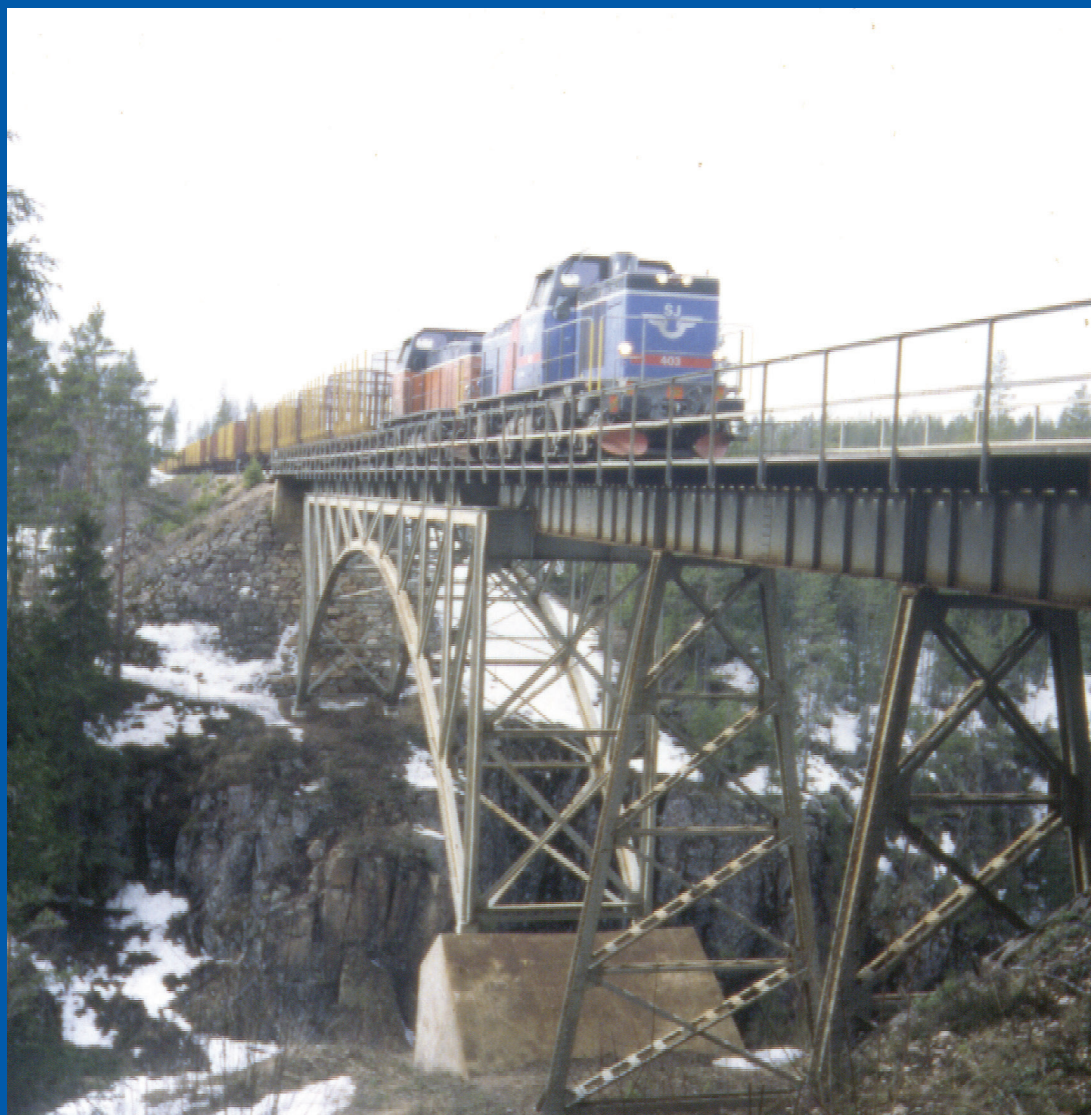


SIDOSPÅR 3/05



Nyhetsblad från Järnvägmusei Vänner

- stödföreningen till Sveriges Järnvägmuseum

www.jvmv.se

Robert Sjöö

Museichefen har ordet



Det är något särskilt med sommarväder. Aldrig är det riktigt bra. Man tror ofta att museerna gynnas av regn och rusk men det är faktiskt inte så. Är det för dåligt så stannar folk helt enkelt hemma. Klart är i alla fall att med bra badväder som värmeböljan i slutet av juni och början av juli så flyter besöksströmmarna bort med hettan. Värst för oss var det tropiska klimatet i restaurangvagnen, Café Ångvisslan som hjälpligt löstes med inhyrning av ett kylggregat. Sammanfattningsvis kan sägas att efter turistsäsongen så har vi i princip samma besökstal som vi hade vid samma tid förra året. Samtidigt med den trots allt normala besöksinvasionen i juli så är de flesta av museets tjänstemän på semester. Då ska ju förberedelserna vara gjorda och det är tid att skörda med öppna dörrar och säsongspersonal. Så även i år även om det hände en hel del bakom den publika verksamheten.

En museiverksamhet i Banverket

Från och med den 1 juli utgör Sveriges Järnvägs-museum en gemensam organisation med Banmuseet i Ängelholm. Jag hade strax dessförinnan fått förtroendet att ansvara för den samlade museiverksamheten inom Banverkets avdelning Järnväg och Samhälle. För min egen del innebär det att mer tid måste läggas på organisations- och personalfrågor, framför allt i ett inledningsskede. För besökaren kommer förändringen troligen inte att märkas och tillsvidare så kommer museerna i Gävle och Ängelholm att drivas vidare som tidigare. Ännu så länge finns inga besparingskrav på oss och jag ser många möjligheter att få mer museum för den samlade pengan. Jag hoppas och tror också att alla Järnvägs-musei vänner kan utsträcka sitt engagemang att omfatta även Ban-

museet. Det finns idéer som i första hand vänner-nas styrelse kan ta tag i.

Huskramare i Hennan

Jag har under dagarna innan semestern också fått uppleva hur det kan vara att helt byta sida. Jag är ju van att vara förkämpe för bevarande men hastigt och lustigt blev jag och museets bebyggelse-antikvarie Katarina Sandberg exploatörer och kulturmördare i vår strävan att flytta Hennans station utanför Ljusdal till museiområdet i Gävle. Byborna gick man ur huse och protesterade mot våra planer. Vi skulle ta byns enda kulturbyggnad ifrån dem. Trots förhandlingar och hjälp från ägaren, Banverkets Fastighetsavdelning, så kom vi inte längre än att byborna nu ansökt om byggnadsminnesförklaring. Detta innebär att så länge frågan är under utredning av ansvarig myndighet, i det här fallet Riksantikvarieämbetet, så får ingenting göras med byggnaden. Senast en stationsbyggnad var på väg till museet så ledde det faktiskt till att Hybo station, även den i Ljusdals kommun, blev skyddat byggnadsminne. Vår bedömning är att Hennan inte har samma kvaliteter så vi räknar med avslag från RAÄ. Om så blir fallet så gäller det att blidka den lokala opinionen och parallellt hålla den komplicerade upphandlingen av rivning och uppförande vid liv. Vi måste dock tro att vi har åtminstone stommen till ett stationshus på plats när vi drar igång vårt största arrangemang någonsin.

TÅG 150

Jag måste anmoda er, kära museivänner, att markera datumen 7-10 september 2006 med rödpenna. Då arrangerar vi, förhoppningsvis med både den professionella och ideella järnvägsbranschens hjälp och bidrag, en järnvägsfest

under fyra dagar. Vi räknar med rekordstor museitrafik med ett tjugotal historiska tåg från 1856 till 2006 under främst lördagen, dagliga förbindelser med Stockholm och Borlänge, utställningar, mässor, marknad, familjeaktiviteter med mera. För ett så stort arrangemang är vi beroende av hjälp från stora som små. Projektet kräver en hel del förbättringar av museets spår och infrastruktur, vilka kommer att påbörjas under hösten. Ett annat projekt i samverkan med Samhällsplaneringssektionen vid Banverket ska utmynna i en historisk järnvägspark. Banverket Produktion bidrar med museivännen och järnvägsentusiasten, Henrik Reuter Dahl, på 25% tid under 2005 och 2006. Han kommer att fungera som operativ projektledare för jubileet med stöd av museets hela personal samt vad vi tror en rekordstor uppslutning av frivilliga personer och föreningar. Vi kommer att behöva allt från fordon och trafikhjälp till lokförare och spårvakter både innan och under dagarna i september, ja efter med för den delen. Tillsammans kan vi åstadkomma något världen aldrig tidigare har skådat. Vill du vara med så skriv en rad till oss på museet. Det kan leda till en oförglömlig upplevelse.



Presstopp: Tangerat besöksrekord på Järnvägsmuseidagen 10 september, 5269 personer.



Omslagsbilden:

Inlandsbanan, km 250, vårvintern 1994. Ett tomt timmertåg draget av T44 403 och 406 passerar bron över Storstupet på sin väg mot timmerterminalen i Sveg. Det främre loket har fått den nya färgsättningen medan det bakre fortfarande har kvar sin originalmålning. Foto: Örjan Brandt.

JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER



- en stödförening till Sveriges Järnvägsmuseum
BOX 407 SE- 801 05 Gävle

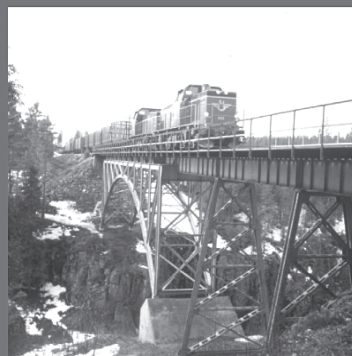
E-POST: info@jvmv.se Internet: www.jvmv.se

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

Som medlem i Järnvägsmusei vänner får du bland annat föreningens årsbok "Spår", medlemstidningen "Sidospår", rabatt i Sveriges Järnvägsmuseums butik samt fri entré till de nordiska Järnvägsmuseerna.

För år 2005 är årsavgiften 200 kr och för familjemedlemmar 50 kr. Avgiften kan betalas till föreningens postgiro 496 90 19-1. (Spår och Sidospår ingår inte i familjemedlemskapet)

SIDOSPÅR 3/05



Nyhetsblad från Järnvägsmusei Vänner
- stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum
www.jvmv.se

Nummer 3- 2005, årgång 2.

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

© JvmV 2005 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten.

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

E-post till redaktionen: sidospar@jvmv.se

**Nummer 4 2005 utkommer i december
Presstopp 15 oktober.**

Stallspår, växeln tillfälligt omlagd från sidospår

De pågående arbetena på SJVM fordon inom och utom SJVM utgörs nu av följande:

På Nynäs avslutas just i dagarna den yttre ommålningen av **Bo5 4356** som har återfått en mera rätt färgnyans efter vistelsen i Småland hos Kalmarföreningen. Vagnen är nu målad med en modern standardalkydolfjärg istället för en tidigare tvåkomponentfärg som inte var så lustig i sin framtoning. När vi säger modern menar vi den som ännu finns att köpa genom järnvägens traditionella förmedlingsplatser, men vilket alltså inte är den som vi helst skulle ha tillgänglig redan idag. Vi letar vidare i färgkemins labyrinter och kan senare komma rätt för en färgsättning. En del underliggande rostangrepp har tagits fram i ljuset och åtgärdats genom svetslagning. Vagnskorgar som denna döljer åtskilliga skador som inte syns vid första anblick. "Vagnen var ju fin när ni fick den" är dock en kommentar vi inhämtat.

Den andra personvagnen som är ett mycket större projekt är **Co8 2272**, träboggiepersonvagnen som ska ingå i 1930-talståget med andra vagnar framöver. Takets träläggning är reparerad inför att det ska skyddas av uppspänd linneväv som i sin tur skyddas av mönjekitt och oljefärg i lämpliga delar. Teakpanelen tas av helt för att åtgärdas förutom gavlarna. Den rötskadade stommen undertill förstärks genom iläggning av nya ekbitar, ett arbete som synes vara oändligt. En

helt nyuppbyggd trästomme skulle kunna vara på sin plats men kan i dagsläget ej motiveras. Vagnen blir klar för trafik till nästa år. De två underställda 1907 års boggierna ska renoveras varför vagnen ska lyftas inom kort. Många fler krävande arbetsmoment ingår förstås.

Det första loket som nämns här är **KA 692** som står inför omtubning och andra stora arbeten i Grängesberg. Några svårösta problem har uppstått och bearbetats. Öppningarna i främre fyrboxväggen för de stora överhettartuberna brotschas nu runda och förses med gängade bussningar innan tuberna valsas in. Den "nya" skorstenen från ett annat K-lok som skänkts av Yngve Holmgren passas in på pannans krön. Loket kommer att levereras under första kvartalet nästa år och slutmålas av oss i Gävle. Detta lok ska vara ett av alternativen för dragkraft i 1906 års tåg, men det är ju först och främst som flera vet ett godstågslök. Mellan ångloken kommer elloket **Ra 846** som nu står i Notviken för i första hand teknisk revision. Loket är nu sandblästrat och grundmålat och kan nu ses i brun rostskyddsfärg. Vi täck- och slutmålar även detta lok själva i Gävle efter årsskiftet. Lokets boggierna renoveras med nya hjul i Örebro och elmotorerna tas omhand i Åmål. Allt arbete som vi handlar upp externt köps av företaget EUROMAINT som är det bästa alternativet. Ett stort tillmötesgående visas för närvarande från

Bilden visar Sveriges Järnvägmuseums tjänstetåg till Notviken med bland annat Ra 846. Fotograferat i Ånge 2005-07-15. Foto: Rolf Sten.





Med i tjänstetågstransporten norrut var för utom Ra-loket även detta landsvägsbussläp. Foto i Ånge 2005-07-15 Rolf Sten

detta företag. De delar av "gammellokskunnande" som finns kvar hos dem gäller det att ta tillvara samt försiktigt ge näring åt så att det inte helt dör utan att vi får en chans att ta del. Framtiden får visa hur vi gemensamt kan föra detta teknikarv vidare, i vilka proportioner och med vilka nödvändiga hjälpmedel..

Det mera långsiktiga projektet, alltså inte inför nästa jubileumsfyllda år, är förutom allt övrigt underhåll på våra många fordon i trafik, först arbetet på ångloket **F 1202**. Detta arbete sker ännu i UGJ-stallet, i storlokgruppen. Denna har inte träffats på ett tag nu men kommer att sparka igång efter trafiksäsongen i museisverige och efter museidagen 10/9. Första åtgärderna är fortsatt nålhamring av rundpannan och avlägsnande

av asbetsmaterialet runt pannan. Därefter kommer en mer ingående okulär besiktning och inre undersökning, IU, av loket och pannan att utföras. Större delen av den yttre slid- och vevrörelsen är demonterad men den inre får vänta till det att vi beslutat om pannan ska lyftas ur loket ellerej.

Ett till ellok, under några år Sveriges äldsta ellok i drift, **Ub 163**, är snart klart för att lyftas av sina axlar som behöver nya hjulringar och tillsyn av storlager m.m. Alla demonterade detaljer inklusive loket självt kommer att renoveras selektivt med viss återställning av loket till 1930-talskick.

Några övriga projekt behöver startas men också slutföras till jubileet nästa år och det kommer att vara mindre projekt med främst godsvagnar som ska användas i jubileumsgodståg under nästa år.

Till det att växeln läggs om nästa gång, ha det gott!

Sten W Holm



Nej, det är ingen ny lekstuga utan hytten till ångloket F 1202 som ytterst tillfälligt stod på denna plats 2005-04-23. Foto: Rolf Sten

TÅG 150

Planerna för jubileumsåret börjar arta sig. SJVM vill härmed inbjuda alla att delta i TÅG 150, det största tågevenemanget sedan SJ fyllde 125 år. Tåg 150 kommer att pågå i fyra dagar, från torsdag 7/9 till söndag 10/9. Temat är tåg, och stor möda kommer att läggas på att skapa ca 15 historiska tågsätt till detta tillfälle med hjälp av museiföreningarna runt om i landet.

Under dessa dagar kommer det att finnas en stor historisk utställning med fordon från hela Sverige. På ett angränsande område hoppas vi att den moderna utställningen ska finnas. Det kommer att bli en stor järnvägsmarknad främst söndagen den 10/9. Pendeltåg kommer hela tiden finnas från Gävle central till både den historiska och moderna utställningen. Ett antal spektakulära arrangemang kommer också att ske kring museet.

Årgångståget kommer att gå från Stockholm till Gävle ToR alla dagar, förhoppningsvis draget av Ra 846, som kommer nu återställs i leveransskick. Även från Borlänge och Eskilstuna/Västerås kommer det att gå anslutningståg alla dagar.

Lördagen den 9 september blir den stora tågdagen. Här kommer de 15 historiska tågsätten in. Det blir årgångståg från 1856 fram till 1981 som kommer att rulla i en mycket omfattande trafik på främst banorna Gävle-Ockelbo och Gävle-Storvik. Vill man åka med köper man biljett. Vill man

bara titta på skaffar man ett program och njuter, vill man fotografera tänker vi erbjuda ett bra fotopaket med all information en fotograf kan tänkas behöva. Vart man än tittar ut från sitt tåg kommer man att se ett annat museitåg och tanken är att denna dag ska kännas som "museibanans dag", men på Banverkets spår. Vi hoppas också försöka ersätta ordinarie lok i en del godståg med ånglok eller museala ellok.

Som ni förstår kommer vi behöva massor med hjälp att bemanna tåg, växling, pendlar, sälja biljetter, putsa lok, repa lok, sköta tåghem, spårvakter, nattvak mot klotter mm, så sätt gärna en bock i almanackan redan nu...

Vi hoppas ni tycker att TÅG 150 verkar roligt och genomförbart! Nu har vi chansen att visa järnvägssverige vad vi går för samtidigt som vi får träffas och umgås med en härlig feststämning som inramning!

Henrik Reuterdaahl

Sveriges Järnvägsmuseum

070-7247406 henrik.reuterdaahl@banverket.se

Järnvägen
150 år

Museets verkstad på Nynäs. Två av fordonen som ska användas under Tåg 150, Ra 846 och Co8 2272 under renovering. Foto: Rolf Sten



Ur Hvar 8 Dag



Bild och text på den här sidan är hämtad ur Hvar 8 Dag. Tyvärr har årtalet inte gått att fastställa men torde vara någon gång runt 1920. Kanske någon av läsarna vet mer om detta experiment. Hör av er till Sidospårs redaktion!

SVENSKUPPFINNING IKOMMUNIKATION-ENSTJÄNST.

Efter många experiment har det nu lyckats bondesonen A. J. Englund från Gåssjö att åstadkomma ett mycket enkelt och billigt luftbanesystem, afsedt för gods- och isynnerhet persontrafik.

Banan består allenast af en rad uppsatta trästolpar, ungefär 3 m. höga, med 6 å 7 tums diameter och 3 el 4 m. afstånd från hvarandra, samt i deras öfre

ända en på kant liggande c:a 7X 1½ tums plankor med en liten räls, på hvilken den egendomliga, vagnen löper. Vagnen som är konstruerad så att man åker nere vid marken, går på ofvannämnda bana med säker gång.

Denna bana beräknas godt kunna bära 1,500 kg. last hvilken fördelas i ungefär lika tyngder å de på båda sidorna om banan befintliga plattformarna. Å den nu endast för åskådliggörande af idén byggda försöksbanan - strax ofvanför Söre, Lit (Jämtl. län) - drifves vagnen af en mycket liten c:a 2 hkr bensinmotor och har försöksvis gått med 6-8 personers last. Banan kan byggas hastigt och är oberoende af kuperad terräng, snöfall och dylikt.

Har Du något för årsboken "SPÅR" eller nyhetsbladet "SIDOSPÅR"?

Årsboken "SPÅR" har ett ständigt behov av lämpliga artiklar. Har Du något som Du tror kan vara av intresse? Hör av dig till oss!

När nu Järnvägs musei Vänner även har en medlemstidning behöver även den fyllas med något. Jag hoppas att det bland alla "vännerna" finns några som kan hjälpa till att fylla tidningen med mindre och korta artiklar.

Hör av dig till undertecknad när det gäller material till både "SPÅR" och "SIDOSPÅR"! **Rolf Sten**
E-post: sidospar@jvmv.se

Ångloken sista självande år

Platsen är Lunde, några kilometer söder om Kramfors och dagens datum är 5 juli 1957. Persontåget som dras av B-loket 1367 är på väg mot Härnösand. Det bakre B-lokets nummer har inte gått att identifiera. Ångloken era på forna Härnösand - Sollefteå Järnväg gåt mot sitt slut. Den 28 maj 1958 togs den elektriska driften i bruk på denna sträcka. Foto: Erik Sjöholm.



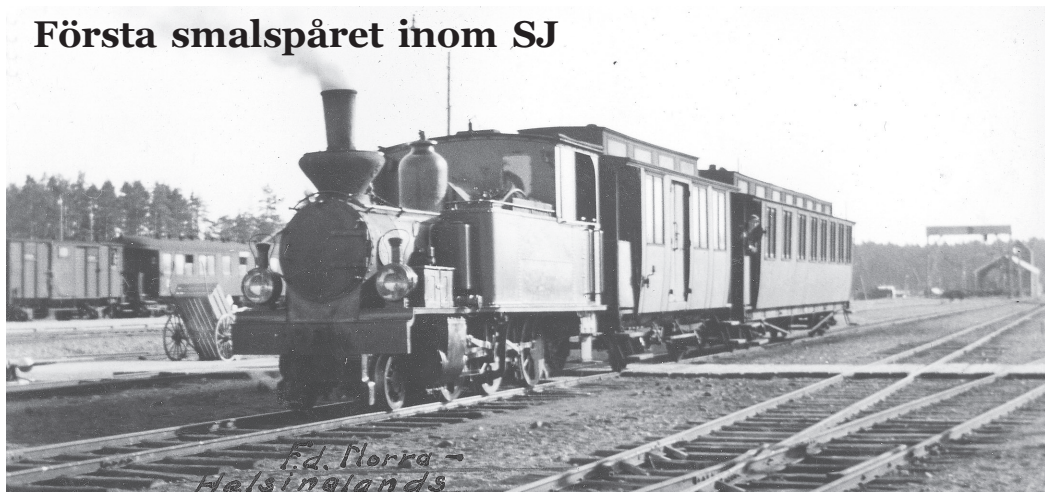


Vad gör dom och var är dom?



Ännu en av alla dessa oidentifierade bilder i museets bildarkiv. Fotograf är Eric Lundquist och tiden någon gång på 1940-talet. Frågan är vad gör dom och var dom är. Du som vet mer, hör av dig till Sidospår Box 407 801 05 GÄVLE. E-post: sidospar@jvmv.se Rolf Sten

Första smalspåret inom SJ



Harmånger 1934-10-10. Loket är före detta Norra Hälsinglands Järnvägs lok nummer tre. När Ostkustbanan förstatligades 1 augusti 1933 ingick även forna NHJ i förstatligandet. Den banan blev då också den första smalspåriga banan inom SJ. Foto Sveriges Järnvägsmuseum, Hallenius samling.

Apropå bildfrågan i förra numret



På bildfrågan i föregående nummer efterfrågades mer information om vagnen GHB 744

Olof Wickström reagerade på detta och svarade att: "Bilden på GHB 744 finns även med i en artikel om sommarvagnar i Skarvjärnet nummer 1-1970. Där står även lite mer om vagnen och det finns även en ritning".

Artikeln är skriven av Yngve Holmberg men redaktionen har ännu inte läst den. Eventuellt åter kommer vi i denna fråga längre fram.

Inte bara stillbilder!

Sedan länge har man kunnat sitta och njuta av gamla järnvägsfoton på museet, mest svartvita stillbilder. De senaste fyrtio åren har också en hel del rörliga bilder tagits av entusiaster på smalfilm och video, och vår förhoppning är nu att vi med modern teknik skall kunna låta även kommande generationer njuta av det. Det kan vara de sista ångtågen på olika bandelar, museibanor, nya expresståg eller diesellok i glada färger. Vi vill därför bidra med erbjudande att spela över medlemmarnas gamla filmer till DVDskivor. Om vi får låna filmrullarna eller videokassetterna kan vi låta göra en skiva för museet och en som tack för lånet. Du som har någon lämplig film, ta kontakt med oss och berätta vad den visar. Vi tänker att varje DVD skulle inledas med platsen, året och fotografens namn. Om filmrullen eller videon innehåller annat så kopierar vi bara tågavsnitten.

Erik Sundström, 026-250291 eller 070-2747355

Någon som kan berätta om denna bild?

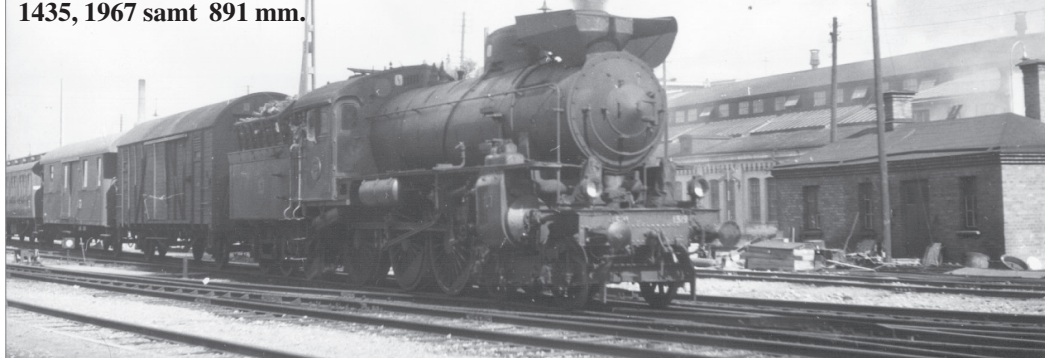


I Järnvägmuseets samling av bilder, tagna av fotografen Eric Lundquist, finns denna bild. Tyvärr framgår det inte var och när bilden är tagen. Loket är nummer 11 och med tanke på bilmodellen kan bilden vara tagen under andra halvan av 1940-talet. Du som vet mer, hör av dig till Sidospår Box 407 801 05 GÄVLE. E-post: sidospar@jvmv.se Rolf Sten

Blandade bilder från Växjö omkring 1950

Foto: Gunnar Nordling. Text Hans Karlsson-Nyhlén

Bilderna på detta uppslag visar fordon från de trespårvidder som fanns i Växjö på den här tiden, 1435, 1967 samt 891 mm.



Bildernas fotograf, Gunnar Nordling, jobbade som tågklarerare i Deje under de sista åren innan BJ förstatligades. Han kom från en järnvägsfamilj, fadern arbetade på stationen i Kil och en broder blev lokförare. Gunnar hamnade efter förstatligandet i Växjö och var där under några år runt 1950. Kameran var ofta med och ett stort antal bilder från hans perioder i Deje och Växjö finns, i dag värdefulla tidsdokument. Efter sin järnvägsmannakarriär arbetade Gunnar Nordling hos Uddeholmsbolaget i Munkfors.

Bilden ovan: SJ B-lok 1319 med persontåg, här utrustat för vedeldning och med treaxlig tender. Loket byggdes av Nohab i Trollhättan 1917 och slopades och skrotades 1975.

År 1895 levererade Nohab ett tanklok med axelföljd 2'B till Växjö–Tingsryds Järnväg som VTJ 60 med namnet "Växiö".

Loket övertogs av SJ 1943 som Cr4000 som det lok för 1067 mm spårvidd med lägst nummer. Om-litterering till Ct skedde 1944 och till Wt 1948. Slopning skedde 1954 och skrotning i Vislanda 1956.

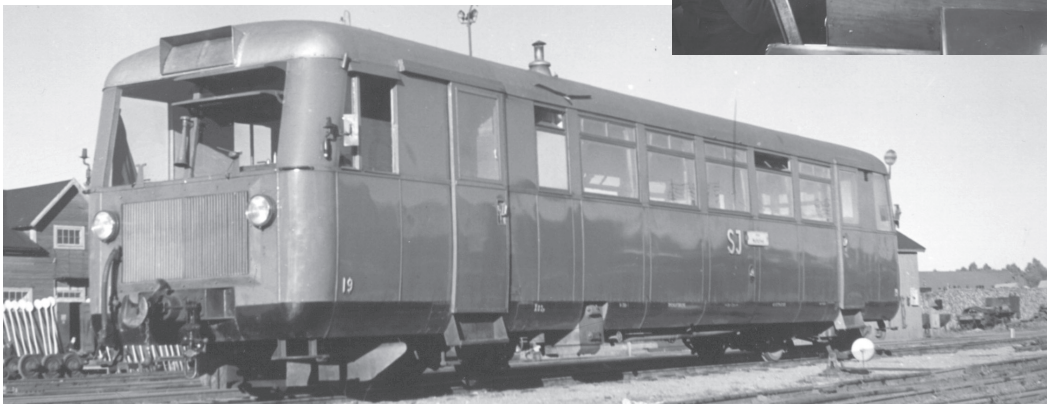
På bilden står loket klart att kolas från kolkorgar.





Ett litet tanklok för 891-mm spårvidd, byggt av Nohab 1914 som blev Näs–Morshyttans Järnväg (NMJ) nr 4. 1921, i samband att NMJ lades ner, såldes loket till Östra Värends Järnväg (ÖVJ) nr 4. 1935 ommärktes loket igen till Växjö–Åseda–Hultsfreds Järnväg (VÅHJ) nr 14 och 1942 hade SJ tagit över och dess beteckning blev L3p 3010. En sista ändring av märkningen skedde 1948 då loket kom att littereras S4p. Slopas 1953 och skrotat 1956 i Vislanda.

Falkenbergs Järnväg anskaffade 1938 en motorvagn från Motåla Verkstad som fick nummer FJ 3. När banan förstatligades 1940 blev motorvagnen i stället SJ X0md2 19. Året efter fick motorvagnen gengasdrift och beteckningen ändrades till X0mg2. Återställning till dieseldrift och normal benämning skedde 1944. 1945 fick vagnen nytt littera, X02p. Den var placerad i Växjö runt 1950. Den infällda bilden visar vagnens förarplats.



Det var då det!

En disig senhöst/vinter 1963



Kurvorna i Järvsta 1970





Text & foton: P L Svensson

Ovan:

Gävle hade som många andra lokstationer alltid några påeldade ånglok som stod i reserv för att vid behov rycka ut på linjen eller växla på hamnens eller industrins spårområden.

Det är söndag och det är lungt på stallet, fukten hänger i luften, det är "lurvig disigt". De tre ångloken står och pyser, från vänster ett N-lok kanske 1167, i mitten ett B-lok och så en E2 troligen 1457.

När bilden togs kunde man inte tänka sig att här skulle Sveriges Järnvägsmuseum ligga om så där sju år!

Till vänster:

1970 ålade sig sågen fram genom kurvorna i Järvsta strax söder om Gävle.

Av det som syns på bilden är allt numera borta. En del av gamla banvallen har blivit asfalterad och belyst cykelväg ingående som en del i den nya cykelvägen till Furuvik. Rb1-loket 1002 har tillsammans med övriga Rb-lok skrotats för

Trevithick-mynt



Richard Trevithick, den första som vågade bygga ångmaskiner med övertryck i pannan och efter en del problem lyckade bygga det första ångloket år 1804, beskrevs i SPÅR 2004. Brittiska myntverket celebrerade detta genom att ge ut ett vackert mynt i valören 2 pund, med Trevithick's lok på ena sidan och drottningens porträtt på den andra. Ett sådant finns nu på Sveriges Järnvägsmuseum sedan en deltagare i besöket från Railway Touring Society den 30 juni 2005 överlämnade det som tack för guidningen.

Erik Sundström

många år sedan. Dessa lok var protoptyplok för de Rc-lok som numera är den förhärskande dragkraften till dagens tåg.

Sist men inte minst så skymtade man på den här tiden i regel alltid två huvuden i förarhytten. Lokbiträdet är sedan många år borta och i loken är det numera bara en person, lokföraren. Är det någon som vet när lokbiträdena försvann? Var det 1971, eller?



Avsändare:
Järnvägsmusei Vänner
Box 407
801 05 GÄVLE

B

Porto



betalt

Järnvägen
150år

X X X X

*Sätt redan nu fyra kryss
i nästa års almanacka
för järnvägens 150-års jubileum.*

*När du planerar din semester - tänk på oss -
vi behöver massor av hjälp till*

TÅG 150

*jubileumsårets största tågfest
den 7, 8, 9 och 10 september.*

Rälsgatan 1, Gävle. Tel 026-14 46 15

SVERIGES JÄRNVÄGSMUSEUM

SWEDISH RAILWAY MUSEUM
GÄVLE

