbar med tågtrafiken, som av de som köpt en biljett till tågen – en förutsättning för järnvägen.

Kenneth Larsson, med bakgrund som journalist och tidigare ordförande för museiföreningen Skånska Järnvägar, ger läsaren en intressant historisk tillbakablick. Järnvägen kom till Brösarp, från Degeberga i norr, först år 1900 och förlängdes året därpå söderut till Sankt Olof och Ystad. Museiföreningen har nu drivit trafiken ideellt sen 1971, under en längre period än ÖSJ, som byggde banan och SJ, som övertog trafiken 1941 gjorde. Att Brösarp kunnat bevara sin gamla stationsmiljö kan

man tacka topografin för.

Författaren m.m. Björn Ranelid växte upp i närheten av Östervärns station i Malmö, och här grundlades tidigt hans tågintresse. Han låter läsaren ta del av sin barndoms tågminnen, men berättar också om dansbanan i Bökeberg, dit man tog tåget (LTJ) på danskvällarna och dit alla inte var välkomna. Han reflekterar kring tåg och järnvägar och om de som jobbar vid museibanan och avslutar, efter en tågresan med barnbarnet med sin egen teori om vad som gör järnvägen så speciell – ”den har spåren av det förflutna och framtiden i samma räls”!

För den som vill ha många tekniska tågfakta finns det andra böcker. Men som en fin bild betraktelse av en vacker museijärnväg, eller som ett minne av tågresan, är boken given. Att författarna och fotografen hyser en kärlek till Österlen, därom råder inga tvivel. Däremot finns det nog fler museibanor som går genom ”paradiset”. En del av de många bilderna på ett filmteam från Bollywood kunde ha ersatts med bilder på stationsinteriörer och tågklareringen. Lite fler bildtexter hade också varit på sin plats. Men av bokens innehåll att döma finns det en entusiasm för museibanans framtid, ett arv till kommande generationer. Ett bra bidrag är att köpa boken!

© Sven-Ingvar Håkansson

Ångtåg på Österlen – en resa genom Paradiset

Av Erik Mårtensson, Björn Ranelid, Kenneth Larsson och Anders Lundquist (red.).

Utgiven av Skånska Järnvägar

Kartongbunden, 22 x 23 cm, 96 sidor, 114 färgfoton och karta.

ISBN 978-91-87196-11-6

www.skanskajarnvagare.se

IB16-tåget i Östersund. Foto: Rolf Sten.



Gävle station 1857-1907

Ingress

Varför Gävle? Varför just där, längst ute utanför staden?

Det finns flera anledningar varför Gävle var en bra plats för det nya kommunikationsmedlet och just "längst ut mot havet" Gävle var sedan gammalt en stapelstad. Det betyder att varor som tex stångjärn och andra varor skulle vägas och förtullas innan de fick säljas vidare.

Gävle var en av de största städerna i Sverige, äldsta staden i Norrland och den största- Norrlands huvudstad. Dess strategiska läge som nav i Mellansverige och uthamn för Bergslagens produkter gjorde det lämpligt för anläggningen av järnväg. Gävles guldålder i sjöfarten har någonsans beskrivits vara under 1840-50-talen. Det fanns flera skeppsbyggeriet, många grosshandlare och redare.

I Gävle bodde många förmögna grosshandlarfamiljer. Av de 8 rikaste redarna i Sverige denna tid kom 5 från Gävle.

Så det faller sig naturligt varför en järnväg just här och ifrån.

Förhistorien

Det första förslaget på en järnväg från Gävle in mot Bergslagen kom redan 1841. Förslagsställare var bl a C J af Nordin (Forsbacka bruk) T Petré (Hofors och Hammarby bruk) och H W Eckhoff (Grosshandlare i Gävle)

Tanken var att varutransporter, som kom från Dalarna skulle kunna stanna vid Särstabron nära Torsåkers kyrka och därifrån föras först på båt till Övre Forsbacka samt vidare på järnväg till Gävle.

Lantmätaren i Söderhamn S. P. Bergman fick i uppdrag att undersöka möjligheten av och beräkna kostnaden för en järnvägsanläggning för hästdrift mellan Gävle och Storsjön i Gästrikland samt i samband därmed en båtled mellan Storsjön och sjön Otnaren till Torsåkers kyrka.

Kostnadsförslaget för järnvägsanläggningen (riksdaler banko) 133 333: 16
För båtcommunicationen gavs tre alternativ:

- Första alternativet med två slussar vid Hammarby 91 784: 14

- Andra alternativet med en sluss vid Hammarby och en sluss vid Gavelhyttan norr om ån 103 765: 8

- Tredje alternativet med en sluss vid Hammarby och en sluss vid Gavelhyttan söder om vattendraget 102 855: 25

Andra gången det begav sig var på Gävle slott den 19/1 1850.

På mötet diskuterades järnväg och dess dragning, typ av bana mm. Man var eniga om att sträckan Gävle - Falun var den lämpligaste. Lika som tidigare fanns två möjligheter med i beräkningen och det var antingen med häst eller med ånglok. Med på mötet var bl a C J Nordin, T Petré, Landshövdingen, Rådmanen E D Grape Gävle, Inspektorn vid Forsbacka bruk Lundeborg och gruvrättsombudet och geschworen G A Lundhquist Falun.

Man beslöt sig för att kontakta löjtnanten i Flottans Mekaniska kår, Carl Edward Norström som med biträde av distriktslantmätaren i Gävleborgs Län S P Bergman skulle göra de två olika kostnadsberäkningarna. (C E Norström hade precis byggt en liten järnväg, en av Sveriges första- den mellan Kristinehamn och Sjöändan i Värmland 1849)

Beräkningsunderlaget var för transportmängderna bland annat 60 000 skeppund järn och stångjärn (x 170 för att få kg, 10,2 ton) spannmål, rödfärg, saltvaror, specierier mm.

Förslaget var klart i november 1850 och lån ansöktes om hos Kunglig majestät, nederlaget var ett faktum, det blev avslag. (Hur sträckningen exakt var kan läsas i GDJ 50 s 18ff)

Men i Gävle är man inte de som ger sig så lätt.

Nytt möte och denna gång vid allmän rådstuga den 22/1 1853. Skam den som

ger sig- järnväg vill vi ha och så ska det bli! Nu hade dessutom Västerås seglat upp och visat intresse av att vilja ha en järnväg från Falun till staden. På mötet var 19 från Gävle och 11 från Falun, bland annat följande personer:

Från Gävle; P Murén, herrarna Flensburg, herrarna Kronberg och herrarna Luth, Rettig (G) Sehlberg och Grape

Från Falun; G A Lundhquist och Krey

Nu var det en helt annan tyngd i intresset från de båda städernas borgare. Med resultatet från detta möte lämnades ett förslag in till Kungl. Maj:t om anhållan om godkännande av lån till och tillstånd att få bygga. Den 22/11 1854 beslutade Riksdagen med siffrorna 81 för och 38 mot, en järnväg med lok mellan Gävle och Falun. Västerås fick se sig slagen. Väntan blev dryga 20 år på järnväg till staden (1875 Tillberga-Köping)

Byggtiden

Nu var det äntligen klart! Man var igång på några månader med direktion, personal till bygget mm. På den konstituerande bolagsstämman den 5/3 1855, på rådhuset i Gävle, valdes direktionen. Här finns namn vi känner igen från tiden innan och initiativtagare:

Ordförande Nisser (Falun, sen Hede-mora)

- V D Per Murén (Gävle)

- Ledamöterna;

- Lundhquist (Falun)

- E D Grape (Gävle)

- Elfbrink (Gävle)

Gävle, 1853 års karta, med förslag på järnvägens placering.



- Göransson (Gävle)
- Kreij (Falun)

Man hade nu statslånet, 1 600 000 riksdaler, och villkorat att halva den summan skulle komma in som aktieteckning, dvs att 800 000 skulle in i aktieteckning. Det visade sig vara en svårighet som höll på att stjälpa företaget, men det ordnade sig ändå till slut. Bl a tecknade Gävle Stad sig för 300 000 rdr men inte Falu stad, utan här kom pengarna från Stora Kopparbergs AB (200 000).

Till ledande ingenjör för bygget av järnvägen kontaktades en ung ingenjör som tillika han som byggt järnvägar i Värmland (Frykstaban 1849 m fl), Claes Adelsköld.

Det kom inte att bli den ingenjör som upprättade och gjorde undersökningarna, C E Norström och det finns en förklaring till det.

Adelsköld kom till Gävle den 5 maj. Han kom direkt från Norge där han hade varit på resa med, just det, C E Norström. Anledningen till de bådas resa dit var nämligen att de skulle studera "den Stephensonska banan" mellan Mjösja och Kristiania, för övrigt Norges första järnväg, 1854. Broderlandet i väster var några år före oss.

Norström var nu engagerad i ett annat järnvägsföretag och det var vid Statens järnvägsbyggnader. Dess chef, Nils Ericson hade sänt honom dit för att inhämta lärdom och tips om järnvägsbyggandets konst. Nu skulle här sättas igång och bygga järnväg.

Till projektets ledande och ingenjörer var följande personer utsedda:

Starten på bygget skedde den 31 maj 1855 (Claes Adelskölds memoarer) med att som den gode Claes Adelsköld skriver i sina memoarer:

"Den 31 maj 1855 kl 4 på eftermiddagen begav sig Murén, jag jämte sex man med skottkärror oss således ut till den s k "Sätträsen" strax utom Gävle. Murén och jag fyllde och utkörde de första skottkärrorna jord å Gävle-Dala-banan..."

Problemen hopar sig.

Dels är det svårt att få tag på folk, det är ett annat järnvägsbygge på gång på annat håll i landet som trissar upp priserna och

lönerna, Statens järnvägsbyggnader som bygger stambanorna. Man kan heller inte som statsbanorna få militärer och fångar till hjälp. Man får förlita sig till folket i bygderna. Det visade sig inte vara en lätt sak. Bl a i ett upprop 1856 till bl a sockenrådet i Ovan sjö påtalades om nödvändigheten av att få folk till bygget och att få en kommunicé uppläst i kyrkan, men si det vill inte bönderna i Ovan sjö, släppa till folk från jordbruket, så det blev inget av med det. I alla fall inte till en början. Ekonomin är ständigt närvarande med sin lilla och tomma pung, här gäller det att bygga billigt.

Alldeles i början skulle det dessutom läras ut till de andra ingenjörerna hur man gör. De enda som hade erfarenhet av det var ju just Adelsköld och Waldenström, båda hade varit tillsammans på en annan bana i Värmland, Kroppabanan. De andra hade ingen erfarenhet därav.

Hur det kunde gå till att få folk till bygget kan beskrivas av följande episod: Till följd av brist på ingenjörer eller arbetare som varit med om järnvägsbygge, fick Adelsköld själv vara med att spika järnvägsräls för att visa hur det går till. Ur hans memoarer kommer följande:

En vacker dag som jag själv låg på Gävle bangård och spikade järnvägsräls och växlar för att inöva arbetarna såg jag att det stod en yngling i studentmössa och med mycken uppmärksamhet följde arbetet.

Fram på middagen yttrade han, "att han gärna skulle vilja vara med om sådant där" och frågade var han kunde träffa kapten.

- *Här är kapten svarade jag och presenterade mig.*

- *Ligger kapten själv så här på alla fyra fötter och spikar? Det tycker ja ta mig f-n om! Får jag vara med?*

- *Gärna svarade jag skattande, men gå först och ta på dig något gammalt. och så låg vi på "fyra fötter" och spikade växlar en vecka..*

Mannen i studentmössan? Jo det var ingen mindre än en av de största järnvägsentreprenörerna i Sverige som i allt för tidig ålder gick bort i sjukdom, Erik Sandell (född Olofsson) född i Järvsö.

Efter en kort tid blev det ganska uppenbart att det av Norström gjorda förslaget och dess beräkningsunderlag kom att visa

sig alltför undermålig på flera sätt. För dålig beräkning av antagna godsmängder, underbyggnaden och överbyggnaden för klen, antal stationer för få, för lite lok och vagnar mm. Den lön som beräknades utbetalas gällde inte heller då daglönerna stigit och priserna likaså.

Med den insikten tvingades Adelsköld införa direktionen föra fram nödvändigheten av och fick direktionsens godkännande att göra en ny beräkning av bygget. Det kostnadsförslaget som var "Norströms" var på 4 800 000. Adelskölds nya beräkning gav 5 198 000. Banan blev även en 1/4 mil kortare.

Vid invigningen 1859 den 13/7 var beloppet för banbygget, inköp av rullande materiel mm 5 580 017 rdr och då var inte alla kostnader medräknade. Vid 1859 års bokslut var summan 5 954 378 för att vid 1864 års bokslut när alla justeringar av bana och kostnader var betalda blev det redovisade slutbeloppet på järnvägen mellan Gävle och Falun 6 909 038 rdr.

Gävle station 1857 - 1908

Den första sträcka som kom att öppnas för allmän trafik var mellan Gävle och Kungsgården. Det skedde den 10 augusti 1857. Inget större väsen om det utan man fortsatte byggnationen så att banan skulle bli klar. Det är inte första gången ett tåg far sträckan. I till exempel Järnvägsdata står att det under 1856 sker provisorisk godstrafik mellan Gävle och Bäck.

Det finns beskrivet i GDJ 50 s 61 att de i direktionen boendes i Falun skulle resa till Gävle för möte:

Sedan inköp av sliprar kommit till stånd, började rälsläggning och grusning på Gävle station och vidare efter linjen i den mån, terrasseringsarbetet fortskred. Detta arbete bedrevs med sådan raskhet, att de av järnvägsbolagets direktionsledamöter, som var bosatta i Falun, kunde på hösten 1856 transporteras i en godsfincka från Jädran station till Gävle, där direktions-sammanträde skulle hållas.

Stationshuset i Gävle stod klart våren/sommaren 1857 i vart fall den 29 juni 1857:

- I en notis i Aftonbladet (13/5, 4 och 19/6) 1857 kallades aktieägarna i GDJ till bolagsstämma den 29 juni kl 10 på förmiddagen i stationshuset i Gävle (Stationshuset ur reseboken)

- Istyrelseprotokollet från 14/4 1857 står det att bolagsstämman ska hållas i stationen i Gävle den 29/6 och ska annonseras i tidningarna

Arkitekt anges vara Mårten Albert Spiering. Spiering kom att rita alla stationer och byggnader (utom då verkstad och



Första spadtaget. "ut till den s k Sätträsen strax utom Gävle. Murén och jag fyllde och utkörde de första skottkärrorna jord å Gävle-Dala-banan..."

Förslagsritning, Gävle stationshus.

lokstall) åt banan. Han kom även efter sin anställnings slut (i slutet av 1860) att fortsätta att rita och utöva tillsyn åt bolaget.

Stationen i Gävle var då den största och kom att stå oförändrad i sitt utseende fram till rivningen.

Banan- Sveriges först avslutade järnväg var klar i sin hela längd och öppnades för allmän trafik den 13 Juli 1859 med statsrådet Almqvists närvaro, i stället för kungen eller kronprinsen då kung Oskar I hade dött dagarna innan.

1856

Den 14/4 på styrelsemötet presenterar Adelsköld sin nya beräkning av järnvägsbygget. Det som är intresse för Gävles del är att man har ett kostnadsförslag på vad det kostar att anlägga stationen med lokstall, reparationsverkstad, godsmagasin mm- 150 000 rdr.

1857

Sträckan Gävle-Kungsgården öppnas för allmän trafik.

Trafiken är sparsam. Det är ju bara ett halvår som tågen går under 1857. (Två tågpar i vardera riktningen, ett på förmiddagen och ett på eftermiddagen.)

Gävles första stins, J G Collin börjar 24/6 1857

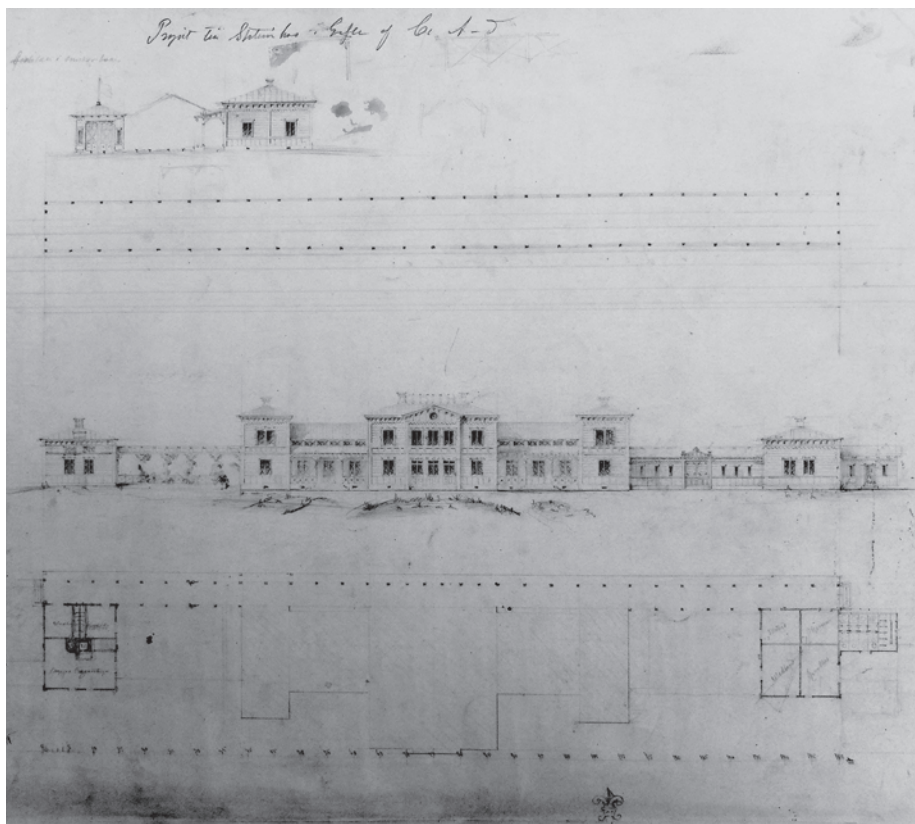
1858

I mars tillträder friherre von Vegesack tjänsten som trafikchef för banan.

Han korresponderade med Leopold Wallin vid Statens järnvägsbyggnader, chef för Södra stambanans byggande från Malmö samt med greffe A. Taube vid Västra stambanans byggande från Göteborg. Han hade även kontakt med chefen för Köping—Hult, Marcus Agrelius, angående expeditionsförhållanden, tidtabeller, posttransport m. m., och till synes verkar Gefle—Dala järnväg vid sin första start ha iordningställts efter samma grunder i avseende på både administration och skötsel i övrigt, som tillämpades vid SJ och Köping—Hult Järnväg.

Under året öppnas ytterligare två sträckor, till Storvik (7/6) och Robertsholm (13/8).

Det intressanta är att trots att banan till Robertsholm inte var avsynad och godkänd



gick ett tåg i alla fall. Det var kronprinsregenten som på resa till Norrland stannade till i Gävle, blev inbjuden av direktionen att resa till Robertsholm och där intaga frukost och inviga sträckan. Detta sker 28 juli. Tåget avgår från Gävle station kl 12.30. Resan tillryggaläggs på 1 timme och 36 minuter. På plats blir det frukost och tal. Tåget åker tillbaka till Gävle där middag och annat väntade. Dagen efter for kronprinsen vidare på sin resa mot Norrland.

Den 13 augusti avsynades banan av majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren

F W Leijonancker. Banan var nu öppen.

1859

Nu börjar trafiken att komma i gång på hela sträckan i och med avsyningen den 13/7 1858.

Nu är som gott anläggningen på Gävle station klar. Se nedanstående karta från 1860-61.

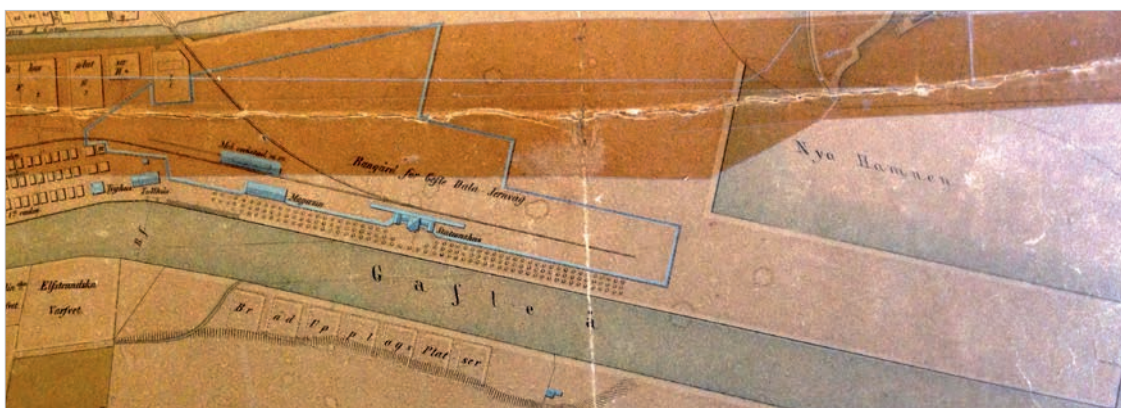
Stationen är byggd, lokstallet likaså. Godsmagasinet är på plats. Det är inte någon omfattande trafikrörelse det är frågan om. Två tåg att sända i väg och två att ta emot per dag.

Trafiken fick sig ett litet avbräck då vin-

Karta 1860-61

Karta över området året efter banan är invigd. Om alla byggnader finns med är svårt att avgöra men i alla fall stationen, magasinet och den mekaniska verkstaden, som till synes inte är någon jätteanläggning. Men ett väl tilltaget område i alla fall.

Framför stationen ser vi den allé som fanns planerad och, som "rätt snart", kom att försvinna. Med på kartan finns också inritat den planerade och ej ännu byggda "Nya hamnen". Den byggdes något år efter att kartan gjordes. Det finns en ritning i GDJs arkiv över Adelskölds förslag till Nya hamnen ritad 1857.





tern 1859-60 var "ovanligt hård, kall och snörik" Det gjorde att trafiken var inställd under tiden jan-mars på grund av snö på banan. När så 1860 års trafik kom i gång drabbades våren av en ovanligt stor vårflod vilken skapade stora problem för banan, både för banan i sig och för transport av varor som plank och timret.

Ny stins kommer på plats: O W Hultgren

1860

Vid mötet 4/9 (§2) (D.P. 35) ifrågasattes trafikchefen von Vegesack. Uppenbarligen har frågan diskuterats och trafikchefen, som även är kapten i Dalregementet, har svårigheter att sköta sitt uppdrag åt GDJ. Han förklarar sig inte vilja sluta sin militära tjänst varför man kommer överens om att han slutar sin tjänst som trafikchef våren 1861. Inget om någon osämja om en kage sill här inte.

I samma veva (3/9 bil 5/1860) hör C J Hyckert av sig med intresse att vilja tillträda trafikchefstjänsten.

Stins Hultgren avskedas och ny stins i Gävle 1/10 A W Lindgren

1861

Hyckert tillträder sin trafikchefsbefattning 20/5 efter von Vegesack

1862

Vagnhuset(mittemot station, norr om) fördubblas i bredd och får plåttak

Intill eller på samma plats som hotellet byggdes på låg en restaurang som brann ner hösten 1861. Konditor Carl Wessler som drev rörelsen står nu på bar backe.

GDJ bygger nytt hotell med restaurang, hotell Fenix. Han skriver till direktionen om att han nu nåtts av beskedet att Fenix ska hyras ut till en mamsell Strutz. Wessler med sin "talrika" familj (fru och fem barn) ber om, att beslutet ska bli det, att han är den som ska få hyra i stället men styrelsen avslår ansökan.

Hotell Fenix byggs och hyrs ut på tre år åt mamsell Strutz.

1863

Inte förrän nu, 1863 insätts ytterligare ett tågpar under sommaren. Under vintertid var det återigen två par upp och två ner som trafikerade banan.

Man bygger nya byggnader: Stall för bolagets hästar som bland annat användes för växling på bangården, virkes- och materialbodarna intill Tullhuset och en källare med vedbod för hotellet.

Gemensamma post- och järnvägsstationer införs GDJ (1/5)

1865

Ny innehavare av Hotell Fenix blir Holmstedt

1866

Bolagets maskiningenjör Theodor Hwasser skriver en bok- Handbok för lokomotivförare. Bolaget köper in 100 ex av Hwassers bok

Ny bro över Lillån

Ved- och materialbod uppförs

Möjligen som en tidig föraning om vad som komma skall bestämmer sig styrelsen för att flytta kontrollkontoret från den övre våningen på kontorshuset till den nedre västra flygeln. Maskinavdelningen flyttar upp i stället. Anledningen till omflyttningen är dels att man är trångbodd i stationen men också i händelse av eldsvåda.

1867

Spruthus(brandbod) byggs

1868

Hotell Fenix får ny innehavare, Stettin

1869

Godsmagasinet tak var otätt och lagt av "stickor" som det står i protokollet. Närheten till den mekaniska verkstan och att spåren gick alldeles utanför gjorde det lättantändligt varför direktionen fattade beslut om att lägga galvaniserad plåt i stället.

Vagnverkstaden planeras att byggas, ritningen insänt till magistraten i Gävle.

Branden i Gävle 10/7 och dess konsekvenser

"Den stora eldsvåda, som lördagen den 10 juli 1869 drabbade Gävle stad, tog även med sina lågor en del av järnvägens anläggningar.

Eldsvådan började kl. 13 i en snickareverkstad ungefär i hörnet av Norra Slottsgatan och Stortorget. Den fick en så fruktansvärd utsträckning, att hela staden norr om ån från dåvarande länslasarettet(Grapes sjukhem [ung vid Stadsträdgårdens början] i väster till järnvägens bangård i öster[där magasinerna slutar och stadsdelen Gävle Strand börjar på Alderholmen] på några timmar bildade ett enda eldhav.

För Gävle stations del drabbades områ-

det av en del skador på grund av branden. Men genom järnvägsdirektionens initiativ och järnvägspersonalens stora uthållighet kunde elden något hämmas vid dåvarande tullhuset, så att endast lokstallet, vagnverkstaden och materialbodarna, vilka på järnvägens område gränsade till tullhuset, brann ned. Däremot lyckades man rädda godsmagasinet, verkstaden och hela den övriga stationen.

Tio med järn lastade godsvagnar, som var framväxlade till järnvågen, (se kartan på sidan 12), togs emellertid av branden.

På järnvägsstationen stod ett större antal godsvagnar som sköts strax efter eldsvådans utbrott ut på linjen mellan Gävle och Valbo och likaså loken. Raden av vagnar och lok sträckte sig första natten från Tolvfors bruk till dåvarande Lund station. Dagen efter, på söndagen, då faran för järnvägsstationens ödeläggande var över, drogs vagnar och lok åter till Gävle station. Redan dagarna efter eldsvådans slut började det provisoriska återuppbyggandet och igångsättandet av de förstörda järnvägsbyggnaderna. Som en följd av den katastrof som Gävle drabbades av så var järnvägsdirektionen mycket tillmötesgående mot allmänheten. Dagarna närmast efter eldsvådan fick var och en av de som drabbats gratis medfölja tågen till vilken station som helst och även gratis ta med av honom räddade husgeråd och effekter. Detta för att under den första villervallan kunna bereda tillfälle åt dem, som så önskade, att utanför stadens gränser skaffa sig bostad till dess tält hann komma och baracker uppföras".

Så långt som GDJ minnesskrift beskriver händelsen.

Ur protokollen kan vi hämta följande;

Lokstallet

Då lokstallet brunnit ned så gavs uppdrag till maskiningenjör Theodor Hwasser att så snart som möjligt ordna med ritningar och kostnadsförslag till ett nytt, som skulle byggas av sten och järn. Det skulle även få ett "brandsäkert" tak av korrugerat plåt som beställdes från England. Den 4 november hade Hwasser ett förslag klart. Ett lokstall med 18 platser till en beräknad kostnad av 59 097 Rdr. Ansökan om att få bygga på tänkt plats skulle göras hos magistraten i staden.

Bostäder

En stor del av personalen blev nu på grund av branden bostadslösa varför det togs beslut om att bolaget skulle bygga tillfälliga baracker bostäder med uthus åt personalen

Karta 1870-71

Året efter den stora branden som ödelade nästan hela delen av Gävle norr om ån. Nu kan vi se att flera nya byggnader är uppförda, bland annat det nya lokstallet och hur mycket spår det blivit på Alderholmen. Nyhamnen är färdig och tagen i bruk. Höger om stationshuset står boningshuset och till väster Hotell Fenix

som de kunde få hyra för en skälig summa. De skulle byggas på Alderholmen i närheten av stationen.

Räddningsinsatser

Det fanns andra personer än järnvägens personal som gjorde insatser för att rädda stationen och därtill hörande byggnader. Vid kaj låg ångaren Sten Sture vars besättning kom till undsättning för att rädda godsmagasinet. Besättningen fick 25 silverspecier av bolaget.

Det fanns bolag som hade stora brädgårdar ute på Alderholmen och många låg väldigt nära stationshuset. Men som av ett under klarade sig både stationshuset och brädgårdarna sig från branden. Från Sandvikens bruk kom personal till undsättning. Tack vare deras insats räddades stationshuset. GDJ betalade bruket en gratifikation på 100 Rdr rmt.

Flera personer från bl a Falun och Korsnäs brädgårdar var deltagande i att rädda stationshuset från branden. De fick också gratifikationer från GDJ.

Så långt branden.

Hotell Fenix anmälde ett behov av att få ökade bostäder för personalen varför det väster om hotellet läts uppföras en byggnad av trä med plåttak innehållande bostad och tvättstuga.

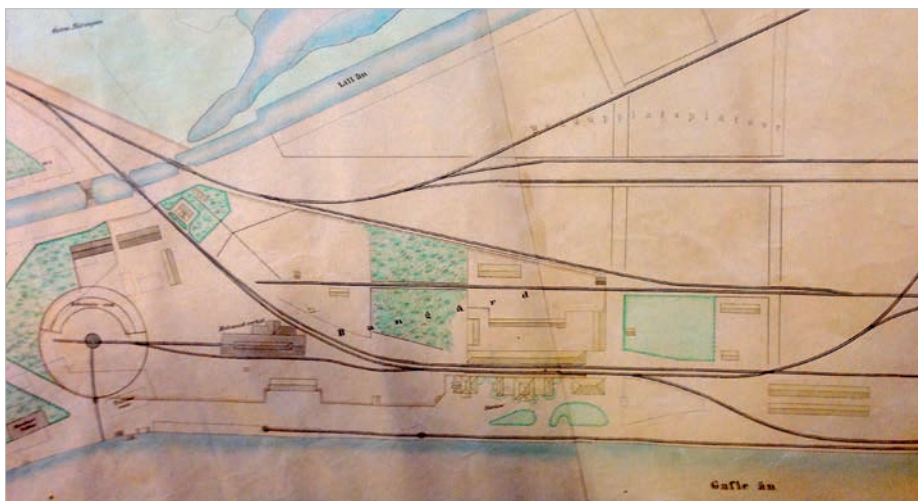
Strax innan branden togs ett beslut att uppföra en vagnverkstad, nu blev den inte utförd varför frågan tas upp igen att nu byggas.

1870

Förslag på nytt tullhus på järnvägens område. Förslaget avslås då det kommer att inkräkta på såväl järnvägens som ångbåtstrafikens behov.

Gävle station beslutas få stationsur, gäller även för Falun och Korsnäs.

Diskussion om planering och plantering av den s.k. Järnvägsplanaden, det bör vara den "park" som finns på kartorna och som är som ett skydd mellan stationsområdet och magasinerna och upplagsplatserna väster därom. I protokollet står det att bolaget i överenskommelse med staden för att



"få mer mark för byggande av lokstallet" skulle bekosta planering och plantering av densamma och få välja vilka lövträd som för ändamålet var passande och tjänliga.

Vaktstugan vid Lillån och dess tak som visserligen är av tegel med på näverunderlag, beslutas få plåttak. Det "cokeshus" som har sitt tak "liggandes på backen" får också plåttak och det ställs på stengrund. Uppförande av ett kontors- och magasinsbyggnad vid ångbåtsbryggan till en kostnadsberäkning av 14 000. Men bolaget tyckte att de kunna få det för 11 000 om bolaget självt skaffar tegel och brädvirke, vilket de menade att de kunde få till ett billigare pris.

Det befintliga biljettkontoret anses för obefintligt varför ett nytt planeras byggas i stationen.

1871

Trafikens ökning blir mer visande dess effekter. Det gäller både importen av t

ex kol och andra tyngre godsmängder som ska enligt kundens önskan levereras skyndsamt. För att råda bot på det beslutar sig bolaget för att inhandla en ångkran för snabbare lastning och lossning, öka antalet godsvagnar vilka ska byggas på egen verkstad.

Beslut om att framför kontoret, det nybyggda från förra året, vid ångbåtsbryggan och vidare österut förbi stationen och bort mot koksbodarna bygga ett dubbelspår utmed kajen och lägga ett förbindelsespår från detta till övriga spårsystemet. På dubbelspåret sätts fem stycken mindre vändskivor in.

Efter branden är bostadssituationen fortsatt besvärlig. På järnvägens område uppförde bolaget baracker för tillfälligt boende åt personalen. Nu var behovet att börja ta bort dessa varför man kontaktade staden om lämpliga tomter att med 8 av barackerna bygga bostäder på. Troligen är det tomterna 108 och 109 i 4 kvarteret som avses.

Gävle Norra station ca 1900. Enda bilden av sitt slag vad gäller stationen på Alderholmen. Den visar till vänster: bostadshuset, byggt någon gång på 1870-talet, stationen, byggd 1857, hotell Fenix, byggt 1861-62 och strax bortanför hotellet innan godsmagasinet skymtar vi taket på annexet till Fenix, byggt 1869 och längst bort i vänsterkanten ser vi godsmagasinet, byggt ca 1858-59. I bakgrunden mitt i bilden syns mekaniska verkstaden, byggd 1856-58 och till höger vagnshuset som är byggt ca 1859 och tillbyggt senare, flyttat till Nynäs 1906. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum, Samlingsportalen.se



Nya lokstallet och området omkring det blir klart. Det är mer uppenbart att hägna in området så att bara de som ska vara på området ska få passera. Man sätter även upp en vaktstuga, Lodge, där passagen sker.

I takt med att loken blir större än de var i järnvägens början och med dem större hjul ser man behovet av att köpa in en större svarv till verkstan, en ny sådan beställs från England för 270 pund. Redan -73 beslutas det att köpa in ytterligare två ångkranar för att underlätta lossning av fartyg och lastning av vagnar

Nu börjar det på allvar diskuteras i styrelsen att nya tider är att vänta. Bergslagsbanan är ju på väg in till Falun, SJ till Storvik och UGJ in till Gävle söder ifrån. Under 1871 pratas det om att i och med att SJ nu kommer till Storvik räcker inte den godsvagnspark till för den förväntade ökningen av trafiken, den är otillräcklig redan som den är nu, 1871. Som ett led i detta tas beslut om inköp av axlar, järnbeslag mm för att i egen verkstad bygga ytterligare 100 vagnar.

Innan SJ kom till Storvik kände man av i Gävle och GDJ att det var nya tider. 1866 hade statsbanan byggts från Stockholm till Uppsala. De varor som kom med järnvägen kom nu bara till Uppsala. Skulle de vidare upp till Gävle och kanske vidare in mot Dalarna var det problem mellan Uppsala och Gävle. Varorna forslades med foror nu från Uppsala till Gävle för vidare transport på järnväg in i landet. Så den gamla fortrafiken som bönderna bedrev fick sig en tillfällig hausse några år på 1860- och 70-talen.

1873

Nu börjar det bli mer tydligt att anläggningen på Alderholmen är otillräcklig vad gäller kapacitet. Nya kranar, nya lok(3 st) och personvagnar, 2 AB och 4 C, köps in. Även byggnaderna börjar bli för små. Måste bara oavkortat få delge §1 av den 24/1 1973:

"Som godsmagasinen så väl vid Gävle som Kungsgårdens stationer redan är otillräckliga, och ännu mindre komma att motsvara behovet vid en förestående sammanknytning av bolagets järnväg med Statens, Bergslagsbanans och Upsala - Margrethillbolagens järnvägar, så beslöt Direktionen att ofördröjligen gå i författning att berörda godsmagasiners utvidgning till en erforderlig storlek".

Kan man spekulera i om det var en möjlighet eller fasa som de såg i detta att inte längre vara ensam herre på täppan?

Nya upplagsplatser kommer till i hamnen samt att järnvägen som brann ner 1869

ska byggas upp en ny ute vid nya hamnen (se karta 1879) och till dessa sak GDJ dra nya spår.

Åter kommer bostadsfrågan för personalen upp till diskussion. Man tar igen kontakt med staden om nya tomter, även denna gång i 4 kvarteret, tomterna 20-23. Några baracker från branden har man kvar vilka man tänker sig att använda till detta syfte, men det är bara två. Man har även två stationshus som står tomma vilket direktionen beslutar ska plockas ned och användas till att bygga nya bostäder av på avsedda tomter. Den ena stationen, Bäcktas ned ganska snart och under 1874 tas stationen i Jädran ned samt de två barackerna. Bostäderna uppförs under 1874.

Detta år blir kännbart för den gamla restaurangen ute på Alderholmen. Fenix är inte längre ensam och med det läge man har är man lite vid sidan av. Under året öppnar en restaurang i Stadshuset mitt inne i centrala Gävle. Direkt känns det av i affärerna för Fenix. Föreståndarinnan skickar ett brev till direktionen med anhållan om att sänka arvodet per år från gällande 1500 till 1000 med anledning att stadshusets restaurang öppnats. Det blir avslag. Direktionen finner inte det skäl nog att sänka arvodet av den anledningen. Det bli svårt för fröken Stettin att bedriva rörelsen varför hon fr. o. m. 1/10 sade upp kontraktet. Som ny innehavare av Fenix antar man i stället fröken Charlotte Zackert.

Nu står vi snart vid 1874 och det är nu som det börjar hända saker på riktigt allvar. Inom loppet att några år är Sveriges först avslutade järnväg inte längre herre på täppan. Vad betyder det för bolaget? Är det ett hot eller en möjlighet? Det visar sig framtiden.

- 1874 15/12 UGJ, Uppsala-Gävle Järnväg öppnar.

- 1875 6/6 SJ, Norra stambanan till Storvik öppnar.

- 1875 6/9 öppnar sammanbindningsbanan från Gävle södra till Gävle norra stationer.

- 1875 31/12 Bergslagsbanans del Falun-Ludvika öppnar. I sin helhet till Göteborg först 1/12 1879.

Det tar bara två år så är man inte längre en "isolerad del" av ett transportsystem i Mellansverige utan en del i ett landsomfattande nät.

1874

Inför UGJs ankomst till staden så sänder bolagen för UGJ och GDJ i gemensam sak en skrivelse till staden med fråga att om avgiftsfritt upplåta mark för

- Plats för UGJ att bygga sin anläggning

på södra sidan om ån.

- Gemensam station i staden för UGJ och GDJ, mellan Strandgatan och Drottninggatan

- en bro över Gavleån

- en sammanbindningsbana från Gävle södra som är UGJs nordligaste punkt och GDJs anläggningar på Alderholmen

- spår på södra sidan om ån (Brynäs)

Bolagen hade i februari 1873 träffats och diskuterat frågorna och bestämt sig för att göra gemensam sak. Det är intressant så till vida att chefen för bygget av UGJ är densamme som ca 20 år tidigare var på GDJ, just det Claes Adelsköld. Undrar om det kan ha spelat roll?!

UGJ kommer in med ett nytt förslag på att förlägga den gemensamma stationen mellan Nygatorna och Staketgatorna i stället för beslutade Strand- och Drottninggatorna. Efter att direktionen rådfrågat ingenjör Hwasser som misstuckte förkastades den idén av direktionen. Stationen ska förbi på den avsedda platsen, där den är än i dag.

En liten parentes kan vi ta med. Detta har inte med Gävle station att göra men det är det äldsta som bolaget har. Det från England köpta begagnade loket "Norden" har gjort sitt. Det har sista tiden varit placerat på sträckan Storvik-Korsnäs som hjälp- och reservlok. Men nu är dess öde beseglat. Trots annonsering om lokets försäljning är det ingen som visat intresse. Direktionen tar beslutet att skrota loket på plats i Gävle och ta vara på de metalldelar som kan vara till användning.

1875

I augusti är så äntligen den så kallade sammanbindningsbanan mellan Gävles två stationer nu klar.

1876

Under året så ökar etableringen i hamnen med fler verksamheter och till det behövs nya spår. Norr om Lillån och ut mot den norra piren av Nyhamn så lägger GDJ tre nya spår. Det för med sig att verksamheten så långt från stationen inte tillfyllest kan skötas vad gäller pappersarbetet då inga lokaler där finns. Direktionen ansöker därför hos staden att få bygga ett kontor på den platsen, utanför stationsområdet. Detta för underlättande av hanteringen av fraktsedlar mm.

När järnvägen som även den brann ned 1869 nu återuppbyggs ute på Norra piren vid Nyhamn så dras spår även dit.

Angående platsen för läggande av Gävle centralstation och tombyte härför.

Nu börjar det bli fart i det gemensamma förslaget från UGJ och GDJ att anlägga en

Här kan vi se mellan Mekaniska verkstan till vänster och det med korrugerad plåt försedda godsmagasinet. Just bortom kan man skymta hotell Fenix.

Ett objekt av intresse är loket på högra spåret. Det är lok 26 Björn, det lok som köptes in och ersatte 6 hästar i växlingen.

Foto: Sveriges Järnvägsmuseum, Samlingsportalen.se



gemensam station. Man önskar bara göra en viss justering av läget. I stället för att lägga stationen mellan Strand- och Drottninggatorna önska man i stället att anlägga husets norra del i kanten av Drottninggatans södra del. För den ändringen biföll staden med den påminnelsen i de träffade villkoren att den plats som är framför stationshuset blir för allmänheten öppen plats.

Till kontrollant och arkitekt för det nya stationshuset utses numera stadsarkitekten i Gävle, Mårten Spiering. Han får ett arvode på 6 500 kronor, en rätt ansenlig summa, men det är enligt taxa som upprättats av Stockholms arkitektförening. I protokollet hänvisas dels till denna taxa som motivering av arvodet men det står också - esquisserna, skisserna, till byggnaden flera gånger blivit omarbetad och i anseende till mängden och besvärligheten av byggnads- och arbetsritningarna samt kontrollen av byggnationen.

Tyvärr blir det inte Spierings lycka att få se det stora stationshuset klart och invigt. Han avlider 1877 och den sista tiden, oktober fram till invigningen, är det E A Hedin, sedermera långvarig stadsarkitekt

i Gävle, som övervakar färdigställandet av stationen.

1877

Uppförande av vagnshus, ansökan om att få plats i tullhusesplanaden för att uppföra ett vagnshus.

Den nyutträdde trafikchefen Nettelblad inkommer till direktionen med en framställning om att köpa en "rangér maskin", växellok. Han anger skälen därtill:

"Då det skulle medföra blott ej besparing i utgifterna utan även tidsvinst om de vagnväxlingar på Gävle bangård, vilka nu verkställas med hästar, i stället bedrev med ett lämpligt lok, varigenom stallet, som redan blivit reducerat från 11 till 9 hästar, kunde ytterligare nedsättas till 3". Han uppger att ett växellok kostar mellan 10-15 000 kr.

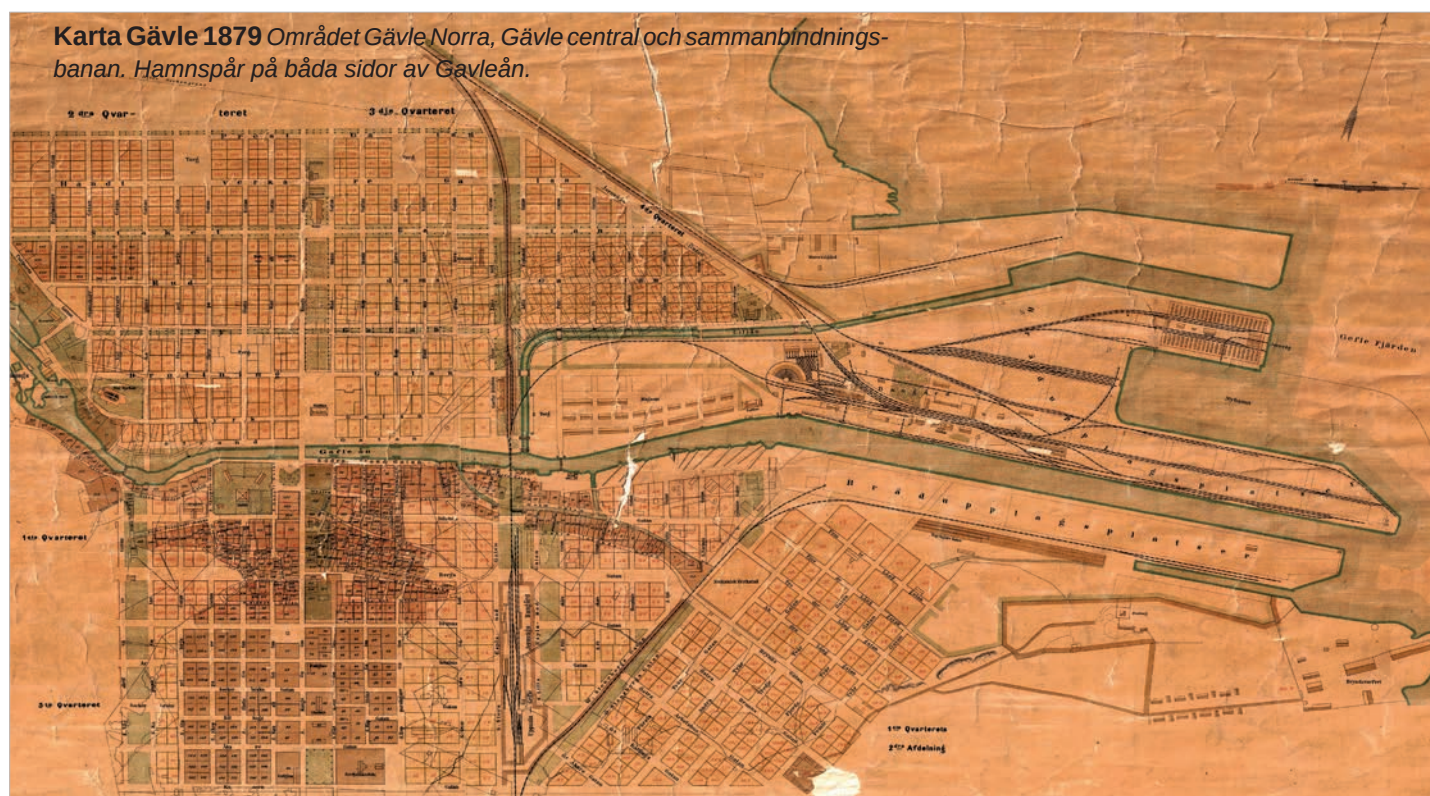
Flera av hästarna hade den gångna vintern

varit sjuka och behöver bytas ut. Vilken vinst som skulle tänkas anger trafikchefen med följande argument-

"höga inköpspriset på hästar, risken för deras användande på bangården och den korta tid de utstå det stränga arbetet samt de kostnader stallet årligen kräver per häst överstiger 500 kronor och de 7 å 9 stalldrängarnas och körkarlarnas avlöning uppgå till mer än 7 000 kr, och kostnaderna för inköp av seldon och övriga inventarier". Som sagt en väl underbyggd argumentation.

I en blyertsanteckning till protokollet står:

5 st hästar å 600 =	3 000
5 st stalldrängar å 750 =	3 750
15% ränta och amortering å 3000 =	450
fournering å 500 per häst=	2 500
Diverse seldon och redskap =	300
5 st körkarlar =	3750
	7 000





Gävle Norra stationsområde ca 1906. Vi ser österut. Bilden är tagen från Hellbergskas magasin. Lokstallet till vänster, revs 1919, till höger om, "pissoaren" som i dag är det enda som finns kvar; till höger framför ser vi troligen Boggivagnshuset, framför det ser vi godsmagasinet och till väster om det Mekaniska verkstaden. Bakom lokstallet är magasin och vagnverkstad för godsvagnar. Foto: Sveriges Järnvägmuseum, Samlingsportalen.se

Vilket, räknat efter 5 %, motsvarar ett kapital på 140 000 kr

Anskaffande av två ny ångkranar á 390 pund.

På styrelsemötet den 15 oktober beslöts att den nya stationen skulle öppnas och invigas den 15 november. Den nya stationen skulle heta Gävle och den gamla Gävle norra. Gävle norras stins, A G Lindberg flyttades över till den nya och Norra får i stället stinsen från Storvik, C Wesslén som ny.

När stationen öppnas för allmän trafik den 15/11 är det enligt en notering, då det på landsorten största stationshuset.

Nu stundar än svårare tider för hotell Fenix. Inte nog med konkurrens från stadshusrestaurangen, nu "läggs stationen ned" och ingen nämnvärd persontrafik från Gävle norra som kan fånga matgäster och husrum. Från Trafikchefen kommer därför ett förslag att dra in hotellet helt och hållet och att i stället upplåta det åt personalen som bostäder, och att man samtidigt kunde

få en matsal för personalen.

Han skriver att "i dag, 14/12 1877, - för närvarande är det bland järnvägspersonalen endast en telegrafist som spisar på hotellet". Förslaget gillas inte utan avslås, hotellet får tills vidare finnas kvar.

I och med att Gävle central står klar och stationen på Alderholmen degraderats till en "godsstation" blir tillvaron en helt annan för dess fortsatta tillvaro.

Tiden som Gävle Norra station 1877-1908

Trots att stationen inte är full av liv och rörelse som tidigare, för centralstationen har ju all persontrafik så är det ändå en station med liv och rörelse och full aktivitet med gods som ska till eller från Gävle.

Utvecklingen av området fortgår. Kvar på plats finns ju både godsmagasinet, vagnshuset med alla vagnar, lokstallet med loken och den stora mekaniska verkstaden. Det är inte mycket i protokollet som kan

läsas om Gävle Norra och hamnområdet.

Något ska ändå redovisas den "återstående" tiden av stationen. Dessutom saknas protokollserien 1897-1901 i Riksarkivet. Så den tiden blir svår att täcka upp.

1879

Från som det nämns "åtskilliga av stadens handlande" Engvall, Kronberg, Engström & Luth m fl, görs en förfrågan hos GDJ om man inte för handelns underlättande kan lägga ett järnvägsspår mitt i gatan mellan 1 och 2 radens magasin. Det bifölls av styrelsen, så vitt inte staden hade något emot det och man beslutade även att per lastad vagn skulle avgiften vara 1,50. I ett något senare skede kom det visa sig, efter protester från handlarna, att avgiften var för hög varför den kom att sänkas.

UGJ på andra sidan ån känner av den kostnad de får betala för sammanbindningsbanan och den gemensamma stationens nyttjande varför de skriver till styrelsen för GDJ om sänkande av årsavgiften.

GDJ biföll saken och skulle försöka att se om hur att göra det så billigt som möjligt. I samma brev hade UGJ undrat om inte man skulle för att bringa ned kostnaderna ytterligare slå samman de tre stationerna. Men så det ville inte GDJ varför den frågan avslogs.

1880

En Herr Henric Adler från Göteborg hör sig för om han likt hos BJ kan få rätten att affischera med skyltar och anslagstavlor på stationerna på GDJ, vilket styrelsen godkände.

1881

Den 15/2 beslutar styrelsen att ingå i Gävle telefonförening och skaffar två stycken telefonapparater, en för Centralstationen - det står precis så i protokollet, och en för Gävle norra.

1882-83

Från stadens gatukommission kommer ett brev med fråga om inte gatorna mellan magasinen i norr- söder kunde iordningsställas så att körning över spåren kunde göras varhelst. Det gäller både spåret mellan första och andra raden som mellan andra och tredje. Det åtgärdas för trafiken underlättande.

Nästa järnväg till och från Gävle är på

Nu står vi med ryggen åt magasinen och godsvagnsverkstaden. Lokstallet är till höger utanför bilden. Rakt fram i bilden är den skånbåtskontoret och till vänster ser vi mekaniska verkstaden. Foto: Sveriges Järnvägmuseum, Samlingsportalen.se



gång. Denna gång är det GOJ, Gävle-Ockelbo järnväg. De ställer en fråga till GDJ om anslutning till bolaget, persontrafiken till centralstationen och godstrafiken ut på Alderholmen. Någon månad senare kommer en fråga från GOJ om inte GDJ kan tänkas överta trafikeringen av Ockelbobanan vilket styrelsen inte direkt var mot, men bara enligt överenskomna villkor, 65 % av bruttointkomsten eller miniersättning av 150 000 kr. Men trafikdirektören Hwasser är - ”skiljaktig och yrkade på att framställningen måste besvaras med nej”, då övertagande av en bana som bara ansluter till Gävle och inte tillför någon avsevärd trafik ej är fördelaktigt och menade dessutom ”strida mot bolagets ändamål”.

Ett område som Gävle Norra som har uppkommit lite mer planlöst och som efterhand har fått upplag, spåranslutning och andra verksamheter etablerade utan översiktsplan blir också därefter. Det kommer i en framtid visa sig att området är alldeles för tidskrävande med stora problem för effektiviteten i växling av vagnar tillika lossning och lastning av gods.

En första början till bättring av situationen var ordnandet av övergångar för gatorna över spåren mellan magasinerna. Nu vill staden fortsätta det arbetet varför man skriver till bolaget i maj 1888 om att av GDJ få en del av den mark som ägs av järnvägen närmast kaj, närmare bestämt från inhägnaden öster om Tullhuset utmed staketet förbi godsmagasinet bort mot Fenix. Syftet är att anlägga en 20 å 30 fots bred gata så att det underlättar för besökare till både godsmagasinet och till Fenix. Bolaget har inget mot det utan är tillmötesgående mot att man

- får mark längre österut för att där uppföra kolhusen som nu står vid Tullhuset. Det visar sig inte vara så lätt att få den mark



Mekaniska verkstaden på norrsidan omkring 1902. Byggnaden revs 1910. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum, Samlingsportalen.se

till utbyte, året efter hade man fortfarande inte kommit överens med staden om ny plats för dessa.

- att på den platsen vid Tullhuset och öster om fanns ångbåtskontorsbyggnaden, ett spruthus, pissoar och ett uthus. Dessa ville man att staden skulle bekosta flytten av, vilket så skedde.

Ärendet kom inte till avgörande förrän 1892, då man i stort var överens om villkoren.

Hotell Fenix innehavare S Tillberg får sitt kontrakt förlängt med tre år, okt 1888. Det borde betyda att han började 1885 och troligen efterträdde Zackert som innehavare. Något om detta står det tyvärr inte om i protokollen. Sitt läge till trots så verkar det som att affärerna för Hotell Fenix går rätt bra ändå. I mars 1890 lägger Tillberg fram ett förslag till direktionen om en tillbyggnad. Han vill att man ska bygga en glasveranda ut mot ån. Det beräknade kostnaden är 1 500 kr. Det föll styrelsen i smaken varför man beslutar att bygga

en dylik.

Restaurangen/matsalen hade byggts om året innan.

29 november -88 kommer maskiningenjören Carl Richnau med ett förslag att värma upp lokstallet med ånga, det skulle enligt honom kosta 7 500 kr. Förslaget bifölls.

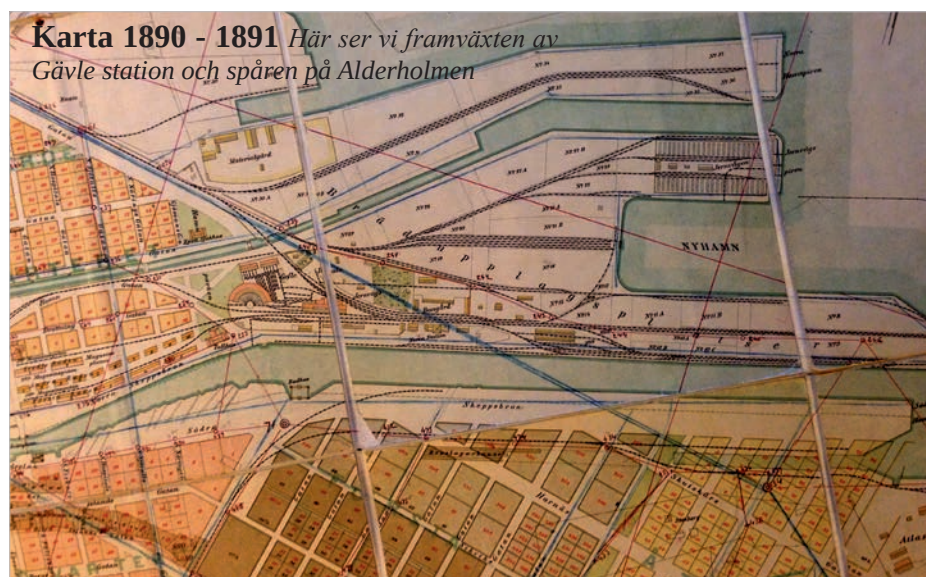
Under 1889 läggs ytterligare spår ut för att möta behovet. Den här gången är det norr om kanalen som spår läggs.

Att trafiken ökar och med den godsmängderna är tydligt. Behovet av fler plankvagnar gör att man under året tillverkar ytterligare 100 st. Även åren innan hade plankvagnar tillverkats. Behovet av personvagnar finns varför även de beställs. Under 1889 bygger man om det befintliga godsmagasin då det är otillräckligt, mindre bekvämt och förfallet. Magasinet bekläds med korrigerad plåt.

1891 års utredning

Till mötet i oktober 1891 hade VD kommit med följande framställan:

"Genom de nyanlagda järnvägarna i Dalarna kommer trafiken å GDJ utan tvivel att vinna en avsevärd tillväxt, som blir än större om beslutade anordningar inom Gävle hamnområde, såsom påräknat är, föranleda till större export över Gävle av malm mm. Det torde därför endast vara i sin ordning att direktionen i tid är betänkt på att för bolagsstämman, föreslå åtgärder till höjande av järnvägens trafikförmåga. Flera förslag för vinnande av detta mål framläggas men det som i främsta rummet måste tagas i övervägande, är nedbringande av de branta lutningarna från 1:60 till 1:100, enär man icke blott en väsentligen ökad trafikförmåga, utan även en högst avsevärd nedsättning i trafikkostnaderna, vilken sistnämndas fördel icke kan vinnas,





Gävle Norra station med lok 22 "Dalarne". Vi ser stationen med västra flygeln och en del av mittpartiet. Fotograf okänd, år: ca 1900. Foto: Sveriges Järnvägmuseum, Samlingsportalen.se

vilket annat sätt man än må tillgripa för huvudändamålets vinnande. Man kan genom anbringade av dubbla spår, genom anläggning av nya och utvidgning av förut befintliga mötesplatser samt genom anordnande av nattåg öka trafikförmågan, men med villkor som helst av dessa åtgärder varder kostnaden för varje tåg lika hög som förut. Endast genom nedbringande av lutningarna kunna båda fördelarna, större trafikförmåga och billigare tåg ernås.

Av dessa skäl tillåter jag mig föreslå att direktionen behagade anslå högst 3 000 kr till undersökningar för utrönande om och till vilken kostnad de stora lutningarna vid Särtaåsen, mellan Övre Storvik och Robertsholm samt mellan Hosjö och Ryggen må kunna nedbringas.

Efter verkställd teknisk undersökning, kommer den ekonomiska utredningen att avgöra hur frågan bör hänskjutas till bolagsstämman i dennas form eller förfalla. I senare fallet måste man vara betänkt på att genom någon annan av förenämnda åtgärder möjliggöra befordrandet af en med all säkerhet växande trafik."

Styrelsen var eniga bakom VD föredragning och anslog 3 000 kr till en förundersökning. Detta är det första steget inför den stora omvandling av dels Alderholmen och dess etablering av GDJs verksamhet och Nynäsområdet som nytt verkstadsområde samt Ensta som godsbangård. Mer om detta lite längre fram.

1892-

Detta till trots fortsätter verksamheten på det befintliga området. Man föreslår ett nytt

verkstads- och vagnshus att byggas. Tanken var att det skulle byggas av stolpvirke och tegel och under plåttak för dryga 12 000 kr. Men byggnadsnämnden i staden godkände inte framställan utan förordade att den skulle byggas helt i tegel vilket kom att öka kostnaderna med 5 000 kr.

Samma år, 1892, föreslår VD att man skulle ordna med elbelysning på norra stationsområdet. Kostnaden skulle ligga på ca 10 000 kr. Kraften skulle komma från ett tilltänkt "belysningsföretag" i Hagaström, och man teckande sig för 15 000 i bolaget.

1896 ställer Drätselkammaren i Gävle en fråga till direktionen om vad det skulle kosta att flytta ångbåtskontoret från den dåvarande platsen in på järnvägens område. GDJ vill ha 11 000 kr för att en sådan flytt ska verkställas. Anledningen till den önskan är att kontoret står i vägen för trafiken utmed Strandgatan.

I maj 1896 kommer från Kommittén för renhållningsverkets ordnande en fråga om bolaget kan tänka sig sköta transporten av latrin och sopor till någon plats i närheten av Lexe eller Stenbeck. Det var inte otänkbart men då på följande villkor, att under förutsättning,

- dels att staden bekostar ett sidospår vid lossningsplatsen
- dels att vagnarna få utföras på morgonen och återföras på aftonen

Järnvägen ville åta sig transporten i fråga till ett pris av 3 kronor per vagn, fram och åter, där järnvägen håller lämpliga vagnar och lägger ett lastspår vid Gävle Norra station.

Om det blev något av detta vet jag inte. Men det blev i alla fall en sopstation i närheten

av där museet nu ligger på Sörby Urfjäll, med spåranslutning.

Så långt har det varit möjligt att följa Gävle Norra station med den noggrannhet som hittills redovisats. Protokollen för 1897-1903 saknas i Riksarkivet varför det bli ett hopp till 1904

1904-1908

Under denna period händer det många saker och för Gävle Norra helt avgörande.

Det ena är att en ny verkstadsanläggning och nytt lokstall byggs vid Nynäs, varpå man successivt lämnar Alderholmen mer och mer med den typen av verksamhet.

Man kommer också att anlägga en ny bangård vid Ensta för att lättare, redan där rangera det som ska ut på Alderholmen och hamnen och det som ska ner till UGJ och södra hamnområdet. Vidare bygger man en ny hamn i Gävle ute vid gamla skansen, Fredriksskans. Nytt spår dras från Gävle Norra, ut över fjärden och till hamnen där. Staden bygger banken och GDJ överbyggnaden såsom spår mm och får trafikeringsrätten att sköta trafiken till och från den nya hamnen.

Detta sammantaget blir det som till sist gör Gävle Norra till en ren bangård och de mesta av byggnaderna antingen flyttas ut till Nynäsanläggningen men en hel del kommer också att rivras.

Vår historia tar sitt slut i och med att stationshuset försvinner. En viss redovisning av vad som händer efter 1908 kommer att göras.

1904

I februari står det klart genom protokollet att bygget av nya verkstan på Nynäs pågår/planeras då man diskuterar inköp av travers.

Till Gävle har en ny järnväg visat intresse. Det är Ostkustbanan som har undran om vad GDJ ska ha för avgift om man drog banan ut till Gävle Norra för dess vagnlastgods.

Frågan hade ställts tidigare men av någon anledning gavs ej svar varför Drätselkammaren i staden nu hör av sig och med anledning av, om staden ska teckna sig för aktier i bolaget vill man veta vilka fordringar GDJ ställer på OKB för att kunna bestämma sig för aktieköp.

1905

Till Stadsfullmäktige sänder direktionen en anhållan om att få anstånd till den 1/1 1906 med att ta bort järnvägsbron över Holmkanalen och rundspåret på Alderholmen. 28/2 1905 anmäler man önskan om att dessa arrangemang får kvarstå till



efter 1/1 1906 och intill det att staden så önskar att de tas bort.

I protokoll 27/1 1906 medger staden att bron över Holmkanalen och rundspåret till Norra stationen får även fortsättningsvis användas för trafik, dock med särskild vakt vid Drottning- och Näringsgatorna men inte längre än till 1/1 1907.

I december 1906 meddelas att bron över Holmkanalen ska bort, efter anmärkning från "väg- och vatten" vid inspektion att om den ska användas en ny måste verkställas. Direktionen fann mot den bakgrunden och att staden gett dispens dock längst till 1/1 1907 att bron får vara kvar, att ingen åtgärd skulle vidtagas för att ersätta den befintliga.

31 mars 1905 beslutar Drätselkammaren i Gävle att bolaget för att få vatten till lokstallet får dra en sugledning från Lillån. Drätselkammaren beslutade vidare att från och med 1906 ska vattenförbrukningen i bl a Fenix mätas och betalas efter taxa.

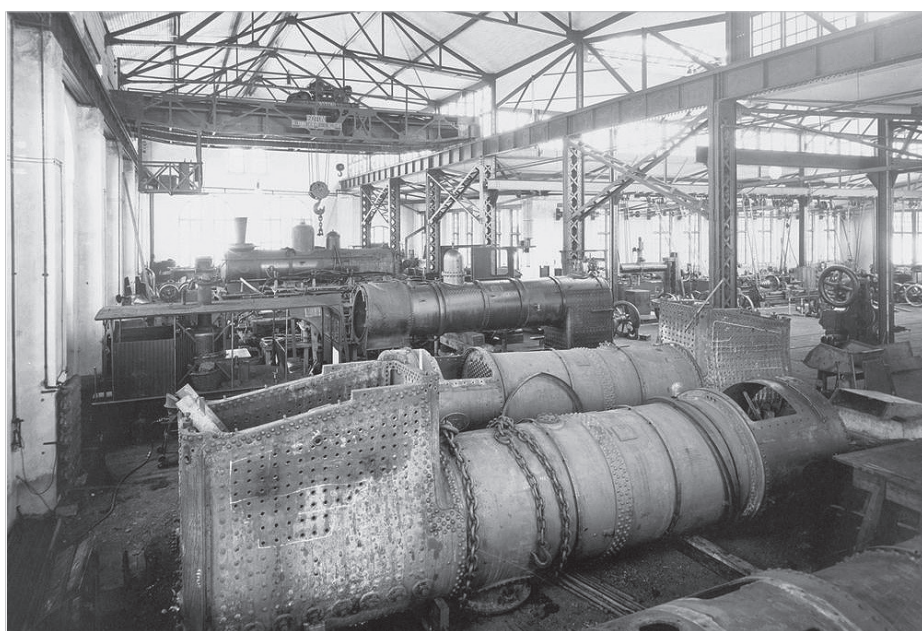
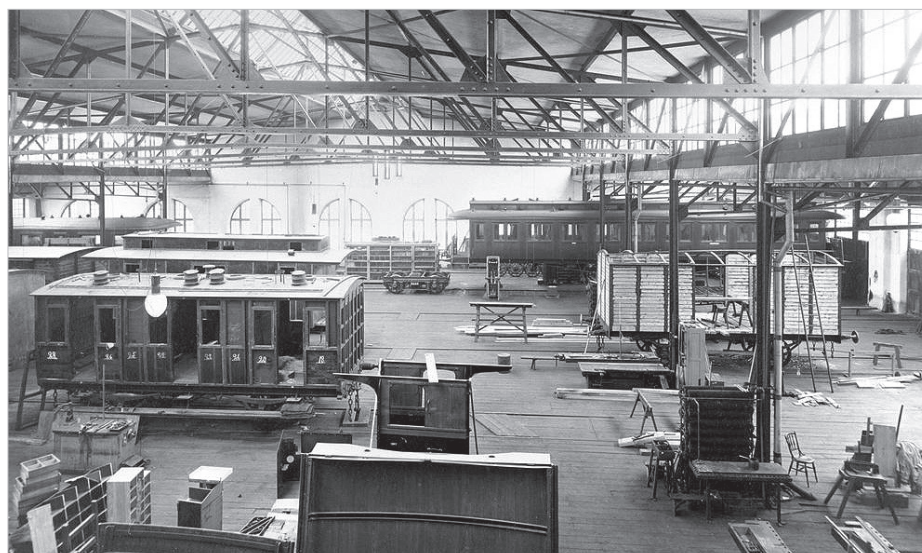
I september 1905 skriver man till stadsfullmäktige om att få ha sina ångkranar kvar, på den plats de nu står, i tio år till.

I november detta år tar styrelsen upp frågan om försäljning av tomterna 21, 22, 23, 60 och 61 i fjärde kvarteret. Flera anbud har förvisso kommit in men ansågs inte motsvara vad man vill ha för dessa. En anledning kan ha varit till oskäligen bud att tomterna inte var "fria". Av den anledningen ställer bolaget frågan till staden hur mycket friköpning av tomterna skulle kosta. I januari 1906 meddelar staden att man är villiga att sälja tomterna för 6 kr/kvm för 22-23 och 8 kr/kvm för resterande tomterna. Senare under året friköper man även tomterna 108 och 109 i 4 kv för 5 kr/kvm, tomt 144 i 3 kv för 7 kr/kvm och tomterna 145 och 146 även de i 3 kv för 6 kr/kvm.

Man föreslår att sälja tomterna 60 och 61 till GDJ änke- och pupillkassa för 6 300 respektive 6 500 kr, exklusive tomternas friköpande. (15/11 1906: köpebrevet visar att försäljningen av 60 och 61 gav 18 197:60 kr)

1904 "i februari står det klart genom protokollet att bygget av nya verkstaden på Nynäs pågår/planeras då man diskuterar inköp av travers". Bilden ovan visar verkstadsområdet. Byggnaden i mitten är verkstadskontoret i sitt första utförande.

Bilden nedan: Interiörbild från den nya vagnverkstaden på Nynäs. Kontrasten är slående med de förhållanden som rådde i de gamla lokalerna på Gävle Norra. Man kan förstå att personalen blev glada åt sin nya verkstad. En lokalhistorisk intressant detalj som vi kan se i bilden är takstolarna. Dessa tillverkades av O A Brodins varv i Gävle. Foto omkring 1905. Foto: Sveriges Järnvägmuseum, Samlingsportalen.se



Interiörbild från den nya lokverkstaden, cirka 1905. Foto: Sveriges Järnvägmuseum, Samlingsportalen.se



Mellan första och andra magasinsraderna på Alderholmen begär ”åtskilliga köpmän” att ytterligare ett spår ska läggas mellan magasinerna.

Direktionen kontaktar staden om det är något hinder, för om inte så läggs spåret ut. Kostnaden beräknades till 4 520 kr varav bolaget skulle stå för 3 370 och staden 1 150 kr. VD trodde sig veta att köpmännen var villiga att bidra till kostnaden genom att erlägga så kallade växlingsavgifter. Den särskilda växlingsavgiften togs bort sommaren 1906.

I stationshuset hade bolaget ansökt hos byggnadsnämnden att få installera ”vanliga klosetter” men fått avslag, ”enär sanitära olägenheter av densamma befarats” så kom man i stället med förslaget att installera vattentoiletter.

Under året byggdes även en ny kolbrygga på Gävle Norra, beräknade kostnaden 6 å 7 000 kr.

Man bygger även om i godsmagasinet då det ansågs vara av stort behov, och för

det syftet görs en del spårändringar allt som allt för 2 300 kr.

I november 1905 beslutar direktionen att vagnshuset vid Norra ska rivas och i stället flyttas till Nynäs[övre rangerplan som man kallar det] beräknad kostnad för det är 3 220 kr.

1906

Ångbåtskontorets varande och inte varande fick sitt avgörande då bolagets önskan, om det skulle bort, att staden skulle bekosta flytten/rivningen av den, gick igenom. I sammanträde den 3/1 hade Drätselkammaren beslutat att efter det att kontoret rivits/bortflyttats och när kontor blivit inredda i den sk boggieverkstaden på Gävle Norra, utbetala 7 000 kr till GDJ. Där kontoret legat så avträdde marken till staden.

I maj 1906 godkänner byggnadsnämnden i Gävle den ritning på ändring av och nya kontor i verkstaden och i november meddelades att sedan kontoren i verkstaden är klar medges rivning av ångbåtskontoret.

Ett vykort som visar Inre hamnen som området kom att definieras. Ca 1923.

Det visar ganska bra vilken aktivitet det var på området med spår utmed kajen, då som tidigare. Vagnar som lastas/lossas och mängder med gods på kajen. I vänsterkanten syns det som troligen är den så kallade boggievagnsverkstaden som fick byggas helt i tegel efter beslut i byggnadsnämnden i Gävle, och som i och med det blev 5 000 kr dyrare. Senare kom den ju att byggas om till kontor, 1906. Strax bortom, taket på godsmagasinet och bortom det ser man lite grann av Fenix. Stora röda huset i vänsterkant som vi ser gavelpartiet på ska vara Lantmannas magasin på Alderholmen.

Foto: Sveriges Järnvägsmuseum, Sam-

I protokoll den 29/4 beslutas om att investera i en växel- och säkerhetsanläggning på Gävle Norra bangård för 23 717 kr. Det är troligt att detta gäller även hela den nya bangårdsanläggning som blivit byggd på Ensta i Gävle. Den sträcker sig från Gävle norra på Alderholmen ända till Nynäs.

Spåren ute på Nyhamn, södra kajen kompletteras med ett nytt spår samt att befintliga justeras så att bättre standard ges.

De av bolaget ägda ångkranarna, 5 st, får till viss del stå kvar i hamnen enligt beslut av stadsfullmäktige. Man har tre utefter Gävleån, varav nr 1 och 3 ska bort under nästkommande år. Man har även två kranar, en vid östra hamnpiren samt en på järnvågspiren.

4/5 1906 flyttades stinsexp och vagnrangeringen från Alderholmen till nya lokaler vid Ensta där ny bangård hade byggts.

1907

I februari meddelas att godsmagasinet på Norra ska få en tillbyggnad. I protokoll av den 25 september 1907 meddelas i § 9: "Enär stationshuset vid Gävle norra station numera ej vore för något bolagets behov erforderligt, samt att Gävle Stads Drätselkammare på gjord framställning förklarar, att staden ej ville förhyra detsamma, beslöt direktionen, att byggnaden skulle borttagas och bemyndigades Verkställande Direktören att försälja densamma."

Nu är dess saga all.

Tisdagen den 3 mars 1908 kan man läsa i bl a Gefle Dagblad:

"Måndagen den 16 mars 1908 kl. 12 på dagen förrättas offentlig auktion vid Gävle norra station för försäljning av Gävle-dala järnvägsaktiebolag tillhöriga, därstädes belägna Förra Stationshuset.

Här är stationshusets saga snart all. Det finns inget årtal på bilden men vi kan leka med tanken att det är just 1907-08 när man diskuterar dess varande eller inte. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum, Samlingsportalen.se



Blivande inropare åligger att före den 1 nästkommande maj från platsen och järnvägsbolagets område bortföra byggnaden, vid äventyr, att detta eljest på inroparens bekostnad verkställes genom järnvägsbolagets försorg.

Gävle stads auktionskammarkontor 2 mars 1908

Fingal Mellin

Den 17/3, dagen efter auktionen står det att läsa:

"Ett stationshus på auktion. Det vid Gävle norra station belägna stationshuset försålades i går på auktion till järnhandlaren O. A. Blom i Stockholm för kr 2 165".

En beskrivning om hur användandet av stationshuset såg ut just innan rivning: Östra flygeln samt övre våningen av mellanpartiet inrymde bostäder åt stationsinspektör med flera, samt maskiningenjören. Inspektorsexpeditionen låg i mellanpartiets nedre del åt bangården, i samma partis nedre, åt ån vettande östra rum var balingenjörsexpeditionen. I västra flygeln låg förrådsexpeditionen samt i övre våningen förrådsförvaltarens bostad.

Stationsinspektorer under åren

Collvin J G 24/6 1857-30/4 1859

Hultgren O W 1/5 1859-30/9 1860

Lindberg A G 1/10 1860-31/10 1879 (1877-79 Gävle C)

Wesslén C J 15/11 1877 – 30/6 1890

Carlström A B 1/8 1890 – 25/3 1899

Holmqvist H R 26/6 1899 – 30/6 1899

Carlsson C G 1/7 1899-11/4 1925 (fr o m 1906 på "nya Gävle norra" vid Dalgatan)

Vi ska titta lite på vad som hände efteråt.

Nynäs

De verkstäder som fanns på Alderholmen för bolaget var otidsenliga, maskinerna gamla och byggnaderna låg utspridda på området. Detta medförde att ibland och för att inte säga "rätt ofta", att arbetena kom att utföras på annat håll. Det till att nya banor kom att inbegripas i företaget (Falun-Orsa)

Frågan kom till sitt avgörande 1900 då en helt ny anläggning togs upp en andra gång på kort tid till diskussion. Tre olika förslag fanns i vilket Nynäsalternativet var det som beslöts om. Under åren 1902-1909 byggdes hela området. (Kontorets andra våning gjordes senare på 1910talet) Här kom alla delar av maskintjänstens lokaler att byggas

- Nytt lokstall
- Ny lokverkstad
- Ny vagnverkstad



Arbetslag vid hamnbygget i Fredriksskans, Gävle. Fotot taget runt 1905. Foto: Sveriges Järnvägsmuseum, Samlingsportalen.se

- Ny smedja
- Nya kontor och förråd
- Till den nya Nynäsverkstaden kom en del förråd och magasinsbyggnader från Gävle Norra att flyttas. Den gamla verkstaden revs 1910. "Gävle station" utarmades alltmer på byggnader, 1919 revs lokstallet.

Hamnen

Tillika var hamnområdet, Inre hamnen och Nyhamn, för litet då större fartyg inte kunde löpa till och trängseln var påtaglig.

Staden beslutade 1898 att bygga Fredriksskans. Dess arbete påbörjades 1898 och var avslutade 1905. Stadens skulle enligt avtal bygga järnvägsbanken. GDJ skulle stå för sliprar, räls med växlar och ballast. Bygget för GDJs del varade 1904-05.

Under hela bolagstiden trafikerade GDJ banan. I och med den nya hamnen kom det att bli en mer rationellt hantering för fartygslösning och lastning och för hantering av det gods som skulle rangeras inne på bangården på Alderholmen.

Bangården

De spår som fanns på Alderholmen tillkom som sagts tidigare planlöst och utan struktur. Varefter verksamhet kom till och ökade byggde man spår utan att det blev rationellt i fråga om logistik och effektivitet. För den sakens avgörande tog man så kontakt med Gleim i Hamburg, ca 1900, som uppgjorde nytt förslag på bangårdens lösning i Gävle. Den kom att bestå av tre delar

- nedre rangerbangården, Alderholmen,
- övre rangerbangården, Nynäs med dess lokstall och verkstäder
- och däremellan Ensta rangerbangård.

Nu hade man fått en effektiv och ra-

tionell struktur vad gäller rangering och hantering av vagnar och med en direktbana ut till hamnen.

Rangeringen kunde ske "utanför Gävle" i Ensta och sammansättning av vagnarna gjordes där och inte ute på det trånga "gamla Gävle Norra". Denna rangerbangård stängdes 1960-12-31 när nuvarande godsbangården togs i bruk.

GDJ restaurang och hotell alldeles invid stationen uppfördes ca 1862 och hade en omfattande rörelse förstas under det att stationen var aktiv som enda station. När så Gävle C, 1877, kom till så tappade den i popularitet. Det fanns förslag att göra om den till personalbostäder bl. a. men det avslogs av styrelsen utan man "körde på".

Efter det att branden bränt av norra delen av Gävle och där med att teatern blev husvill användes Fenix till teatersalong ett tag. Verksamheten rullade på.

1889 byggdes restaurangen om och 1890 tillkom punchverandan. Den första riktiga påkänningen av nedgång blev när Grand Hotel öppnade, 1901, i samband med Gävleutställningen.

Nådstöten kom när Hotell Baltic öppnade, 1927. Båda betydligt närmare staden och Centralstationen.

Fenix stängde okt/nov 1927 och revs något år efter det.

Det ryktas om att man på Fenix kunde beställa en busgrogg, kallat en slät och en lurvig- det var Bayerskt öl och gin. Skål!

Föreståndarna på Hotell Fenix:

1862 - ?	Strutz
1865-68	Holmstedt
1868-74	Stettin

1874- ? Zackert
1888-1917 Tillberg
1917-27 Liljedahl

Här är var vi står nu

Under fortsättningen av 1900-talet kom det att se rätt oförändrat ut fram på början av 1990-talet då området på Alderholmen lades ned, spåren revs upp och nu uppgjordes nya stora planer för området.

Stan köpte in hela området och här skulle både nytt bostadsområde, idrottshall,

högskola och järnvägsmuseum mm in. Det skulle dröja in på 2000-talet innan något överhuvudtaget kom i gång.

Av "alla" planer som en gång fanns blev det en ny stadsdel, Gävle Strand.

I dag finns inget som påminner om att detta var ett betydande järnvägsområde. Att här fanns Gävles första station, här tog i och med järnvägens tillkomst fick Gävle en rejäl skjuts fram i industrialiseringen. Inga kvartersnamn, inga gatunamn eller något

annat. Utom då ett spår till en gasoltank som står på norra delen av området.

Och till sist, men det är en skitsak egentligen.

Toaletten i "Boulognern"!

Det enda som återstår och så kanske kommer att göra så länge nöden finns!!

**- Gävle station 1857-1875 -
- Gävle Norra 1875 - 1960-12-31-**



Här på planen låg Gävles första stationshus och hotell Fenix. Bilden är tagen 2007-04-24. Gävle Strand växer och blir allt större. Ungefär borta vid den vita bilen står i dag höghuset "Fullriggaren"! Foto: Rolf Sten.



*IB16-tåget i Sorsele.
Besök på Inlandsbanamuseet.
Foto: Rolf Sten*



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 Järnvägsmuseum 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 Järnvägsmuseum, Valla Gård, 583 30 Linköping.
Hemsida: jvgmf.se,
E-postadress: info@jvgmf.se

Medlemsavgift 2017: 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.

Uppsala-Stockholm 150 år eller Konsten att besluta en sträckning

Detta är egentligen inte historien om hur banan byggdes, utan om svårigheten att komma till beslut. Det var lika svårt då som det är idag! Men 19 september 1866 invigdes i alla fall banan.

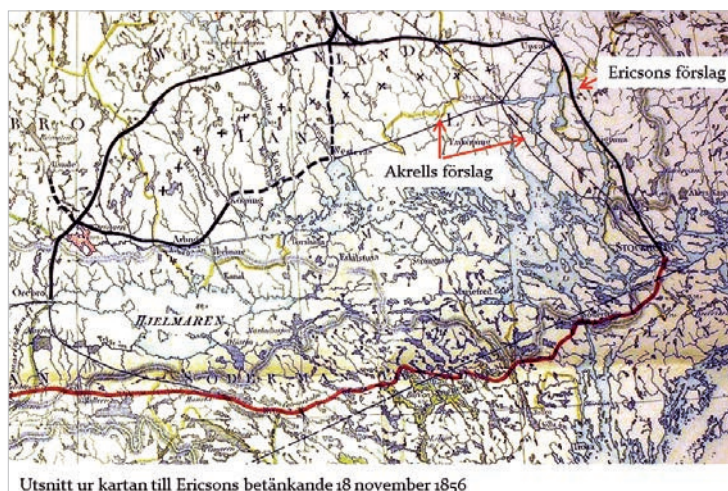
Första gången en järnväg föreslogs mellan Stockholm och Uppsala var i von Rosens projektering 1847, då som en delsträcka mellan Stockholm och Gävle. Det var tillsammans med sir John Rennie som sträckningen stakades. Men det blev ju inte något av von Rosens storartade planer. (När banan stod klar, och Nils Ericson fick hela äran, var Adolf Eugen misslynt: "Det var ju mitt förslag från början!")

Carl Akrell fick uppdraget att utreda von Rosens förslag 1852, och det gick mycket enkelt till. Det var närmast en okulärbesiktning. Han valde samma sträckning som von Rosen, och grenade ut en västra stambana norr om Mälaren från Barkarby.

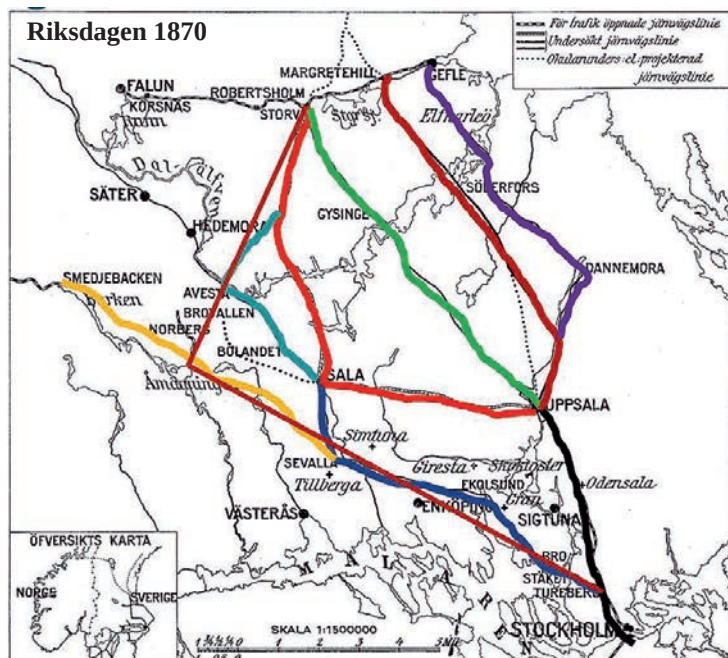
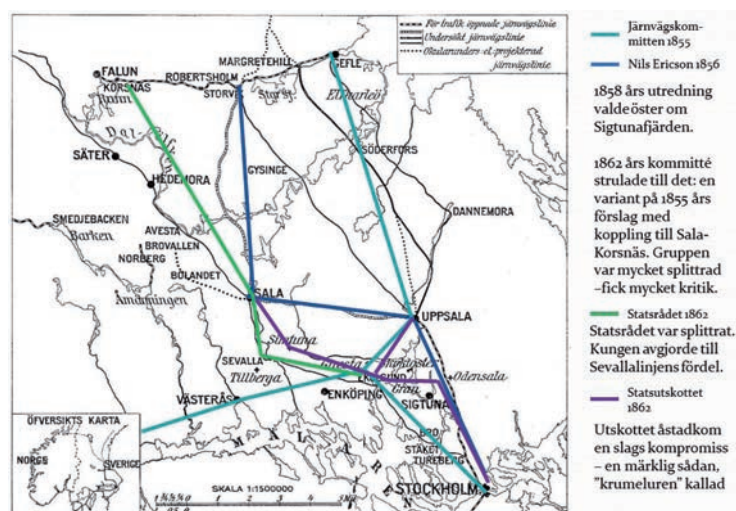
Akrell fick förnyat förtroende att utreda stambanornas sträckning 1855, tillsammans med AE von Sydow, H W Vult von Steyern. Von Steyern slutade snart och A E von Rosen tog hans plats i kommittén. Dessutom hade Nils Ericson rätt att vara med om han ville - men det ville han inte. Ericson skyllde på att han var strängt upptagen med utbyggnaden av Västra och Södra stambanorna, vilket var alldeles sant. Men han ville dessutom undvika bindningar till kommitténs förslag, för att kunna lägga egna förslag. Kommittén ville helst gå raka vägen till Uppsala, men av sparsamhetsskäl valde de en kombination med en Västra Stambana norr om Mälaren och en bana via Uppsala till Gävle från Giresta, nära Örsundsbro. Den Akrellska utredningen lämnades in hösten 1856.

Samtidigt med Akrells utredning lämnade Nils Ericson in ett eget betänkande, där han drev frågan om Västra Stambanan söder om Mälaren. Då fanns inget skäl att dra sträckningen av Uppsalabanen västerut. Men Västerås då? Där behövs ingen järnväg, tyckte Ericson, där finns redan välfungerande fartygstrafik! Det har Gävle också, därför behövs ingen stambana till Gävle från Uppsala. Så Nils Ericson drog sitt förslag västerut från Uppsala till Sala, och därifrån norrut mot Storvik. För övrigt fanns i hans förslag en bana från Sala mot Frövi och Örebro, så att den framtida godstrafiken från Norrland kunde ta sig snabbaste vägen mot Göteborg. Det visade sig när Carl Akrell lämnade över sitt förslag, att Nils Ericsons betänkande redan var tryckt, och att Akrells förslag inte ens trycktes upp till riksdagsförhandlingarna. Det var en nesa som han aldrig kom över. Riksdagsbeslutet gick i Nils Ericsons favör när det gällde dragningen av Västra Stambanan - men norrut tog man inte ställning!

Det blev fler utredningar: 1858 års utredning valde alternativet öster om Sigtunafjärden. Men en ny kommitté 1862 strulade till det. Under ledning av landshövding Bennich i Jämtland valde den en variant på Akrells förslag med sträckning väster om Sigtunafjärden mot Sevala, sedan norrut till Sala och sedan mot nordväst mot Korsnäs och Falun. Sevala skulle möjliggöra en anslutning till Västerås. Kommittén var mycket splittrad och fick utstå mycket kritik. Statsrådet var också splittrat inför förslaget till riksdagen. Fyra statsråd tillstyrkte östra banan, tre Sevallalinen, och de tre återstående ansåg båda behövliga! Kungen avgjorde till Sevallalinjens fördel.



Utsnitt ur kartan till Ericsons betänkande 18 november 1856



När förslaget behandlades i Statsutskottet i riksdagen åstadkoms en slags kompromiss - en märklig sådan som kallades "krumeluren". Man gick öster om Sigtunafjärden, med vid Odensala tog man västerut mot Simtuna och Sala med en sidobana till Uppsala från trakten av Örsundsbro.



1863 fattades beslut om att bygga Stockholm - Uppsala enligt kartan till vänster. Arbetet leddes av Leonard Nordenfeldt. Bilden ovan.

Vad låg bakom denna märkliga röra? Det var starka ortsintressen som drog åt olika håll. Egenintressena blomrade som aldrig förr. De som var för en västlig dragning företrädde Dalarna, som hittills inte fått något med av stambanebyggnaderna, liksom Västmanland som lurats på Västra stambanan. Dessutom fanns stockholmarna som absolut ville undvika en järnväg till Uppsala - de planerade ett förslag att flytta universitetet till Stockholm!

Vilka var då för en östlig dragning? Norrland hade inte fått något liksom Uppland, och får man förmoda, Uppsala. En starkt bidragande orsak till motsättningarna var att det inte fanns några beslut om vad som skulle komma sedan. Utan beslut om fortsättningen var det bäst att kriga för vad man kunde komma åt.

Uppsala stad såg annorlunda ut än det gör idag. När vi idag besöker Uppsalas centrala delar ser vi ett kulturcentrum som drar tankarna till Florens eller något liknande. Men 1860 hade Uppsala 9 000 invånare, varav ungefär 1 000 var studenter. Det var en småstad med lantlig karaktär, utan industri. Det fanns bara småföretag. Det gjorde att Magistraten i Uppsala skrev till järnvägskommittén 1859 och framhöll: "Staden är stagnerad, ... ett ekonomiskt utvecklat samhälle, som knappast kan tillföra en järnväg någon egentlig vinst."

Det fanns ett antal inflytelserika godsägare som ivrade för den västra banan, bland annat landshövdingen i Uppsala Robert von Kræmer, som ägde Taxnäs vid Örsundsbro. Han var känd och älskad för sina insatser som landshövding, men här tröt nog omdömet.

Röran avlöpte så att riksdagen 1863 beslutade att en bana skulle byggas från Stockholm till Uppsala öster om Sigtunafjärden. Nils Ericsons förslag hade vunnit! Men därutöver bestämdes ingenting. Och förresten blev det ingen flyttning av universitetet.

Banan byggdes snabbt med start i december 1863 under ledning av Leonard Nordenfeldt, som varit Nils Ericsons förtrogne under arbetet med Västra och Södra stambanorna. Banan hade knappast några lutningar att övervinna, och inga större sprängningar. Men sankmarker var det gott om. Det krävdes stora utfyllningar vid Järva, Frösunda, Märsta och Trunsta (nära Knivsta). Redan den 19 september 1866 kunde banan Stockholm-Uppsala invigas! Det kan noteras att Nils Ericson hade bedömt kostnaderna till 4,800 miljoner riksdaler år 1856, att Riksdagen anslog 4,672 miljoner och att den slutliga kostnaden blev 4,756 miljoner.

Beslutet om den fortsatta utbyggnaden hamnade i ny långbänk. Mellan 1866 och

1869 utreddes hela 31 olika alternativ. Det var Styrelsen för statens järnvägsbyggnader som utredde på regeringens uppdrag. Ytterligare alternativ tillkom i motioner i riksdagen. Vid riksdagen 1869 förordade regeringen en ny bana från Stockholm väster om Sigtunafjärden till Tillberga och vidare till Storvik via Sala och Avesta. I riksdagsutskottet gick man ännu längre: från Stockholm mot Norbergs bergslag, och därifrån via Avesta till Storvik. Men riksdagen avvisade alla förslag, och frågan förblev oavgjord.

Det var först med riksdagen 1870 man på allvar tog itu med frågan. Men den var segsliten med stora meningsskiljaktigheter. Regeringen gav företräde för Sevallalinjen. Statsutskottet förordade Uppsala-Sala. Efter en hetsig strid i riksdagens kammare gjorde man som tidigare: Man följde Nils Ericsons förslag, och klubbade banan Uppsala-Sala-Avesta-Storvik.

I Uppsala byggdes det slottsliknande stationshuset med banhall och godsmagasin. Allt var inte klart till invigningen den 19 september 1866. Mängder av uppsalabor samlades vid stationen tillsammans med studenter och militärer. Karl XV invigde banan under pompa och ståt i banhallen klockan två på eftermiddagen. Ett festtåg hade lämnat Stockholm klockan halv tolv och anlände till Uppsala lagom till invigningen. På den annonserade tidtabellen noterades "OBS. Stockholmstid."

Tre tåg om dagen erbjöds i vardera riktningen. Resan tog nästa tre timmar. Uppsalas förste stationsföreståndare blev Fritz Ehrengranat, som kom med fem års erfarenhet som stationsföreståndare i Skövde.

Det var ännu långt till dagens tågpendlar flera gånger i timmen och många tusen dagspendlare.

Banan mot Sala öppnades 1873, privatbanan mot Gävle 1874 och Enköpingsbanan 1912.

Dubbelspår blev det 1908.

Stationsslottet är idag kontor och restauranger - men fasaden är lika vacker idag!



Uppsala stationshus och tillhörande banhall håller på att färdigställas. Tiden är cirka 1866-1868.

Foto: Sveriges Järnvägmuseum, Samlingsportalen.se

Avsändare:
Järnvägmusei Vänner
Box 407
801 05 GÄVLE

B



Foto ur Sveriges Järnvägmuseums samlingar

God Jul &
Gott Nytt År!

Nu planerar vi för
byggstart av det nya
järnvägmuseet!

2017 års program

I början av året finns det tryckta programmet att hämta i receptionen på museet och vi publicerar även de kommande evenemangen på vår hemsida.

Följ oss i sociala kanaler!

Sveriges Järnvägmuseum finns förutom på Facebook, numera också på Instagram. Sök efter @jarnvagsmuseet och ta del av arbetet som sker "bakom kulisserna".

Besöksadress

Rälsgratan 1, Gävle. Tel 010-123 21 00
Öppettider under Jul och Nyår:
www.trafikverket.se/jarnvagsmuseum



**SVERIGES
JÄRNVÄGSMUSEUM**
TRAFIKVERKET