

SIDOSPÅR 1/17

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägmuseum





Robert Sjöö

Museichefen har ordet

Mot nya spår

Den sista februari lämnade regeringen den så kallade kulturavspispropositionen till riksdagen. Syftet är att ta ett helhetsgrepp om kulturavspispolitiken och göra övergripande prioriteringar. Det viktigaste förslaget gäller införande av en museilag som skulle ge museerna i staten ett större självbestämmande.

Andra väsentliga förändringar gäller Riksantikvarieämbetet som inte bara ska ta över Riksutställningar utan även få en samordnande roll för museisektorn.

En uppenbar ambition är också att minska antalet myndigheter genom sammanslagningar.

Så sist, men inte minst för vår del, så framhåller regeringen att "det bör övervägas hur de transporthistoriska museer och samlingar som Trafikverket i dag ansvarar för kan föras över till kulturdepartementets ansvarsområde". När det gäller det senare så lutar sig propositionstexten mot den utredning som gjordes i Trafikverket 2012 på regeringens uppdrag. Jag stod själv som författare. Då valde regeringen att bortse från förslaget men nu är det alltså aktuellt igen och till och med så sannolikt att Trafikverket förbereder sig för ett huvudmannabyte redan 2018.

Viktiga frågor att lösa blir licensen för tågtrafik, säkerhetstillstånd A och B, samt ansvars- och ägarfrågor för fastigheter och spårinnehav.

Som några kan ha snappat upp så har jag sedan förra årsskiftet haft ansvar för en resultatenhet i Trafikverket som heter Fordonsresurser.

Utöver museiverksamheten så ingick från början fordonsförvaltningen, främst de fordon som används för den upphandlade natttågstrafiken. Ansvaret för all tågtrafik inom Trafikverket lades också här. Ambitionen har varit att utöka uppdraget med en samlad fordonsförvaltning för hela myndigheten i resultatenheten. Implementeringen har kommit en bra bit på väg och verksamheten kommer att växa mer eller mindre kraftigt under innevarande år, inte minst på grund av ett antal andra regeringsuppdrag till Trafikverket.

Att kombinera en aktiv roll i den processen och samtidigt förbereda för en verksamhetsövergång för museidelen är orimligt. Från och med mars kommer jag därför endast att ansvara för museifrågorna och tågtrafiken medan fordonsförvaltningen läggs under annans ansvar.

Vi har kommit långt i våra förberedelser för om- och tillbyggnad av museet. Planen ligger fast, att vi stänger för ombyggnad omedelbart efter årets museidag, den 9 september.

Rutinerna inom staten vid investeringar i fastigheter är att regeringen måste godkänna dem över ett visst belopp, vilket

vårt projekt överskrider med viss råge. Hemställan är lämnad för beslut men den uppkomna huvudmannafrågan, i synnerhet när det gäller vem som ska äga fastigheten och svara för byggnationen, kan komma att ställa till det när det gäller tidplanen, att återöppna med ny utställning sommaren 2019.

Många undrar om fordonsmagasinet kommer att vara öppet under stängningstiden. Det kommer det inte att vara. Vi har stora utmaningar när det gäller förvaringen av våra fordon under ombyggnadstiden. Vi måste hyra ytterligare lokaler och vi kommer inte att kunna garantera säkerheten för besökare i våra magasin där fordonen inte kommer att kunna placeras som i dag. Förhoppningsvis kan vi genom tågtrafik eller andra smarta lösningar periodvis ändå tillgängliggöra delar av våra samlingar.

Som framgår ovan är vi beroende av flera regeringsbeslut. Framtiden har väl aldrig tittat sig så osäker samtidigt som planerna aldrig har varit så storslagna.

Visst är det en märklig kombination men kanske just därför är jag optimistisk. De beslut som fattas kommer att grunda sig på kunskap om och intresse för verksamheten i ett högre syfte. Det vet jag inte om det har hänt på ägarnivå sedan museet grundades för drygt hundra år sedan.

Vi har en spännande tid framför oss. 🚂

JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

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



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

Som medlem i Järnvägsmusei vänner får du bland annat museets 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 för vuxen 400 kr och för familjemedlemmar 500 kr. Ungdom (t o m 17 år) 100 kr samma förmåner som vuxen.

Avgiften 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 1 - 2017, årgång 14

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

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

© JvmV 2017 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. sidospar@jvmv.se

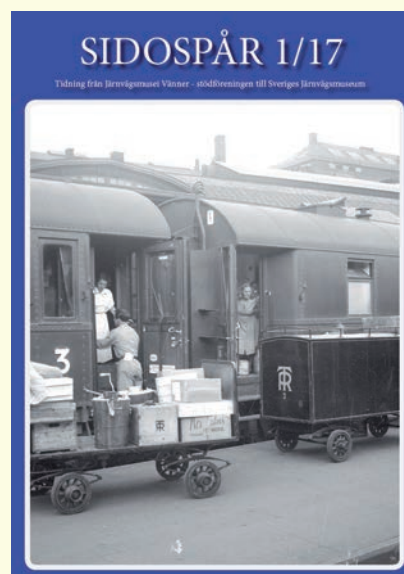
I redaktionen även:

Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se

ISSN 1653-4557

Nummer 2 2017 utkommer juni
Presstopp 1 maj

Stockholm 1940. Restaurangvagn med kafévagn som annexvagn furneras. KBDB00473



Järnvägs musei Vänner

Medlemskort 2017 Med det här numret bifogas medlemskort för 2017 till er som vid utskickstillfället har betalat årsavgiften.



SPÅR 2017 Med detta nummer bifogas även årsboken för 2017. 162 sidor med intressant läsning.

Järnvägshistoriska dagar Höstens dagar arrangeras den 23-24 september i Ängelholm.

Ungdomsmedlemskap Ungdomar, upp till och med 17 år, erbjuds nu medlemskap i Järnvägs musei Vänner. Årsavgiften är 100 kr och då får man samma förmåner som en vuxen.



Semestertips!!

Text & foto:
Kurt Karlsson

storblidsteve och njuta av filmer med det rätta innehållet.

Man får med sig en "Audioguide". Med hjälp av den får man på valfritt språk information om de utställda föremålen.

Det finns också en "bangård" med tillhörande utrustning såsom vändskiva, kranar och semaforer etc.

Museet är koncentrerat på den rullande materielen. Sidoutställningar med uniformer etc är mycket sparsam. Cirka hälften av den uppställda materielen utgörs av ånglok. Men för den som inte är intresserad av dessa finns det många andra rariteter att njuta av.

Bland motorvagnarna märks speciellt Bugatti "Presidentiel" (se bilden nedan). Vagnen konstruerades av Ettore Bugatti. Om namnet låter bekant är det samme Bugatti som med tävlingsbilarna. Anledningen till att började med järnvägsfordon sägs vara att han hade ett parti osålda motorer. I vanliga fall brukar föraren sitta längst fram. Men i det här fordonet satt han i mitten av vagnen. Sikten framåt fick han genom en kupol på taket. Totalt byggdes det 76 vagnar av den här typen. Som tur var så sparades det en för eftervärlden. De var försedda med fyra motorer på vardera 200 hk på en vagn som vägde 32 ton(!).

Vad vore ett franskt järnvägs museum utan

SNCF:s museum

Cité du Train, franska statsjärnvägarernas museum är beläget i Mulhouse. Museet som hette tidigare Musée Francis du Chemin de Fer öppnades i juni 1976. Det är ovanligt så tillvida att det är byggt för sitt ändamål. Som bekant brukar de annars få hålla tillgodo med överflödiga lokstallar.

En ny hall invigdes i april 2005. Det var i samband med det som museet bytte namn.

Den äldre hallen innehåller tolv spår med en total längd av 1350 meter. Den uppställda materielen är i otroligt fint skick. Hade man inte vetat bättre skulle man nästan kunna tro att den körts direkt från tillverkaren till museet. Men materielen är bara uppställd i långa rader utan några vidare arrangemang.

Det är stor skillnad mot den nya hallen. I den är det mer levandegjort. En del lok har "förare". Vagnarna har passagerare och restaurangvagnen ätande gäster. Dessa intar maten under livligt diskuterande som förmedlas via högtalare. Man får också se resultatet av motståndsrörelsens tågsabotage under andra världskriget. Plus mycket mer. Om man känner för att vila benen en stund så kan man slå sig ner vid ett antal

Orientexpressen. Det finns tre vagnar från detta tåg. Plus ytterligare ett antal inklusive General de Gaulles personliga vagn.

Bland allt annat smått och gott finns det också möjlighet att studera en konstsamling där konstnärerna har varit förståndiga nog att välja järnvägsmotiv för sitt måleri. Den som är intresserad av slippers får verkligen sitt lystmäte där. En speciell avdelning visar allt om träslippers. Det finns nog ingenting som rör träslippers som inte förklaras på den utställningen.

Som de flesta muser har de fordon stående utomhus. För ett par år sedan har även den delen öppnats för besökare. Därifrån kan man också njuta av tågen på den hårt trafikerade huvudlinjen mellan Mulhouse och Strasbourg som passerar intill.

För att lämna museet måste man passera souvenirbutiken. Förutom diverse kramskrams finns det lite modeller och böcker. Tyvärr är de flesta böckerna på franska.

Museet ligger en bit utanför centrum men det är inga problem att ta sig dit. Från järnvägsstationen går det bussar som har sin ändstation utanför dörren till museet. Bussen går också förbi bilmuseet Collection Schlumpf som ligger i närheten. Där finns världens största samling Bugattibilar.

Många drar sig för att resa till Frankrike för språkets skull. Det sägs att fransmän inte vill prata engelska. Men vi upplevde inte det som något problem. Det är bara drygt en mil från Tyskland till Mulhouse. Så det går bra att övernatta där och göra en dagsutflykt till museet. Det är väl värt ett besök om man har vägarna förbi. 🚂





Mårten Dunér

Servering på tåg – en återblick

Så här började det...

Redan när järnvägen var ung uppstod frågan hur man skulle tillgodose resenärernas behov av mat och dryck. Ju längre resor, desto större var behoven.

Den första restaurangvagnen i världen lär ha rullat ut på rälsen i USA redan 1867. Men i Sverige valde vi att hålla oss till gamla

beprövade metoder – man gjorde helt enkelt måltidsupphåll under resans gång. Ganska snart insåg dock många att mycket tid fanns att spara om man kunde äta och dricka medan tåget rullade vidare.

Under första halvan av 1890-talet började därför starka krafter att verka för att SJ skulle införa restaurangvagnar enligt kontinental modell. Starka lobbyister startade en massiv bearbetning av lämpliga beslutsfattare. En anledning till önskemålet var att man ville visa upp att Sverige låg i framkant vad gällde att ta hand om inresande turister. Man väntade sig nämligen många besökare från Kontinenten till Stockholmsutställningen 1897.

Statens Järnvägar

Inom järnvägsförvaltningen var man till en början ganska ointresserade av idén. Hur skulle man organisera det hela? Man spjäsnade kraftigt emot. Man ville definitivt inte få in en massa löst folk bestående av kockar, servitörer och diskerskor i den hierarkiskt väloljade organisationen som SJ utgjorde. Resultatet av SJ:s motstånd blev bara att frågan maldes vidare högre och högre i den svenska byråkratin och hamnade så småningom i Riksdagen.

Frågan hade då blivit så stor och omskriven att den hade nått till Kockums i Malmö. Kockums var sedan flera år en av SJ:s stadiga leverantörer av både sitt- och godsvagnar.

Inför Nordiska industri- och slöjduitställningen i Malmö 1896 gjorde Kockums helt enkelt en kupp. Man inredde helt sonika en av SJ beställd 2:a kl sittvagn till restaurang istället och ställde ut detta praktexemplar på utställningen i Malmö.

Utställningsbesökarna imponerades av denna nyhet, vilket även den utsände journalisten från Sydsvenska Dagbladet Snellposten gjorde. Den 11 juni 1896 kunde läsarna få sig till livs följande beskrivning: ”De utställningsbesökande som äro i rörelse samlas gerna ditåt och man ser

på eftermiddagarna en ständig ström av intresserade stiga upp på plattformen och bege sig in i vagnen. [...] Den ser redan på afstånd annorlunda ut än vanliga boggiervagnar. [...]

Entrén är försedd med toalett, klädhängare mm; man kommer först in i en mindre salong [...] försedd med dukade bord för 12 personer. Väggarna består av polerad teak – ett amerikanskt träslag – med öfre fyllning av spegelglas och de nedre af flätadt pappermaché. Taket är hållet i ljusare färgton och rikt dekorerat med tre kronor och slingerornament.

Smakfulla, bronsförgyllda gaskronor pryda taket; matsalsstolarna, breda och bekväma, äro öfverklädda med läder och vid hvarje bord är elektrisk ringledning till betjening. Denna mindre salong är afsedd för de resenärer, som hafva den ovanan att röka till maten.

Den större salongen har platser för 18 personer, men kan mycket väl rymma 8-10 gäster derutöfver. Väggarna här äro av teak, men fyllningarne äro de öfre av polerad askrot, de nedre av pappermaché i läderimitation. [...]

Köket är helt enkelt läckert och kommer det att vattnas i munnen på mången husmoder. En vattencistern ger så rik tillgång på vatten att man alldeles icke behöfver spara på sådant. Vid sidan av den nätta spisen står ett gaskök, och vasken är så stor, att mången familj har mindre i sitt kök.

En särskild köksutgång med tillhörande plattform saknas icke heller, och vi begagna den vägen för att komma ut efter att hafva tagit i noggrant betraktande hvad som för icke länge sedan skulle kallas för världens åttonde underverk.”

SJ föll så småningom till föga, och köpte den utställda restaurangvagnen samt beställde ytterligare en. Och man tyckte nog att man löste frågan om restaurangvagnarnas bemanning och nyttjande på ett elegant och, för SJ, tillfredsställande sätt. I stället för att driva dem själva, valde man att göra som man gjort med stationsrestaurangerna sedan ett par decennier. Man arrenderade helt enkelt ut vagnarna till hugade restauratörer.

Tisdagen den 25 maj 1897 avgick sålunda Kontinentexpressen från Stockholm Central mot Malmö med anslutning till Trelleborg och ångfärjestationen för vidare färd mot kontinenten. Med i tåget gick för första gången i SJ:s trafik en restaurangvagn. Den stolte källarmästaren hette Axel Backman

och till sin hjälp ombord hade han en stab av sju personer: kassörska, hushållerska, spisbiträde, två diskerskor, servitör och smörgåsnisse.

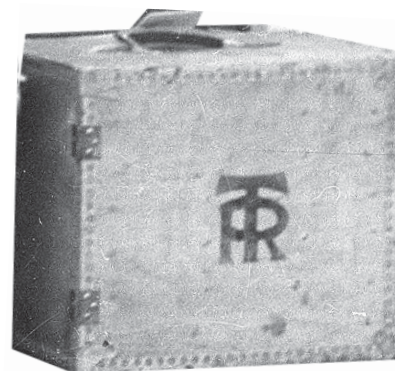
Men förändringar var under uppsegling. 1902 bildades Svenska Turisttrafikförbundet, en organisation som hade till uppgift att främja utvecklingen av resandetrafik från utlandet till Sverige. Man arbetade alltså mest internationellt och etablerade flera resebyråer i utlandet, bland annat i storstäderna Berlin, London, Paris och New York.

Intressenter i turisttrafikförbundet var Kungl Maj:t, Utrikesdepartementet och Statens Järnvägar. Som medlemmar kunde till exempel kommuner, hotell, turistorganisationer, trafikförvaltningar, rederier men även enskilda personer söka inträde. Turisttrafikförbundet hade dock en bräcklig ekonomi, trots att verksamheten bekostades av allmänna medel. De olika medlemmarna hade ingen större lust att skjuta till ytterligare medel, trots att ett starkt förbund borde ha varit av intresse för dem. Denna njugga attityd från stat och medlemmar hade till följd att förbundet stod på ruinens brant 1907, fem år efter grundandet. Hur skulle verksamheten kunna räddas och framtiden för förbundet räddas?

En idé kläcktes. Varför inte låta förbundet driva all restaurangverksamhet inom SJ:s område, det vill säga ombord på tåg och färjor samt i stationerna? Sagt och gjort, SJ sade upp alla arrendeavtal med restauratörerna, turistförbundet lät bilda Turisttrafikförbundets Restaurangaktiebolag, och den 1 januari 1909 samlades all restaurangverksamhet inom SJ under en och samma hatt.

Turisttrafikförbundets Restaurangaktiebolag 1909 - 1938

Restaurangaktiebolaget övertog alltså all verksamhet inom SJ:s hank och stör den 1 januari 1909. I styrelsen för det nybildade





AB03a 2769 i Stockholm 1933. Matsalen rymmer 40 gäster. Samlingsportalen.se KAGA00026. Samtliga foton i artikeln kommer från Samlingsportalen.se

bolaget satt representanter för Turisttrafikförbundet i majoritet mot SJ:s minoritetsrepresentation. Bolagets aktier bestod av 3'000 preferensaktier med en röst per aktie samt 750 stamaktier med fyra röster per aktie. Preferensaktierna fanns spridda på olika privata ägare medan samtliga stamaktier ägdes av Turisttrafikförbundet. SJ stod helt utan aktier och kunde därför inte heller rösta på bolagsstämman. Den enda inkomsten för SJ var arrendet som betalades för lokalerna. Och arrendet fastställdes på bolagsstämman...

Restaurangbolaget kunde under sitt första verksamhetsår etablera sig ombord på SJ:s nybyggda tåg färjor SS Konung Gustav V samt SS Drottning Viktoria på den

nyetablerade ruten Trelleborg – Saßnitz. Men man nöjde sig inte bara med det. Man utvecklade restaurangvagnarna och stationsrestaurangerna samt etablerade sig i flera stationshus som inte tidigare hade haft restaurang eller kafé.

Förbundet samarbetade intensivt med Svenska Turistföreningen, STF, en nationell turistorganisation som bildats redan 1885 med syftet att utveckla och underlätta turism i landet, framförallt sådan som byggde på natur- och kulturupplevelser. Föreningens motto var, och är fortfarande, "Känn ditt land". Organisationerna samarbetade speciellt när det gällde reklam ombord på tågen, där restaurangvagnens matsedel och sortiment ofta var tryckt i ett

litet häfte med gott om restips och annonser om olika turistanläggningar. Häftet delades ut kostnadsfritt till resenärerna ombord. Alla dessa olika insatser gjorde att restaurangaktiebolaget gick bra; för att inte säga mycket bra.

Mellan åren 1927 och 1935 kunde man dela ut 30'000 kr (2016 ca 850'000 kr) till de privata aktieägarna, 7'500 kr (2016 ca 212'000 kr) till Turisttrafikförbundet samt dessutom lämna ett bidrag till moderbolagets verksamhet på 60'000 kr (2016 ca 1,7 mkr).

Bildandet av AB Trafikrestauranger

Denna anmärkningsvärda situation fick Riksdagens revisorer att reagera. 1934 framförde de kritik mot hur SJ utnyttjades och krävde kraftfulla åtgärder. Vid detta laget hade SJ börjat inse att det var en ohållbar situation. Men att bara tillmötesgå revisorernas krav om att inlemma restaurang-verksamheten i SJ:s verksamhet, var en tuff utmaning för det militärt hierarkiskt uppbyggda SJ. Man ville för död och pina inte ha in en massa löst restaurangfolk i rullorna. Situationen från 1890-talet, när man diskuterade införandet av restaurangvagnar, upprepades.

I en skrivelse till regeringen, daterad den 8 januari 1935, framför Järnvägsstyrelsen dock för första gången tankar om att själva



Kafévagn C08c 1933. Notera de stoppade sätena som senare byttes mot galon. Re-kryterna slet hårt på klädseln under kriget. KDAF05008

bilda ett restaurangbolag som skulle kunna sköta verksamheten.

"I fråga om tillgodoseendet av allmänhetens krav har restaurangrörelsen till stor del ansetts likställd med alla andra sådana åtgärder, exempelvis anordnande av bekväma väntsalar, bekväma kupéer mm som Statens Järnvägar ansett sig skyldiga vidtaga för att hålla anordningarna för trafikanterna uppe i en tillfredsställande standard.

Ett för Statens Järnvägar gynnsamt ekonomiskt resultat av restaurangrörelsen har visserligen betraktas som eftersträfvansvärt men dock som ett mera sekundärt mål. Huvudändamålet med de beskrivna restaurangrörelserna har varit tillgodoseendet av den resande allmänhetens behov av förplägnad.

Den ekonomiska motiveringen till åtgärder för tillgodoseendet av nämnda behov, oavsett om dessa åtgärder i och för sig avkasta någon ränta å därför använt kapital, har givetvis legat däri, att de var och en i sin mån bidraga tillökad resandefrekvens och därigenom ökade inkomster."

I samband med avsändandet av brevet, sades kontraktet med Turisttrafikförbundets Restaurang-aktiebolag upp till årsskiftet 1938/39.

Beträffande namnet på det nya bolaget står att läsa:

"Firmanamnet för det nya bolaget, vari Statens Järnvägar äro ämnade att äga i realiteten hela aktiestocken, skulle enligt Järnvägsstyrelsens avsikt bli Trafikrestaurangaktiebolaget."

Turisttrafikförbundet gick till kraftigt motangrepp mot förslaget. Man menade att SJ:s förslag skulle kunna vara till men för skattebetalarna som inte skulle få samma insyn i verksamheten som man haft möjlighet till med organisationen som den varit sedan 1909.

Skrivelser växades flitigt och hårda ord byttes under hela 1936.

Statskontoret och Riksräkenskapsverket instämde dock i Järnvägsstyrelsens argumentation och i Departementschefens slutord i proposition nr 199, given Stockholms slott den 26 februari 1937 framgår att man torde vara väl medveten om att

R03b3747 utrustades med ett toppmodern, helt elektriskt kök. Bilden tagen vid leveransen 1946. KDAF04988

restaurangrörelser av detta slag "icke kan väntas lämna vinst" utan man istället "få anse restaurangrörelsen så som ett till järnvägsdriften hörande nödvändigt komplement."

Hans Kungliga Höghet Kronprinsen-Regenten Gustaf Adolf biföll statsrådets framställan den 26 februari 1937. Riksdagen gick senare samma år på samma linje och AB Trafikrestauranger registrerades den 23 november 1938. Det enda svenska aktiebolag som har bildats på direkt uppmaning av Riksdagens revisorer!

All verksamhet och all personal togs över den 1 januari 1939 från Turisttrafikförbundets Restaurangaktiebolag.

Restaurangvagnar 1897 - 1945

De första restaurangvagnarna saknade ett särskilt förrådsrum. Istället medföljde en särskild, för ändamålet inredd, resgods-vagn. Lösningen var ganska klumpig, varför man vid nybeställning av restaurangvagnar 1900 och 1904 såg till att nödvändiga förrådsutrymmen placerades i själva restaurangvagnen.

De första vagnarna, från 1897, byggdes om första gången 1904; andra gången 1912. Vid den slutgiltiga ombyggnaden kunde samtidigt 32 gäster inta sina måltider. Intresset från resenärerna var dock stort, varför man 1911 införskaffade ett par nya vagnar där samtidigt 40 gäster kunde utspisas.

De tidiga vagnarna var byggda helt i trä. Först 1927 kom den första stålvagnen. Men

det var först 1933 man lyckades få in hela 48 gästplatser i matsalen.

Hela tiden hade vagnarna haft samma planlösning: ett kök med kallskänk och förrådsutrymmen i ena änden, därefter en avdelning som diskerskorna och serveringspersonalen delade på, innehållande bland annat dryckeskylar, ett litet serveringsrum vägg i vägg med kassörskans plats och sedan, som kronan på verket, gästernas storslagna utrymme uppdelad i två matsalar. Att man delat matsalen i två mindre 'rum' berodde på att man då hade möjligheten att erbjuda restaurang + kafé eller rökfri avdelning + avdelning för rökare.

När AB Trafikrestauranger övertog verksamheten den 1 januari 1939 var vagnsparken alltså ganska ålderstigen, bortsett från vagnarna från 1933. Planer fanns dock på fler moderna vagnar, men Andra världskriget försenade genomförandet.

Förutom de stora restaurangvagnarna fanns också ett antal kafévagnar som härstammade från tiden före första världskriget. Det var oftast ombyggda sittvagnar som fått ett mindre serveringsutrymme i ena änden av vagnen. Serveringsutrymmena hade en mängd olika utseenden, beroende på hur sittvagnen hade sett ut från början.

Restaurangvagnar 1946 - 1988

Omedelbart efter Andra världskrigets slut, 1946, fortsatte SJ sin utveckling av modellen från 1933. Planlösningen var





TR:s VD, Fred Arnell, tittar beundrande på en av Ewald Dahlskogs intarsior i R03b 3747. KDAF04982

densamma, men elektriciteten gjorde nu sitt intåg i hela vagnen. Spis, ugn, tallriksvärmare, vattenvärmning, kylanläggning, kaffebryggare var elektriska. Kökets utrustning var det modernaste som fanns att tillgå. Matsalens inredning rensades från förkrigskrusiduller och tre av vagnarna försågs istället med storslagna intarsior, komponerade av Sveriges främste konstnär i genren, Ewald Dahlskog. Intarsiorna placerades på gavelväggen i matsalen, en på var sida om entrédörren.

Vagnarna lovordades mycket av personalen och i pressen. Spisarna var konstruerade i tre sektioner för att man lätt skulle kunna byta ut endast en del av spisen vid behov. En elektrisk vattenpump pumpade vattnet i två förrådstankar om vardera 600 liter vidare till en taktank på 200 liter.

I början framhölls också den effektiva ventilationsanläggningen som skulle hålla luften vid konstant 20° C. Av den anledningen ansågs inte öppningsbara fönster behövas. Anläggningen visade sig dock föga effektiv och öppningsbara ventiler ovanför fönstren måste snart anordnas. Gångegenkaperna sades också vara alldeles enastående tack vare boggier av modell -42. Men redan efter ett år i trafik klagade både gäster och personal att vagnarna slängde alldeles förfärligt. I december 1947 kunde man läsa i Aftonbladet: *"Resa med ny restaurangvagn är en skakande upplevelse. Både personal och resenärer ledsna."*

Redan vid leveransen av vagnarna 1946 låg en ännu mer förbättrad och moderniserad modell klar på ritbordet. Leveransen kunde

dock inte ske förrän 1953-54, bland annat beroende på att polska järnvägen hade gjort en stor beställning av vagnar som först måste levereras. Dessa nya restaurangvagnar fick en tidstypisk 1950-talsinredning, men den stora nyheten var att de utrustades med luftkonditionering, de första personvagnarna i Europa med denna facilitet. Även en elektrisk brödrost fick sin plats i köket. Under många år gick ofta en kafévagn som annexvagn till restaurangvagnen. Man kunde då dela upp resenärerna i dem som ville äta lagad mat och dem som bara ville äta smörgåsar och kakor. Det var praktiskt, men oekonomiskt i det långa loppet. Två vagnar skulle dras i varje tåg, och dessutom bemannas.

När det så var dags för en ny generation serveringsvagnar i början av 1960-talet, tycktes man ha kommit på den geniala lösningen: köket i mitten och matsal respektive kafé på var sin sida.

De första åren vagnarna gick i trafik, var det bordsservering även i kafédelen, men ganska snart byggdes kaféet om till självservering. Detta vållade svarta tidningsrubriker: hur skulle resenärerna klara att balansera en bricka i 100 km/tim?

Under 1960-talet hände mycket med serveringsvagnarna. En ny epok inleddes med självservering ombord, samtidigt som en epok gick i graven. 1964 togs de sista vedeldade restaurangvagnarna ur trafik. De hade då stått uppställda i Hagalund som reservvagnar under många år, men då och då fått det tvivelaktiga nöjet att få rulla ut i trafik.

Under 1968 kom så den helt renodlade självserveringsvagnen, B1c senare RB1. Då hade man redan provat på självservering under ett par år genom att bygga om gamla kafévagnar från 1930-talet till olika varianter av självservering. Fem stycken av dessa vagnar från 1968 lever vidare under litteran R12, men nu hos Trafikverket som också låtit modernisera både teknik och inredning.

Under 1968 genomfördes också stora förändringar i arbetssättet i de stora restaurangvagnarna.

Fortsättning på sidan 23



Kaféet i Rb02 byggdes så småningom om till självservering. Notera informationen om detta till höger om kassan! Bilden tagen 1969 under en demonstrationsresa. KBDB13763:03



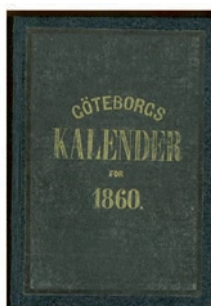
Gjörcke och Frisell – järnvägare med svårfunnen historia

I mitt arbete med att kartlägga alla betydelsefulla järnvägsmän i mitten av 1800-talet tragglar jag mycket med olika historiska källor. Det är SJ-matriklar, mantalslängder och kyrkböcker. Men somliga personer är svårare att hitta än andra. Ett par sådana skenbara återvändsgränder tänkte jag kommentera här.

En naturlig utgångspunkt i mitt sökande är de personer som finns porträtterade i det fotoalbum som förädrades Nils Ericson, sannolikt på hans 65-årsdag år 1867. De två personer jag tar upp här är Johan Hampus Gjörcke och Per Frisell.

Johan Hampus Gjörcke

Johan Hampus Gjörcke är välkänd. Han var verkmästare på lokverkstaden i Göteborg från 1855 till 1879. I en tjänstemannaför-



teckning noteras också att han varit i England och Frankrike 1834-1855. Men inga andra data. Hur jag änslog i kyrkböcker fann jag inget. Men lyckligtvis finns det andra källor.

Göteborgskalendarerna, en förlaga till telefonkatalogen, tog upp alla hushållsföreståndare i staden vissa år från mitten av 1800-talet. Här fann jag Gjörcke på Stora Klädpressaregatan 1860, Spannmålgatan 1864, Kronhusgatan

1866 och Spannmålgatan 1870 till 1879. Alla adresserna ligger i närheten av hans arbetsplats på lokverkstan. Han flyttade runt en hel del - men det intressanta är att om jag har hans adress kan jag söka honom i mantalslängderna!

I mantalslängden 1867 fann jag honom på Kronhusgatan med flera intressanta noteringar: Hushållet bestod av Johan Hampus Gjörcke, född 1810, hustrun Mary Ann 1805 och brorsonen Johan Fredric född 1851, samt pigan Maria Andersson. Intressant! Hustruns namn antyder att hon är engelska, och bland de Gjörckar som fanns i Stockholm hade jag noterat en Johan Fredrik.

Att Johan Hampus var gift med en engelska kunde innebära att de tillhörde Engelska församlingen i Göteborg. Och minsann! I Engelska församlingen var de inskrivna, gifta i England 1836. De fick inga barn, Mary Ann dog 1868 och Johan Hampus 1879. Då vet vi hur det slutade. Men hur började det för Johan Hampus?

I Stockholm fanns en Serafia Laurentia Gjörcke, begravd på Norra kyrkogården. Hon hade en son Johan Fredrik född 1851 - det måste vara Johan Hampus' brorson! Han kom alltså från Stockholm, men varför är han osynlig? Serafias make var Carl Edvard, slaktare i Katarina församling, och han måste vara Johan Hampus bror. Genom



Första lokverkstaden i Göteborg uppfördes 1857-1863. Bilden, tagen midsommarafton 1865, visar den nya verkstaden som uppfördes invid den gamla, och togs i bruk 1865. Foto: Samlingsportalen.se. KDAA10164.



I Göteborgskalendern kan jag följa hans boende

1860 på Stora Klädpressaregatan 3
(verkmästare vid SJ)

1864 Spannmålgatan 13

1866 Kronhusgatan 22

1870-79 Spannmålgatan 17

att följa Carl Edwards flyttningar bakåt kommer jag till Svea artilleriregemente. Nu faller allt på plats: Johan Hampus föddes 11 september 1810, son till förre fältväbeln Johan Fredrik Gjörke, tillhörig Svea artilleriregementes församling.

Det är två så kallade icke-territoriella församlingar som dolt Johan Hampus för mig. Man glömmer lätt bort att de finns när man släktforskar: Finska församlingen, Hovförsamlingen, Judiska församlingen och en massa andra som inte följer sockengränser. Något att tänka på.

Nu kan vi sammanfatta Johan Hampus Gjörkes öden: Hans farfar föddes troligen i Mecklenburg 1746, kom till Sverige, där sonen Johan Fredric skulle bli Johan Hampus far. Johan Fredric (1770-1829) var gift två gånger och fick 4+6 barn. Johan Hampus var äldst i andra kullen, äldre bror till blivande slaktaren Carl Edvard och till den senare berömde simläraren och dansmästaren Fredrik Alexander Gjörcke. Pappa fältväbeln blev tygsvarare (vapensvarvare) på Svea artilleriregemente. Vår Johan Hampus började som svarvarlärning, men lämnade artilleriförsamlingen 1828. Han var sedan verkmästare på en mekanisk verkstad 1830-1832, maskinuppsättare på verkstäder i England och Frankrike 1834-1855, innan han hamnade vid järnvägen i Göteborg.

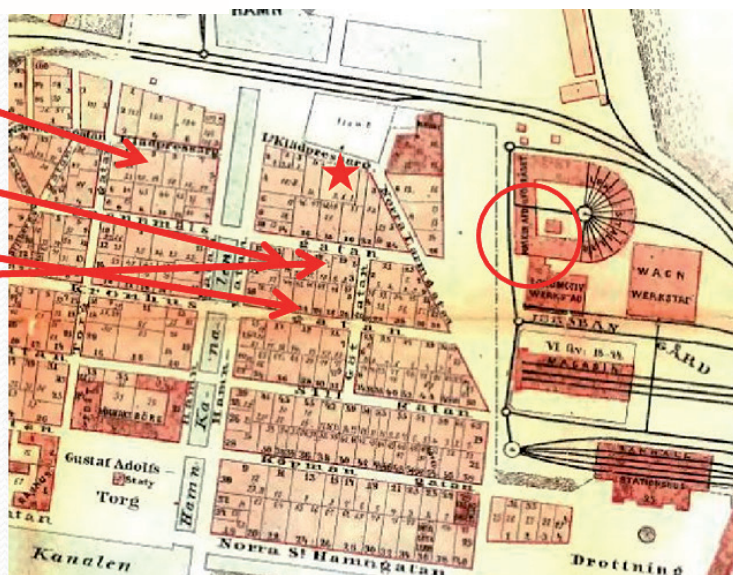
OK, Johan Hampus! Du är inte slutut-

forskad, men nu vet vi varifrån du kom och vart du gick. Allt detta kunde jag hitta vid min dator. Visst är nätet fantastiskt!



Per Frisell

Större delen av SJ:s högre tjänstemän hämtades från adel, präster och militärer. Ingenting konstigt med det - det var där bildningen, utbildningen och lydnaden inför överordnade fanns. Nödvändiga egenskaper för säkerhet och funktion för det nya transportsättet järnväg. Så småningom blev också borgarsöner högre tjänstemän, ofta via tjänst som bokhållare och uppvisad lämplighet. Men det finns också exempel på höga tjänstemän som kom från mycket enkla förhållanden. Från ingenstans. Per Frisell är ett sådant exempel.



Varför han förekom i Nils Ericsons fotoalbum var inte svårt att klara ut. År 1867 var han baningenjör i Uppsala. Han var bandirektör i Stockholm från 1875 till sin död 1892. Han bodde för övrigt de sista åren i det hus vid Centralstationen där järnvägmuseet sedan hamnade. Inom SJ måste han ha varit en kändis. Men var kom han ifrån?

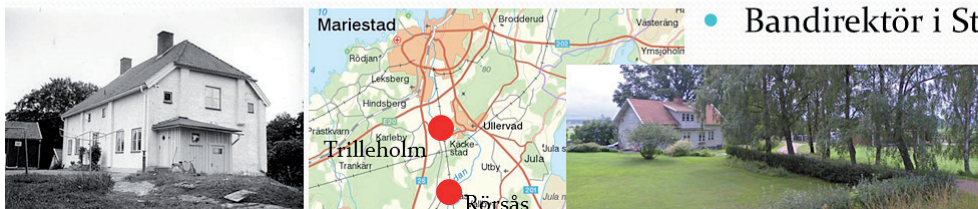
I folkräkningen 1880 står det att han ska vara född i Karlskoga 1822. Men i kyrkböckerna finns bara en Petter, oäkta barn till pigan Anna Persdotter i Skrämmen, född 23 februari 1822. En oäkting från skogarna norr om Karlskoga, ohjälpligt fattig, som "lagen" var på den tiden. Han kunde det omöjliga vara. Jag letade vidare i födelselängderna men hittade ingenting. Det fanns bara en utväg, och det var att gå baklänges i handlingarna för bandirektören.

Några spår hade jag: I Sveriges Biografiska Lexikon (SBL) finns en Erik Hjalmar

Utsikt från Stockholms norra station mot Kungsgatsviadukten cirka 1886. I bakgrunden skymtar banhallen vid Stockholm C. Kanske det var i något av husen i borte vänsterkanten som Per Frisell bodde? Foto Samlingsportalen.se KDAA09731.



- **Per Frisell d ä**, född 1802 torparson, faderlös 1812
- **Dräng 1815-1825** (gör Anna med barn 1821)
- **Arbetare på Vena bruk 1825** (koppargruva)
- **Gruvfogde 1825 på Isåsa silvergruva** (nuvarande Zinkgruvan)
- **Gifte sig 1831** med pigan Stina Lovisa Antonsdotter
- **Gruvföreståndare i Gräsmark 1835**
- **Inspektor på Bockerud, Älgårås 1838**
- **Arrendator Trilleholm, Ullervad 1858**
- **Ägare Rörsås Sörgård 1862**
- **F d bruksförvaltare Per Frisell flyttar till Skövde, tomt 41, 1863, dör 1870**
- **Per Frisell d y**, född 1822 oä, fadern känd
- **Redan på 1830-talet "läser han språk"**
- **Barnalärare på Wassgård bruk 1837, studerar i Karlstad**
- **Flyttar till fadern i Bockerud 1845**
- **Studenten P Frisell till Ullervad 1858**
- **Nivellören P Frisell till Katrineholm 1862**
- **Baningenjör i Katrineholm, Uppsala 1866 och Kristinehamn 1873**
- **Bandirektör i Stockholm 1875-1892**



Frisell som blev berömd byggnadsingenjör i USA. Han var son till Per Frisell. Enligt uppgift var det farfadern "inspektoren Per Frisell som ska ha tagit namnet efter Fristjärn i Kroppa." I rullorna för bygget av Västra stambanan finns Per Frisell som nivellör i Väring 1858-59, i Finnerödja 1860-61 och på Södra stambanan mellan Mullsjö och Jönköping 1860-61. Han finns också i folkräkningen 1880, tillsammans med sin familj: hustrun Eva Augusta Olivia född 1843 i Habo, och barnen födda i Stora Malm (Katrineholm), Kristinehamn och Uppsala. En prydlig lista på Per Frisells tjänstgöringsorter. Med hjälp av detta och kyrkböckerna kan vi nu gå baklänges:

I oktober 1875 flyttade bandirektören med familj från Kristinehamn till Kungsholmen i Stockholm.

I juni 1873 flyttade baningenjören från Uppsala till Kristinehamn.

I november 1866 flyttade baningenjören från Katrineholm till järnvägsstationens hus i Uppsala.

I juni 1863 flyttade baningenjören Per Frisell från Ullervad till Katrineholm, och i november gifte han sig med Eva Augusta Olivia Stomberg från Habo. Henne hade han träffat under tiden vid Södra stambanan redan 1861.

1858 hittar jag studenten Per Frisell i Ullervad i Skaraborgs län, boende hos inspektoren Per Frisell, bägge födda i Karlskoga, den yngre född 23/2 1822. Vad nu då? Hade jag missat något - han kunde det ju inte vara!

Nu fick jag granska om hela spåret i

Karlskoga. Jag fann Per Frisell den äldre, inte i Karlskoga, men väl i grannsocknen Kroppa, född 1802 (tack SBL!). Och nu rullades en helt osannolik historia upp!

Per Frisell den äldre var son till brukstorparen Jonas Andersson och hans hustru Margreta i Fristjärn. Fadern dog när Per var 10 år gammal. Modern blev inhyses änka, utfattig, och sonen blev dräng i olika gårdar på andra sidan sockengränsen i Karlskoga. I Mossberga gjorde han en piga med barn sommaren 1821. I kyrkboken står ordentligt inskrivet: "lägrat Anna Persdotter på Nolby, men är ärligen ledig, betalar 10 Rdr ärligen i barnföda." Ett par år senare flyttade han till Vena, nära Askersund, och nu kallade han sig Pehr Jonsson Frisell. Där arbetade han i koppargruvan, gjorde karriär och blev redan 1825 gruvfogde i Zinkgruvan (på den tiden Isåsa silvergruva). Han gifte sig 1831 och blev 1835 gruvföreståndare i Gräsmark i västra Värmland. År 1838 blev han inspektor på Bockeruds gård i Älgårås, 1858 arrendator på Trilleholm i Ullervad och 1862 ägare till Rörsås Sörgård söder om Mariestad. Året efter pensionerade han sig och flyttade till Skövde, där han bodde till sin död 1870. En ovanlig och märklig karriär!

Per Frisell den yngres historia står inte efter faderns. Stackars Anna Persdotter gick det inget vidare för. Hon fick ytterligare en oäkta son och drog sig fram som ogift inhyses piga. Men sonen Per/Petter "läser språken vid Lyceet" (läroverket i Karlstad) och flyttade från sin mor 1837, bara 12

år gammal. Anna dog 1862, i kyrkboken noterad som "Frisells mor". Per blev "barnalärare" på Wassgård Bruk norr om Kristinehamn samtidigt som han studerade i Karlstad. År 1845 flyttade "gymnasisten Per Pettersson Frisell" till sin far i Älgårås. Han flyttade med till Ullervad 1858, och började som nivellör vid Västra Stambanan.

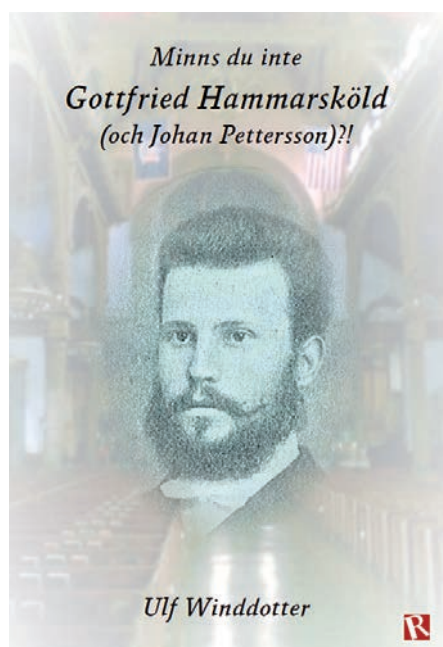
Nu har vi kartlagt förhållandena, men inte fått svar på alla frågor. Man får inte allt ur kyrkböcker och register. Vad hade Per Frisell för relation till sin mor sedan han flyttat från henne? Träffades de? Hur kunde fadern göra en sådan raketkarriär - från faderlös torparson till gruvfogde på tio år, bruksförvaltare tio år senare och slutligen ägare till en större jordbruksfastighet? På vilket sätt stöttade han sin son - en oäkting, son till en inhyses piga, som tog studenten och blev bandirektör?

Detta får vi belysa någon annan gång. Men min lärdom blir att inte ha förutfattade meningar om vad som är rimligt, ens på 1800-talet. Osynliga församlingar och orimliga karriärer, enkelt klarlagda bara man tar bort skygglapparna för ögonen! Den tidiga järnvägen är en utmärkt struktur för att lära känna och förstå den tidiga industrialismen i Sverige. Och få den riktigt, riktigt hudnära. Det vimlar av sådana här historier.

Jag kanske återkommer!



Minns du inte Gottfried Hammarsköld - (och Johan Pettersson)?!



En historisk krönika om en statarfamilj, som också har anknytning till några järnvägar i Västmanland.

Johan Pettersson, i bokens titel, var son till statarna Karl Johan Pettersson och Sofia Högstedt i Kila söder om Sala.

Hans bröder, Carl Reinhold Holm och John Werner, fann vägen ut ur statarlivet genom att söka sig till järnvägen. Båda ägnade sina yrkesliv åt varsin bana. Carl slutade sin karriär som stins i Åsby (norr om Köping) vid KURJ och John var stins bl.a i Mackmyra på linjen Sala-Gysinge-Gävle, men bodde mest i Sala.

Boken är alltså delvis en släktkrönika, men mest en emigrations- och kyrkohistorisk berättelse, som kanske kan vara intressant även ur ett järnvägshistoriskt perspektiv. :-)

Så här skriver jag i boken:

Låt oss nu fördjupa oss i familjen lite mer.

Mor hette Johanna Sofia Högstedt och kallades Johanna. Far hette Karl Johan Pettersson och kallades Karl Johan. Båda var soldatungar, men inte av officersrang utan från vanliga indelta soldatfamiljer, och hade vuxit upp ganska nära varandra i socknarna Kila och Kumla strax söder om Sala. Johanna föddes i Kila 1836 och Karl Johan i Kumla 1831. På 1850-talet arbetade de inom jordbruket i närheten av varandra och så blev de fästfolk. Johanna blev med barn 1855 och innan hon skulle föda 1856, hade de unga tu gift sig. Därmed kunde paret också få plats som kontrakterade lantarbetare, alltså statare, eftersom en förutsättning för att bli statare var att mannen var gift. Det var han som kontrakterades. Hustrun och barnen var självklara resurser i arbetet. Karl Johan och Johanna fick sin första statartjänst på Limsta Säteri i Kila församling och kom att bo i ett av säteriets torp – vilket förtäljer inte historien. Där föddes i alla fall deras första barn, som fick namnen Carl Reinhold, och kallades Carl. Han skulle med tiden komma att ta namnet Karlsson – efter farsgubben Karl Johan. I samma torp föddes fyra år senare (1860) även son nummer två, som fick namnet Johan, vilken med tiden skulle komma att ta samma efternamn som sin far – Pettersson – efter farfar Pe(tte)r med soldatnamnet Wallman.

Alltså:

Boken handlar om statarfamiljen Pettersson-Högstedt i "folkrörelsernas tid", och om familjens speciella förhållande till en viss ung adelsman vid namn Gottfried Hammarsköld (från Dingtuna). Vidare är berättelsen en biografi över denne Gottfried och hans äventyrliga liv framför allt i USA, samt en beskrivning av den rörelse av

svensk-amerikaner som med honom valde att söka sitt kyrkliga hem inom Episcopal Church – den nordamerikanska delen av den anglikanska kyrkogemenskapen. Samtidigt följer boken de övriga syskonen, t.ex. Carl:

Carl, som varit kvar i Hed, hade också ambitionen att finna en annan väg. Han hade ett stort intresse för det tekniska och moderna, vilket ledde till en anställning som stationskarl vid Bernshammars station år 1883 samt snart därefter en förflyttning norrut till Uttersbergs station. Han hade stor glädje av de goda vitsord han fått under sin militärtjänst några år tidigare, och snart avancerade Carl i graderna, bytte ut sitt efternamn Karlsson mot Holm och kunde titulera sig konduktör. Det var början på en livstidskarriär. Carl Reinhold Holm, konduktör vid Köping-Uttersberg-Riddarhyttans Järnväg, fann det vid tjugonio års ålder för gott att ingå i det äkta ståndet. Som järnvägsanställd hade han en bra mycket säkrare social och ekonomisk position än hans föräldrar någonsin haft, och han kunde ge sin Lovisa Jansson en god tillvaro. På sommaren 1886, när Carl var konduktör, föddes deras första barn Signe Sofia. Tre år senare blev Carl stationsföreståndare vid Svansbo station och under hans drygt tioåriga tjänst där föddes ytterligare tre barn: Robert, Elsa och Gustaf.

Är du intresserad av att beställa boken är följande länk en möjlig väg:

<http://www.litenupplaga.se/1561>

Ulf Winddotter



Köping - Uttersbergs Järnväg, KUJ. Vykort stämplat 1905, Svansbo station cirka 1900 Foto: Samlingsportalen.se KCAC18835.



Tio månader i Boden



Författaren i full uniform sommaren 1964.

"Det finns en plats på jorden där solen aldrig ler.

Den platsen heter Boden. Dit vill jag aldrig mer."

Så skaldades bland rekryterna i Boden på 1960-talet.

Efter avlagd mogenhetsexamen våren 1963 blev jag inkallad till militärtjänst i oktober. Jag vet inte vad jag hade gjort för ont, men överbefälhavaren, eller någon av hans hejdukar, hade bestämt att jag skulle göra mina tio månader på signalregementet S3 i Boden. Jag såg inte fram mot det hela, och i stort sett så visade sig mina farhågor besannas.

Tio månader meningslös verksamhet, dålig mat och fysiska ansträngningar tilltalade mig inte. I ärlighetens namn ska dock sägas att det fanns en del ljuspunkter också. Jag hade ganska trevliga kompisar på luckan, jag lärde mig hålla reda på mina prylar och jag lärde mig äta renskav. Och jag fick se en hel del tåg. I Boden och på ett antal utflykter.

Järnvägsstationen i Boden låg en bra bit från regementet, så det blev inte allt för täta

besök. Jag och ett par kompisar hyrde ett rum på stan, och det låg med utsikt över malmbanespåret som passerade Boden station på östra sidan. Här kunde jag se ett och annat malmtåg. Märkligt nog fick jag aldrig under de tio månader se GM-loket T5 204 som vid denna tid borde gått med godståg mellan Boden och Haparanda. På stationen var det mest snälltåg och passerande godståg dragna av Ma-lok.

Under de tio månaderna fick jag fem hemresor till Stockholm, alla med sovvagn. De flesta hemresorna var i förbindelser med lite längre ledigheter, men jag vet att vi en gång åkte från Boden fredag kväll, kom till Stockholm lördag förmiddag och åkte tillbaka från Stockholm igen söndag eftermiddag!

Som rekryt hade man ju rabatt på järnvägen, men pengarna var ändå en bristvara. Så de flesta av mina egna utflykter skedde medelst liftning, eller med kompisarnas, eller deras föräldrars, bilar.

Den första utfärden gick till Luleå i februari. Jag besökte lokstationen på Svartön. Det var helg så det var inte mycket verksamhet, men det fanns en hel del tillfälligt uppställda lok av typerna Ua och Od. Även ånglok littera KA, som normalt var i gång vid skopkransväxlingen stod här.

I mars skulle vi delta i en övning i Umeå-trakten och hela gänget fick ta tåget från Boden via Vännäs till Umeå. I Umeå användes vid denna tid fortfarande ånglok littera E2. Jag fick också för första gången



Ua 90, Od 48 och Ua 89 avställda i kylan i Luleå den andra februari

E2 1193 växlar i Umeå den 11 mars



*En intressant bangårdsvagn på Boden station. Det är en f d fångvagn.
Foto den 31 maj.*

stifta bekantskap med de nya dieselloken littera T43. Tjänstgöringen var inte så ansträngande, så jag hann smita ut och ta några bilder när E2 1193 växlade.

I juni gjorde jag och kompisen Andersson en liftartur till Haparanda. Från Haparanda tog vi tåget till Kemi och tillbaka. Vid denna tid hade VR fortfarande många ånglok i drift, varav en hel del var vedeldade.

Månaden efter var vi fyra från luckan som i en lånad bil gjorde en veckoslutstur till Kiruna. Vi fick se Polcirkeln och midnattsolen. En och annan lokbild blev det också. Andra dagen tog våra pengar slut när vi skulle lämna Kiruna. Vi blev allt hungrigare, och i Gällivare stannade vi vid en restaurang mitt emot järnvägsstationen. Där hade man på söndagen gående bord. En av grabbarna övertrasserade sitt konto och skrev ut en check utan täckning som gav oss tillgång till läckerheterna. Vi stannade till hovmästaren diskret påpekade att "det kanske räcker nu". Mätta kunde vi fortsätta hem mot luckan i Boden. Övertrassereringen ordnades upp utan problem, då övertrasseraren jobbade på banken i Malmö.

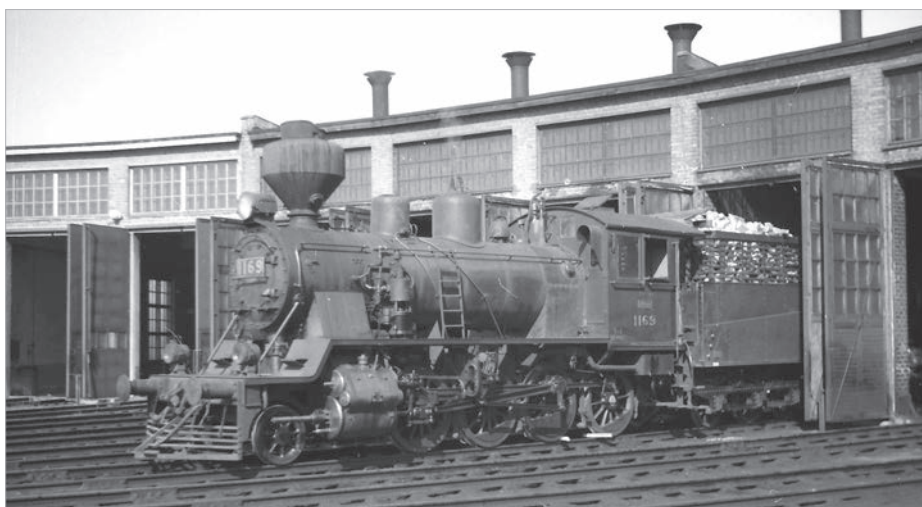
Ytterligare en liftartur ett veckoslut i juli gick till Skellefteå. Där mötte jag Ulf Diehl som gjorde lumpen i Sollefteå. Han liftade norrut och jag söderut. Vi hade hoppats på att få se ett levande G6-lok igång, men ånglokskörningen från Boliden hade uppenbarligen tagit slut. G6 1473 stod dock utomhus i Skelleftehamn och blev ordentligt avfotograferad.

Sen liftade vi hem, var och en åt sitt håll.

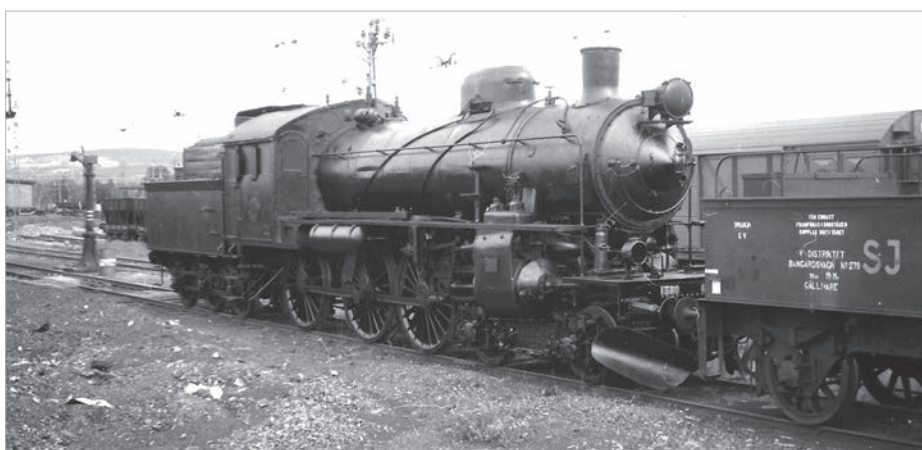
I augusti blev det ytterligare en liftartur till Luleå och Svartön. Nu var KA-loken igång i växlingen och jag hittade ett tidigt batterilok, Öa 152. Hem till Boden fick jag lift med en av flygvägnets bussar.

Så, äntligen, den 21 augusti 1964 var det muck och återresa till Stockholm med nattåget. Min militära bana var därmed nästan över. Bara tre månadslånga repövningar återstod. Den första fick jag med militär logik göra i Ystad, eftersom jag var utbildad i Boden. De två andra ska vi helst förbigå med tystnad.

Trots den inledande versen har jag sedan dess flera gånger återkommit till Boden i andra och trevligare sammanhang. Men det är några helt andra historier.



I Finland eldade man åtminstone en del av ångloken med ved fortfarande. Här Tk3 1169 i Kemi den 13 juni.



I Gällivare stod B 1380 avställt den 18 juli. Loket har bland annat ett förflutet på SWB.

G6 1473 stod avställd Skelleftehamn den 25 juli. Kanske var det avställt för gott, kanske bara över industrisemestern. Efter några år som beredskapsloks slopades det slutligen 1973.



I Boden fick jag se mitt första R-lok. Det var 978 som här stod på Bodens bangård den 2 augusti.



Vid mitt andra fotobesök i Luleå, den 9 augusti, var KA 688 i full verksamhet vid skopkransväxlingen. Kul att se ett KA-lok i tjänst. Sedan många år stod ett likadant, Kd 390, på järnvägmuseet i Tomtebodå!



Dm 1203 – 1204 med malmtåg på förbi-gångsspåret i Boden den 15 augusti.



Den 21 augusti var det muck, och återresan till Stockholm anträdde med nattåget. Men först hann jag med en bild på lokomotorn Z3 238, fd GDJ 73, som växlade på Bodens station.





En bild!

Foto genom Erik Eriksson

Bilden är enligt uppgift tagen i närheten av Stöde och visar nedgrävning av Kungliga Telegrafverkets rikskabel (telefon och telex) mellan Sundsvall och Östersund. Troligen i slutet av 1920-talet.

På trallan skymtar den stora kabeltrumman fylld med kabel som troligen ska skarvas ihop med den befintliga kabeln som syns i vänster framkant.

Luftpumpen är kopplad till kabeln (se tryckmätaren) och med den kan man hålla tryck i kabeln så att vatten inte kan läcka



in och skada den.

På dressinen syns två "fälttelefoner". Dåtidens "mobiltelefon"!

Dom uniformerade är från höger: Från Telegrafverket Linjeförman (på den tiden med mycket makt, kunde både avskeda

och anställa på plats) två telereparatörer, en SJ-are och slutligen en telereparatör. Resten är sannolikt ett antal telearbetare samt några tillfälligt anställda.

Rolf Sten



Gamla ord om järnvägar

Trots att Erik Sundström inte längre finns med oss så svävar hans ande fortfarande omkring på Sidospårs redaktion, bland annat i form av ett antal mindre artiklar.

Här är en av dom, håll till godo!

Språkläraren C G Jungberg från Tanum i Bohuslän utarbetade 1856 en svensk-engelsk ordbok som snabbt blev utsåld i bokhandeln. Han gav därför 1869 ut en förbättrad och tillökad version.

Det är fascinerande att se ord som helt försvunnit idag, t ex "Allhärjarting" som förklaras som de forntida svenskarnas diet.

Det är också idag intressant att se vilka ord med anknytning till järnvägarna som

redan då var så kända i svenska språket att de togs med i en ordbok riktad till allmänheten.

Affart, Afgå, Afhaka, Afkoppla, Aflasta, Ankomma, Bagagevagn, Bana, Bangård, Baningeniör, Banmästare, Banvakt, Banwexel, Banlinje, Biljett, Broms, Bromsare, Buffer, Cokes, Cylinder, Eldare, Eldstad, Fraktvagn, Hopkoppla, Jernbanor, Jernväg, Jernvägsskenor, Jernvägsstation, Jern-

vägsträng, Koppelstång, Konduktör, Lokomotiv, Lokomotivförare, Panna, Passagerare, Passagerarträng, Räler, Signalpipa, Skena, Skenspik, Skenläggare, Skorsten, Spår, Spårvidd, Tender, Underrede, Wexel, Wexlare, Ångvagn,

Kanske det intressantaste är att man inte talar om Tåg, utan det engelskliknande **Träng**. Man sade en träng, inte ett träng. Vid samma tid använde SJ beteckningen Bantåg. 🚂

Byggandet av Gävle - Dala Järnväg åren 1855 - 1859

Del 1 "När blir järnvägen färdig!"

Att bygga en järnväg är inte lätt. Isynnerhet om man inte har någon erfarenhet mer än några korta stumpar i Värmland. De ingenjörer som ska jobba under arbetschefen har ingen erfarenhet alls av det utan måste utbildas i konsten. Att få tag på erfaret folk var inte heller görligt då stambanebygget sugit upp alla av erfarenhet och duktigt folk. Hur är det då möjligt att ens våga sig på detta med dessa förutsättningar? När statsbidraget blir beviljat och aktieinbetalningarna i bolaget är på väg in fattas det i alla fall medel till byggandet. Det är mer än ett problem man ställs inför. Borgarna och de ledande i de båda städerna som skulle sammanbindas är för, men allmogen misstänksamhet. Drygt nio mil av misstänksamhet.

Jag har alltid dragits till - hur var det i början? Vad och hur gjorde man när man inte kunde och hade erfarenhet? Det är en drivande fråga i sökandet efter svar eller försök till svar när jag intresserar mig för något. När man sen gjort det första gången, då är det "bara att köra på", lite enkelt uttryckt.

Jag ska titta på hur det såg ut när Gävle och Falun fick Sveriges först avslutade järnväg mellan sig. Vad sades det i pressen och hur såg man på järnvägens ankomst? Det kommer att bli en resa i två avsnitt. Första akten blir tiden 1854-55. och kommer att handla om debatten innan och sen det första byggnadsåret, 1855. Akt två kommer att redovisa arbetets fortgång och debatten under den återstående tiden dvs 1856-1859. Det blir ett "måltidsuppehåll" mellan akt ett och två.

Vad finns att veta?

När jag började intressera mig för detta så var det i första hand stationen som GDJ byggde ute på Alderholmen som var det stora intresse och den har jag "kort" beskrivit i Sidospår 3-4/2016.

Under det jobbet så dök flera intressanta frågor och funderingar upp när man t ex läser protokollen.

Det enklaste sättet att komma åt en beskrivning hur det gick till är främst två tryckta källor vilka jag naturligtvis kommer använda mig av. Det är dels Gävle-Dala Järnvägar 1855-1908 av Bernhard Hagberg, utgiven 1909 och den andra är Adelskölds memoarer-Levnadsminnen: Utdrag ur mitt dagverks- och pro diverse-konto

andra upplagan 1899.

Dessa båda tillsammans ger en bra bild av hur det var under byggtiden. Hagberg har visst hämtat något ur Adelsköld och han i sin tur, ja han var ju där och inte minst -han vet att berätta en bra historia.

Det primära materialet är arkiven. Här har jag läst protokollen för aktuell tid. Jag har inte haft tillgång till de rapporter i original som bolaget skickade till Kungliga Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen (Vov) men det finns andra sätt att komma åt de, i alla fall en del.

Kungliga biblioteket här en fantastisk sida med skannade tidningar som man gratis kan ta del av. Det har jag gjort. Min primära källa i detta avseende är tidningen Dalpilen som gavs ut varje lördag och som det finns mycket intressant att hämta ur.

Så, detta är min redogörelse för debatten innan och hur arbetet gick till.

Akt 1

Lite av debatten innan det satte igång
När inget annat anges är artikeln ur tidningen Dalpilen.

För den tid innan bygget satte i gång kan man läsa om i böckerna. Jag tänker inte ta det i någon större utsträckning utan det som redovisas är komplement till det tryckta.

Men man måste nog ha lite historia så vi vet var vi står.

Att bygga en kommunikationsled mellan de båda provinsstäderna är en tanke som, två gånger innan man slutligen fick ok från Kungl. maj:t., har varit på förslag.

1841 skulle en kommunikationsled anläggas från Gävle till Forsbacka vid Storsjön. En bana med hästdrift. Över Storsjön till Hammarbytrakten skulle en båtled skapas. Det föll inte i god jord. 1850 var man återigen framme med tanken att anlägga och förbättra kommunikationerna från Falun till Gävle. Nu skulle hela sträckan anläggas på land och antingen med häst eller lokdrift byggas. Det föll också, men, underlaget till det förslaget omarbetades delvis och ansökan gällde nu, 1853, en bana beräknad för enbart lokomotiv. I Riksdagen beslöts i november 1854 att banan skulle få statsbidrag mot att lika mycket i aktieinbetalning kunde ordnas. Här börjar nu det arbete som skulle leda till att Sveriges först avslutade järnväg byggdes.

Några notiser innan beslutet i Riksdagen

Aftonbladet 18540109/sidan 2

"Man läser i Tidning för Falu Län och stad:

Tvenne ombud för Gävle stad, grosshandlaren Murén och konsul Göransson har i dessa dagar gjort ett besök härstädes, för att med den nye landshövdingen och andra vederbörande samrådas om den tilltänkta järnvägsförbindelsen mellan Falun och stapelstaden vid havet. Det är med innerlig glädje vare vän av Dalarnas förkovran finner denna plan, som man under senaste åren haft skäl att anse alldeles övergiven, ånyo omfattas av ett allvar, för vilken man har en borgen i de nämnda affärsmännens anseende. Våra sympatier för en Gävle-bana är kända, och hade uttalats sig långt innan Västeråsbanan någonsin var påtänkt; att vi sedermera, då Gävleborna tyckts av andra företag draga ifrån all tanke på sina grannar, med värma mött de anbud, som Västerås-intresset utvecklat till förmån för Dalarna, om ej just för Falun, ha ingalunda inneburit att vi frångått övertygelsen om företrädet av den kommunikation, som på en gång är den genaste och naturligaste. Våra välönskningar följa således bägge de framlagda planerna, då de nu är överlämnade åt ständernas beprövande; men- kan ej för det närvarande framgång beredas åt bäggedera, så tveka vi ej att giva vår röst åt förbindelsen med Gävle framför Västerås."

18540320/3

Denna artikel är ganska lång och handlar om de två förslag av järnvägslinjer som strider mot varandra om att få komma till Falun. Den ena är "vår bana" GDJ och det andra förslaget är en järnväg från Västerås till Insjön över Falun. En mer än dubbelt så lång bana. Det är också ett "ordkrig" mellan Dalpilen som tycks förespråka Gävle-alternativet och Tidning för Falu län och stad som verkar stå på Västeråsalternativet.

"Kostnaderna för undersökningarna av Gävle-Falubanan uppgick till 8 700 rdr, varemot hrr Olivencrona och Sjöholm betingade sig 16 000 rdr bko för Västerås- Insjöbanan. Arbetet, fuskaktigt utfört och tämligen kavallerist och nonchalant behandlat, väckte därför här inga sympatier, och ehuru Falu tidning kväker över Falubornas vägran att betala, så förmena vi att de handlat rätt uti att tillbakavisa oblyga

anspråk på penningar, som bättre kunna användas, t ex åt Slöjdskolan; men hr de L(icke Per Paul utan Palne Patrik) är en medlem av bestyrelsen och då kunde det ej bliva annorlunda, alldenstund den herrn fått i sitt huvud, att "nolentes volentes" skola Faluborna hava järnväg till Västerås och därför så skola de också betala. Falu Stad! Res dig upp och rulla dig sedan i stoftet för denna man vars hjärtliga välmening, du mången gång fått erfara och vars insikter du bör yvas över att äga till din disposition."

Hur det nu blev med betalningen av undersökningskostnaderna berättar inte historien men den visar allvaret mellan de två förespråkarna.

Nu är det avgjort till Gävles fördel (beslut i november 1854) att statsbidraget ska betalas ut till Gävlealternativet. Västerås fick se sig slagen och vänta ytterligare dryga 20 år innan det blev järnväg till staden (SWB)

Aktieteckningen och jobbet med det

18550102/4

"Gefle-tidningarna berätta att aktieteckningen för järnvägen där på stället bedrives med synnerligen iver och raskhet, man tror sig veta att inom staden icke mindre än 700 000 rdr redan är tecknade. Även i socknarna runt omkring, varigenom jernbanan kommer att ledas, har allmogen också på teckningslistan intagit en framstående plats. Sålunda lär en hemmansägare i Torsåker eller Ovensjö, vi minnas icke vilkendera af socknarna, tecknat sig för icke mindre än 3 000 rdr. Det berättas att inbjudning till aktieteckning här på stället kommer att utfärdas i denna vecka, då det ska bli intressant att jämföra de båda städernas spekulationsanda. Vi förmoda att denna tävlan icke skall utfalla helt och hållet till förmån för Gävle, i synnerhet som det mäktiga bergslaget ovillkorligen kommer att draga en icke obetydlig fördel av företaget, och sålunda lär väl föregå stadens affärsmän och kapitalister med gott exempel."

[Det var i Ovensjö som en hemmansägare tecknade sig för 3 000 riksdaler/Norrlands-posten 19/2 1855]

18550102/2

"Det för provinsen viktiga företag, nämligen järnvägsanläggningen, vilja vi gärna tro och hoppas skall komma till stånd, medförande oberäkneliga fördelar och spridande sina välsignelser till såväl kojan som palatset. Ett oförgätligt minne i Dalarnas historia har den man förvärvat sig, som här så nitiskt och rastlöst verkat för sakens genomdrivande, varvid han haft att bekämpa

fördomar och ensidighet, i förening med ovana vid spekulationer. Vi älska därför att tro, sedan fjällen så småningom bortfallit från de blindas ögon, företagsamheten skall komma att så mycket rikligare utvidga sig, som den förut legat i linda."

18550122/1-2

"Såsom ett bevis på de sympatier Falu-Gävle-järnvägen härstädes väcker, kunna vi omnämna, att inom Falun och däromkring sistlidne fredagsmiddag 207 000 rdr blivit tecknade och då hade likvisst hantverks-societeten ej heller bergslaget ännu icke fattat beslut i ämnet. Hantverkssocieteten skall nästa tisdag sammanträda för att överlägga i saken, varemot bergslaget lär först efter Hedemora marknad komma att hava bolagsstämma, rörande samma angelägenhet. Med skäl kan man därför anse såsom givet, att teckningen för detta järnvägsföretag skall inom kort tid vara fullbordad. Skall också någon större järnväg inom Sverige komma att bära sig, så måste det utan tvivel vara denna, varför det är så mycket mera glädjande att finna företagssamhetsandan härstädes nu utvecklas på ett sätt, som verkligen är överraskande. Om en del av härvarande kapitalister ännu icke bestämt sig för deltagande i företaget, så är det troligtvis blott därför, att de icke ännu övervägt med hur stort belopp de i detsamma ämna ingå. Den allmänna tanken om denna järnvägs nytta och nödvändighet har, såsom det tyckes, nu vunnit den behövliga färgton, vilken för några år tillbaka, saknades, troligtvis emedan ett visst kotteri, vars tvetydiga välvilja Dalarna mer än en gång rönt prov av, då sökte inverka på opinionen uti en helt annan riktning. De där byråkraterna är allt ena inpiskade -."

[bergslaget borde vara Stora Kopparbergs AB]

18550129/2

"Vid Fabriks- och hantverksförenings sammanträde sistlidne tisdag tecknades på järnvägslistan ett belopp av 10 600 rdr rgs. Summan tyckes vid första påseende vara obetydlig, men då man tager i betraktande, att de tecknandes antal endast utgjorde 15 ävensom ovana vid associationer avhåller mången att snabbt och hastigt besluta, så visar resultatet att även inom hantverksskåren nitet för företaget ej är ringa. Hela teckningsbeloppet här på orten uppgår sålunda till 217 000 rdr rgs. Inom Gävleborgs län har bestyrelsen låtit såväl kronofogdar som länsmän överlämna listor i och för anteckning, varigenom allmogen beredes ett lättare tillfälle att deltaga i företaget; förmodligen bliva väl samma

åtgärder vidtagna även inom Dalarna, så mycket hellre som intresset för järnvägen tyckes stiga."

I samma nummer finns följande:

"Uti Aftonbladet hämta vi följande notis, rörande järnvägsföretaget:

Såsom bevis på det förtroende inom affärsvärlden som företaget att mellan Gävle och Falun anlägga järnväg redan åtnjuter, säger tidningen Gävle sig av väl underrättade personer hava hört, att en av vårt lands första ingenjörer anmält sig att på entreprenad övertaga banans anläggning och kunnat, såsom säkerhet för fullgörandet av de förbindelser han därmed skulle åtaga sig, erbjuda borgen, en för bägge och bägge för en, av en bland rikets största sessionater och en bland Stockholmsbörsens mest ansedda affärsmän."

18550212/2

I Stockholmstidningarna införd notis om att sammankomst är utlyst för de som tecknat sig i Gävle Dala att hållas den 6/3 på Rådhuset i Gävle för ett konstituerande möte och även att upprätta bolagsregler samt övriga till ämnet hörande angelägenheter.

Norrlandsposten 19/2 1855:

"Enligt uppgift i tidning för Falu stad och län hade Falu bergslag på sammanträde den 13 dennes beslutat att i Gävle-Falun-järnvägen teckna 2 000 aktier, tillsammans varmed teckningssumman uti och omkring Falun nu uppgår till 430 000 rdr rgs."

18550229/1

"Styrelsen: Aktietecknarna för anläggning av en järnväg med lokomotiver mellan Gävle och Falun kallas härmed, i enlighet med aktieinbjudningen av den 29 november 1854, till allmän bolagsstämma å Gävle rådhus, måndagen den 5 mars 1855 kl 10 på fm, för Bolagets konstituerande, bolagsreglers antagande, val av direktion m m Kommitterade"

18550226/3

"På remiss av Kungl. Maj:ts befallningshavare var Borgekapets herrar äldste sistlidne måndag tillsammans för att taga under behandling frågan om Gävle stads intresserande medelst en betydligare aktieteckning uti Gävle-Falun-järnvägen. Det föreslagna beloppet, med vilket staden skulle ingå i företaget är banko 200 000 rdr. Genom att bereda staden betydliga årliga inkomster, genom medel varpå den hittills ej gjort avseende, och genom det av dessa inkomster skulle ofantligt ökas genom järnvägstrafiken, är det dock möjligt att, utan att i ringaste mån belas-

ta varken närvarande eller kommande generationer av stadens invånare med någon direkt uttaxering, åstadkomma detta vackra handtag åt det stora industriella företaget genom det att staden upptager ett lån, som lätt amorteras genom nyss sagda inkomster. Förslaget möttes ock av ett ganska gynnsamt emottagande av borgerskapet herrar äldste, vilka utsåg en kommitté för frågans bearbetande, vilken, efter det handelsföreningen yttrat sig i en viss del därav, kommer att framläggas till avgörande av stadens innevånare, vilka för detta ändamål äro sammankallade till den 28 dennes.

Ovanstående av Gävle stad fattade beslut är så mycket mera glädjande som, vi hoppas åtminstone, att det härstädes torde komma vinna efterföljd, vilket skulle utgöra ett hedrande bevis på Falu stads företagsamhet, vilken hitintills, måhända av brist på tillfällen, alltför litet utvidgat sig. Det synes oss nu, "att saken icke kan falla", för begagna en avliden statsmans uttryck, vartill icke litet bidraga de skedda skogsköpen; för att göra dessa fruktbärande, måste väl köparna uppjuda all sin förmåga för underlättandet av transporten till havet; i motsatt fall torde de utlagda penningarna kunna anses vara nästan helt och hållet bortkastade."

Den 5 mars hålls den första bolagsstämman i Gävle på rådhuset och styrelsen konstituerar sig.

18550312/1-2

Artikeln är en rapport från Bolagsstämman om vilka som valdes i Direktionen samt antagande av bolagsregler. Beslut fattades också om att anta Adelsköld mot ett arvode av 5 000 rdr och fria resor m m. om man kunde komma överens med honom gällande villkoren. Beslutar sig för att bolagets namn ska vara Gävle Dala Järnvägsbolag.

Aktieteckningen visade sig på 1 613 000 rdr. Bolagsstämman avslutades kl 16

18550428/1

Vi får ta med en insändare också som

Aktieinbetalning

Gävle-Dala-Järnvägs Aktie-Bolag.

*De, som tecknat sig för aktier i nämnde Bolag, anmodas att, från den 20 till och med den 31 nästkommande Maj, till Bolagets Direktion inbetala Tio (10) procent å det tecknade aktiebeloppet samt afse på den i Bolagsordningen föreskrifna förbindelse, emot erhållande af aktiebref. Gävle den 17 April 1855.
Direktionen.*

Obs. Tryckta förbindelser komma dervid, att Aktietecknarna tillhandahållas af Direktionen.

handlar om försiktighet. Lite kritik kan man läsa sig till.

18550428/3-4

Järnvägar, finans och privatbanker
Långt inlägg om att "pengar lösa allt", om att rätta mun efter matsäcken. En kritik som jag förstår åt det att pengar lånas för att kunna "konsumeras" och bygga järnvägar. "Hela vår järnexport går åt att inköpa kaffe och socker till Sverige"

I sista stycket av inlägget kommer en jämförelse och frågan om Norsk Hovedbanen i Norge:

"Med anledning av järnvägarna i allmänhet, och Gävle-Dalajärnvägen i synnerhet, så är det ingen som med denna kan så väl jämföras med den nyligen anlagda mellan Christiania och Mjöså. Båda är de nordligaste i Europa, båda börja vid en stor insjö och sluta vid en havsvik och en betydlig handelsstad, båda äro ungefär lika långa, och den huvudsakliga transporten på båda är skogsprodukter. Det skulle alltså vara intressant att veta hur förhållandet är med den norska järnvägen, emedan denna synes kunna lämna en förebild av vår blivande järnväg. Vi är i saknad av denna kunskap, men önska att de som hava bestyret med Gävle-Dala järnvägen, ville upplysa oss om vilka förmåner Christiania-järnvägen medfört för landet, och hur den trafikeras mm"

Nu kör vi!

Direktionen bestod av. Jag har bara tagit med de i direktionen som är aktuella för tiden 1855-1859



Verkställande direktör.
Per Murén Gävle
1855-1865

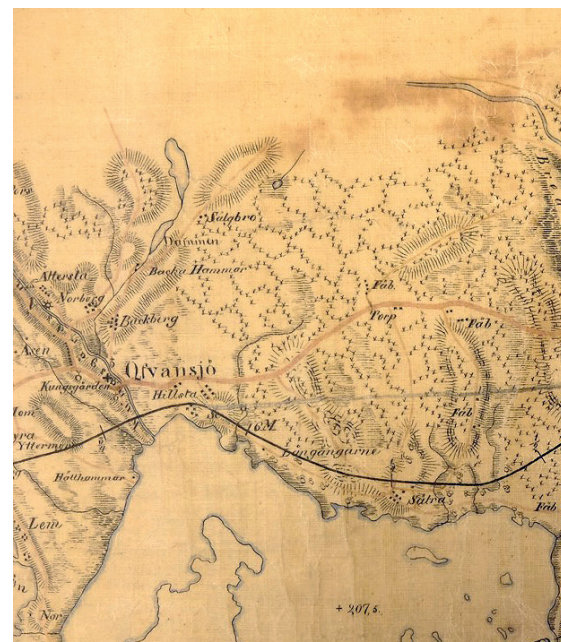


Ordförande
A W Nisser Hagelsnäs
och Lövåsen 1855-1865

Övriga ledamöter

G A Lundhquist	Falun	1855-1856
E D Grape	Gävle	1855-1864
W Elfbrink	Gävle	1855-1864
G F Göransson	Gävle	1855-1858
O L Krey	Falun	1855-1860
D Eggertz	Falun	1856-1857
J W Petré	Gävle	1857-1874
R Rettig	Gävle	1858-1862

Fördelningen av ledamöterna och deras



hemvist, visar vart intresset var som starkast, Gävle.

Som arbetschef för bygget anlätade man Claes Adelsköld med den grannliga uppgiften att ordna med ingenjörer och andra personer för att bygga järnvägen. Det var inte en lätt uppgift då många av de bästa och andra hade "sugits upp" av Nils Ericson och de pågående stam-



banebyggena. Kvar fanns det, "det som man fick ta". Inga möjligheter att få vare sig kompanier av folk eller utkommen-

derade fångar.

Men det var ingen dålig skara.

Ska bara nämna några:

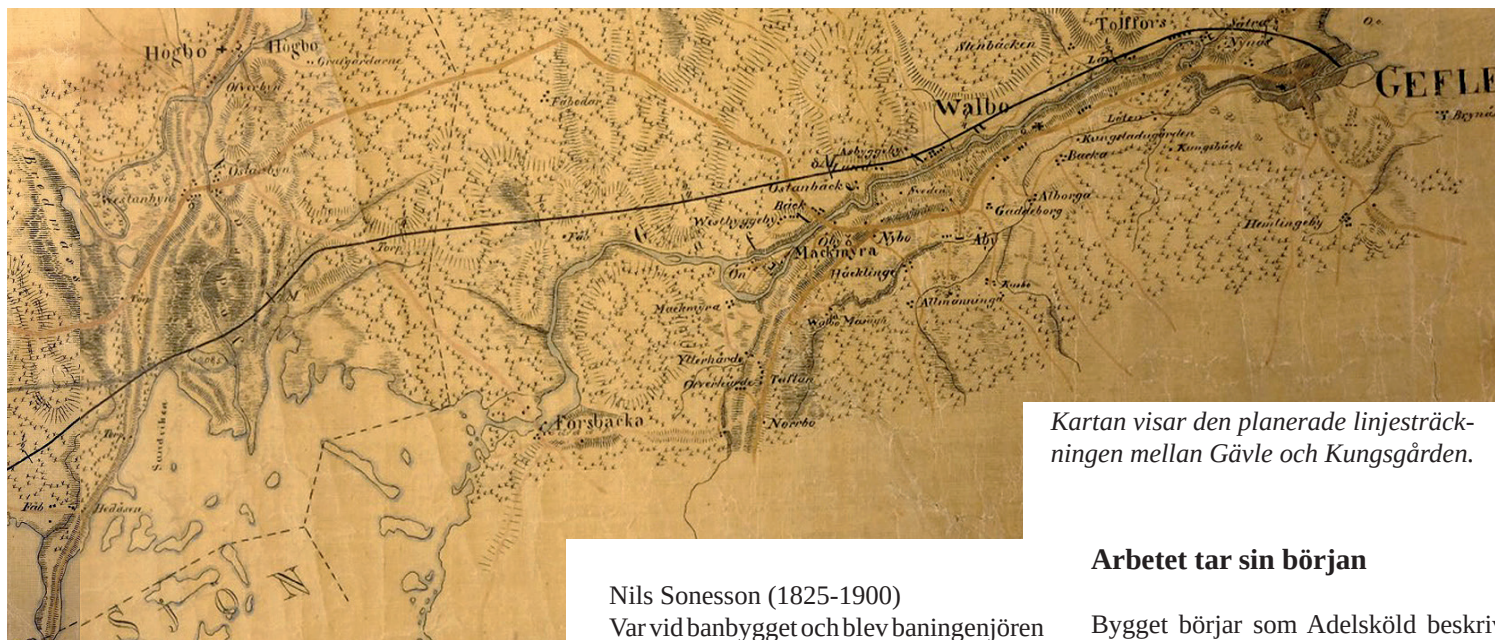
Frithiof Waldenström (1828-1905)

Den enda som hade någon erfarenhet av järnvägsbygge (Enligt både Adelsköld och GDJ 1855-1908). Hade varit med Claes vid Kroppabanan. Arbetschef vid järnvägsbyggnader i Värmland 1852-55. Stannade 1855-56. Vid Statens järnvägsbyggnader 1858-1882 (pension)



Gustaf Lilliehöök (1829-1922)

En av stationscheferna och ansvarade för Robertsholm - Falun. Blev senare baningenjör på GDJ 1859-1861. Var även direktionsledamot i GDJ 1886-1900.



Kartan visar den planerade linjesträckningen mellan Gävle och Kungsgården.



Abraham Leijonhufvud (1827-1897)

Den andra stationschefen och som hade Gävle - Robertsholm som sitt ansvar. Följde med Adelsköld på bygget av BHJ (Borås-Herrljunga) och YEJ (Ystad-Eslöv).

Blev sedan chef för BJ

Enligt Enskilda järnvägars entreprenörer och arbetschefer (Victor Ståhle) så var han även vid järnvägsundersökningar under tiden 1852-54.

S R Örtengren (1824-1897)

Kapten och en av de som var anställd per dag och utförde bl.a. mätningar. Boendes i Vibyhyttan på kaptensbostället där. (Det ställe som Gustaf Theodor Stieler kom att bo sina sista år, 1879-1881)



Theodor Hwasser (1820-1887) Anställdes 1855 som maskiningenjör och ansvarade bl.a. för att rita alla broar samt mekaniska verkstaden i Gävle. Blev sedan hela sin tid i GDJ och slutade som VD för bolaget.

Pehr Arvid Sahlström (1827-1866)

Son till en god vän till Murén, riksdagsmannen Sahlström. AS hade utbildat sig på olika verkstäder i England och var således kunnig. Han var i England som GDJs kontrollant för tillverkningen av banans beställningar. Samma funktion som G T Stieler hade för SJB.

Han slutade vid GDJ 1860.

Nils Sonesson (1825-1900)

Var vid banbygget och blev baningenjören på banan 1861-1863, efter Lilliehöök. Var med Adelsköld på bygget av Hudiksvall-Forsa och CHJ. Tc på HNJ m fl.



Mårten Spiering.

Banans arkitekt under tiden 1855-1861. Stadsbyggmästare i Gävle från ca 1860 och slutligen stadsarkitekt i Gävle (Gävles första) Ritade bl.a. Gävle central som han tyvärr inte fick uppleva,

dog ett par månader innan invigningen 1877.



Erik Sandell (1836-1878)

Började sin bana vid GDJ. I Adelskölds bok beskriver han hur han först mötte Erik Sandell. Vål värt att läsa denna korta episod i boken (Finns även återgiven i min artikel

om Gävle station 1857-1907 i Sidospår 3-4/16). Kom att bli en av våra stora entreprenörer och arbetschefer med bl.a. följande banor: BHJ, KUJ, KVJ, MYJ, SCJ, DJ, HMMJ m fl.

Av dessa män var det bara Adelsköld själv som hade erfarenhet av järnvägsbygge samt hans närmaste man, Waldenström (som ju varit med Adelsköld på Kroppabanan i början av 1850-talet) enligt honom själv. Men vi ser att det inte är riktigt hela sanningen. Några hade viss erfarenhet innan också, som t.ex. Leijonhufvud.

Att Gävle-Dala järnvägs byggnad var en bra språngbräda för en hel del ser vi med all tydlighet.

Arbetet tar sin början

Bygget börjar som Adelsköld beskriver det:

"Den 31 maj kl 4 på em begav sig Murén och jag jämte sex man med skottkärror oss således ut till den sk "Sätra åsen" strax utanför Gävle. Murén och jag fyllde och utkörde de första skottkärrorna jord på Gävle-Dala banan.."

Mycket mer än så var inte första spadtaget. Datumet är inte helt riktigt. I de notiser som man finner i tidningarna från tiden noteras det att det sker tisdagen den 29 maj.

Dalpilen den 9/6 1855 sidan 2:

"Från Gävle skrives den 4 juni, att det egentliga järnvägsarbetet börjades redan den 29 maj med genomskärningen av Sätra-åsen, och tillägges, att arbetet kan naturligtvis ännu icke forceras, innan en behövlig arbetsstyrka hinner samlas." Den samma text finns i Norrlandsposten och med lite mer än vad som återges i Dalpilens text:

"...och denna hinner vänja sig vid ett arbetssätt, som måhända i väsentlig mån avviker från det latmans-arbete, varvid en stor del av ortens arbetsfolk är van."

Den 19/5 sidan 2: "Gävle den 14 maj: sedan det här bildade järnvägsbolagets reglemente redan för en tid sedan, såsom det är till någon del bekant, gått igenom statsrådsberedningens skärseld, har Kungl. Maj:t den 8 dennes stadfäst nämnt reglemente ävensom de uppgjorda planerna för järnvägens anläggning. Såsom det är oss bekant kommer expropriationsarbetet att just i dessa dagar företagas, varefter det egentliga arbetet på vägbyggnaden oförtövat därpå följer."

Det som nu görs under sommaren är nivelering och uppgörande av nya arbetsplaner.



Kartan ovan visar den planerade linjesträckningen mellan Falun och Hofors.

"Den 31 maj kl 4 på em begav sig Murén och jag jämte sex man med skottkärror oss således ut till den s k "Sätra åsen" strax utanför Gävle. Murén och jag fyllde och utkörde de första skottkärrorna jord på Gävle-Dala banan.."

Efter Claes Adelskölds originalteckning.

Då Adelsköld tillträdde som arbetschef så fann han att det kostnadsförslag, beräkningsgrunder och projektplan till banan som var godkänd av Kungl. Maj:t 1854 och uppgjord av C E Nordström 1850 hade sina brister. Det var dels för dålig beräkning på godsmängderna som förväntades "när järnvägen blir klar", dels var underbyggnaden för klen räknad, den rullande materielen för få, stationerna för några m m.

Adelsköld fick efter påpekande av de facto förhållandena i uppdrag av direktionen att göra nya beräkningar. Det var det man sysselsatte sig med sommaren 1855.

När det var klar var banan något kortare och naturligtvis dyrare. Men han fick det godkänt.

Man kan läsa i Dalpilen 8/9 sidan 4:

"Hos Kungl. Maj:t har direktionen för Gävle-Dala järnvägsaktiebolag, å detta bolags vägnar, anhållit att, då vid anställd närmare undersökning det visat sig, att förmedelst de å tvenne, ansökningen bifogade plan- och profilritningar upptagna ändringar i den för järnvägen under den 8 sistlidne maj fastställda ritningen förkortning i väglängden skulle kunna åstadkommas av dels 3 000 fot mellan Seeby och Sandviken och 950 fot mellan Rördningstorp och Bäck, Kungl. Maj:t måtte till berörda ändringar lämna nådigt bifall; och har Kungl. Maj:t, den 20 sistlidne augusti, med bifall till de föreslagna ändringarna, i nåder gillat de insända plan- och profilritningarna."



Förväntningarna och intresset

Att det fanns stor förväntan på järnvägen är uppenbart.

Den 4/8 skriver Dalpilen med rubriken "När järnvägen blir färdig". Några rader ur artikeln;

"Det är förundransvärd verkan järnvägarna åstadkomma i ett land, men ännu obegripligare än den verkan de åstadkomma innan de ännu begynt anläggas. Sedan Gävle-Dala-järnvägen kom till tals, har en hel revolution förefallit i Falun i alla priser och spekulationer, och allt skylles på den blivande järnvägen. Frågar man en arbetare vad han vill ha i dagspenning, så svarar han: "Ej under 1 rdr bko, ty det får man "när järnvägen blir färdig". En eländig koja, som förr kostat 500 rdr, begär man nu 1 000 rdr för, ty det bli priset "när järnvägen blir färdig".

Så går det på i artikeln med liknande exempel på hur det är innan och "när järnvägen blir färdig"

Nu när inga stora jobb gjordes och intet

skrevs om banbygget i tidningarna kom frågorna.

Inget nytt i tidningarna om byggets framfart. Varför Falutidningarna gör en förfrågan hos Gävletidningarna:

18550901/2-3

"Norrlandsosten för den 27 augusti innehåller följande rörande den raskhet, varmed järnvägsarbetet invid Gävle fortgått:

Tidningen för Falu stad och län förfrågar hos Gävletidningarna, "varför de iakttaga en så mystisk tystnad i avseende på de förut så mycket omtalade järnvägsarbetet invid Gävle", om det "kommer att inställas" eller "om det kanske redan skett?" Förfrågningen själv är, minst sagt litet "mystiskt" eller fast hellre litet insidiös. Att Gävletidningarna förut så mycket omtalat järnvägsarbetet hade sin grund däri att de ville i sin mon befordra företaget; att de nu intagit sin tystnad har sin grund däri att arbetet fortgår med all raskhet man kan vänta de första månaderna därav, då snart sagt icke annat än förarbeten kunna



företagas. Oaktat den sena ankomsten av Kungl. Maj:t sanktion, varförinnan ingenting väsentligt kunde göras, och oaktat det tidsödande i de omedelbart därpå följande jordavsöndringarna häromkring, är dock arbetet utsträckt till ungefär en mil från staden, varav banvallen är färdig nära tre fjärdingsväg, en del arbeten vid härvarande station är för handen, 3 000 ton räls är betingade i England, varav 500 ton enligt kontrakt skola levereras i höst, resten nästa vår, då de genast kommer att nedläggas; en ingenjör kommer oförtövat att resa ut till England för att tillse tillverkningens behöriga fullgörande. Under de svårigheter, som alltid möta större företag, synnerligas några ovanliga, är ju detta resultat av ett par månaders arbete ganska tillfredställande, i synnerhet som, i avseende till den i år ovanliga bristen på arbetsfolk, arbetsstyrkan ej uppgått högre än till 2-300, var emellan den på sista tiden varierat. - Låt oss, Gävletidningarna, vara överens med Falutidningarna om att icke obehörigt insinuera emot ett företag, av vilket det är full anledning att hoppas snarlika goda frukter för båda deras provinser"

550929/3

"Såsom det vill synas av utstakningen för den blivande järnvägens sträckning i Falu stads närmaste grannskap, kommer densammans ändpunkt att bli nära det s k Falu hotel"

Det finns även andra som skriver om hur det kommer att bli bättre, "när järnvägen blir färdig"

Provinsialläkaren för Gästrikland, Backström, skriver 1855 i sin rapport: "...och i allmänhet, kommer den nu under

arbete varande järnvägen mellan Gävle och Falun ha livlig (tror jag det ska stå, svårt att se) inverkan på provinsens välstånd."

Men alla är inte positiva. Borgarna och handelsmännen i den båda provinsstäderna är i allmänhet positiva med allmogen inte är helt på plussidan. Det kan ha med allmän rädsla och oförståelse för det nya och att en inkomst går förlorad, "när järnvägen blir färdig" Det handlar om de forkörningar som ger goda inkomster för de som utför dessa. Men annat blir lidande. Provinsialläkaren för Gästrikland Backström skriver 1857 i sin rapport:

"Som jag i föregående rapporter omtalat den låga standpunkt, var på åkerbruket inom provinsen sig befinner, så synas för det en bättre framtid genom inrättande av ett "lantbruksinstitut"(tror jag det står) i grannskapet av Gävle, där tillfälle nu är berett för allmogens söner att få inhämta nödiga kunskaper till bedrivande och upphjälpande av det nästa ibevarande jordbruket. Då allmogen hitintills förnämsta inkomster utgjorts genom forslor av järn- och skogsprodukter och dessa förmåner komma att betydligt försvinna genom Gävle-Dala järnvägens uppkomst, så bli det en nödvändig följd, att folket måste vinnlägga sig om upphjälpande av det länge nog försummade jordbruket. Det har varit en skam för Gästriklands allmoge, att den måste köpa sin säd till sitt behov och således låta sina bördiga jordsträckor förväxas med ogräs, men man hoppas under snart skola inträffa, då folket skall komma i besinning och inse, att ett väl ordnat jordbruk är förnämsta källan till allt välstånd"

Men visst finns det ett intresse. I Dalpilen 5/7 1856 sidan 1 kan man läsa:

"Gävle den 26 juni. I går rörde sig på Storsjön i Gästrikland den första ångkraft i det sen av Forsbacka bruk härifrån inköpta ångslupen Strömsbro, numera benämnd Forsbacka, vederbörligen upprustad och förbättrad, där då gjorde sina första resor. Från Forsbacka bruk avgick den till Vedön, 1 mil, på fem kvarts timme, därifrån till Högbo åns mynning i närheten av den blivande Jädrans järnvägsstation, och därefter tillbaka till Forsbacka. Det är utan tvivel endast en ringa början till den betydliga ångbåtsfart, som på Storsjön kommer att utbilda sig "när järnvägen blir färdig"

Gävle drar till sig uppmärksamhet även från annat håll. Från Stockholm. För samtidigt som det pågår undersökning och nivellering av sträckan Gävle-Falun så besöks staden av den av Kungl. Maj:t tillsatta allmänna järnvägskommittén. 1 september på sidan 2 skrivs det:

"Gävle 27/8; Förlidne fredag hade staden besök av allmänna järnvägskommitténs ledamöter, hrr general Akrell, överste von Sydow och greve von Rosen samt kommitténs sekreterare hr Svederus, varjämte hr major Lejonacker var närvarande i egenskap av distriktets chef[Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, mellersta distriktet] Ändamålet med resan var utom tvivel att inspektera den sedan några veckor tillbaka pågående nivelleringen av den tillemnade stamjärnbanan härifrån till Uppsala, vilket lär till närmaste vara gjort med undantag av något ännu återstående i trakten av Mehede gästgivargård. Över ett så kärt besök som detta hade en del av stadens invånare velat uttrycka sin glädje genom arrangerande av en större middag,

med då de resande undanbads sig detta, inskränktes den tillämnade manifestationen till en frukostmiddag på Carlsborg sistlidne lördag”

Rapport över arbetets gång under 1855

Rapporten till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen är ganska lång varför jag tar upp det väsentligaste i den för att belysa det arbete som under 1855 bedrivits.

”I överensstämmelse med föreskriften uti 3 § av det mellan Kungl. styrelsen å Kungl. Maj:ts och kronans vägnar, å ena sidan och Direktionen för Gävle-Dala Järnvägsaktiebolag å andra sidan, den 16 sistförflutne Juli avslutade kontrakt angående anläggning av en järnväg för lokomotiv mellan Gävle och Falun, får Direktionen för nämnde Bolag härmed avgiva Berättelse om järnvägsanläggningsarbetets fortgång under det nästförutgående året.

- efter lånets beviljande och aktieteckningens öppnande sammankallades aktieägarna till Allmän bolagsstämma den 5 mars. Bolagsregler antogs och godkändes sedan av Kungl. Maj:t. Val av direktion intill dess järnvägen i sin hela längd är klar och för allmän trafik öppnad. På mötet valdes kapten Claes Adelsköld till överingenjör för bygget, vilken befattning han genast tillträdde.

- Förberedande arbeten för banan, bl a undersökning och utstakning av banan samt underhandlingar med markägare för att få den erforderliga marken för järnvägen.

”...och ehuru det visserligen lyckades att med större delen av jordägarna i Gävle och med några av de närmaste därtill boende överenskomma om avträdande av erforderlig mark, så mötte dock motstånd hos andra, synnerligas bland allmogen, varav den övervägande mängden icke förmådde uppfatta vikten och fördelen för dem själva av det för hela orten så välgörande företaget”

Problemet med markarbetena var att laglig expropriation inte kunde användas förrän oktroj för bolaget blivit meddelad, vilket kom så sent som 16 juli-

”så kunde icke heller under den för arbetares anskaffande tjänligaste tiden tillräcklig arbetsstyrka antagas och varav följde att sådan icke heller sedermera under sommarmånaderna kunde erhållas”

- Arbetet startade 29 maj och har oavbrutet pågått till den 12 december då

juluppehåll inföll.

Under denna tid har i medeltal anmälda arbetare varit:

Juni	100 man
Juli	150
Augusti	317
September	400
Oktober	420
November	662
December	580

- Arbetspersonalen har kommit från ”vitt skilda provinser”. Föredömlig ordning har rått och hälsotillståndet har i allmänhet varit gott med undantag för en tid på hösten då koleran utbröt i Gävle och då några av de järnvägsarbetarna fick den och av det några avled, ”men genom anställd särskild kolera-läkare och andra vidtagna ändamålsenliga åtgärder hämmades sjukdomen snart”. Trots det så övergav ca 200 arbetare sina jobb i rädsla för farsoten.

Följande arbeten rapporteras ha utförts:

- 45 000 fot eller 1 1/4 mil [gamla svenska mil,] bank i sträckning från Gävle blivit färdiglagd och på ytterligare 4 000 fot påbörjad.

- 21 st avloppstrummor av tuktrad sten färdigmurade.

- Sten till en större kulvert över Bäckenbrodalen huggen och utförd

- Huggning och framforsling av sten till 2 broar, den ena över Lillån i Gävle och den andra över landsvägen vid Åsbyggeby

- Pålning till grund för bron över Stenbäcken verkställd

- Sjön ”Lilla Kröntjärn” har för att kunna bygga banken utmed stranden sänkts 5 fot, och kommer att sänkas ytterligare 3 fot

- Grundläggning till bangårdsbyggnaderna i Gävle och Bäck, har påbörjats och pågår. Ackord har införts för att bygga dessa samt för fyra banvaktstugor.

- Kontrakt med en entreprenör om banläggning i komplett skick med kulvertar och avloppsdiken för sträckan Storvik och Robertsholm, 1 3/8 mil. [entreprenören är Fredrik Sundler] Påbörjas hösten 1856 och ska enligt kontraktet vara färdigt 1/6 1857

- Arbetsredskap har av bolagets folk blivit tillverkade för en arbetsstyrka av 3 000 man- ”om anställning av vilken personal direktionen dels gått i författning och dels ännu står i underhandling”

- Kontrakt med berörda och tillverkning av slipers har träffats, 90 000 st att levereras på tjänliga ställen utefter väglinjen”

- Kontrakt på 22 500 skeppfot räls varav 950 har levererats under året och ytterligare 450 har levererats till en hamn några mil härifrån. Resterande av partiet räls finns klart och ska levereras under våren 1856.

- Man har dessutom gjort beställning

av för leverans vid första öppna vatten följande: 2 lok, 10 personvagnar, 24 paket- och lastvagnar, hjul och axlar till 100 jordvagnar, 76 spårväxlar, maskiner till verkstaden, även reservdelar till loken och vagnarna

Rapporten avslutas med-

”Slutligen anser sig direktionen böra förklara att sedan under nu förlidna år nödiga förberedelser för arbetets bedrivande genom en större arbetsstyrka äro vidtagna, bör detta storartade arbete under innevarande år med den utmärkta skicklighet, drift och omtanke, varmed detsamma av herr kapten Adelsköld ledes, så fortskrida att allmänhetens och aktieägarnas billiga fordringar uppfyllas.”

Så långt rapporten till Kungliga Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen 1855 över det första årets arbete med Sveriges först avlutade järnväg.

För att ha arbetat under dryga halvt år så tycker jag man har åstadkommit stora saker. Ont om pengar, allmogen som inte ser med blida ögon på det som händer, ont om arbetare m m. Det är med bravur som arbetet hitintills forcerats.

Avslutet på ”akt 1” blir hämtat ur Dalpilens sista nummer för 1855. Det är en sorts årskrönika över det gångna året och det finns några stycken, rader om järnvägsbygget.

551208/2-3

”Ett av det största och viktigaste företag för provinsen har under året börjat, nämligen anläggandet av en järnväg eller lokomotivbana från Gävle till Falun. Under tiden har allmogen haft betydlig förtjänst på forslingar, som mycket uppstegrats.

Om järnbanan nu varit igång, hade säden troligen varit dyrare i vår ort, men detta hade utan tvivel hundrafaldigt uppvägts av järnbanans nytta i många andra fall, varibland må nämna hitforslingen av taktegel och stenkol.

Spekulationsandan har vaknat och kastat sig med häftighet på skogarna, som köpas i stor skala och allmogen, van att leva för dagen, säljer utan besinning och tanke på framtiden. Köpen avslutas på 50 års avverkning, och med avsikt att i massor föra bort den så snart järnvägen till Gävle blir färdig.”



Porslin, silver men också diskerskor, spisbiträde och kassörska plockades av. Över en natt blev 8 i bemanningen 3. Som kompensation fick den kvarvarande personalen ombord sällskap av ett kassaregister... I mitten av 1970-talet fanns på ritbordet en vagn som av flera anledningar aldrig byggdes. Diskussionen om förnyelse av restaurang- och kafévagnarna fördes under många år, men inte förrän 1985 kunde man enas om alla detaljer och äntligen lägga en beställning på 15 nya vagnar. Finansieringen av dessa 15 R4:or har en lite speciell bakgrund. SJ hade alltsedan starten av verksamheten 1897 beställt

och betalat för vagnarna. Men till denna beställning fanns inga pengar anslagna i budgeten. Som statligt verk var man förbjuden att låna pengar i bank. Hur skulle man då lösa frågan? Man var i akut behov av nya vagnar.

Man pekade med hela handen på dotterbolaget AB Trafikrestauranger och uppmanade dem att låna de nödvändiga 90 mkr i bank. För första gången skulle alltså restaurangoperatören stå som ägare till restaurangvagnarna. Men säg den glädje som varar. Ågandet gick över till SJ 1989-90 när man hade begärt ett extra anslag i

Rb02 levererades 1960. Köket placerades i mitten av vagnen, med en matsal på ena sidan och ett kafé på den andra. På bilden ses inspektrisen Rose Melin servera TR:s VD Per-Axel Brommesson under en demonstrationsresa Stockholm – Uppsala i april 1960. KBDB10349.



Riksdagen "för att täcka en uppkommen förlust i dotterbolaget". Men under en kort tid stod det faktiskt "TR-service" och inte "SJ" på dessa vagnar.

Under 1987, 90 år efter SJ:s restaurangvagnspremiär levererades den första vagnen i serien. Och under våren 1988, 50 år efter bildandet av AB Trafikrestauranger, levererades så den femtonde vagnen av de nya, moderna Kalmarbyggda R4:orna.

Ingen framtid för restaurangvagnarna

Men redan när den sista R4:an rullade ut i trafik kunde man ana att stora förändringar var på gång. Den 4 september 1990 introducerades X2000 på sträckan Stockholm – Göteborg. Av restaurang-vagnen med sina 48 sittplatser hade det blivit en Bistro med 6 sittplatser. Det skulle gå undan ombord också! Handla i Bistron och äta på sittplatsen i sittvagnen. Långt ifrån drömmen från 1890-talet.

Detta innebar början på avvecklingen av restaurangvagnsverksamheten. Under de senaste 25 åren har det blivit färre och färre lokdragna tåg och efterfrågan på restaurangvagnar har därför minskat för varje år. Vill man idag uppleva hur det var att åka snälltåg i Sverige en gång i tiden, få träffa hovmästaren och boka sin middagsplats till första eller andra sittningen, höra smörgåsnissen med sin gong-gong kalla till måltiderna återstår idag bara ett alternativ: Årgångståget. Där kan man fortfarande njuta av mat lagad ombord, serverad från silverfat och upplagd på porslinstallrik.

Nästa avgång är lördagen den 9 september 2017 från Stockholm C kl 8,20.

Passa på!

Välkommen ombord!



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.

Avsändare:
Järnvägmusei Vänner
Box 407
801 05 GÄVLE

B



Öppet t.o.m.
9/9 2017

EVENEMANGSTIPS 2017

PÅSKLOV 10 - 17 april

Se utställningarna! Visning av modelljärnvägen 10-13 april.

TÅGSLÄPP 23 april

Kika in bakom kulisserna! Tåg till magasinet och museet.

SOMMARSKOJ öppet dagligen 19 juni - 13 augusti

Rälsbuss, fordonsmagasinet, teater i juli m.m! Stängt midsommar.

MUSEIDAG 9 september

Öppet hus och fri entré! Därefter stänger vi för renovering.

Besöksadress: Rälsgatan 1, Gävle. Tel: 010-123 21 00

Ordinarie öppettider t.o.m. 9/9: tisdag-söndag 10-16

Programmet för 2017 och mer info:

www.trafikverket.se/jarnvagsmuseum



**SVERIGES
JÄRNVÄGSMUSEUM**
TRAFIKVERKET

