



John Kvarnstedt

GOTLANDS
JÄRNVÄGAR

GOTLANDS
JÄRNVÄGAR

Denna bok, utgiven av kulturnämnden i Gotlands kommun, ingår i skriftserien GOTLANDICA som har till syfte att öka kunskapen om och intresset för Gotland. I serien publiceras arbeten, som har direkt anknytning till Gotlands historia, natur och kultur. Skriftserien utkommer med 2—4 nummer per år. Abonnemang kan tecknas hos förlaget.



John Kvarnstedt

GOTLANDS JÄRNVÄGAR

Skriftserie utgiven av kulturnämnden i Gotlands kommun
GOTLANDICA nr 15

PRESS'

Ursprungsmanuskriptet till denna bok har utarbetats av John Kvarnstedt, Visby. Materialet har redigerats av Ola Sollerman, Visby. Bildtexterna har utarbetats av Ulf Ronander, Visby som även redigerat bildmaterialet. Faktauppgifter i bildtexter rörande fordonsnummer, beteckningar o dyl har hämtats från sammanställningar upprättade av Åke Jannesson, Visby.

Bildmaterialet har ställts till förfogande bl a av Waldemar Falck, Bengt-Göran Holmert och Föreningen Gotlandståget.

För värdefull hjälp vid utgivningen får vi framföra vårt varma tack till Föreningen Gotlandståget samt till övriga som bidragit med material som ingår i denna bok.

Utgivarna

*Omslagets framsida: Ånglok vid Visby ringmur.
Foto från Järnvägsmuseum, Gävle.*

BARRY PRESS FÖRLAG VISBY 1978
ISBN 91-7400-086-1

Länstryckeriet Nyköping 1978

Innehåll

- 7 Förord
- 9 ”En lämplig terräng för jernvägsanläggning”
- 23 Järnvägsdebatt i lokalpressen
- 27 Äntligen dags att börja bygga
- 37 Kung Oscar kom till invigningen
- 44 De första magra åren — tiden 1878—1892
- 52 ”Doften från betgrytorna i Roma” — tiden 1893—1913
- 98 Ernst Leijer död
- 104 Krigsåren med svår dyrtid — tiden 1914—1921
- 118 Bilarna börjar bli ett problem — tiden 1922—1938
- 148 En rekordökning svår att klara av — tiden 1939—1946
- 163 1 juli 1947: Staten tar över
- 181 Därför lades järnvägen ner
- 188 Förteckningar och tabeller
- 203 Föreningen Gotlandståget

Förord

Det är en verklig kännare av gotländsk järnvägshistoria som skrivit den här boken. John Kvarnstedt har inte enbart under flera år forskat i gamla handlingar och arkiv — framförallt har han själv arbetat vid järnvägen i flera decennier. Så han är, kan man säga, själv en del av den historia han skildrar.

Redan 1921, för snart 60 år sedan, började han som trafikelev vid GJ, Gotlands Järnvägsaktiebolag. 46 år senare, 1967, lämnade han sitt arbete, då som busstrafikledare och chef för SJ:s kvarvarande verksamhet på Gotland.

Under de första åren vid GJ hade den unge John Kvarnstedt skiftande arbeten, ibland som bromsare på tågen, ibland som vikarie vid stationerna längs banan. 1928 kom han som kontorsbiträde till järnvägsbyrån i Visby och där stannade han i nära 40 år med god överblick över GJ:s, senare SJ:s verksamhet.

De sista GJ-åren arbetade han som kontrollant vid byrån med ansvar för stationernas redovisningar, under SJ-tiden blev han så småningom byråassistent och från 1960 och fram till pensioneringen 1967 busstrafikledare och SJ:s högste tjänsteman på ön.

John Kvarnstedt var alltså väl insatt i ämnet när han någon tid efter pensioneringen började arbeta på sin järnvägshistorik. Ändå ägnade han flera års arbete åt noggrann arkivforskning kring öns järnvägar. 1973, efter cirka fem års arbete, låg resultatet färdigt: en omfattande, detaljerad och med stor noggrannhet och kunnighet utformad historik i första hand om GJ men också om sidobanorna och om SJ-tiden efter 1947 års förstatligande.

Lagom inför den gotländska järnvägens 100-årsjubileum presenteras



Författaren John Kvarnstedt i sitt arbetsrum 1945. Foto från J Kvarnstedt.

här John Kvarnstedts historik i bokform, dock i en något nedkortad version. För forskare och andra som behöver ytterligare detaljer finns den oavkortade historiken i stencilerad form på landsarkivet och länsbiblioteket i Visby.

Ola Sollerman

”En lämplig terräng för jernvägsanläggning”

Planerna på att anlägga en järnväg på Gotland framfördes offentligt första gången på försommaren 1870. Gotlands Tidning skrev den 10 juni:

”Jernväg på Gotland har sedan en tid utgjort allmänna samtalsämnet härstädes, i synnerhet sedan majoren Adelsköld, på enskild anmodan af doktor E. Leijer, sistl. lördag anlände hit för att resa omkring på ön och tillse, huruwida någon jernvägsanläggning med någon fördel kunde företagas. I sällskap med några för saken intresserade personer gjorde hr A. pingstdagen en färd genom den del af ön, som företrädeswis ansetts lämplig, nämligen genom Follingbo, Barlingbo, Roma, Björke, Atlingbo, Wäte, Hejde, Lojsta, Linde och Hemse socknar, hwarefter major Adelsköld sammanträffade hos prosten A.J. Lyth i Burs med en del af ortens hemmansegare och handlande å Ronehamn. Sedan majoren A. dertill uppfordrad af prosten Lyth, uttalat sin åsigt i frågan och derwid hufwudsakligen framhållit, att han ingenstädes i något land sett en terräng så lämplig för jernvägsanläggning och att han till följe deraf han ansåge kostnaden för anläggning och materiel ej behöfde särdeles öfwerstiga om ens uppgå till 100.000 rdr milen samt att om trafikordningar m.m. ställdes på billighet och besparing, han ansåge banan kunna komma att redan från början bära sig m.m., beslöts efter någon diskussion att genast framlägga en lista för anteckning af bidrag till förberedande undersökningar, hwartill kostnaden beräknades till ungefär 500 rdr milen och blefwo genast 800 rdr tecknade. Öfwerallt i socknarne intresserade sig allmogen särdeles för företaget och en hemmansegare erbjöd till skänks den mark af omkring 3/4 mils längd, som banan skulle komma att genomskära hans egor.”

Den drivande kraften bakom järnvägsplanerna var regementsläkaren Ernst Leijer i Visby, riksdagsman, landstingsman och ledamot av stadsfullmäktige. Han var själv inte infödd gotlänning men livligt intresserad av gotländska angelägenheter.

Ingen ny tanke

Tanken på en järnväg på Gotland var inte ny. Redan tio år tidigare hade doktor Leijer varit övertygad om att Gotland för sin utveckling behövde en järnväg. Han hade diskuterat saken med landshövdingen och militärbefälhavaren Gillis Bildt, men de hade varit överens om att tiden inte var mogen för att sätta så djärva planer i verket.

Tanken hölls dock levande under 1860-talet och när förutsättningarna bedömdes gynnsammare tog dr Leijer tillsammans med "några af Gotlands warmaste fosterlandswänner" (sannolikt de, som sedan ingick i interimsstyrelsen) initiativet till den undersökning, som nämns i ovanstående tidningsnotis.

Vid slutet av 1860-talet hade byggandet av järnvägar för allmän trafik pågått i Sverige i drygt femton år. Statens järnvägar invigde sina första sträckor (Göteborg-Jonsered och Malmö-Lund) den 1 december 1856. I mars samma år hade den första enskilda järnvägen öppnats mellan Örebro och Nora.

Omkring 1870 hade det svenska järnvägsnätet vuxit till ca 170 mil, varav 112 mil var statsbanor. Ingen bana med den spårvidd som kom att användas på Gotland, 3 fot eller 891 millimeter, hade då ännu byggts eller koncessionerats. De som sysslade med planerna på en gotländsk järnväg kan alltså sägas vara bland de första i Sverige, som intresserade sig för den spårvidden.

Första styrelsen

Den av major Adelsköld ledda undersökningen fullbordades redan under sommaren 1870. I en notis i Gotlands Tidning den 19 augusti omtalas, att undersökningen "nu är avslutad på marken" och att arbetet med ritningar och kostnadsberäkningar fortgår.

Vid ett möte den 19 juli 1870 med intressenterna i det planerade företaget, beslöts att den blivande järnvägen skulle gå över Follingbo-Barlingbo-Roma-Vänge-Etelhem och till Hemse. Om kostnadsbidragen till undersökningen räckte till, skulle undersökningen utsträckas att omfatta även linjen Hemse-Havdhem.

Den 19 september samlades man till ett nytt möte i källarmästare Lindbys lokal i Visby. Då framlades Adelskölds förslag som upptog en kostnad av 690.000 riksdaler för 5,6 mil järnväg inberäknat rullande materiel, telegraf m.m. Hela det kapital, som beräknades bli behövt, 750.000 riksdaler, hoppades man kunna skaffa genom teckning av 7.500 aktier à 100 riksdaler.

En interimstyrelse tillsattes med doktor Ernst Leijer, konsul R Cramér, prosten A J Lyth i Burs, postexpeditör O Lagergren i Hemse, kronolänsman A M Eneman i Alva, konsul L N Enequist och auditor Suno Engström. Styrelsen fick i uppdrag att upprätta förslag till bolagsordning och ombesörja teckning av aktier. När 5000 aktier hade tecknats skulle bolaget konstitueras.

Något resultat av detta första försök att skaffa kapital tycks det dock inte ha blivit.

”Lutande planet”

Resultatet av major Adelskölds undersökning presenterades vid mötet den 19 september i ett utlåtande, varav de viktigast delarna här återges:

”Locala förhållanden för den jernväg, hwarom här är fråga, äro de mest gynnsamma man kan önska sig. Wid Wisby, banans ändpunkt wid hafwet, höjer sig stranden brandt till en höjd af 115 fot, hwarefter ön är så jemn, att endast undantagswis större jordarbeten förekomma än wid wanliga landswägsbyggnader.

Då det i anseende till localens beskaffenhet wid Wisby skulle fordras en omwäg af nära 1/2 mils längd och högst betydliga arbeten för att med locomotiv passande stigningar från Hamnen komma upp för den branta docering, hwarpå staden är belägen, har jag ansett mig här böra föreslå anläggning af ett så kalladt ”lutande plan”, hwarigenom wagnarne utan swårighet kunna bringas ner till hamnen och upp igen. Detta lutande plan, som skulle erhålla stigningen 1:6 med twenne parallella spår, trafikeras på det sätt, att de lastade nedgående wagnarne i den ena och de tomma eller till 3/4 lastade uppgående wagnarne i den andra ändan af en jerntrådslina, löpande omkring ett horisontellt hjul wid öfre ändan af planet, hwarwid man medelst en bromsinrättning å förutnämnda hjul modererar farten i den hastighet, som önskas. Ofwanför detta lutande plan skulle bangården komma att anläggas, så att endast godswagnarne men ej locomotiverna och passagerarwagnarne skulle behöfwa passera detsamma.

Såsom förut är anfördt, är terrängen den mest gynnsamma, så att med jemförelsewis obetydliga arbeten inga stigningar under 1:100 behöfwa förekomma, och som med ett ökadt antal tåg den största förekommande trafik kan föras å en bana med 3 fots spårwidd, så har wid kostnadsförslagets upprättande denna bredd mellan skenorna antagits, helst som banan derigenom kan byggas ytterst billigt och på samma gång som locomotiverna kunna gifwas betydlig kraft, passagerarwagnarne inrättas beqwäma och rymliga samt konstrueras ändamålsenliga såwäl för skrymmande som tungt gods. Kostnaderna för banan skulle på detta sätt utfördt komma att uppgå till 690000 rdr eller 121000 rdr per mil.

Vid stationerna å linjen torde inga fast anställda inspektorer erfordras, utan borde man mot någon ersättning för besväret kunna engagera wid stationen boende personer, hwilka wid de tider tågen kommo och gingo expedierade gods osv. Biljettförsäljning skulle kunna ske af konduktören. På detta sätt inbesparas såwål kostnaden som underhållet af Boställsbyggnader och då stationsföreståndaren hade jernwägstjensten som bihang till sina öfriga göromål, så kunde naturligtwis arfwodet ställas wida lägre än om en person uteslutande deråt skulle egna sin werksamhet och deraf hufwudsakligen hafwa sin utkomst.

Efter gjord kalkyl borde kostnaden för trafiken och banans underhåll under de första åren ej komma att uppgå till mera än c:a 8000 rdr per mil, och med den wexande trafiken erhålles tillgång till derigenom uppkommande större utgifter.

Om trafiken inbringar 15200 rdr per mil, hwilket ej kan anses öfwerdrifwet, då ingen af de i Sweriges officiella statistik för år 1868 upptagne stats- och enskilda jernwägar gifwit mindre inkomst än 24118 rdr per mil, så skulle banan ej allenast betäcka sina drift- och underhållskostnader utan derjemte lemna 6 % ränta på anläggningskapitalet, förutom det gagn denna jernwäg otwifwelaktigt skulle tillskynda ej allenast de delar af Gotland, som af densamma direkt berördes, utan indirekt hela den bördiga, af naturen så rikt begåfwade ön.

Steninge den 6 september 1870
C Adelsköld''

Nej i landstinget

Det gällde nu att skaffa fram kapital. En av interimsstyrelsens ledamöter, postexpeditören O Lagergren Hemse, väckte en motion i landstinget om att hos Kmt förordna en anhållan om statsbidrag och att landstinget skulle ikläda sig viss räntegaranti för det lån, som behövde tas upp.

Förslaget om förord hos Kmt om statsbidrag bifölls, medan förslaget om räntegaranti avslogs, sedan bla lantbrukare Gustaf Kolmodin och lektor C J Bergman talat emot.

Doktor Leijer beklagade i en insändare landstingets beslut. Man hade tyvärr, framhöll han, följt den landstingsman som ''med salvelsefull hänförelse uttalat sin fasa för det förskräckliga ansvar, som skulle komma att drabba 1870 års landsting, om det för all framtid belastade våra efterkommande med en så dryg skatt''. Motståndarna trodde nämligen, att järnvägen aldrig skulle orka med att betala några räntor.

Interimsstyrelsen med doktor Leijer i spetsen arbetade trots denna motgång energiskt vidare. Vid ett möte med aktietecknarna den 10 no-

vember 1870 beslöts att hos Kmt begära statsanslag och om rättighet att exproprieras behöflig mark.

I en notis i Gotlands Tidning den 27 januari 1871 omtalas, att den gotländska järnvägsfrågan varit omnämnd i Kmt:s proposition till årets riksdag och att understöd i form av lån hade förordats. Något understöd blev emellertid inte beviljat.

Vid ett möte den 7 juli meddelade interimsstyrelsen, att riksdagen ändrat bestämmelserna om understöd till enskilda järnvägar. Man kunde nu få lån till 2/3 av anläggningskostnaden, förutsatt att aktier tecknats till 1/3 av denna kostnad. Därför beslöts, att en ny aktieteckning skulle ske så skyndsamt som möjligt. Interimsstyrelsen uppmanade "på det kraftigaste envar att efter sin förmåga söka sprida intresset för järnvägsanläggningen, därvid ingalunda förglömmande kommunalstämmor och andra sammankomster, eftersom sådana företag äro värdiga föremål även för kommunernas intresse". Doktor Leijer åtog sig att försöka intressera Visby stad för aktieteckningen.

Visby prutade

I sin egenskap av fullmäktigeledamot ingav därför doktor Leijer en motion som börjar synnerligen högtidligt:

"Af det gamla Wisby's, den mäktiga hansestadens, fordna betydelse och anseende återstår numera blott minnet, af dess rikedom och prakt blott ruinerna, af den tidens driftiga verksamhet och kraftiga lif förspörjes numera endast ett matt återsken i det tynande lif, som ännu förefinnes inom dess industri och näringar, dess handel och sjöfart."

Motionen utmynnade i följande förslag:

"tvekar jag ej att förslagsvis uppmana Stadsfullmäktige att för staden Wisby teckna 3000 actier i Gotländska jernvägsbolaget; och att för inbetalning av de 33 1/3 procent, som dervid fordras, efter hos Kong.Maj:t begärdt medgifvande, upptaga ett amorteringslån af 100.000 Rdr mot räntebärande obligationer."

Drätselkammaren hade vid behandlingen av motionen beslutat föreslå aktieteckning för 75.000 riksdaler. Vid fullmäktigesammanträdet framlade emellertid ordföranden ett ändringsförslag om teckning endast för 30.000 riksdaler, dvs endast 1/10 av det belopp som motionären hade föreslagit. Förslaget, som även motionären biträdde (fast motvilligt, får man anta) antogs med 14 röster mot 11.

De ledamöter, som biträdde förslaget, var R Cramér, L Jacobsson, C

A Ljungholm, C Holmberg, I M Sandström, J Lindgren, P F Ihre, Suno Engström, E Leijer, L Arweson, E Liljewalch, D M Pontin, L T Jacobsson och A Bokström. Mot förslaget röstade: C J Bergman, C I Kolmodin, C A Engbom, G Meukow, W Fåhraeus, J A Bachér, M R Siltberg, C Stenberg, J A Lundin, O Th Sundholm och Carl Stenström.

De överklagade

Statsfullmäktigebeslutet innebar en svår motgång. Besvikelsen över det klena intresset i Visby mildrades inte heller genom att interimsstyrelsens vädjan till landskommuner och enskilda knappast fick något gensvar.

Man hade ännu ingen möjlighet att göra en ny framställning till Kmt, eftersom aktieteckningen inte på långt när kommit upp till 1/3 av banans anläggningskostnad. Därtill kom, att minoriteten i stadsfullmäktige överklagade beslutet hos länsstyrelsen. Klagoskriften var undertecknad av 106 visbyborgare.

I reservationen mot fullmäktiges beslut framhölls, att staden genom beslutet blivit inkastad i en "outredd, dunkel, vidtutseende affär, om hvars natur ingen utredning blifvit framlagd". Det påpekades, att stadens finansiella ställning var "tryckt och bedröflig" och att stor försiktighet med utgifterna därför var av nöden. Staden hade bla stora kostnader för hamnen. Gatorna sades "i uselt skick sakna motsvarighet i annan svensk stad".

Länsstyrelsen meddelade dock att överklagandet inte hade föranlett någon åtgärd. Utslaget överklagades sedan hos Kmt, som dock inte heller fann skäl att ändra stadsfullmäktiges beslut.

På sommaren 1872 gjorde interimsstyrelsen en ny framstöt att få fram kapital. Man anhöll nämligen hos länsstyrelsen att ett antal kommuner skulle undersöka om de var villiga att teckna aktier.

Interimsstyrelsen höll också två informationsmöten, det ena vid Burge i Levide den 5 augusti, det andra i Roma skolhus den 8 augusti. Doktor Leijer redogjorde för frågans läge och omtalade att den beräknade anläggningskostnaden stigit från 121.000 riksdaler per mil till 150.000.

Bara fyra kommuner

När kommunalstämmorna hållits visade det sig tyvärr, att endast fyra kommuner förklarat sig villiga att teckna aktier, nämligen: Västerhejde som anslagit 200 riksdaler, Barlingbo 2.000, Etelhem 3.000 och Rone 30.000 riksdaler.

Inte mindre än 56 kommuner hade avslagit framställningen, bland dem Stånga och Hemse. I sex kommuner hade inget beslut kunnat fattas, eftersom stämmorna varit alltför fåtaliga eller inte alls besökta.

Det belopp, som Visby stad och landskommunerna hade anslagit, uppgick alltså till endast 65.200 riksdaler sammanlagt.

Ett nytt försök att få landstinget att anslå medel gjordes i en motion av O R Pettersson, Liffride i Stånga. Han föreslog att landstinget skulle teckna mellan 100.000 och 150.000 riksdaler i aktier. Men motionen avslogs och motionären konstaterade: "Vad som mest bidragit till beslutet i denna fråga vid kommunalstämmorna är det förhållande, att flera av provinsens framstående män visat antingen kallsinnighet eller till och med fientlighet till företaget."

Under de tre år, som "järnvägsvännerna" arbetat för att få en bana till stånd, hade de mötts av en ganska ringa förståelse för sina idéer. Staten och landstinget hade helt avböjt att stödja företaget, de flesta landskommuner likaså. Det man lyckats åstadkomma var löftet om ett kapital, som uppgick till knappt tiondelen av den beräknade anläggningskostnaden. Därmed fick planerna på en gotländsk järnväg ställas på framtiden.

Ny hövding, nytt hopp

Järnvägsfrågan kom att vila i drygt ett år. Att den togs upp på nytt så pass snart efter alla motgångar, torde ha hängt samman med att Gotland till hösten fick en ny landshövding, greve Rudolf Horn. Gotlands Tidning citerade följande utdrag ur ett brev från Gotland till Nya Dagligt Allehanda: "Den blifvande landshövdingen lär vara en utmärkt person, och nu åka gotlänningarne redan i tankarne på jernvägar."

Hittills hade ingen högre myndighetsperson varit direkt engagerad i den gotländska järnvägsfrågan. De försök, som främst ett antal visbyborgare gjort för att få en järnväg till stånd, hade inte haft någon större framgång mest på grund av befolkningens mistänksamhet mot det planerade företaget. Järnvägens talesmän satte nu sin förhoppning till den nye landshövdingen och denne förklarade sig också villig att arbeta för en lösning av frågan. Som en första åtgärd sammankallade han ett större antal "af för saken nitälskande samhällsmedlemmar" till ett sammanträde den 3 december 1873. Då utsågs en kommitté bestående av: Landshövding Horn, doktor E Leijer, prosten A J Lyth, konsul R Cramér och konsul L N Enequist med lantbrukare G Kolmodin och konsul L Arweson som suppleanter.

Ny undersökning

Genom att landshövdingen knutits till den nya järnvägskommittén gavs en mera officiell sanktion åt arbetet, inte minst genom att meddelanden från kommittén till kommuner och allmänhet blev införda i länsstyrelsens kungörelser. I kungörelse den 3 februari 1874 infördes en "Inbjudning" från kommittén om tecknande av bidrag till en ny undersökning och länsstyrelsen anmodade stadsfullmäktige i Visby och kommunalstämmorna i samtliga kommuner att behandla frågan före mars månads utgång.

Resultatet blev, att erforderligt belopp anslogs och kommittén kunde därför låta utföra undersökningen, till vilken löjtnanten i Väg- och Vattenbyggnadskåren, J E Hagdahl, anlätades.

I november 1874 var undersökningen avslutad. Den plan, som då framlades, var betydligt mera omfattande än den Adelsköldska år 1870. Enligt den nya planen skulle det gotländska järnvägsnätet omfatta följande sträckor:

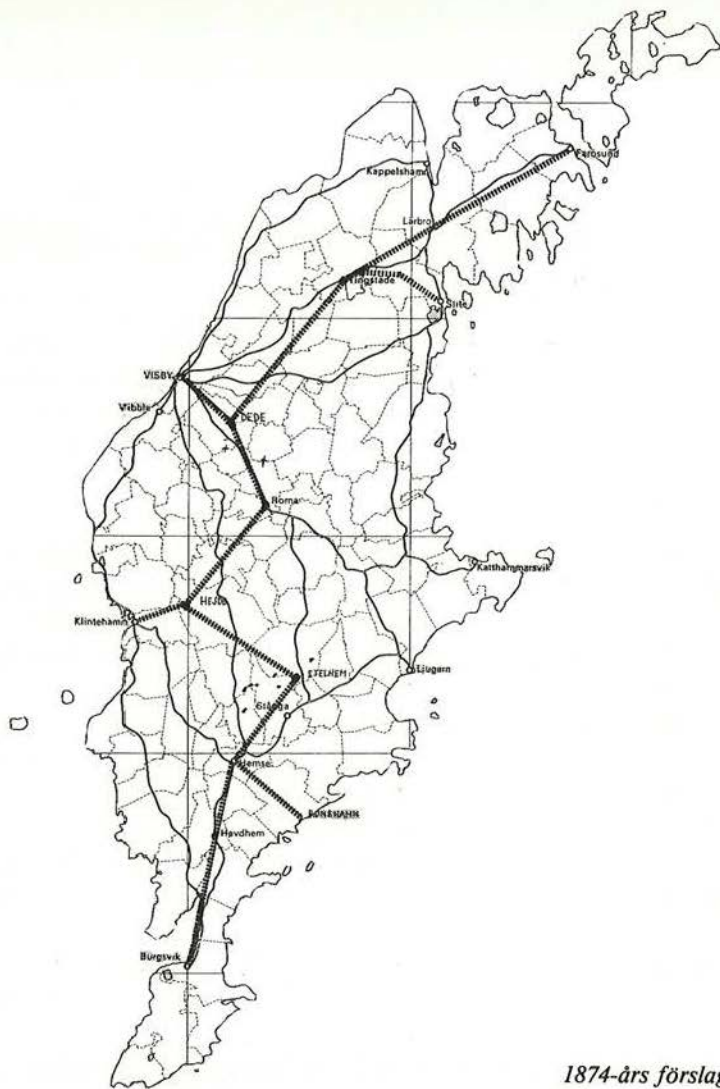
- 1) Visby-Dede i Follingbo-Roma-Hejde-Etelhem-Hemse-Burgsvik.
- 2) Bibana Hemse-Ronehamn
- 3) Bibana Hejde-Klintehamn
- 4) Dede-Tingstäde-Fårösund
- 5) Bibana Tingstäde-Slite

Hela anläggningskostnaden beräknas till 2.925.000 kr. För sträckan Visby-Hemse, som avsågs bli byggd som en första etapp, var kostnaden upptagen till 974.000 kr. Major Adelsköld hade i sitt kostnadsförslag beräknat att anläggningen skulle kosta 121.000 kr per mil, Hagdahl däremot räknade med 182.000 kr per mil, alltså omkring 50 procent mer.

Saknas: 2,1 miljoner

En ny uppmaning om aktieteckning riktades till kommuner och enskilda genom länsstyrelsens kungörelse den 6 april 1875 men aktionen synes ha givit lika dåligt resultat som de tidigare.

Den 2 juli samma år höll Gotlands Läns Hushållningssällskap en sammankomst under lantbruksmötet i Visby och järnvägsfrågan togs upp. Landshövding Horn hade författat ett "Betänkande i Gotländska Jernvägsfrågan", som bla innehöll en redogörelse för löjtnant Hagdahls undersökning. De linjer, som föreslogs i undersökningen, hade en sammanlagd sträcka av omkring 16 mil (avser gamla mil à 12,3 km). Enligt



1874-års förslag.

landshövdingens betänkande ansågs det möjligt att kunna bygga 12 mil till en början, resten fick bli beroende av tillgången på kapital. För anläggning av dessa 12 mil behövdes 2.100.000 kr, som man räknade kunna anskaffa genom:

bidrag från staten med	1.000.000 kr
anslag från landstinget med	800.000 kr
aktieteckning av kommuner och enskilda	300.000 kr

Vid diskussionen om innehållet i betänkandet var alla eniga om behovet av en järnväg och om möjligheten att åstadkomma en sådan. På ordförandens fråga:

”Anse närvarande deltagare uti detta Lantbruksmöte kostnaderna för anläggande av smalspåriga järnvägar på Gotland stå i sådant förhållande till fördelarna deraf att Gotland bör tillgodogöra sig dessa kommunikationsmedel?”

svarades ”ett enhälligt och ljudeligt JA.”

Några konkreta beslut om hur kapital skulle anskaffas hade mötesdeltagarna inte möjlighet att fatta. Allt var beroende av den välvilja, som staten, landstinget, Visby stad, landskommunerna och enskilda personer kunde komma att visa.

För tredje gången

Landstinget hade avslagit motioner om järnvägsföretaget 1870 och 1872. Kommitterade hoppades nu att landstinget skulle ändra ståndpunkt, eftersom förslag denna gång väcktes av landshövdingen. Men det gällde nu ett så pass stort belopp som 800.000 kr. Vid behandlingen av förslaget höll landshövdingen först ett längre anförande om nyttan och nödvändigheten av en gotländsk järnväg och vädjade sedan till ledamöterna att anta förslaget. ”Om så sker, skolen I inom några år få uppbära mångt tacksamt ord för detta Edert beslut.”

Den diskussion som följde förefaller ha varit ganska häftig. Den främste talaren på motståndaresidan var lektor C J Bergman, som yttrade: ”Gotland har för obetydliga tillgångar för att kunna sysselsätta järnvägstrafik året om.”

Bergman fick majoriteten på sin sida och landstinget avlog förslaget om aktieteckning med 14 röster mot 12. Det skedde den 29 september 1875.

Landstingets beslut att för tredje gången avböja ekonomisk medverkan i järnvägsföretaget torde av de kommitterade ha uppfattats som definitivt. Doktor Leijer yttrade också i debatten, att landstinget inte kommer att ändra åsikt ”så länge herr Kolmodin sitter där”.

Historiskt beslut

En av utvägarna att skaffa kapital var därmed stängd och en annan möjlighet fick försökas. Märkligt nog kröntes den med framgång. Den motion, som herrar Cramér, Engström, Leijer, Arweson och Ljungholm väckte i stadsfullmäktige om tecknande av aktier för 500.000 kr,

Handwritten signature or mark at the top left of the first page.

Handwritten number '11' at the top center of the first page.

Utdrag af Protokoll over den 26de Oktobers 1875
Afsnit af den 26de Oktobers 1875

Handwritten text: "Handwritten text at the top of the first page, possibly a date or reference." (Note: The text is partially obscured and difficult to read in the image.)

Handwritten text: "Handwritten text in the middle of the first page, likely the beginning of a section or paragraph." (Note: The text is partially obscured and difficult to read in the image.)

Handwritten text: "Handwritten text in the lower middle of the first page, continuing the narrative or report." (Note: The text is partially obscured and difficult to read in the image.)

Handwritten text: "Handwritten text at the bottom of the first page, possibly a signature or closing." (Note: The text is partially obscured and difficult to read in the image.)

Handwritten text: "Handwritten text at the top of the second page, possibly a continuation or a separate section." (Note: The text is partially obscured and difficult to read in the image.)

Handwritten signature: "Handwritten signature at the top of the second page." (Note: The text is partially obscured and difficult to read in the image.)

Handwritten signature: "Handwritten signature at the bottom of the second page." (Note: The text is partially obscured and difficult to read in the image.)

Handwritten text: "Handwritten text at the top of the second page, continuing the narrative." (Note: The text is partially obscured and difficult to read in the image.)

Handwritten text: "Handwritten text in the middle of the second page, likely the beginning of a section or paragraph." (Note: The text is partially obscured and difficult to read in the image.)

Handwritten text: "Handwritten text in the lower middle of the second page, continuing the narrative." (Note: The text is partially obscured and difficult to read in the image.)

Handwritten text: "Handwritten text at the bottom of the second page, possibly a signature or closing." (Note: The text is partially obscured and difficult to read in the image.)

Det historiska dokument som blev helt avgörande för tillkomsten av en gotländsk järnväg. Utdrag ur protokollet från stadsfullmäktigesammanträdet 26 oktober 1875. Dokumentet tillhör G Olsson.

bifölls nämligen vid ett extra sammanträde den 26 oktober med röstsiffrorna 19 för och 8 emot.

Minoriteten utgjordes av: handlanden J T Lundin, konsul C Stenberg, lektor C J Bergman, gördelmakare P A Hellgren, häradsskrivare E Molander, länsbokhållare A Bokström, grosshandlare L Jacobsson och garvare C Stenström. Dessa åtta ledamöter och elva andra personer överklagade beslutet hos Kmt, som dock lämnade besvären utan bifall.

Beslutet i stadsfullmäktige får betraktas som helt avgörande för den gotländska järnvägens tillblivelse. Ett avslag hade med all sannolikhet inneburit, att järnvägsplanerna hade måst skrinläggas, måhända för all framtid.

Det kan vara av intresse att återge några av synpunkterna i den debatt, som föregick det historiska beslutet. Här liksom i landstinget talade lektor C J Bergman emot motionen. Han sade sig ingalunda vara motståndare till en järnväg på Gotland men hyste den uppfattningen, att en järnväg inte skulle bära sig. Han kunde inte heller sätta någon lit till beräkningarna. Att jämföra de gotländska förhållandena med fastlandets betraktade han som ändamålslost. Gotland är en ö, som ligger enstaka. En järnväg skulle inte få någon anknytning till stora centralpunkter.

Doktor Leijer: Man är ense om att alla städer, som fått järnvägskommunikationer, har dessa att tacka för sin uppblomstring. Då den enskildes medel inte förslå till tecknande av behövt kapital, måste det allmänna ta sig an saken. Att landsbygden inte visat någon iver, beror på bristande kännedom om saken och på tvekan att ta det första steget. Visby stad bör gå i spetsen. Företaget kommer säkert att tio år härefter bära sig utan bidrag.

A Bokström upplyste om att han skulle rösta emot förslaget. Han ville inte framträda som olycksprofet men kunde inte heller förorda att en så betydlig summa offrades av allmänna medel i ett företag, i vilket de enskilda inte ville våga något.

J T Lundin: Tidpunkten är illa vald att bestämma i en så stor fråga. Årets skörd är klen och både staden och de enskilda behöva överväga sin ställning. Allt som har anförts om att banan skulle komma att bära sig är fotat på lösa antaganden.

L Jacobsson ansåg, att staden kunde förvänta sig många fördelar av järnvägen men han trodde inte på någon utdelning. Ett så stort belopp som halva anläggningskostnaden bör staden inte åtaga sig, men stadsfullmäktige borde dock kunna anslå en lämplig summa.

Bolaget bildas

Redan två dagar efter stadsfullmäktiges sammanträde sände de kommitterade teckningslistor till kommuner och enskilda med uppmaning att teckna aktier. Stadsfullmäktiges beslut visade sig ha en stimulerande inverkan. Tveksamheten försvann och inom loppet av en månad hade ett tiotal kommuner och ett stort antal enskilda personer tecknat sammanlagt omkring 8000 aktier. Av dessa hade dock ca 2000 tecknats med förbehåll på den blivande banans sträckning m m.

På kallelse av stadsfullmäktige sammanträdde aktietecknarna till stämma den 30 november 1875. Bolaget förklarades konstituerat, ett förslag till bolagsordning antogs och den nyvalda styrelsen fick i uppdrag att hos Kmt begära koncession och göra framställning om anslag av statsmedel.

Vid bolagsstämman den 3 juli 1876 kunde styrelsen meddela:

att Kmt den 18 januari fastställt bolagsordningen,
att Kmt den 5 maj beviljat koncession samt
att Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrkt ett lån på sammanlagt 350.000 kronor, varav 50.000 för bibanan Hejde-Klintehamn.

Framställning om ytterligare lån fick inte göras förrän banans sträckning slutgiltigt bestämts.

Styrelsens förhoppning att hinna börja anläggningsarbetet redan hösten 1876 skulle inte kunna infrias, eftersom det rådde oenighet om banans sträckning. Först den 28 augusti bestämdes att banan skulle gå över Barlingbo-Roma-Viklau-Vänge-Buttle-Etelhem-Stånga till Hemse. Den slutliga sträckningen mellan Visby och Barlingbo samt mellan Stånga och Hemse skulle styrelsen besluta om. Fyra deltagare i stämman reserverade sig till förmån för den av löjtnant Hagdahl föreslagna sträckningen från Roma över Björke-Atlingbo-Väte-Hejde-Guldrupe till Etelhem.

Banans spårvidd fastställdes till 3 fot.

Sista hindret?

Omedelbart efter stämman fick styrelsen veta att den inom mycket kort tid måste lämna plan och kostnadsförslag till Kmt för att kunna få del av det lån, som riksdagen beviljat till enskilda järnvägar. Eftersom den sträckning, som bolagsstämman beslutat, inte sammanföll med det hagdahlska förslaget och tiden inte medgav en ny undersökning, hade styrelsen ingen annan utväg än att i all hast omräkna major Adelskölds

förslag av år 1870 och lämna in det med begäran om att senare få komma med ändringsförslag. Dessa ändringar kom att beröra bla nedfarten till Visby hamn och banans sträckning dels genom Barlingbo och dels mellan Etelhem och Hemse.

Sedan Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen granskat förslaget fastställde Kmt planen den 18 november 1876. Enligt VoV-styrelsens beräkningar skulle anläggningskostnaden för sträckan Visby hamn-Hemse uppgå till inte mindre än 1.330.000 kronor. Den 24 november 1876 beviljade Kmt ett statslån på 500.000 kronor.

Det kapital, som bolaget enligt Kmt:s villkor måste ha för att få statslånet, måste uppgå till 830.000 kronor. Eftersom en ganska stor del av aktieteckningen hade skett under visst förbehåll och en del betraktades som osäkra fordringar, vågade styrelsen inte räkna med ett större aktiekapital än 660.000 kronor. Således återstod ett belopp på 170.000 kronor, för vilket garantier måste skaffas. Styrelsen hoppades emellertid, att så stora besparingar på anläggningskostnaden skulle kunna uppnås att beloppet skulle sparas in och att den erforderliga garantin endast blev skenbar. Besparingar på anläggningskostnaden fick emellertid inte åberopas gentemot Kmt. Styrelseledamöterna förklarade sig villiga att ikläda sig personlig borgen för beloppet, men Visby stad trädde slutligen emellan som garant. Det visade sig sedan, att av garantibeloppet kunde omkring 154.000 kr sparas in genom åtgärder, som styrelsen hoppats på.

Därmed var alla väsentliga hinder för en gotländsk järnväg undanröjda och anläggningsarbetet kunde påbörjas.



Den heldragna linjen markerar beslutet från 28 augusti 1876.

Reservanterna gick på Hagdahls förslag vilket markeras med streckad markering.

Järnvägsdebatt i lokalpressen

Förslaget om en järnväg på Gotland kom givetvis att väcka stor uppmärksamhet. Många ställde sig positiva men det saknades ingalunda kritiker, som med all kraft kom att motarbeta järnvägsplanerna. Meningsmotsättningarna avspeglade sig i ett stort antal insändare i de båda lokaltidningarna, de flesta under åren 1870—1872.

Också tidningarna själva tog ställning i frågan i ledare, artiklar och referat. Under det att Gotlands Tidning klart understödde "järnvägsvännerna", var Wisby-Posten mycket skeptisk och gjorde ofta ironiska kommentarer till sina referat från möten och stämmor. Doktor Leijer, som var förslagets upphovsman, fick kämpa hårt för sina idéer på två fronter, dels mot myndigheter av olika slag, där det i främsta rummet gällde att skaffa fram kapital till anläggningen, dels mot den mer eller mindre anonyma opinion, som begagnade tidningarnas insändarspalter som ett forum för spridande av misstro mot ett nytt transportmedel. Men det var också många insändarskribenter som stödde doktor Leijer.

Redan den 17 juni 1870, en vecka efter att notisen om major Adelskölds resa till Gotland varit införd i ortstidningarna, kunde man i Gotlands Tidning läsa en insändare under rubriken "Förslagstankar om en jernväg på Gotland", den 23 juni införd även i Wisby-Posten. Författaren verkade vara väl insatt i frågan att döma av alla de sifferuppgifter, som anfördes till bevis för järnvägens behövlighet med hänsyn till näringslivets utveckling. Sannolikt var insändaren inte författad av doktor Leijer, eftersom denne hade sina insändare undertecknade med sitt namn.

"Jernvägsfeber"

Denna första insändare, som alltså gjorde propaganda för en gotländsk bana, fick inte stå oemotsagd så länge. Redan den 1 juli framträdde i Wisby-Posten en insändarförfattare av rakt motsatt uppfattning.

Vem som författat denna och en följande insändare i samma anda, har inte kunnat klarläggas. Men i en debatt i landstinget några år senare gjorde doktor Leijer en antydning om att författaren skulle vara Gustaf Kolmodin, lantbrukare vid Stenstu i Endre, landstingsman, riksdagsman och bankdirektör. Under järnvägens byggnadstid utsågs Kolmodin till statens revisor i bolaget och kom i denna sin egenskap i konflikt med bolagsstyrelsen.

Delar av insändaren citeras här:

”En bland vår tids vanligaste företeelser är den sk jernvägsfebern. Den har på de mest skilda orter och inom alla stånd angräpat människor i tusental. Det är dock endast män vid någorlunda mogen ålder, som blifvit farsotens offer. Symptomerna likna närmast dem af ett vanligt delirium: man fantiserar om saker, som ej finns till, samt förgätor dem, som verkligen existera.

Man gör följande raska slutledning: Gefle-Falubanan lemna en inkomst af 14 procent, alltså måste banan mellan Wisby och Ronehamn snart nog komma att bära sig mycket väl. Vid denna jämförelse förgätor man blott, att den förstnämnda banan vid sin ena ändpunkt ej blott har Falun med dess koppargrufva utan äfven Korsnäsbolaget med dess vidsträckta skogar och storartade sågverk, samt vid den andra Gefle med dess betydliga export- och importhandel. Vid de båda ändpunkterna af Wisby-Ronehamnsbanan fångas visserligen torsk, flundror och strömming, men vi tro ej, att ett utbyte af dessa varor kan bidra hvarken till folkandans höjande eller industriens utveckling. De trakter, den under sin sträckning passerar, utlofva under 6 å 8 veckor på hösten en ej obetydlig spannmålsforsling, men under återstoden af året får trafiken otvifvelaktigt nöja sig med litet ved, många smörbyttor, några kalfstekar och en och annan kyckling.”

Doktor Leijer bemötte i en insändare, som var införd i Gotlands Tidning den 8/7, vad som framförts af författaren till ”Jernvägsfebern”. Denna insändare betecknade doktor Leijer som ”en lösligt och utan anspråk på logik hopkommen, i det hela aldeles oförarglig rolighetsartikel.” Han ville dock ”yttra några ord för att blott påpeka artikelns halt och värdet af dess författares omdömesförmåga i jernvägsfrågor”. Insändaren, som är hållen i polemisk stil, ironiserar över författarens befängda åsikter.

”Bara munväder”

Den anonyme författaren till ”Jernvägsfeberns historia” fick nu anledning att göra ett nytt angrepp på järnvägsförslaget och i en insändare i Wisby-Posten den 15/7 skrev han bla:



Gustaf Kolmodin.

”Att jordbruket inom denna provins redan eger lätta och bekväma kommunikationer, att ingen industrigren här förefinnes eller blifvit till upptagande föreslagen, som behöfver förmedlingen af en jernväg för att komma till lif och utveckling, samt att jernvägen, då icke särskilda omständigheter — tex tillvaron af bruks- och sågverksrörelse — dertill föranleda, ej kunna med fördel dragas genom glest befolkade trakter, äro emellertid satsar, som qvarstå fullkomligt ovederlagda.

Våra landsvägar hafva tillkommit på grund af verkligt behof och böra bibehållas, emedan de i sitt närvarande skick och under förhandenvarande förhållanden motsvara rörelsens fordringar.

Vi äro förvissade, att många år skola förrinna, innan trafiken på Gotlandsbanan kommer att bedrivas medelst ångkraft. Tills vidare får väl det nya bolaget underhålla rörelsen med den lätta, allmänt kända gas-art, som i dagligt tal kallas munväder. Hr L. skrifver, säger han, för att upplysa den gotländska allmogen. Vi åter hafva skrifvit med tanke uteslutande fästad på hr L. och vi kunna derföre säga med Tegnér:

För dig jag sjunger Hammarspik
Och alltså ej för prisen
Om sången blir din egen lik
Förlåt mig den malicen.”

I denna insändardiskussion fick doktor Leijer sista ordet. Hans genmäle var infört i Gotlands Tidning den 22/7 1870 och efter det hördes författaren till ”Jernvägsfeberns historia” inte av i spalterna. Om författaren var identisk med Gustaf Kolmodin, hade denne möjligheter att med andra medel motarbeta järnvägsplanerna.

Som potatisodlingen

Under 1871 var insändarfloran inte fullt så riklig som året före. En insändare var undertecknad ”Medlem af kommunen” och innehöll — i starkt sammandragen form — följande:

Ryktet har förkunnat, att motion inlämnats till stadsfullmäktige i Visby om att staden skulle teckna 300.000 rdr till en järnväg. Samhället är skuldsatt — hoppas att förslaget är dödfött, tiden är ännu ej inne.

”Icke må den våldsamt tvingas fram.”

”Det skulle vara en åtgärd icke af ombud utan af despoter.”

En osignerad insändare i Wisby-Posten hade samma tendens som den föregående. Huvudsakligt innehåll:

Det kan inte vara en kommunal angelägenhet för Visby stad att engagera sig i järnvägen, när ångbåtsbolaget inte ansågs böra stödjas. Har stadsfullmäktige rätt att bestämma om engagemang, när de enskilda medborgarna är emot saken?

Allmänheten tycks hysa ringa intresse för att teckna aktier. Man vill då att samhället skall träda till.

På denna insändare svarade doktor Leijer den 25/8. Innehåll i huvudsak:

Insändaren beskyller mig faktiskt för förräderi mot samhället. Enligt Kmt har stadsfullmäktige behörighet att bestämma om aktieteckning. Frågan är av betydelse för samhället, ej blott för den enskilde.

”Anlades våra landsvägar på grund af ett allmännare förtroende? Nej, de anlades tvärt emot den allmänna meningen och ej utan våld. I Bergmans Gotlands historia läses: Frih. Carl Otto v. Segebaden, troligen den yppersta och verksammaste af alla öns höfdingar, anlade efter mycket motstånd och nästan oräkneliga sammankomster med allmogen öns nuvarande förträffliga landsvägar. Storskiftet genomdrevs också under motstånd från allmogen. Likaså infördes potatisodlingen trots befolkningens motstånd och smädelser. Vill insändaren vara den förutan?”

Äntligen dags att börja bygga

I november 1876 blev — som tidigare nämnts — en plan för järnvägens utförande fastställd av Kmt och stadslån beviljat. Planen var emellertid inte slutgiltig. Om tre sträckor rådde oklarhet och i någon mån delade meningar. Men efter hand ingavs ändringsförslag till Kmt, som i följande resolutioner fastställde förslagen, nämligen:

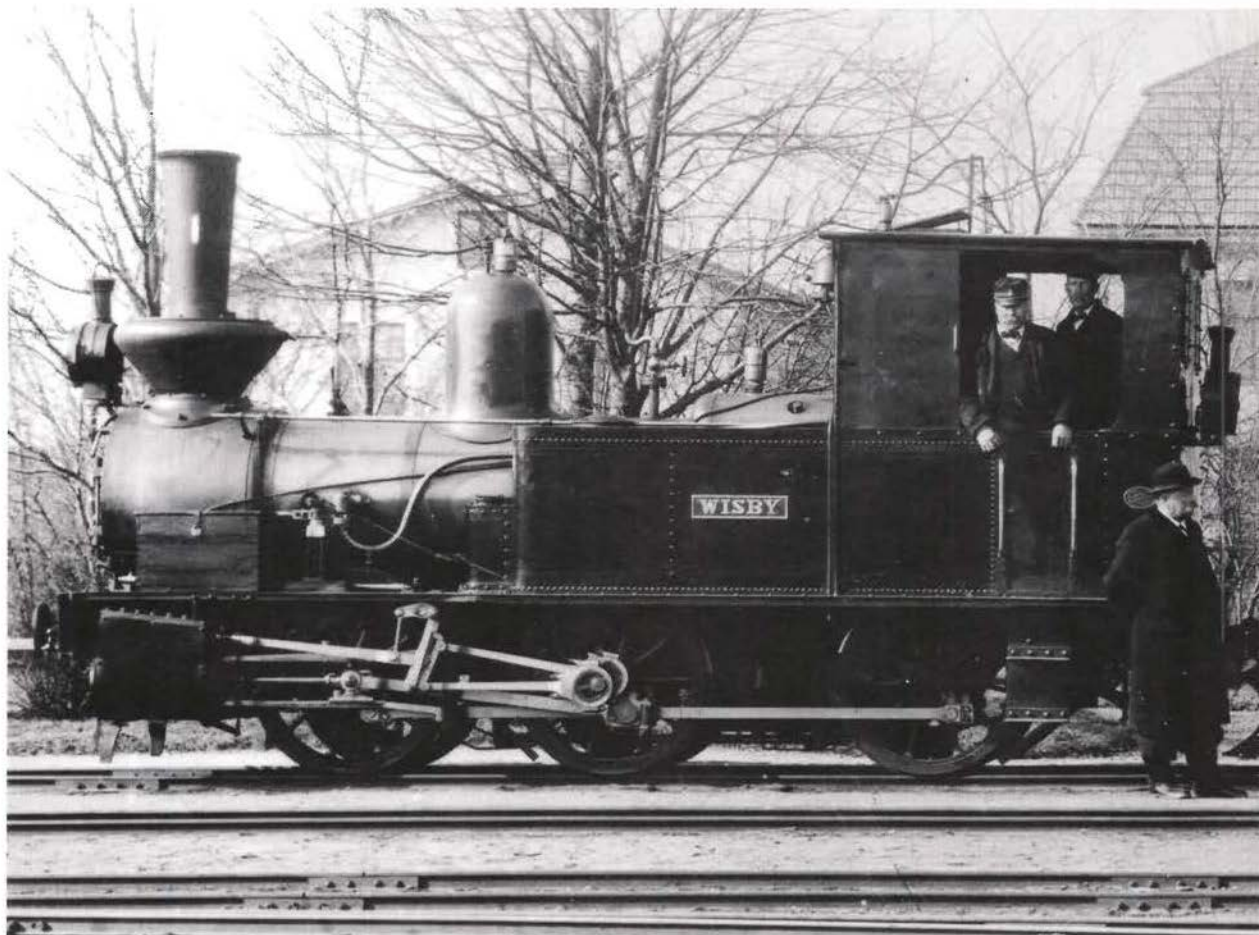
11/5 1877, enligt vilken banan skulle dras över Stora Vede och Mattsarve med station i närheten av Barlingbo kyrka i stället för över Follingbobacke och Stava,

8/6 1877, om banans neddragande från Visby station till hamnen,
8/2 1878, om banans förläggande över Stånga i stället för över Linde.

Styrelsen hade hoppats att redan under vintern 1876—77 kunna börja den slutgiltiga utstakningen av banan och omedelbart därefter sätta igång det egentliga anläggningsarbetet. Men vintern blev lång och sträng och först fram på vårsidan blev det möjligt att sätta spadarna i jorden. 130 arbetare var sysselsatta.

Till arbetsledare för anläggningen hade bolaget antagit ingenjör J. Danielson, en man med mycket goda vitsord från järnvägsbyggen på fastlandet. Som sektionsingenjör hade anställts ingenjörerna C A Husberg, löjtnant i Väg- och vattenbyggnadskåren och R Fogelström, som sedan blev trafikchef. Nivellör var J H Kellgren, sedermera stationsföreståndare i Etelhem. Några kontorsbiträden hade också anställts, bland dem Eric Gustafsson, senare under en tid stationsföreståndare i Roma och Albert Högström, som slutligen blev stins i Visby. Lokal för järnvägsbyrå förhyrdes i grosshandlare Procopés hus i Visby.

Schaktningsarbetena på nedfarten till hamnen tycks ha påbörjats redan i april 1877. På hösten uppgick styrkan till 420 man.



GJ lok nr 1 "WISBY", tillverkat av Nydqvist & Holm AB, Trollhättan, med tillverkningsnummer 87/1877. Fotot taget på bangården i Visby sannolikt 1921 i samband med att trafikchefen Alfred Runeberg (den civilklädde mannen nedanför förarhytten) slutade sin 43-åriga anställning vid GJ. I förarhytten lokföraren Wilhelm Sjöberg och eldaren Rudolf Pettersson. Foto från W Falcks arkiv.

En notis i Gotlands Tidning den 28/7 1877 meddelar:

”Arbetena pågår med iver och terrasseringen från Södra byrummet till Skeppsbron genom Palissaderna är snart färdig. Planteringarna komma dock ej att skadas så allvarligt, ehuru ett och annat träd försvinner. Nedre delen av Palissaderna blir dock något omskapad. Pilen vid Skeppsbron har måst huggas ner. Den planterades i maj 1844 vid anläggningen af vågbrytaren af arbetschefen J M Ahlander och sattes i vattenrännilen från Bleckhagen vid dåvarande sjöstranden.”

De första loken

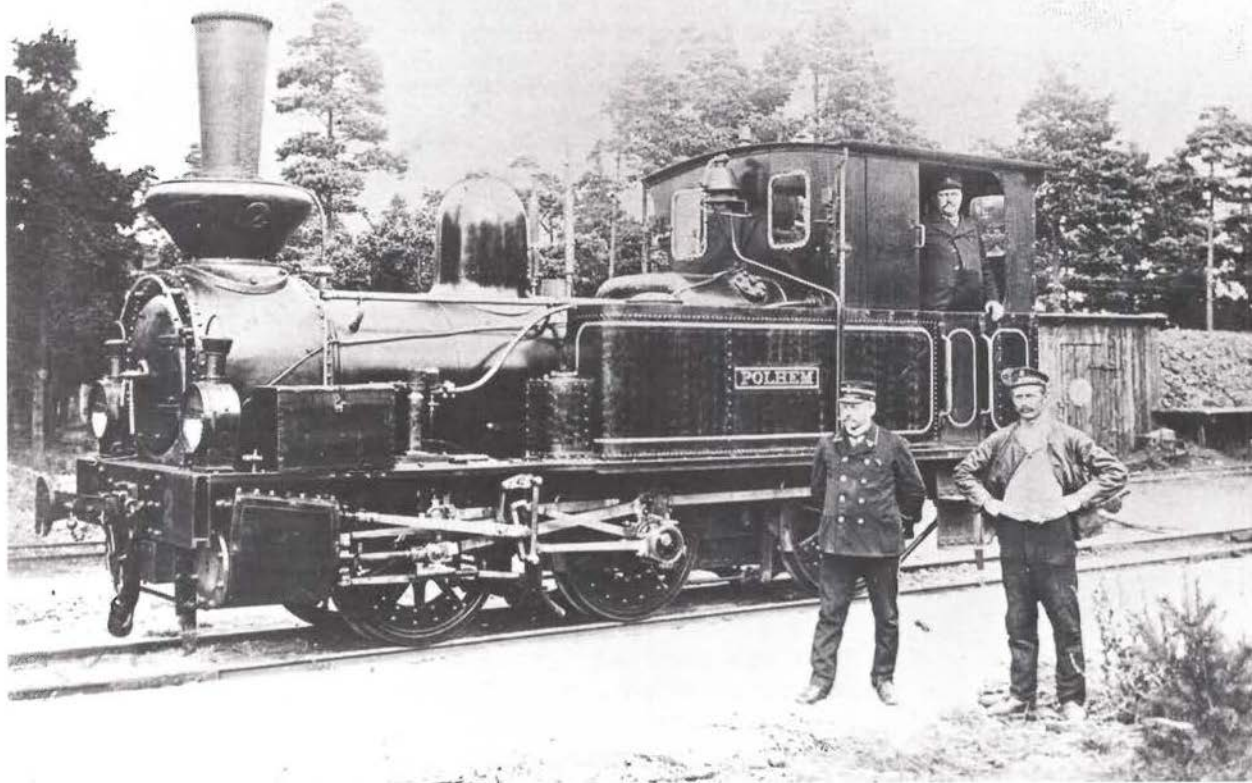
Från Landskrona gjuteri och mekaniska verkstad levererades 42 godsvagnar i juli 1877. Ytterligare sex godsvagnar, som tillverkats av samma firma, kom till Visby i augusti 1878. Vid Graham Brothers mekaniska verkstad i Visby tillverkades sex godsvagnar, som var färdiga på hösten 1878. Godsvagnsparken uppgick därmed till 54 fordon, därav sex täckta.

Den 22/10 1877 kom lokomotiven WISBY och POLHEM, som var byggda i Trollhättan. Ytterligare ett lokomotiv leverades under första halvåret 1879. Det hade varit utställt på ”verldsexpositionen” i Paris och fick namnet GOTLAND.

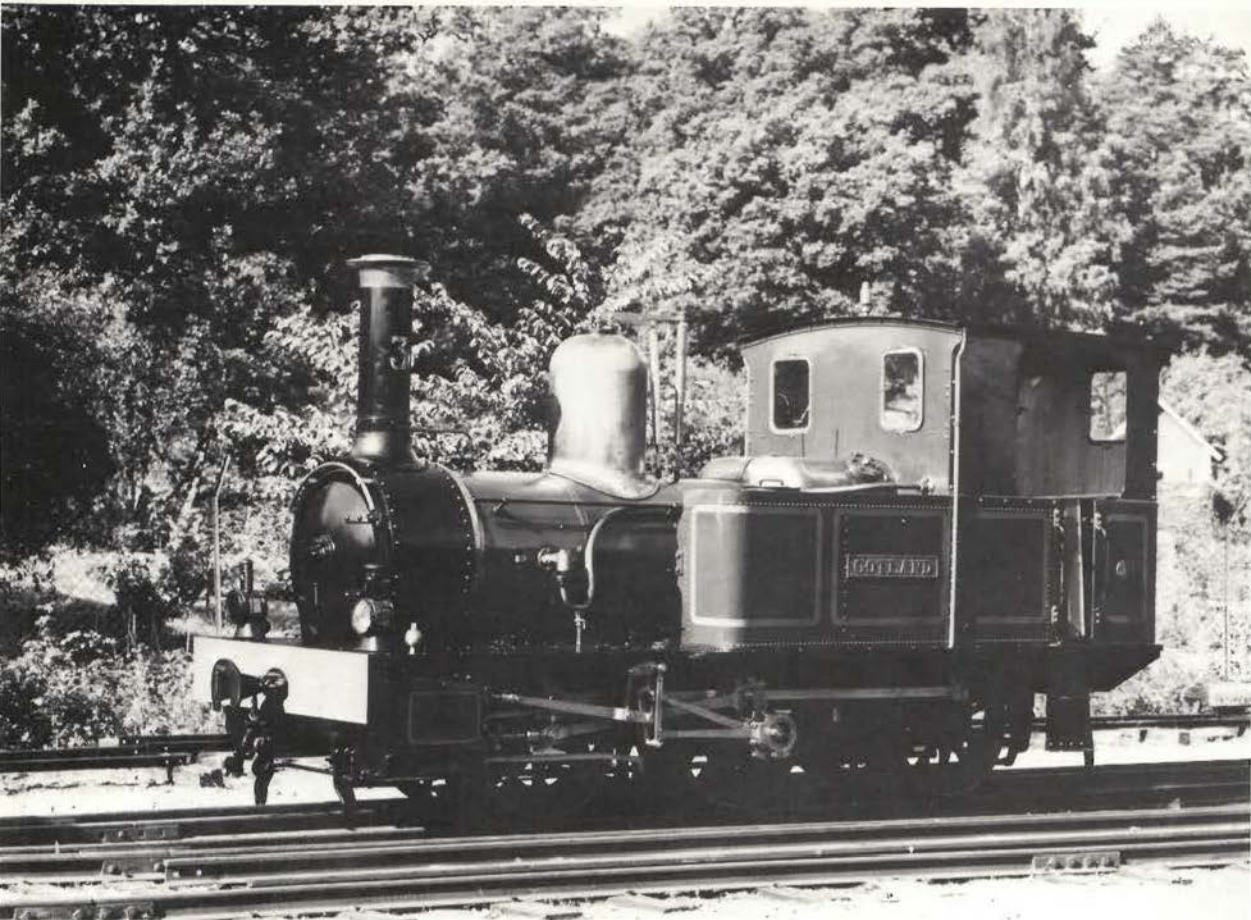
Det var först sedan de två förstnämnda loken kommit som rälsläggning och grusning kunde sättas i gång på allvar. Överingenjör Danielson rapporterade den 14/11 1877, att provkörning av spåret mellan hamnen och stationen ägt rum. När spåret blivit justerat, bör ett lok kunna dra sex lastade vagnar från hamnen till stationen, ansåg han.

Personvagnarna var liksom de flesta godsvagnarna beställda vid Landskrona gjuteri och mekaniska verkstad. Vagnarna anlände till Visby den 20/8 1878 och utgjordes av: en 1:a klass salongvagn (den sk kungavagnen, ”ytterst elegant” enligt notis i Wisby-Posten), fyra kombinerade vagnar 1:a och 3:e klass, rymmande 20 personer vardera samt tre enbart 3:e klass vagnar, rymmande 28 personer var.

All behövlig räls levererades från Cardiff i England dels i april, dels i juni 1877. Rälsen var tillverkad av järn, alltså inte av stål.



GJ lok nr 2 "POLHEM". Nydqvist & Holm, Trollhättan, nr 88/1877. Observera den noggrant "rosade" sidotanken. Man putsade loket med bomolja och talk. Putsningen skulle ske i cirklar, vilket kallades för att "rosa". Tyvärr saknas uppgifter om fotot både vad gäller plats, tidpunkt och personer. Foto från S Berggren.



Lok nr 3 "GOTLAND", Nydqvist & Holm, Trollhättan, nr 89/1878. Loket togs direkt ur produktionen och exponerades på världsutställningen i Paris 1878, där det belönades med silvermedalj. Detta väckte uppmärksamhet, eftersom vanligen utställningsföremålen var "specialbehandlade". Loket levererades till GJ direkt från Paris-utställningen.

På bilden syns GOTLAND i nyrestaurerat skick. Vid SJ:s hundraårsjubileum 1956 överlämnades loket i detta skick som gåva från NOHAB i Trollhättan. Det kan nu beskådas på Järnvägmuseum i Gävle. Foto från NOHAB/B Hägg.



Visby station fotograferad omkring 1880. Foto från W Falcks arkiv.

Försenade husbyggen

Erforderliga byggnader som stationshus, banvaktstugor, magasin och lokstall utfördes inte i bolagets egen regi utan lämnades ut på entreprenad till enskilda byggmästare. Följande entreprenörer och entreprenadssummor antogs för stationshusen:

Visby	24.500 kr	O P Nyborg
Barlingbo	6.000 kr	Nils Kahlström & Co
Roma, Stånga	5.000 kr vardera	d:o
Bjärges, Buttle, Etelhem . .	14.500 sammanlagt	Nils Kahlström ensam
Hemse	11.585 kr	Kamrer A Odin

O P Nyborg antogs även till entreprenör för lokstall, vedbod och lampstrum i Visby för sammanlagt 14.000 kronor.

Enligt kontrakten skulle stationshusen och banvaktstugorna vara i



Roma Järnvägsstation

*Roma Järnvägsstation foto-
graferad i sitt ursprungliga
utförande omkring 1880 av
Olivia Wittberg, Hemse. Foto
Föreningen Gotlandstågets
arkiv.*

huvudsak färdiga senast den 1 september 1878. Men arbetet gick sakta varför entreprenörerna kallades inför styrelsen den 18 juli och erinrades om sina skyldigheter. Det hjälpte dock inte. När järnvägen öppnades för trafik i mitten av september, var ännu ingen byggnad fullt färdig, även om expeditionslokalerna i de flesta fall nödortfigt kunde användas. Barlingbo och Bjärges stationer kunde tas i bruk först sex veckor efter att trafiken börjat.

Vid mitten av 1879 var ännu inte alla byggnader fullt färdiga. De flesta var visserligen användbara, men en del av arbetet var vårdslöst utfört och måste rättas till eller göras om. Hyresersättningar till stationspersonal och banvakter, som bolaget fått vidkännas till följd av förseningen, blev entreprenörerna skyldiga att ersätta.

Trots att man vid bolagsstämman den 2 juli 1878 kunde förutse, att stationerna inte skulle stå fullt färdiga den 10 september, beslöt dock stämman, att invigningen av järnvägen skulle äga rum nämnda datum.

Första provturen

I början av januari 1878 var banan räslagd omkring 1 mil söderut från Visby och dessutom på hamnspåret. Då företogs den första provkörningen med lok och vagnar och den fick formen av ett utflyktståg. Gotlands Tidnings referat beskrev färden i en artikel, ur vilken nedanstående återges (med moderniserad stavning):

”I staden varande ledamöterna i styrelsen för Gotlands järnväg gjorde i lördags en resetur på dittills skenlagda bansträckningen från staden till Barlingbo, eller på en väglängd av ungefär en mil. Styrelsen hade därvid med förekommande artighet inbjudit några järnvägens vänner till ett antal av omkring 40 personer, samt tidningsmännen på platsen att deltaga i denna utfärd. Kl. 2 e.m. avgick tåget från Skeppsbron och begagnades härtill lokomotivet ”Visby” med två lastvagnar, som vore iordningsställda med bekväma sittplatser.

I ilande fart övergick man först den vackra, av utmärkt kalksten uppförda porten till Palissaderna som bron över vattenfallet därstädes, och i jämn stigning (1 fot på 40) var man snart på höjden ovan sjukhemmet, där vagnarna inväxlades på det tätt utmed överliggande bergsplatån anlagda vägsåret, som med samma stigning småningom uppnår en höjd av 112 fot över havsytan och denna djärva samt omordentligt vackra uppgång till bergsplatån utgör ej allenast nu ett ytterligare intyg om överingenjören Danielsons redan förut erkända skicklighet, utan skall onekligen även i all framtid lända honom till stor heder och berömmelse. Snart hade man passerat Adolfsberg och ingått på spåret å södra byrummet där flera vagnar lastade med grus vidkopplades; och så bar det av under munterhet och glam bland resenärerna.

Från byrummet gör banan en kurva åt öster genom därvarande åkerfält till helt nära boningshuset å Länna samt går sedan i rak linje genom hagarna till Skrubbs Tomt, där östra landsvägen skäres, varefter banan inkommer i Follingbo socken och å hemmanen Norrbys, Lilla Vedes och Stora Vedes skogsmarker.

Från Stora Vede måste farten minskas alltmera i anseende till ännu icke fullbordad barlastning och i sakta gång samt under avsjungande av ”Järnvägsvisa” av S... anlände tåget till målet för denna färd: bron över Vidangerån vid Hällhage i Barlingbo. Här steg man ur och gick ner på isen för att taga denna brobyggnad i närmare skärskådande.”

Så blev slutnotan

Enligt bestämmelserna måste järnvägen undergå besiktning innan den fick upplåtas för allmän trafik. Besiktningen utfördes den 7—11 september 1878 av bandirektören vid SJ, Hugo Nathorst, statens kontrolle-

rande ingenjör Blixt och maskiningenjör vid SJ, Klemming. Bolaget representerades av verkställande direktören Ernst Leijer, överingenjören J Danielson och trafikchefen R Fogelström.

Den slutliga besiktningen ägde rum på hösten 1880 och utfördes av chefen för södra Väg- och Vattenbyggnadsdistriktet, majoren Anton Remmer. I sin rapport meddelade han att arbetena utförts inte enbart i full överensstämmelse med fastställda planer utan även att åtskilliga förbättringar och ändringar gjorts utöver förslaget.

Enligt bokslutet för 1880 uppgick de totala kostnaderna för anläggningen till 1.175.717 kronor, fördelade på följande poster:

Undersökningar.....	kr	7.253
Löner till förvaltningspersonal, ingenjörer m.fl. samt administrationskostnader.....	”	86.840
Arbetståg.....	”	26.457
Jordarbeten, bergsprängningar.....	”	164.410
Trummor, broar, vägövergångar, -portar.....	”	42.643
Ballasten.....	”	62.981
Överbyggnaden.....	”	273.439
Visby station.....	”	71.853
Barlinbo ”.....	”	11.544
Roma ”.....	”	13.252
BjärGES ”.....	”	11.259
Buttle ”.....	”	10.840
Etelhem ”.....	”	15.924
Stånga ”.....	”	11.295
Hemse ”.....	”	29.932
Banvaktstugor.....	”	14.989
Stängsel och grindar.....	”	40.250
Signaler och telegraflinjer.....	”	14.584
Rullande materiel.....	”	185.024
Jordlösen, expropriationskostnader m.m.....	”	50.790
Diverse utgifter.....	”	20.917
Invigningsfesten.....	”	9.241

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen hade beräknat anläggningskostnaderna till 1.330.000 kr. De verkliga kostnaderna stannade alltså på ett belopp, som var 154.283 kr lägre. Till detta goda resultat bidrog i viss mån förkortning av sträckan genom att banan inte drogs genom Linde. Även förmånlig upphandling av materiel torde ha medverkat.

Per gammal mil uppgick anläggningskostnaderna till omkring 224.000 kr. Som jämförelse kan nämnas, att kostnaderna enligt major Adelskölds förslag av år 1870 beräknades till ca 121.000 kr per mil och enligt Hagdahls av år 1874 till ca 182.000 kr per mil.



Gotländska järnvägsrallare omkring 1910 poserar framför loket GJ nr 3 "GOTLAND" och några typiska grusvagnar. I förarhytten lokföraren Albin Nilsson och längst till höger på bilden eldaren Emrik Sköldin. Foto från Föreningen Gotlandstågets arkiv.

Kung Oscar kom till invigningen

På 1878 års bolagsstämma beslöts att inbjuda konung Oscar II att den 10 september samma år förrätta invigningen av GJ, Gotlands Järnväg. En deputation fick i uppdrag att framföra denna inbjudan, vilken konung Oscar också antog.

Invigningshögtidligheterna sträckte sig över två dagar och blev en verklig folkfest. Allmänheten visade ett enormt intresse, kanske främst på grund av kungabesöket, men givetvis fäste man stora förhoppningar vid det nya kommunikationsmedlet.

Konung Oscar anlände till Visby på morgonen den 10 september med minfartyget Ran. När fartyget passerat den flaggprydda vågbrytaren, gavs salut från ett batteri på Slottsbacken. På södra brohuvudet spelade militärmusiken under ledning av direktör Kuhlau. Fartygen i hamnen var prydda med signaler och flaggor, likaså byggnader som Graham Brothers mekaniska verkstad, tändsticksfabriken och tullhuset. På ringmurens alla torn vajade flaggorna. Landstingsplatsen var inhägnad med eklövsgirlanger och vimpelprydda standar och täckt med ett blått, med kronor mönstrat kläde.

En väldig åskådarskara — Gotlands Allehanda uppskattade antalet till ca 5000 — hade samlats på hamnen och i de omgivande gatuumynningarna. Även på de närliggande byggnadernas tak och i fönster och magasinsgluggar hade åskådare tagit plats.

Intill stationshuset i Visby hade uppförts en estrad försedd med Gotlands vapen och med konungens valspråk "Brödrafolkens väl". Omkring stationshuset och på bägge sidor om Söderväg hade en ofantlig skara skådelystna samlats. Konungen förrättade invigningen med följande korta anförande:

"Det är för mig en fröjdefull och för detta samhälle och hela Gotland betydelsefull stund, denna, då första gången ett järnvägståg, festligt prytt, lämnar stadens murar på väg till det bördiga Storsödret. Got-

land, som så många år bidragit till Sveriges statsbanesystem, har därigenom förvärvat sig berättigade krav på att även för sin del komma i åtnjutande av de fördelar, järnvägar skänka. Jag hoppas, att denna bana, som idag inviges, utgör början till ett helt järnvägsnät, läندان- de till nationellt förvärv och försvar. Liksom ädelstenen anses vinna ökad glans genom att innefattas i metall så hoppas jag att Gotland, denna ädelsten i Sveriges kungakrona, skall genom denna infattning av järn vinna fördel och anseende. Under uttalande av dessa mina önsknin- gar och med erkännande åt de män, som offrat tid, kraft och tillgångar för detta företag, förklarar jag härmed denna järnväg mellan Visby och Hemse för allmän trafik öppnad”.

Till festen i Hemse

Det tågsätt, som skulle föra gästerna till Hemse där festligheterna skulle fortsätta, bestod av 14 blomsterprydda vagnar samt de två flagg- och vapensmyckade lokomotiven Visby och Polhem.

Vid 3-tiden kom tåget till Hemse efter att ha stannat till i Roma och Etelhem. Tusentals personer hade infunnit sig och hälsade kungatåget med hurrarop. Konungen mottogs av de för festmiddagen utsedda värdarna, nämligen doktor P A Säve, major P F Ihre, kapten W Belfrage, konsul E H Westberg, köpman Ax Ekman, lantbrukare J R Wiman från Barlingbo, postmästare O Lagergren från Hemse, köpman R Duse från Hemse, kronolänsman A M Eneman från Alva, fanjunkare J Romdahl, skollärare E Gahnström från När, nämndeman O Pettersson från Stån- ga och dessutom studentkårens i Uppsala vice ordförande, R Herlitz.

Därefter tågade gästerna med konungen i spetsen till Kodings kyrk- äng, där festmåltiden skulle serveras i ett tält. Tältet, som var öppet på tre sidor, var dekorerat med flaggor, vimplar och gröna girlanger. Bor- det för konungen och de förnämsta gästerna var placerat på en upphöj- ning vid fondväggen. Överst på denna vägg hade placerats inskriptionen ”Gud bevara konungen” och ett krönt ”O”. Därunder var upphängda ett antal sköldar med namn ur Gotlands hävder tillkomna på doktor Sä- ves initiativ.

Aptitsup och kungaskål

Efter det att aptitsupen kringbjudits, satte sig konungen och de övriga gästerna intog sina platser.

Vid slutet av måltiden utbringade järnvägsstyrelsens ordförande överste von Vegesack skålen för konungen med följande ord:



Inträdeskort för

Possederanten Herra Wälfv. Klingwall

att beivras de följgheten, samt med anledning af

GOTLANDS JERNVÄGS INVIGNING

af Jernvägs-Bolaget gifves i Hemse och Etelhem

Tisdagen den 10 September 1878.

UNDERRÄTTELSE.

Klädsel: Uniform eller Civil högtidsdräkt.

Festlaget afgår från Visby station kl. 10.30 f. m.

” ” Hemse ” 4.30 e. m.

” ” Etelhem ” 6.20 ”

Festmåltiden i Hemse serveras kl. 1.30 e. m.

Kortet gäller för inträde på Visby station intill precis kl. 10.15 f. m. samt tillsammans med den dekoration som der utdelas för tillträde till festlokalerna.

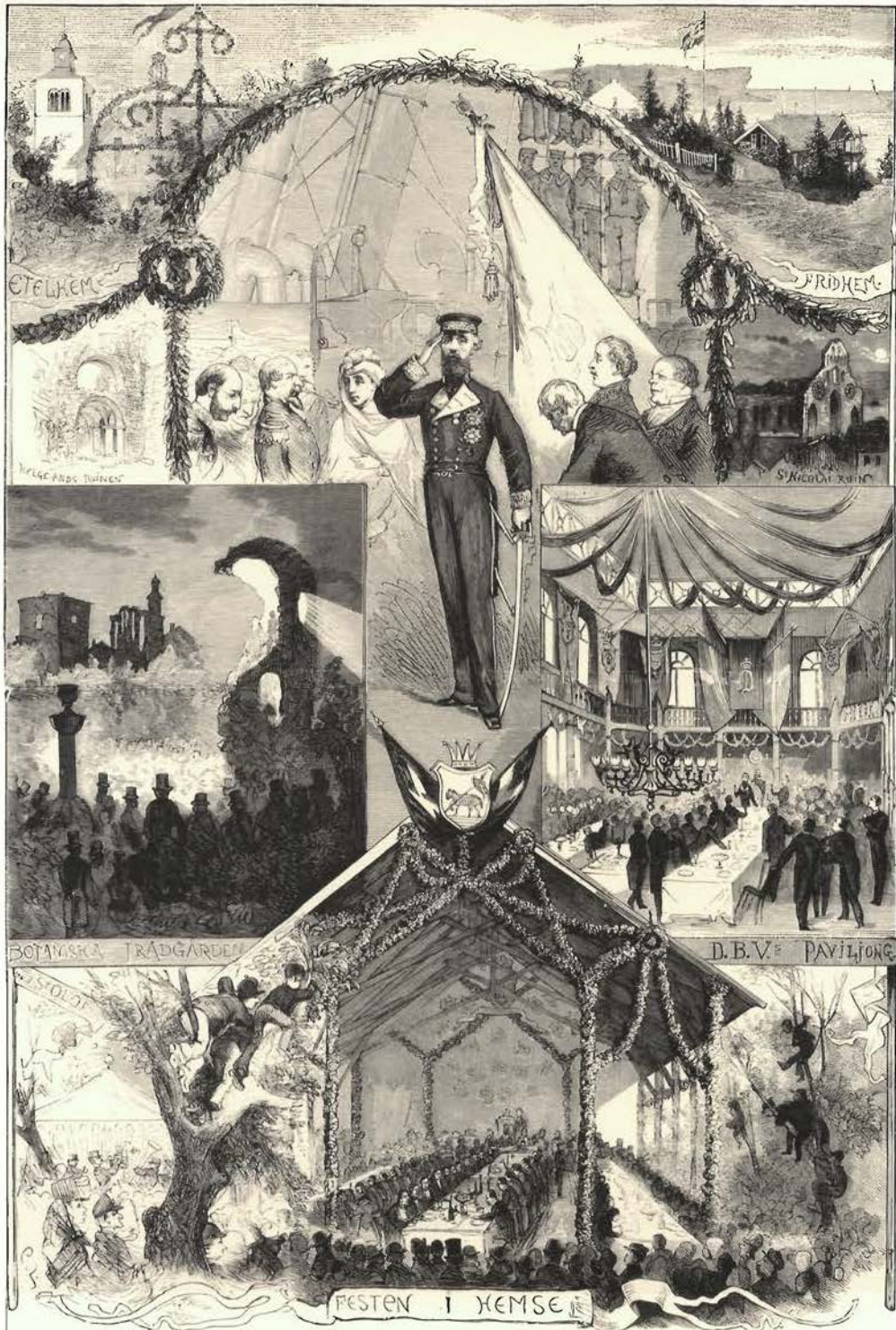
GOTLANDS JERNVÄGS
INVIGNINGSFEST
 DEN 10 SEPTEMBER 1878.

MATSEDEL i HEMSE.

Grönsoppa
Lax-mayonnaise
Ox-filet } *med Legumer*
Skinka }
Timbale på fågel m. tryffel
Stekt kyckling m. salad
Krokan och glace
Deserter.

Sherry och portvin
Château Yquem
Bordeaux
Champagne!

Centraltryckeriet, Stockholm.



FRÅN GOTLANDSJERNVÄGENS INVIGNINGSFEST. Bilder tecknade af C. Lussos.

”Eders majestät!

Då i Gotlands historia gömmes månet blad, skildrande ödesdigra dagar, de flesta ristade med blod och örlig i följd av politikens förvecklingar, så blir denna dag däremot i öns annaler tecknad med kärlekens och hoppets runor omgivna av fridens palmbud. I varje Gotlands stuga, där hjärtat klappar för utveckling och framåtskridande, firas idag en fest i anledning av ett företag, som varit avsett att föra den kära fosterön till det stolta mål, som idag uppnåtts och vunnit fullbordan och varigenom provinsen skall föras framåt till den kulturutveckling, som ställer den i jämbredd med de provinser, som Eders majestät inser bäst pryda sin kungakrona. Gud give att snart så måtte ske! När Sveriges älskade konung, som med sitt konungabud helgat detta företag sin faderliga omvårdnad, står vänsäll och fridsäll mitt ibland oss, är detta en minnesdiger dag, som alltid kommer att bevaras med tacksamhetens och kärlekens känslor i det gotländska folkets bröst. ”Älska din konung” har urminnes hävd här på ön, och den känsla, som fånglar Eder vid oss, känner ingen bättre än I, vår folkkäre monark. Gotlands folk, samlat idag, och särskilt de, som arbetat för detta företag, som givit Eder anledning att glädja oss med detta besök, kunna icke bättre uttrycka sina känslor än att med den varma kärlekens, den innerliga tillgivenhetens och den bergfasta trohetens ord instämma i ”Gud välsigne konungen!”

Efter kaffet gick gästerna tillbaka till stationen och efter ett uppehåll i Etehem återvände tåget till Visby.

Innan konungen fortsatte resan till residenset, överlämnade han på stationen Nordstjärneorden till doktor Leijer och Vasaorden till överingenjör Danielson.

Men doktorn kom inte ...

På kvällen innan kungens avresa, anordnade Visby stad festmiddag för omkring 150 personer. Festen hölls i DBV:s paviljong, byggd 1876 och ”ett verk av dr Leijers bemödanden att tidsenligt höja staden och i kamp emot många och starka motståndare inom sällskapet DBV”.

Konungen gick efteråt ut i trädgården, som var smyckad med marschaller och kulörta lyktor. S:t Olofs ruin upplystes av bengaliska eldar och kalkljus och hela Studentallén var kantad med trearmade marschaller.

En av tidningsreferenterna skrev:

”Icke utan förvåning såg man därvid löjligen försök av personer (ur folkhoppen), vilka, antingen medelst fasthållande i frackskörten eller med fåfängt bemödande att slaviskt kyssa konungens hand, ville tillvinna sig dubiös uppmärksamhet”.



DBV:s paviljong uppfördes 1876 norr om Botaniska trädgården. 1951 på juldagens kväll brann byggnaden ner. Foto från W Falcks arkiv.

Ny Illustrerad Tidnings korrespondent framhöll i sitt referat såsom synnerligen märkligt, att doktor Leijer, stadens mångåriga riksdagsman, inte fanns med bland gästerna vid festmiddagen. Ej heller blev varken han eller järnvägen föremål för någon skål.

Doktor Leijer hade vid det kort förut hållna riksdagsvalet inte heller fått sitt mandat förnyat.

De första magra åren

— tiden 1878—1892

Den period av järnvägens verksamhet, som först kommer att behandlas, omfattar tiden från banans öppnande fram till 1893, då Roma sockerfabrik påbörjades.

Denna första period — järnvägens ”magra” år — kännetecknas av en tämligen svag trafik med ekonomiska svårigheter men också av en vis och seg vilja hos företagsledningen att inte ge tappt inför svårigheterna.

När trafiken började måndagen den 16 september 1878 fanns Visby, Roma, Buttle, Etelhem, Stånga och Hemse stationer färdiga. Stationerna Barlingbo och Bjärges togs i bruk den 1 november 1878 och Karby hållplats tillkom 1879.

Hållplatserna Stora Vede och Sylfaste öppnades för trafik i december 1880 och under 1885 inrättades hållplatserna Viklau och Tjängdarve. Hållplatsen i Viklau var från början utrustad med sidospår för vagns-
lasttrafik. Sidospåret i Sylfaste tillkom först 1894.

Dagen innan ordinarie tidtabeller trädde i kraft, fick Visbyborna tillfälle att bekanta sig med det nya kommunikationsmedlet. Söndagen den 15 september anordnades nämligen ett extratåg från Visby till Hemse och åter. En notis i Gotlands Tidning berättar:

”Lusttåg med omkring 200 passagerare, de flesta fruntimmer, avgick från Visby söndagen den 15/9. En del steg av vid Etelhem och tillbringade söndagen i den vackra ängen, de övriga fortsatte till Hemse. Efter återkomsten till Visby fortsatte dagens nöje med bal på stadshotellet.”

De tidtabeller, som sedan tillämpades fram till sommaren 1890, hade mindre antal tåg på vintern. Det var av flera skäl nödvändigt att minska tågantalet under vintern, när trafiken var liten. Dels måste kostnaderna hållas nere och dels måste loken tas in för grundlig översyn och reparation. För att utföra dessa arbeten behövde lokpersonalen frigöras från

Tidtabell för Gotlands Jernväg

gällande tillsvidare från och med 16 Sept. 1878, dagligen.

IK	Pris å biljett från Visby			Afgångstid		IK	Pris å biljett från Hemse			Afgångstid	
	1 kl.	3 kl.		f.m.	e.m.		1 kl.	3 kl.		f.m.	e.m.
2,0	1,20	0,80	Fr. Visby	7,30	4,15				Fr. Hemse	6,42	3,27
3,1	1,85	1,25	» Roma	8,41	5,26	0,8	0,50	0,30	» Stånga	7,11	3,56
3,7	2,20	1,50	» Butle	9,23	6,9	1,4	0,85	0,55	» Etehem	7,34	4,19
4,3	2,60	1,70	» Etehem	9,46	6,32	2,0	1,20	0,80	» Butle	7,57	4,42
5,1	3,05	2,05	» Stånga	10,9	6,54	3,1	1,85	1,25	» Roma	8,40	5,25
			Till Hemse	10,33	7,20	5,1	3,05	2,05	Till Visby	9,46	6,30

Reglemente och taxa för trafiken finnes att köpa för 50 öre, såväl å all stationer som i Bokhandeln i Visby.

Extra Tidtabell nr 1

gällande för Söndagen 15 Sept. 1878.

IK	Pris å biljett från Visby			Afgångstid		IK	Pris å biljett från Hemse			Afgångstid	
	1 kl.	3 kl.		f.m.	e.m.		1 kl.	3 kl.		f.m.	e.m.
2,0	1,20	0,80	Fr. Visby	9,16					Fr. Hemse		5,0
3,1	1,85	1,25	» Roma	10,20		0,8	0,50	0,30	» Stånga		5,29
3,7	2,20	1,50	» Butle	10,58		1,4	0,85	0,55	» Etehem		5,57
4,3	2,60	1,70	» Etehem	11,21		2,0	1,20	0,80	» Butle		6,20
5,1	3,05	2,05	» Stånga	11,44		3,1	1,85	1,25	» Roma		6,58
			Till Hemse	12,8		5,1	3,05	2,05	Till Visby		7,58

OBS. Tur- och returbiljett betingar 25 procent rabatt.

Extra Tidtabell nr 2

gällande för marknadsdagen den 17 September 1878.

IK	Pris å biljett från Visby			Afgångstid		IK	Pris å biljett från Hemse			Afgångstid		
	1 kl.	3 kl.		f.m.	e.m.		1 kl.	3 kl.		f.m.		
2,0	1,20	0,80	Fr. Visby	5,0	4,45	7,30			Fr. Hemse	4,15	8,0	
3,1	1,85	1,25	» Roma	6,0	5,36	8,26	0,8	0,50	0,30	» Stånga	4,40	8,25
3,7	2,20	1,50	» Butle	6,38	6,14	8,58	1,4	0,85	0,55	» Etehem	5,0	8,45
4,3	2,60	1,70	» Etehem	6,58	6,34	9,18	2,0	1,20	0,80	» Butle	5,20	9,5
5,1	3,05	2,05	» Stånga	7,18	6,54	9,38	3,1	1,85	1,25	» Roma	5,58	9,88
			Till Hemse	7,38	7,14	9,58	5,1	3,05	2,05	Till Visby	6,54	10,80

Tur- och retur-biljett betingar 25 procent rabatt.

Visby den 13 September 1878.

Styrelsen.

Tidtabeller införda i Gotlands
Allehanda 14 september 1878.

tågtjänst. Särskild verkstadspersonal fanns nämligen inte. Först 1892 bestämdes, att en verkstadskunnig arbetare skulle anställas.

År	Persontrafik	Godstrafik		
	Antal resande	Levande djur st.	Ilgods antal ton	Fraktgods antal ton
1879	32.967	234	11	5.261
1880	30.951	426	14	7.616
1881	25.220	609	17	8.324
1882	29.351	695	20	15.525
1883	27.666	571	15	11.097
1884	27.356	580	15	11.358
1885	26.888	513	12	12.996
1886	25.653	571	11	11.248
1887	25.384	566	9	11.414
1888	24.023	808	8	12.399
1889	26.341	900	7	11.494
1890	28.032	750	7	15.627
1891	29.480	625	8	15.370
1892	29.728	650	9	15.703

Tabellen visar antalet resande och godsmängden 1879—1892.

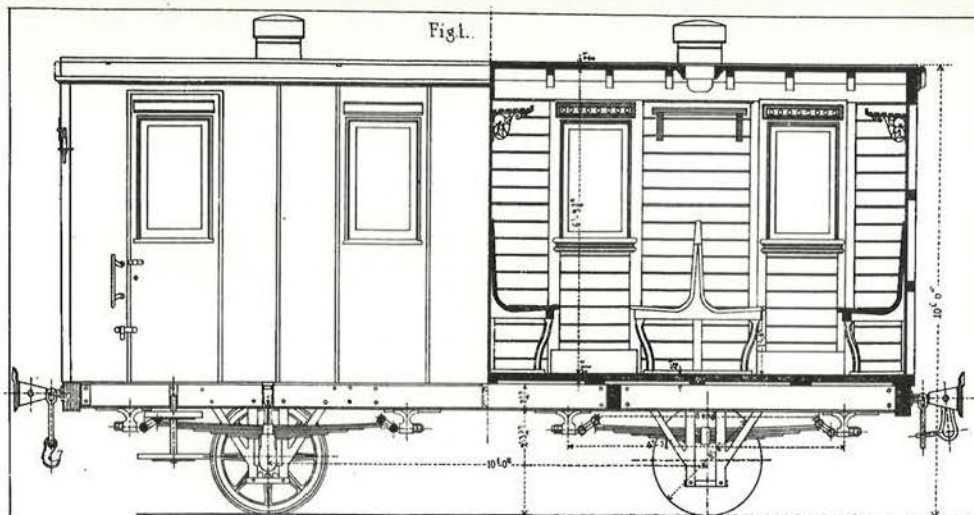
Dyrt — och kallt!

Som framgår av tabellen visade persontrafiken en minskning av varierende storlek i jämförelse med första verksamhetsåret. En viss ökning skedde dock under periodens tre sista år.

Det kan finnas naturliga förklaringar till att persontrafiken under denna period var svag. Den viktigaste orsaken torde ha varit, att biljettpriserna var mycket höga i jämförelse med dåtida löner och penningvärde. En resa i 3:e klass från Etelhem till Visby och åter kostade 2:40 kr, vilket för många motsvarade cirka två dagslöner.

På 1880-talet var det säkerligen bara de relativt välbärgade, som i någon större utsträckning hade råd att göra resor med järnväg.

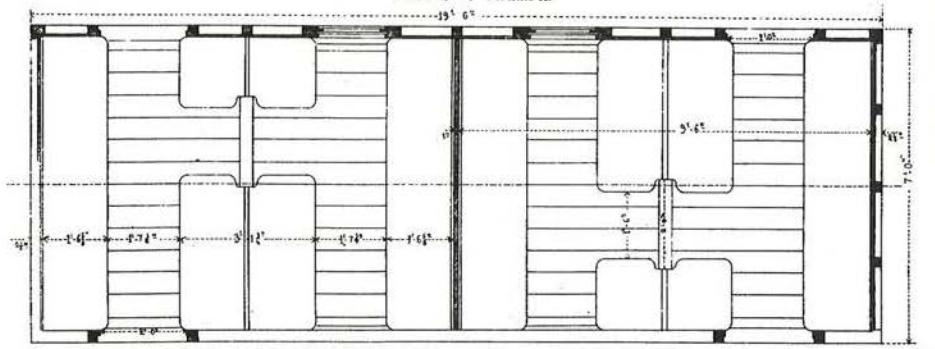
En annan faktor, som verkade hämmande på resandefrekvensen, var frånvaron av uppvärmning i personvagnarna. Det gjorde, att resandantalet varierade med årstiderna. Under februari höll sig antalet omkring 1.000 medan det under sommarmånaderna kunde uppgå till 4.000 per månad. Sommarmånadernas resandesiffror påverkades också i viss mån av de extratåg, som anordnades med sänkta biljettpriser för



III klas personvagn för Gotlands jernväg.

Skala $\frac{1}{16}$ verkligt.

($\frac{1}{16}$ af nat.)



Denna tredjeklassvagn är hämtad ur en ritningserie i "Ingenjörföreningens Förhandlingar 1879" där lok- och vagnparken vid GJ presenteras i mycket välvilliga ordalag.

Som framgår av ritningen saknas varje anordning för uppvärmning. Vagnen finns bevarad i restaurerat skick vid Hesselby Jernvägsstation, ägd av Föreningen Gotlandståget.

att stimulera intresset för järnvägsresor. Först mot slutet av 1892 gjorde styrelsen försök att med fotogenkaminer värma upp kupéerna.

Om godstrafiken kan konstateras, att den var relativt liten under det första verksamhetsåret, att den ökade till mer än det dubbla under de tre följande åren och att den sedan höll sig ungefär oförändrad i sju år.

Skogsbruket var av större betydelse än jordbruket. Under perioden svarade skogsprodukterna för inemot hälften av hela den transporterade godskvantiteten, medan jordbruket tillförde järnvägen endast drygt fjärdedelen.

Godstaxan var — trots att den var lägre än många andra enskilda järnvägars och trots de nedsättningar som styrelsen beviljade — synnerligen hög i förhållande till dåtida varupriser.

Kalkylerna sprack

Enligt de kalkyler som gjordes upp under planeringstiden, räknade man med att företaget skulle bli en tämligen god affär. Överskottet blev endast omkring 60 procent av det som landshövding Horn beräknat. Ändå var landshövding Horns kalkyl den minst optimistiska av alla dem, som användes i agitationen före den gotländska järnvägens tillblivelse.

År	Trafikin- komster kr	Driftkost- nader kr	Över- skott
1878	26.079	19.254	6.825
1879	60.086	44.784	15.302
1880	64.139	41.822	22.317
1881	65.318	49.564	15.754
1882	78.985	48.081	30.904
1883	72.114	48.735	23.379
1884	75.553	54.725	20.828
1885	74.350	55.622	18.728
1886	71.701	50.104	21.597
1887	72.474	55.522	16.952
1888	74.430	56.002	18.428
1889	73.661	58.102	15.559
1890	85.679	61.588	24.091
1891	85.349	86.995	-1.646
1892	91.600	70.376	21.224
S:a	1.071.518	801.276	270.242

Verksamheten 1878—1892.

Enligt räkenskaperna hade bolaget följande medel till sitt förfogande under tiden 15/9 1878—31/12 1892:

Behållning (räntor från anläggningstiden)	kr 14.855
Trafiköverskott	kr 270.242
Ökning av aktiekapitalet	kr <u>5.280</u>
	Kronor 290.377

Dessa medel användes till:

Räntor	kr 198.691
Nyanskaffning av lok	kr 20.000
Utökning av fasta anläggningar	kr 3.493
Expropriationskostnader	kr 9.701
Ökning av material i förråd mm	kr 27.452
Avbetalning av statslånet	kr 20.040
Avbetalning av banklån	kr <u>11.000</u>
	Kronor 290.377

”Låt staten ta över”

Ända tom 1888 kunde bolaget betala ränta och amortering på statslånet. Den årliga annuiteten var 25.000 kronor. Vid slutet av nämnda år hade emellertid bolagets likvida medel sjunkit till 7.737 kr, varför det ansågs omöjligt att erlägga någon annuitet under de närmaste åren. Bolagsstämman 1889 beslöt därför att ansöka om anstånd under fem år. Länsstyrelsen framhöll i sitt yttrande att det bästa vore om staten övertog banan. Den planerade utbyggnaden norrut till Fårösund och Slite samt söderut till Burgsvik skulle inte komma till stånd med mindre än att banan var i statens ägo, menade länsstyrelsen.

Kmt avslog emellertid bolagets ansökan. Styrelsen hade då redan anmält till riksgäldskontoret, att bolaget var ur stånd att betala 1889 års annuitet. Under de tre följande åren inbetalade bolaget dock sammanlagt 16.000 kr på det förfallna räntebeloppet, som vid 1892 års slut ändå uppgick till den betydande summan av 78.086 kronor.

Bolagets ekonomiska situation blev alltså mot slutet av 1880-talet alltmer prekär. Trafiköverskottet hade inte varit så stort att det ens räckte att betala räntorna på statslånet. Bolaget tycks lyckligtvis inte ha använt sig av utvägen att spara in på underhållet på de fasta anläggningarna och den rullande materielen. I årsberättelserna försäkrades regelbundet, att bolagets anläggningar befann sig i ett fullgott skick.

”Halvgjort arbete”

Någon utsikt, att bolaget under dessa förhållanden någonsin skulle lämna utdelning på aktierna, fanns inte. Kommuner och enskilda, som tecknat aktier, skulle sannolikt få nöja sig med tillfredsställelsen att deras insatser ändå åstadkommit en förbättring av de gotländska kommunikationerna. Länsstyrelsen ansåg emellertid en dylik ersättning vara alltför mager. I sitt förut nämnda yttrande sägs också följande:

”De av Visby stad mfl kommuner gjorda uppoffringar för åstadkommande av järnväg på Gotland äro i sanning alltför stora för att kunna anses uppvägda av de fördelar järnvägen i sitt nuvarande ofullbordade skick kan medföra”.

Landshövding Poignant var av den uppfattningen, att endast en utbyggnad av banan skulle kunna förbättra ekonomin. Men en viss optimism kan spåras i det tal, som han höll vid en middag för kung Oscar II som besökte Gotland 1891. Talet — i den del som berörde järnvägen — var närmast format som en ursäkt för att de förhoppningar, som ko-

nungen uttalat vid järnvägens invigning, inte hade infriats:

”Väl ha vi med våra små medel hittills föga kunnat uträtta. Öns rika naturliga hjälpkällor äro knappt öppnade. Vår järnväg är föga mer än ett halvgjort arbete. Och vi bo avsidet från den allmänna samfärdsels stråkväg. Men vår vilja är god och våra strävanden allvarliga.”

Det är dock ganska tveklaktigt, om bolaget någon längre tid haft möjlighet att fortsätta verksamheten under dessa förutsättningar. Men tillkomsten av Roma sockerfabrik medförde en nära nog revolutionerande förändring till det bättre både för jordbruket och järnvägen.

Här kom en gynnsam växelverkan att äga rum: sockerfabriken var helt beroende av järnvägstransporterna och järnvägens existens var helt avhängig av de transporter som utfördes för sockerfabrikens räkning. Detta förhållande kom att fortsätta mer än femtio år. Men hur hade det gått om tanken på en gotländsk sockerfabrik hade realiserats först några år senare?

Det fjärde loket

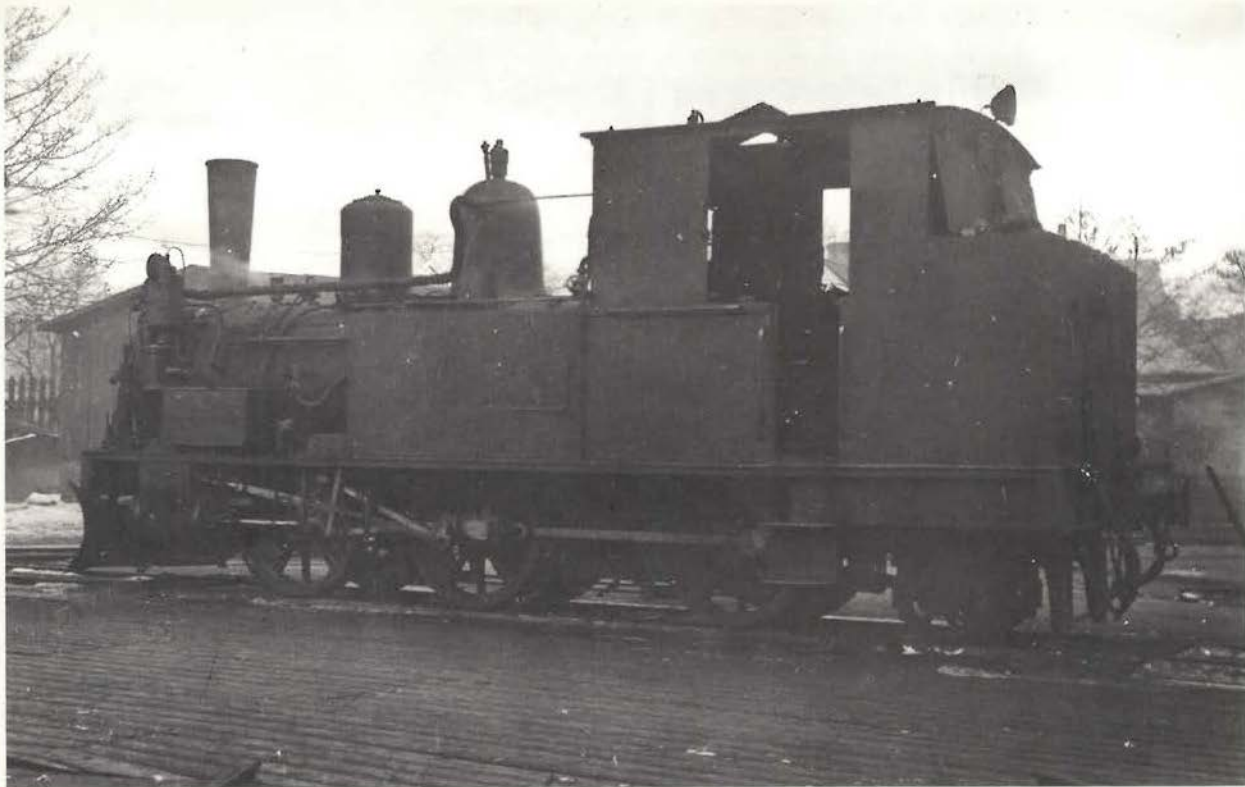
Behovet av ett nytt lok framträdde allt tydligare under 1880-talets senare del. De tre loken, som varit i bruk sedan trafikens början, krävde med tiden allt större reparationer och måste tas ur trafik allt längre tider.

Man var länge tveksam om en sk ångdressin skulle anskaffas i stället för ett lok. En ångdressin hade plats för 15—20 passagerare och kunde bemannas med enbart förare. Revisorerna hade vid flera tillfällen framfört tanken, att en ångdressin borde anskaffas för att minska driftkostnaderna. Styrelsen behandlade denna fråga vid åtskilliga sammanträden. Upplysningar inhämtades från flera fastlandsjärnvägar och ritningar erhöles från olika verkstäder. Man kom emellertid till den slutsatsen, att ångdressiner för smalspårsbanor ännu inte var tillräckligt driftsäkra och att det skulle vara alltför vanskligt att ge sig in i ett experimenterande. Man valde därför att skaffa ett lok. Anbud från firma Nydqvist & Holm i Trollhättan antogs 1890 och på hösten samma år levererades det nya loket, som fick namnet HEMSE.

43 GJ-anställda

Vid slutet av 1880, när trafiken pågått i något mer än två år och förhållandena hade stabiliserats, var antalet stadigvarande anställda 43.

Något löneavtal i nutida mening existerade inte. Företaget ensamt be-



Nyqvist & Holm var tillverkare även av GJ lok nr 4 "HEMSE" som levererades hösten 1890. Det hade tillverkningsnummer 314. På bilden står loket på vändskivan i Visby. Foto 1945, Järnvägs-museum.

stämde personalens löneförmåner. Framställning från personalen om löneförbättringar avsågs oftast med motiveringen att bolaget inte hade råd.

Sociala förmåner som betald semester, lön under sjukdom, pensionering etc förekom givetvis inte, dock hade personalen fri läkarvård och fri medicin.

Revisorerna, som med stor energi vakade över företagets skötsel, ifrågasatte om inte administrationen skulle kunna förbilligas. Bolagsstämman tillsatte därför en kommitté på tre personer, som tillsammans med styrelsen skulle utarbeta förslag. Resultatet blev, att en rad ändringar skulle ske under år 1890.

Ändringarna beräknades medföra en årlig besparing av 1.930 kr. Styrelsens ordförande, auditör Suno Engström, reserverade sig emellertid för ett annat förslag, som skulle innebära en besparing på 3.000 kr. Eftersom detta inte antogs, avgick Engström senare ur styrelsen.

”Doften från betgrytorna i Roma”

— tiden 1893—1913

Först sedan sockerfabriken i Roma börjat anläggas, togs järnvägens utbyggnadsplaner upp på nytt. Vid den utbyggnad, som sedermera genomfördes, blev järnvägsnätet emellertid utformat på ett annat sätt än som var tänkt på 1870-talet. Det var transportererna för sockerbetodlingen, som kom att bestämma järnvägslinjernas sträckning.

De nya planerna kom att i första hand bli inriktade på en utbyggnad norrut från Visby. Det var Ossian Jeurling, redaktör för *Gotlands Allehanda* och ledamot av GJ:s styrelse, som i början av 1894 försökte väcka intresse för en järnväg på norra Gotland. Jeurling skrev i en ledare:

”Finnes ingen i de norra socknarna, som kan väcka förslag på kommunalstämmorna om ett anslag till utredning av järnvägsfrågan och sedan verka för att förslaget antages?

Om svaret på frågan blir nej, då må norra Gotland fortsätta sin sömn och släpa sig fram i en sorglig tillvaro, endast genom hörsägner förnimmande doften från betgrytorna i Roma”.

Från Visby till Väskinde

Redaktör Jeurling arbetade vidare på sina järnvägsplaner och satte sig i förbindelse med ingenjör J Danielson, som varit arbetsledare för järnvägen till Hemse. Den 26 september 1894 kom denne till Gotland för att göra en första undersökning. Eftersom Väskinde kommun var den enda, som anslagit medel till undersökningen, kom arbetet tills vidare att inriktas enbart på sträckan Visby—Väskinde.

Vid provstakningen fann man emellertid, att järnvägen borde utsträckas till Nyplings i Lokrume för att fortsättas därifrån över Martebo. Vid ett möte i Tingstäde den 19 maj 1895 framhöll redaktör Jeurling hur viktigt det var för ”Marteboiterna” att kunna dra nytta av Marte-

Man kan knappast illustrera doften från betgrytorna i Roma bättre än med denna bild tagen på slutet av 50-talet i samband med ett reportage från Roma Sockerbruk. Loket, märkt SSA, inköptes av sockerbruket efter nedläggningen av Ronehamn-Hemse Järnväg 1919. Till dess var det ronehamnsbanans enda ånglok och hade namnet "RO-NEHAMN". Det var tillverkat av Kristinehamns Mekaniska Verkstad med nr 73/1901 och skrotades så sent som 1964. De belastade vagnarna var typiska för de gotländska järnvägarna. Foto från W Falcks arkiv.



bomyrs utdikning genom att en järnväg kom till stånd. Intresset hos de församlade var stort men något beslut fattades inte.

Den 9 december beslöt emellertid Väskinde kommun att teckna 20.000 kronor i företaget och därmed togs det första steget mot tillkomsten av norra Gotlands järnväg.

Redaktör Jeurling tog upp järnvägsfrågan vid GJ:s styrelsesammanträde den 21 januari 1896. Styrelsen förklarade sig villig att under vissa villkor underhandla om anläggning och trafikering av en järnväg till Väskinde men ville inte ta några egna initiativ till att få bygget igång.

Ansökan om koncession fick göras på privat väg och den 6 februari 1896 inlämnade redaktör Jeurling tillsammans med professor L F Nilsson, som även var intressent i Martebomyr, häradshövding Karl Herlitz

samt bankdirektörerna Karl Cramér och Axel Kolmodin en ansökan om rättighet att anlägga en järnväg från Visby till Nyplings. Den 1 maj samma år beviljades koncession för sträckan Visby—Väskinde. GJ hade dessförinnan i ett yttrande avstyrkt att järnvägen drogs fram till Nyplings.

GJ tog över banan

Arbetet på den nya banan påbörjades i mitten av maj. Trots att arbetet bedrevs i koncessionshavarnas regi fick GJ visst inflytande över utförandet. På framställning av koncessionsinnehavarna beslöt GJ:s bolagsstämma den 2 juli 1896, att GJ skulle överta koncessionen.

Den 23 oktober 1896 anordnades ett invigningståg till Väskinde och åter för GJ:s styrelse och några inbjudna och samma kväll gav AB Martebomyr middag på stadshotellet i Visby för ett stort antal gäster.

Den regelbundna trafiken påbörjades den 3 november 1896. Då fanns endast en trafikanstalt färdig, nämligen Väskinde station. Stationsmästare P A Nilsson, tidigare konduktör, blev den förste föreståndaren. Poststation inrättades där i februari 1897.

Hållplatserna Österport och Hästnäs tillkom 1897. Då byggdes också banvaktstugan intill slakteriet vid nuvarande Kung Magnus väg. 1898 uppfördes vid Österport en byggnad för expedition och väntsal. Vid Österport uppsattes fällbommar år 1897, de första i sitt slag vid GJ.

Den totala anläggningskostnaden uppgick till ca 150.000 kr. Medel skaffades genom 25.000 kr i lån, 19.000 ur bolagets egna medel samt 106.000 genom aktieteckning. Därav tecknade AB Martebomyr aktier för 72.000, Väskinde kommun för 20.000 och enskilda för 14.000 kronor.

Ett nordergutniskt Hemse

Vid de diskussioner, som fördes 1894 och 1895, berördes också utbyggnaden av järnvägen längre norrut. Olika förslag om sträckning framlades, men några praktiska åtgärder blev inte vidtagna. På ett möte i Tingstäde den 21 mars 1896 enades man emellertid om att lämna kronolänsman Johan Smedberg i uppdrag att förhandla med Gotlands järnväg om att bolaget skulle bygga ut banan till Tingstäde.

Enligt Gotlands Allehandas referat hade mötet i Tingstäde präglats av ”en viss halsstarrighet, man ville ha järnväg men ingenting betala”.

Tingstade. Järnvägsstationen.



Bangården vid Tingstade station avbildad nordostifrån på ett gammalt vykort från sekelskiftet. Vykort från Föreningen Gotlandstågets arkiv.

Martebo kommun kunde möjligen tänkas satsa 20.000 kr men Tingstädeborna var ovilliga och "Lokrumborna satte sig på tvären". GJ:s styrelse förklarade, att den inte ville ta upp frågan förrän en undersökning gjorts och ett kostnadsförslag förelåg.

Ett år senare hade Tingstade kommun ändrat åsikt. Man beslöt den 29 mars 1897 att göra en ny framställning till GJ och lova att kommunen sannolikt skulle komma att teckna 30.000 kr i företaget. Men också denna gång avböjde GJ.

Redaktör Jeurling fortsatte under tiden sitt arbete på att få banan utbyggd. Vid hushållningstillfällets sammanträde i Väskinde den 18 juni 1897 omtalade han, att intresset för den norra järnvägen hade ökat, sedan sträckan Visby-Väskinde hade börjat trafikeras. Martebo och Tingstade hade beslutat teckna 30.000 kr vardera. Han hoppades på att Tingstade eller Angelbos i Lärbro skulle bli ett nordergutniskt Hemse.

Det var troligtvis Jeurling, som lyckades få styrelsen vid GJ på andra tankar. Vid styrelsesammanträdet den 21 oktober 1897 föreslog han, att GJ skulle låta göra en undersökning rörande utbyggnad till Tingstäde. Förslaget bifölls och man beslöt att anlita ingenjör Aug Båth i Klintehamn, som varit arbetschef vid Klinte-Roma järnväg.

Koncessionen beviljades den 17 juni 1898 och i september fick bolaget ett statslån på 120.000 kr. Planerna på att bygget skulle finansieras genom aktieteckning fullföljdes däremot inte.

Anläggningsarbetet började i november 1898 och nästa höst hade arbetet fortskridit så långt, att betor kunde forslas på banan. Allmän trafik startade den 29 november 1899. Inga invigningsfestligheter hölls. Diligenstrafik mellan Tingstäde och Slite öppnades samtidigt som järnvägstrafiken.

Två stationer inrättades, Martebo och Tingstäde, som också blev postanstalter. Gunnar Kahl, tidigare stationsmästare i Bjärges, blev stins i Tingstäde, O P Pettersson, tidigare konduktör, blev stationsmästare i Martebo och J Danielsson, tidigare räsläggare, blev banförman.

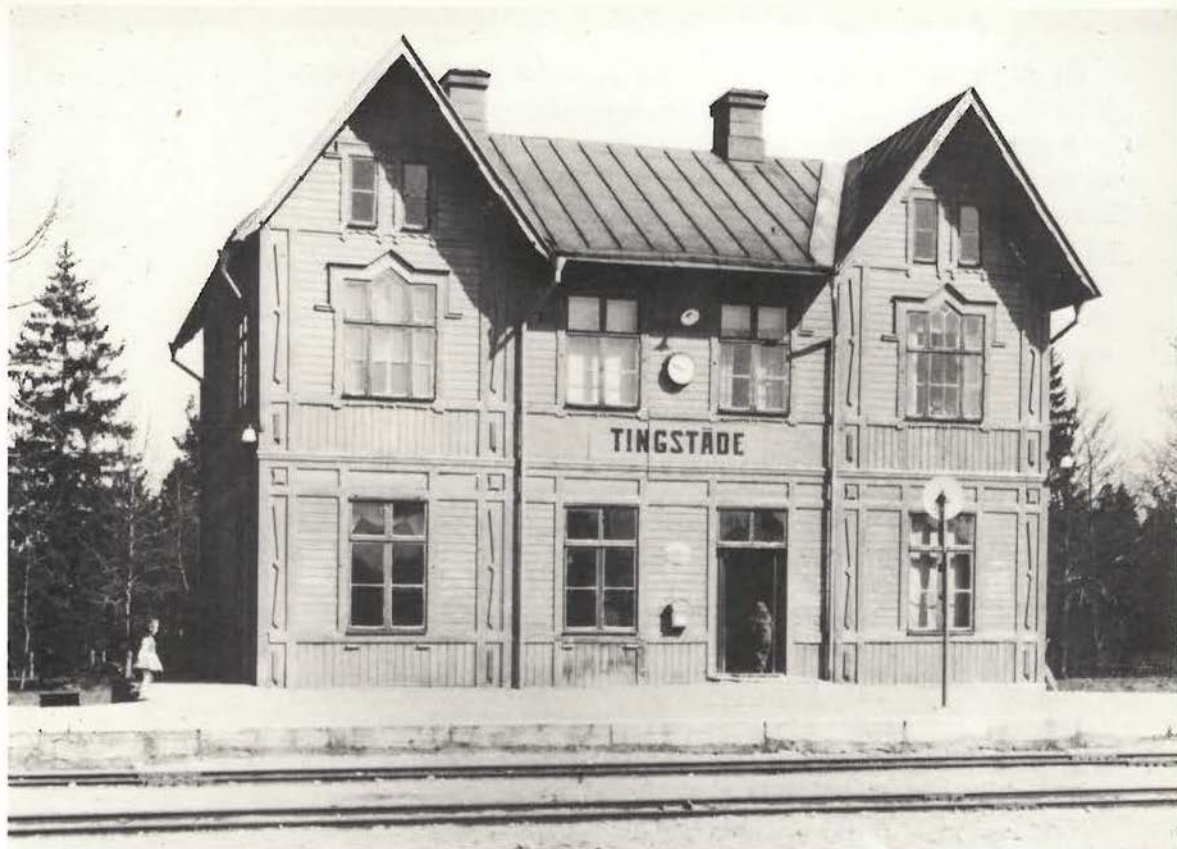
Anläggningskostnaderna för den omkring 12 km långa sträckan uppgick till ca 230.000 kr för bana och byggnader och till ca 57.000 kr för lok och vagnar.

Många sökte tillstånd

Det är troligt, att planerna på en utbyggnad av järnvägen söderut från Hemse börjat dryftas när sockerfabriken kommit igång. Det dröjde emellertid mer än ett år, innan något mera påtagligt blev gjort. Den 21 januari 1896 uppvaktades styrelsen vid GJ av en kommitté vars talan fördes av agronomen Nils Broander, Bölske i Eke. Kommittén bestod för övrigt av nämndemannen Ferdinand Hermansson, lantbrukaren Per Jespersson och handlanden Mathias Crusell, samtliga från Havdhem. De framförde önskemål om att GJ skulle bygga ut järnvägen till Havdhem.

Styrelsen förklarade sig villig att på vissa villkor åta sig denna utbyggnad och den ordinarie bolagsstämman 1896 beslutade också i enlighet med styrelsens förslag. Extrastämman avsåg däremot framställningen med 854 röster mot 791.

Nils Broander jämte ett antal personer från Havdhem tog nu saken i egna händer och sökte koncession på en bana från Hemse till Havdhem. Deras ansökan hade ännu inte beviljats, när GJ:s bolagsstämma den 2



Många gotländska stationsbyggnader hade sin speciella stil. Stationshuset i Tingstade med sin snickarglädje var inget undantag. Foto från slutet av 50-talet, H Gustavsson.

juli 1897 tog upp frågan på nytt. Konsul C J Björkander i Visby hade nämligen föreslagit att banan skulle byggas ut till Havdhem i GJ:s regi vilket också blev stämmans beslut. Broander och hans medsökande tog tillbaka sin ansökan till förmån för GJ, som sökte koncession den 23 augusti 1897.

En kommitté med Victor Hansén i Burgsvik som talesman hade under tiden bett GJ att bygga ut banan fram till Burgsvik. Ärendet togs upp vid 1897 års bolagsstämma och behandlades jämsides med Björkanders förslag. Resultatet blev, att Hanséns framställning avslogs närmast på grund av styrelsens tvekan om en bana till Burgsvik skulle bära sig.

Medlemmarna i Hanséns kommitté ingav då själva en koncessionsansökan och fick — egendomligt nog — denna beviljad den 18 mars 1898. Denna koncession kom nu att ugöra ett hinder för GJ att få sin ansökan bifallen.

GJ gjorde åtskilliga försök att påverka myndigheterna. Blå uppvak- tades civilministern och Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen och det ver- kade som om GJ fick dessa myndigheters stöd. För att över huvud taget få till stånd någon utbyggnad av järnvägen avstod innehavarna i kon- cessionen på Burgsviksbanan att — till förmån för GJ — fullfölja sina egna planer. GJ fick då sin ansökan om koncession på Havdhemsbanan beviljad den 7 april 1899. Herr Nils Broander m fl, som ingett en ny an- sökan om en järnväg från Rone över till Havdhem, återtog också denna ansökan.

Klart till Havdhem

Innan bygget påbörjades, gjorde GJ en framställning till direkt berörda och angränsande kommuner om fri mark till anläggningen eller motsva- rande kontanta bidrag i syfte att förbilliga anläggningskostnaderna. Då några kommuner nekade att lämna bidrag och detta ansågs kunna få ne- gativa följder, förband sig Broander, Crusell och Björkander att erlagga det belopp som fattades.

Ingenjör August Båth åtog sig att renstaka linjen och i slutet av maj 1899 började anläggningsarbetet. Redan den 15 oktober var banan i så- dant skick, att betor kunde börja transporteras från Havdhem. 26 juli 1900 öppnades banan för allmän trafik.

Vid besiktning den 19 juli 1900 avsynades också GJ:s två första bog- gievarnar, som tillverkats av Fole mekaniska verkstad i Visby.

Anläggningsarbetet hade utförts i GJ:s egen regi och på bolagets egen risk. Hela anläggningskostnaden uppgick till ca 150.000 kr, som finan- sierades genom lån.

Följande personal placerades vid den nya bandelen:

i Havdhem: som stationsinspektör W Jacobsson, förut stationsmä- s-tare i Stånga. Stationskarl blev Aug Palm, förflyttad från Visby.

vid Alva hållplats: föreståndare blev D Sjöberg, dittills stationskarl i Hemse.

vid Alva kyrka: banvakt K Lundberg, förflyttad från Tjängdarve.

Burgsvik nästa

Frågan om järnvägens utbyggnad till Burgsvik var uppe till diskussion redan i början av 1896. Vid ett möte i Burgsvik den 26 mars var man enig om, att betodling på sydligaste Gotland skulle bli möjligt endast



Vykortet över Havdhems station torde vara från 1907—1910. Vykort från Föreningen Gotlandstågets arkiv.

om järnvägen drogs fram till Burgsvik. En kommitté fick i uppdrag att låta utarbeta ett kostnadsförslag. Till detta arbete anlätades ingenjör J Danielsson och förslaget presenterades vid ett nytt möte den 22 januari 1897. Anläggningskostnaden för sträckan Hemse-Burgsvik med rullande materiel beräknades till 424.000 kr.

Som interimsstyrelse tillsattes den fungerande kommittén bestående av handlanden Victor Hansén, Burgsvik, kaptenen H Wennemo, Fide, kyrkoherden P Kullin, Vamlingbo, samt lantbrukarna O Westberg, Hamra, och A Johansson, Sundre.

Förmodligen hade den beräknade anläggningskostnaden verkat avskräckande, eftersom man våren 1897 bad GJ åta sig utbyggnaden. Vad som därefter inträffade, har redogjorts för i föregående avsnitt om sträckan Hemse-Havdhem.

Järnvägsbygget. Burgsvik.



*Arbetståg i Burgsvik 1908.
Foto Föreningen Gotlandstå-
gets arkiv.*

Det dröjde nästan sex år efter det att koncessionen på Burgsviksbanan återkallats, innan frågan kom upp på nytt. Ett möte i Burgsvik den 18 januari 1905 uttalade sig för, att tiden var inne att försöka få de skrinlagda planerna förverkligade. Det framhölls, att GJ på sin tid ställt i utsikt att det inte skulle dröja mer än tre år efter Havdhemsbanans tillkomst, innan man fortsatte utbyggnaden.

En kommitté på åtta personer fick i uppdrag att föra fram önskemål till GJ. Kommittén bestod av P Kullin, H Laurin, A Johansson, O Westberg, G Jakobsson, Claes Hansén, P Th Gardell och O Pettersson. GJ:s styrelse ställde sig välvillig men fordrade garantier för att halva anläggningskostnaden blev tecknad i aktier, att andra hälften kunde erhållas som statslån och att mark till anläggningen kostnadsfritt ställdes till förfogande.



Rallarlag från järnvägsbygget mellan Havdhem och Burgsvik 1908. I förarhytten på loket GJ nr 1 "WISBY" lokföraren Albin Nilsson (stående) och eldaren Axel Nilsson. På bilden finns också bl a Sigurd Svensson, Jakobs i Rone, Th Björklund, Sigdes, Rone, Emil Ronqvist, Roes i Rone, bröderna Frans och Fredrik Vestberg samt Öberg från Ronehamn. Foto från N Pettersson.

Krav från Grötlingbo

Under 1905 lyckades kommittén få de berörda kommunerna utom Grötlingbo att teckna aktier för sammanlagt 123.000 kr. Roma sockerfabrik lovade att bidra med en teckning på 10.000 kr. Det räckte dock inte eftersom halva anläggningskostnaden beräknats till 140.000 kr.

Grötlingbo kommun var visserligen villig att teckna 10.000 kr men ställde som villkor, att en fullständig station skulle anläggas i socknen. Efter förhandlingar gick Grötlingbo med på att slopa detta villkor, och därmed kom aktiebeloppet att uppgå till sammanlagt 143.000 kronor.

Den 26 oktober 1906 beviljade Kmt koncession. Kmt föreskrev, att arbetet skulle påbörjas senast den 1 november 1907 och att banan skulle vara färdig senast 12 månader därefter.

GJ väntade nu på att få sin ansökan om statslån med 160.000 kronor beviljad. Men beskedet dröjde. Ännu i april 1907 hade ingenting hörts.



Styrelsen fann det nödvändigt att påbörja arbetet före vårsådden, annars riskerade bolaget att få lämna ersättning för de besådda ägor, som togs i anspråk för banbygget. Trafikchef Alfred Runeberg blev arbetschef och arbetsstyrkan kom att efter hand uppgå till 85 man.

Efter någon tid fick GJ veta att Kmt avslagit bolagets ansökan om statslån med motiveringen att bolagets ekonomi var så bra att statslån inte ansågs behövas.

Bygge utan statslån

Genom Kmt:s avslag kom bolaget i en brydsam situation, eftersom statslånet var en av de tre förutsättningarna för en utbyggnad. En extra bolagsstämma fattade dock beslutet, att anläggningen skulle fullföljas och lån tas upp på annat håll.

Anläggningsarbetena fortgick utan avbrott och redan i oktober 1907 kunde godstransporter provisoriskt ske på banan. Den första godssändningen utgjordes av 100 fat fotogen från handlanden Hugo Hansén till hans kunder utmed GJ.

Själva anläggningen av banan utfördes i GJ:s regi. Flertalet byggnad-

Byggmästare Alfred Bergström, Hemse, byggde det säregna stationshuset i Burgsvik för en entreprenadsumma av 16.298 kronor. Arkitekturen är som synes speciell och påminner starkt om byggnader i Schweiz eller Österrike. Fotot är taget kort efter det att järnvägsbygget var fullbordat, vilket bl a framgår av den helt nygrusade spåröverbyggnaden. Foto från W Falcks arkiv.

Stationshuset i Fidenäs uppfördes även det av byggmästaren Alfred Bergström, Hemse. Entreprenadsumma 7.269 kronor. På bilden, som är från ca 1908, poserar stationsföreståndare Karl Englund med maka. Englund ogillade i hög grad fotografiet. Han hade nämligen glömt att knäppa ena knappen i uniformsrocken, vilket han aldrig kunde förlåta. Foto från L. Englund.



der däremot utlämnades på entreprenad. K Bergström byggde stationshus och lokstall i Burgsvik och stationshuset i Fidenäs.

Alla arbeten var slutförda på eftersommaren 1908 och den allmänna trafiken började söndagen den 30/8. Slutbesiktning ägde rum på hösten 1909 då största tillåtna tåghastighet bestämdes till 40 km/tim. Samtidigt fick hela sträckan Visby-Hemse tillstånd till nämnda hastighet.

Anläggningskostnaderna uppgick till sammanlagt ca 371.000 kronor. Genom aktieteckning hade anskaffats 143.000 kronor, resten finansierades genom obligationslån.

Vid Burgsviksbanans öppnande var följande personal placerad där:

på Burgsviks station: stationsinspektör Artur Nährström, förflyttad från Havdhem, samt en stationskarl.

på Fidenäs station: stationsföreståndare Karl Englund, tillika banvaktsförman, dessförinnan arbetsförman vid banbygget.

på Grötlingbo hållplats: banvakt och föreståndare B A Ryding, tidigare stationskarl i Visby.

vid banavdelningen: 3 banvakter stationerade vid Lingvide, Fide och Björklunda.

Poststation inrättades vid Fidenäs från 1 oktober 1908. Skötseln av poststationen i Burgsvik övertogs av GJ den 1 oktober 1910.



Klintehamns järnvägsstation. Bilden är tagen söderifrån i slutet av 40-talet och visar förutom stationsbyggnaden även lokstallet och verkstaden. Foto W Falcks arkiv.

Klinte-Roma järnväg (KIRJ)

Enligt de ursprungliga planerna skulle järnvägslinjen mellan Visby och Hemse dras över Hejde och en bibana anläggas från Simunde i Hejde till Klintehamn. När sedan Hemselinjen fick annan sträckning, räknade man inte längre med att skaffa Klintehamn järnväg från det hållet.

Klintehamns järnvägsfråga fick sedan vila under hela 1880- och första hälften av 1890-talet, men när sockerfabriken börjat var tiden inne att planera för en järnväg. En förutsättning för lantbrukarna mellan Klintehamn och Roma att odla sockerbetor var, att de fick tillgång till järnväg.

Järnvägsplanerna diskuterades vid flera möten och man var enig om att banan skulle gå mellan Klintehamn och Roma. Sträckningen i övrigt blev föremål för debatt. Blä förkastades ett förslag om att banan skulle göra en sväng över Hejde och man enades slutligen om den norra sträckningen genom Sanda och Mästerby.



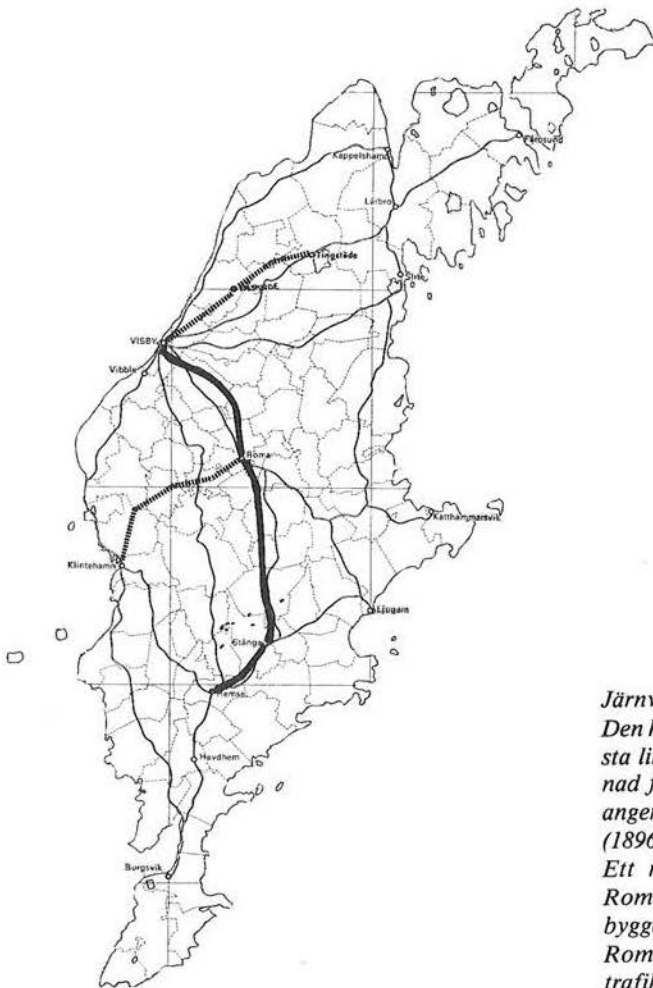
En snörik vinterdag år 1923 på Klintehamns station. Tåget satt fast flera gånger och det tog ett och ett halvt dygn från "tåg ut" Klintehamn till "tåg in" Klintehamn den gången. Mitt på bilden står stationskarlen/konduktören Bernhard Svensson, övriga personer okända. Loket är troligen KIRJ nr 2 "HÖFDINGEN" och nr 1 "KLINTEHAMN". Foto D Rosvall.

Ett bolag bildades och fick koncession på anläggningen den 31 december 1896. Den 2 mars 1897 påbörjades anläggningsarbetet under ledning av ingenjören August Båth. Som mest var omkring 180 man syselsatta vid bygget. Båth blev sedan trafikchef vid KIRJ och stationsinspektör i Klintehamn men bara för en kort tid. Han avled den 7 september 1899 endast 45 år gammal.

På hösten 1897 hade arbetet hunnit så långt, att betor kunde transporteras med banan. Det första bettåget kom till Roma den 8 november. Det dröjde dock till följande höst innan banan kunde öppnas för allmän trafik, vilket skedde den 21 september 1898.

Några invigningsfestligheter var inte anordnade, men den 19 oktober gav bolaget en storslagen middag på Odins värdshus i Klintehamn för ett stort antal inbjudna. Extratåg var anordnat från Visby.

För anslutning vid Roma station fick bolaget erlägga 10.000 kronor till GJ. Dessutom skulle KIRJ betala en fjärdedel av Roma stations driftskostnader.



Järnvägsnätets utbredning år 1900. Den heldragna linjen markerar GJ:S första linje mellan Visby och Hemse, öppnad för trafik 1878. Streckmarkeringen anger utbyggnaden av GJ till Väskinde (1896) och Tingstäde (1899). Ett nytt järnvägsbolag (Klintehamn—Roma Järnväg, KIRJ) bildades 1896 och byggde järnväg mellan Klintehamn och Roma. Den nya järnvägen öppnades för trafik 1898.

1910—1911 byggdes en gods bana från Klintehamns station till Klintebys. Banan hade varit påtänkt sedan 1903. Ett konsortium hade bildats för att ta sten från ett stenbrott öster om Klintebys och detta konsortium byggde banan jämte en linbana från stenbrottet till Klintebys.

Företaget lär ha varit en spekulation, ty redan under första världskriget skrotades anläggningen. Under de år, som den existerade, hade banan dock varit till stor nytta bla för bettransporter från lantbrukarna i övre delen av Klinte och västra delen av Hejde. Det fanns till och med betväg vid banans ändstation vid Klintebys.



Stationsskrivare Erland Lindqvist poseerar utanför Klintehamns station, där han var anställd 1905—1910. På bilden syns tydligt konstruktionen av manöveranordningarna på den gamla tidens träsemaforer. Längst ner manöverhandtaget för semaforvingarna. Fotogenlyktan med ljusutsläpp åt två håll hissades upp med vinschen till vänster. Lyktan gled utmed ett T-format stålband upp till toppen, där de röd/grönfärgade "glasögonen", som var fästade på vardera vingen, fälldes framför lyktans ljusöppningar. Foto från W Lindqvist-Johansson.

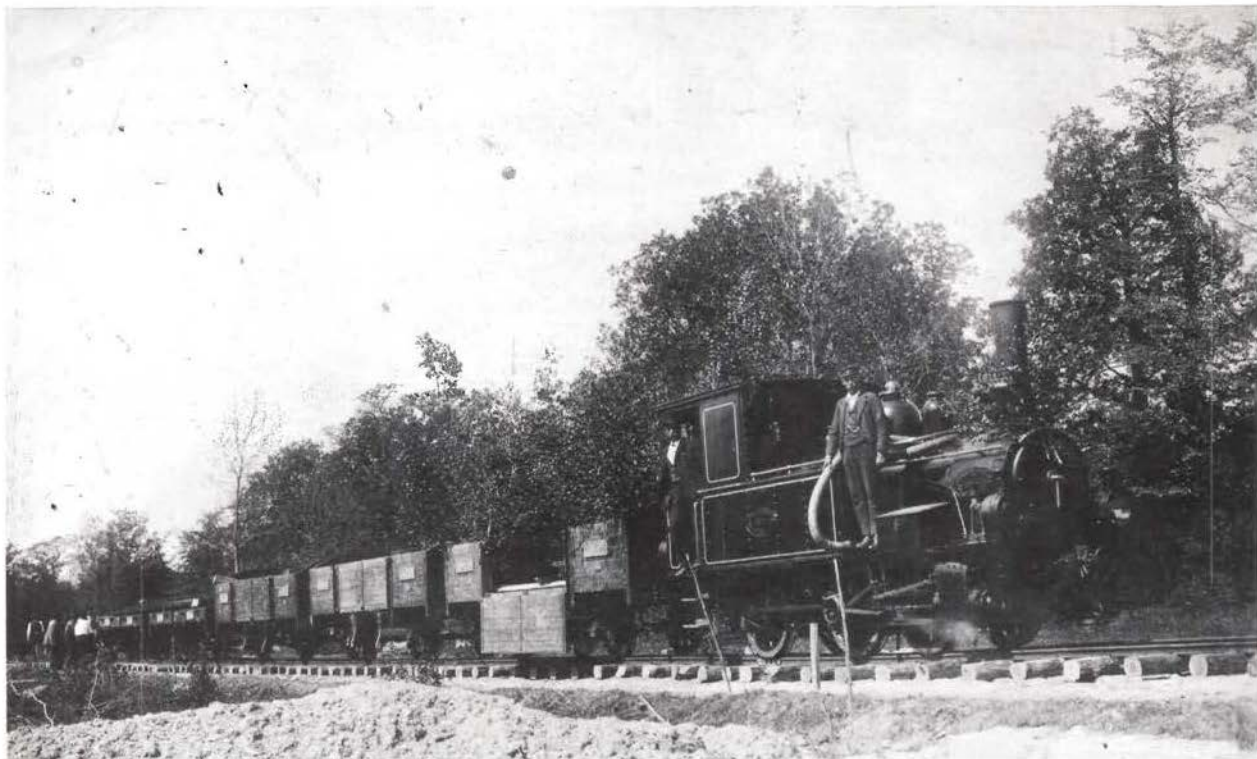
Hästbana mot Slite?

Planerna på att bygga en järnväg till Slite över Tingstäde fick dela samma öde som flertalet av 1870-talets gotländska järnvägsprojekt: de skrinlades i väntan på gynnsamma konjunkturen. Här liksom på andra håll på Gotland blev det sockerbetsodlingen, som kom att skapa förutsättningar för järnvägsdrift. Slite fick dock vänta på järnväg i nästan fyra år efter det att den första lanthamnen, Klintehamn, fått sin järnvägsförbindelse.

Under de närmaste två åren efter sockerfabrikens tillkomst diskuterades olika förslag till banor för betransporter från området nordost om Roma. Ett av förslagen gick ut på att bygga en bana från Dalhem över Hörsne till Barlingbo. Enligt ett annat förslag skulle en bana anläggas från Fole över Endre till Barlingbo. Man diskuterade till och med att bygga en dubbelspårig bana, där hästar skulle användas som dragkraft.

Ett mera realistiskt förslag framlades vid hushållningssällskapets möte den 28 december 1896. Landshövding Poignant meddelade då, att planer hade gjorts upp för en järnväg mellan Slite och Roma och att stakning redan utförts.

Kmt lämnade tillstånd till anläggningen, men de kommitterade hade



ännu en hel del motstånd att övervinna innan bygget kunde påbörjas. Befolkningen längs den blivande banan var inte enig om nyttan av en järnväg och Gotlands Allehanda angrep i två ledare i skarpa ordalag det planerade företaget. Tidningen hävdade, att det skulle vara ett missgrepp att bygga en järnväg mellan Roma och Slite. Det enda riktiga var enligt tidningen att norra Gotland fick järnvägsförbindelse med Visby, medan förbindelsen med Slite skulle gå över Tingstäde. Gotlands Allehanda, som vid den tiden ivrade för att järnvägen skulle bli utbyggd från Väskinde till Tingstäde, fick dock inget gehör.

Ett bolag för linjen Slite-Roma bildades den 29 april 1899 och därefter började anläggningsarbetet med ingenjör Erik Andersson från Dalarna som arbetschef. Han blev sedan trafikchef vid SIRJ och stationsföreståndare i Slite.

Det tog tre år att bygga banan. Den öppnades för allmän trafik söndagen den 25 maj 1902. Under betkampanjerna åren 1900 och 1901 hade dock betor kunnat transporterats från vissa platser.

Första genomgående tågsättet på Slite-Roma Järnväg år 1900. Järnvägsbygget började från de båda slutpunkterna Roma och Slite. De båda arbetslagen möttes i trakterna av Bäl, där rälsen hopfogades. Detta tågsätt var det första som kunde köra mellan ändstationerna. SIRJ lok nr 2 "GUTE" med föraren Karl Blomstrand i dörröppningen. Foto W Blomstrand.



SIRJ nr 3 "DALHEM" drar här ett tågsätt över Bogeviden vid "Sjuströmmar" 1947. Foto från W Falcks arkiv.

Det belopp, som SIRJ skulle erlægga till GJ för anslutningen vid Roma station, bestämdes till 10.500 kr. I likhet med vad som gällde för KLRJ fick SIRJ betala en fjärdedel av Roma stations driftkostnader.

Ronehamn-Hemse järnväg

I 1870-talets järnvägsplaner fanns Ronehamn med bland de orter, dit järnvägsförbindelse ansågs önskvärd. När sedan sockerfabrikens tillkomst gav upphov till den nya järnvägsbyggnadsepoken, ville man även i Ronehamn vara med, kanske inte enbart för bettransporternas skull utan mer för att hamnen i Ronehamn skulle få ökad trafik.

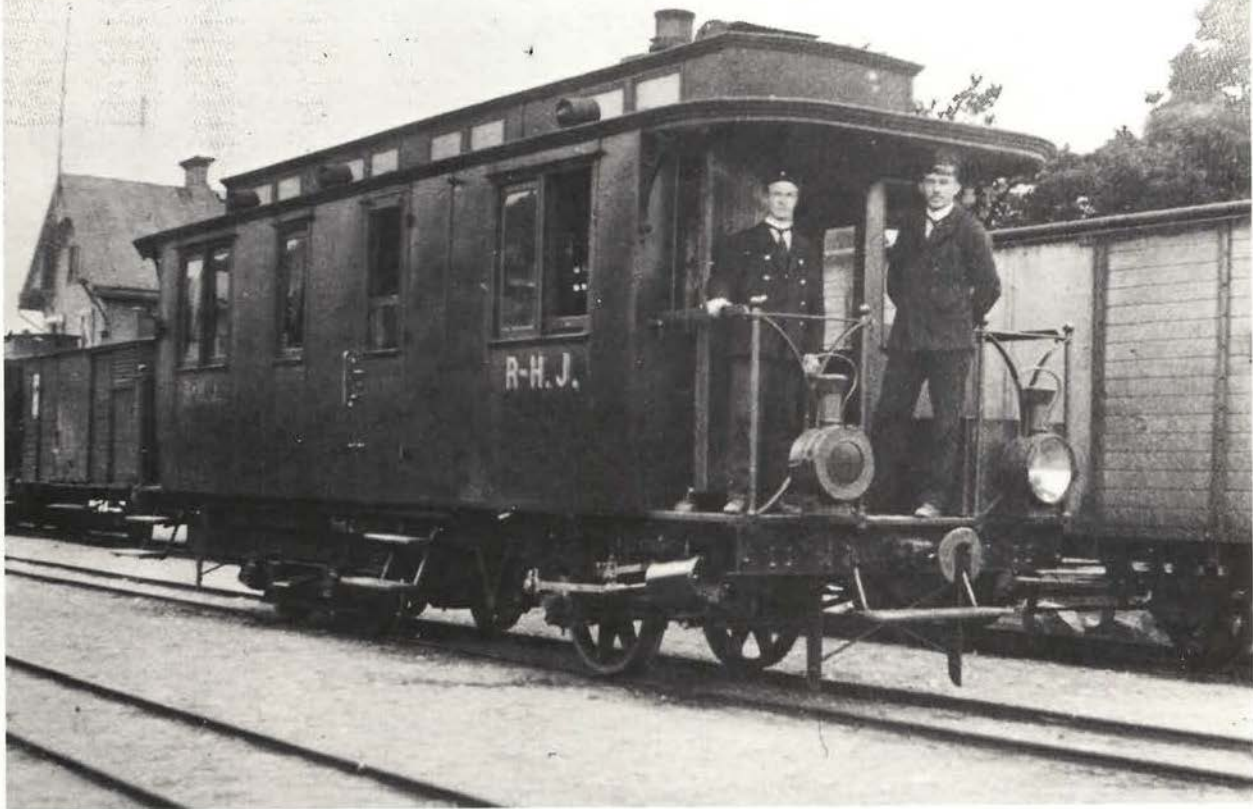
Ett konsortium, bestående av bla rektorn vid Hemse folkhögskola A Th Säterwall och handlanden Cramér i Ronehamn fick 1897 koncession på en järnväg mellan Ronehamn och Hemse. Under de närmaste tre



Hesselby järnvägsstation 1914. Stationsföreståndare Alfred Nyberg med familj. Stationen uppfördes 1901—1902 av byggmästare G Larsson, Slite. Den inköptes 1972 av Föreningen Gotlandståget i förändrat och fallfärdigt skick. Utvändigt liksom i bottenvåningen är byggnaden helt renoverad och återställd i ursprungligt skick och återinvigd 1974. Föreningen har hela sin verksamhet förlagd till Hesselby stationsområde. Foto K.J.A. Gardsten/Landsarkivet.

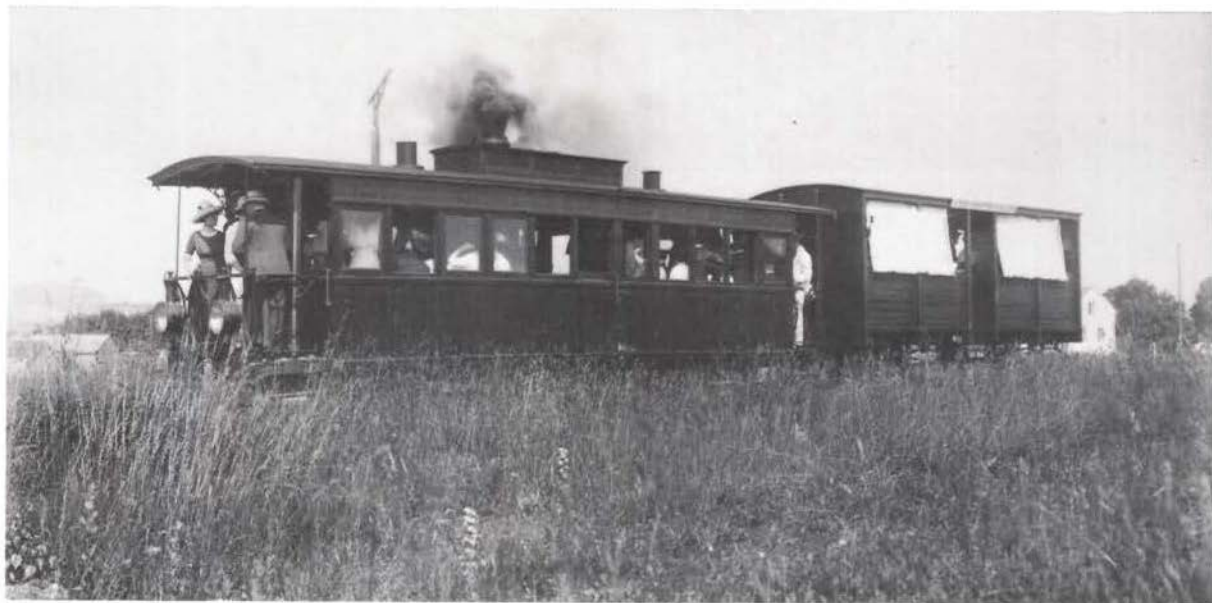
åren kom emellertid inte något bygge igång. Man avvaktade — som det uppgavs på ett möte inför landshövdingen den 13 januari 1899 — att frågan om hamnens fördjupning skulle bli avgjord.

I maj 1899 bildades järnvägsaktiebolaget Ronehamn-Hemse. Bolaget fick Kmt:s tillstånd dels att överta koncessionen, dels att utsträcka ba-



Hemse järnvägsstation. Ronehamn-Hemse Järnvägs ångvagn, den sk "MAJ-EN", på spåret mot Ronehamn, vilket utgick från bangårdens norra del. Ångvagnen var tillverkad av C J F Ljunggrens Gjuteri & Mek. Verkstad, Kristianstad, år 1898 och hade tillverkningsnummer 2. Observera den ovanliga märkningen av järnvägssignaturen R-H. J. På plattformen föraren Sigurd Olsson och konduktören Hjalmar Johansson.

Historierna om "Majen" är många, bl a uppges det att grosshandlaren Cramér, som var en mycket inflytelserik man, hade en egen avdelning i vagnen eller att i varje fall ingen utomstående fick åka i samma kupé som denne, när han företog sina resor. Foto från W Falcks arkiv.



Ut till landet och fåglarna! På somrarna var trafiken livlig på VVJ. Fridhem och trakterna kring Högklint var populära mål främst för den välbeställda delen av stadens innevånare.

Här tuffar ångspårvagnen fram med högklintsklippan i bakgrunden. Ångvagnen var inköpt från Stockholm Spårvägar 1904. Fole Mekaniska verkstad i Visby byggde om vagnen innan den sattes i trafik på Västerhejdebanan. Vagnen med de nerrullade "gardinerna" är VVJ CN nr 1, tillverkad av Vagonfabriken i Arlöf 1912. Foto från omkring 1915 H Beckman.

nan från Hemse station till Oxarve i Hemse, där man planerade att anlägga en sockerfabrik som dock aldrig kom till utförande.

Till arbetsledare för banbygget antogs ingenjör Erik Andersson, som samtidigt var arbetsledare för Slitebanan. Arbetet pågick under åren 1900—1902. Från betkampanjen 1901 forslades betor på banan och den 15 februari 1903 påbörjades allmän trafik med godståg. Det dröjde till den 1 maj 1904 innan persontrafiken kom igång med en begagnad ångfinka, som tidigare trafikerat Vikbolandsbanan.

Bolaget fick betala 10.777 kr till GJ för anslutningen i Hemse. Till driften av Hemse station skulle RHJ bidra med 25 procent.

Ronebanans styrelse hade under anläggningstiden gjort framställning, att GJ skulle överta driften av Ronehamnsbanan, men GJ:s styrelse avböjde.

Trafiken på RHJ upphörde 1918. Se vidare avsnittet, som omfattar tiden 1914—1921.



VVJ CN nr 1, Vagonfabriken Arlöf 1912. Denna vagnstyp var en billig lösning av personvagnsproblemen för ett så säsongbetonat företag som VVJ. Beteckningen CN anger nämligen, att vagnen, då den inte användes som III-klass personvagn, kunde demonteras och användas som vanlig lastvagn. Foto från W Valcks arkiv.

Ångvagn till Visborgsslätt

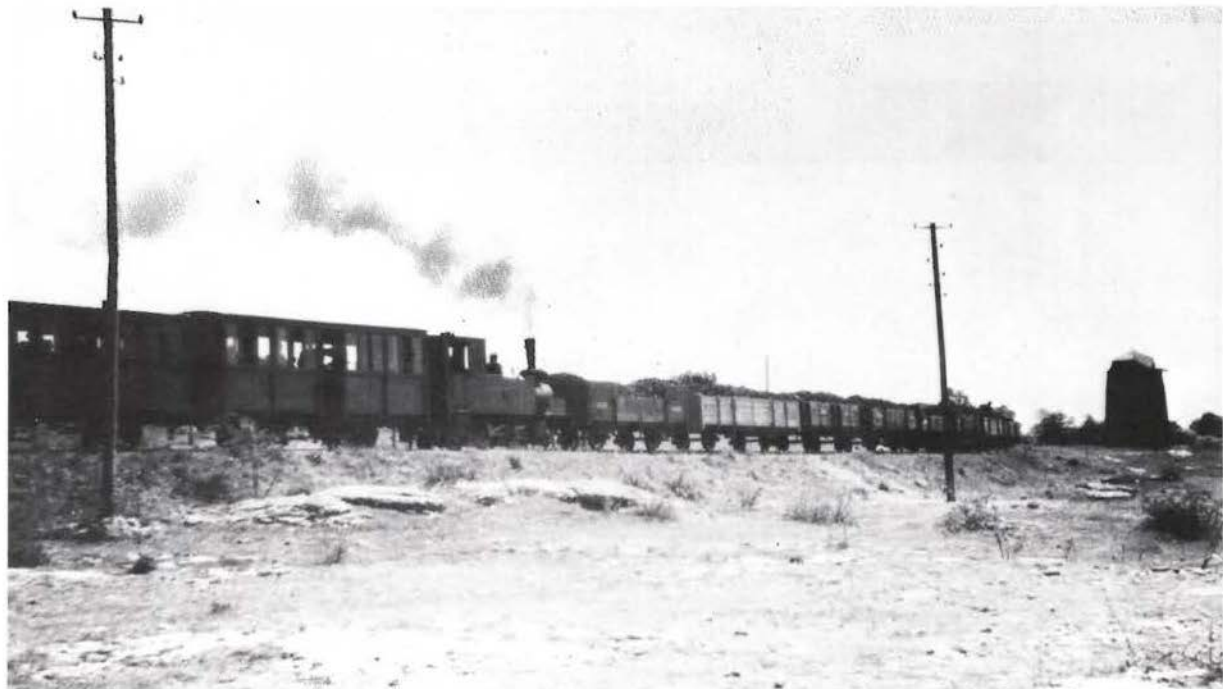
När de nya kasernerna till I 27 skulle byggas i början på 1900-talet planerade förvaltningen samtidigt en järnväg mellan Visby och Visborgsslätt. Dels för byggnadsmateriel till kasernbygget, dels för att den militära personalen och deras familjer skulle få en bekväm trafikförbindelse mellan regementet och staden.

Visby stad upplät fri mark på södra Hällarna till banan och till den hållplats, som blev anlagd intill korsningen mellan Visborgsgatan och GJ:s hamnspår. Anläggningsarbetet började hösten 1903 och utfördes av vapenfria värnpliktiga med löjtnant Nylén som arbetsledare.

Den 1 februari 1904 kunde en provtur ordnas med en från Vislandabanen inköpt ångvagn, som ombyggts från spårvidden 1067 till 891 mm.

Den 27 juni samma år öppnades banan för allmän trafik. I annonserna benämndes det nya trafikmedlet "ångspårvagn".

Den nya järnvägen fick anslutning till GJ vid övre delen av hamnspåret, varigenom samtrafik med vagnslaster blev möjlig. Avtal träffades också om att GJ vid behov skulle ombesörja godstrafiken till Visborgsslätt eller låna ut lok och vagnar till sådan trafik.



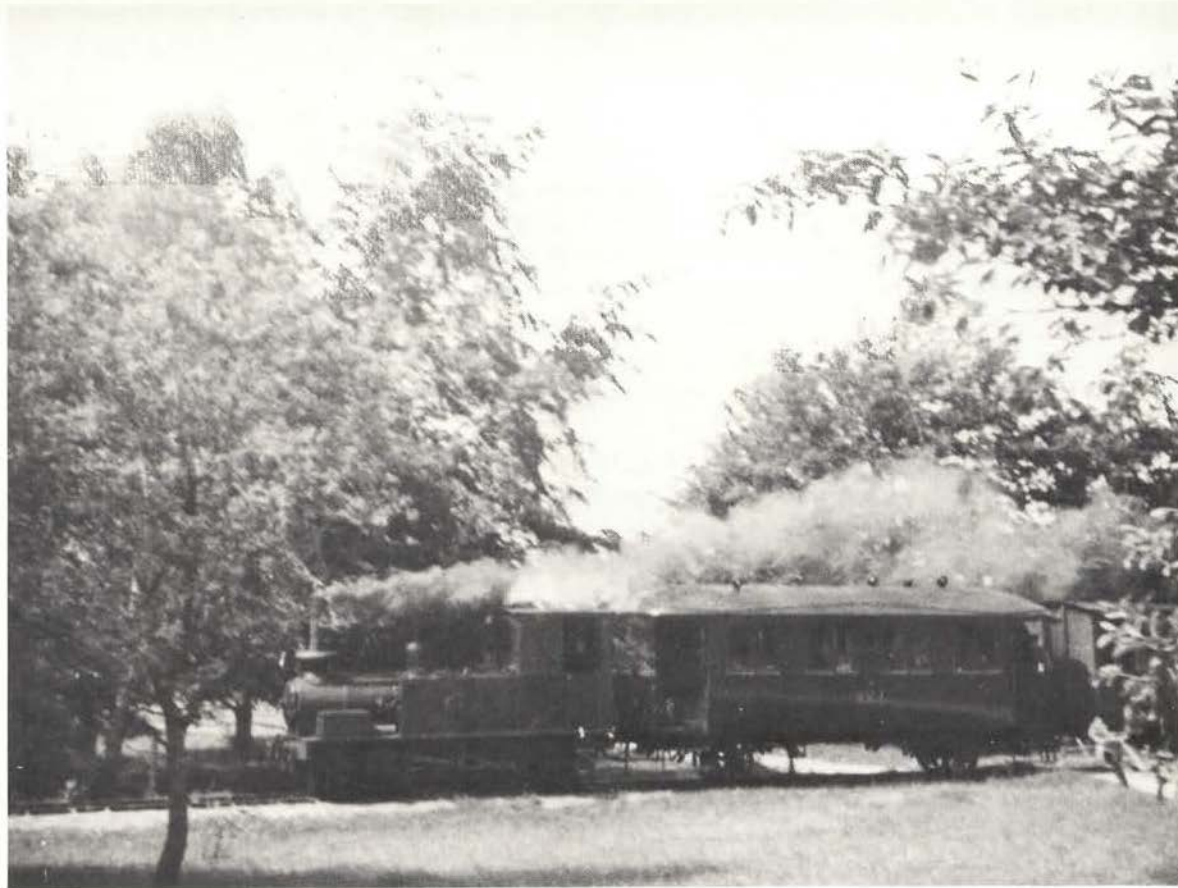
Fortsättning via Kneippbyn

1910 bildades en interimsstyrelse för en utbyggnad av banan från Visborgsslätt till Västerhejde. Den gjorde framställning till arméförvaltningen om att det planerade järnvägsföretaget — som sedermera fick namnet Trafikaktiebolaget Västerhejde-Visby (VVJ) — skulle få överta trafikeringen av sträckan Visby-Visborgsslätt. I början av 1912 överlät arméförvaltningen nyttjanderätten av nämnda sträcka till trafikaktiebolaget.

I mars 1911 begärde interimsstyrelsen koncession på den nya sträckan. Vid ett möte inför länsstyrelsen den 10 maj tillstyrktes koncessionen av ombuden för berörda kommuner utom Tofta. Västerhejde kommun hade tidigare anslagit 40.000 kr för aktieteckning men 47 jordägare i kommunen hade lämnat en protestskrivelse, där man framhöll att banan skulle öka skuldbördan för de små jordbrukarna. Kmt beviljade koncessionen den 15 september 1911.

Interimsstyrelsen utgjordes av grosshandlare John Munthe, distriktslantmätare Herman Nyman, godsägarna Knut Sillén och Lars Munthe samt doktor Karl Kallenberg. Den sistnämnde var innehavare av kur-

Blandat tåg passerar en av de berömda kvarnarna på "Hällarna". Foto D Holmert/Holmerts Bildarkiv.



Rena sagoidyllen. Ångvisslan ljuder, passagerarna är på plats och loket "Högklint" är klart för avgång från Fridhem i juni 1939. Foto E Klasson.

orten Kneippbyn med tillhörande restaurang och hade stort intresse av att få järnvägsförbindelse mellan Visby och sin anläggning.

Redan före midsommar var sträckan Visborgsslätt-Kneippbyn färdig och på midsommarafton öppnades den för allmän trafik. Enligt notiser i lokaltidningarna var trafiken mellan Visby och Kneippbyn mycket livlig under midsommarhelgen. Hela banan blev klar i augusti 1912 och öppnades för trafik den 29 samma månad. Slutstationen i Västerhejde fick namnet Hallvards, där också poststation inrättades.

Anläggningskostnaden beräknades år 1911 till 86.500 kr, men den tycks ha uppgått till mer än 125.000 kr för själva banan, vartill kom en kostnad på ca 60.000 kr för rullande materiel.

Samtrafik för vagnslastgods inrättades mellan GJ och VVJ. Den huvudsakliga samtrafiken kom att utgöras av sockerbetor och betmassa.

Ingen Ostkustbana

Under perioden fanns flera förslag om utbyggnad av det gotländska järnvägsnätet som närmast kan betecknas som hugskott, mer eller mindre omöjliga att förverkliga. Ett förslag hade styrelseledamoten P A Hellgren till upphovsman. 1898 förordade han en järnväg från Sylfaste eller Barlingbo till Tingstäde över Ekeby-Fole-Källunge-Hejnum. Frågan bordlades men togs aldrig upp på nytt, eftersom man föredrog att i stället bygga ut linjen Visby-Väskinde till Tingstäde.

1901 diskuterades vid ett möte i Garda ett förslag om en bana från När till Etelhem. En insändare i Gotlands Allehanda ville i stället ha denna bana ansluten till Stånga.

1913, när koncession beviljats på sträckan Klintehamn-Hablingbo, hade Gotlands Allehanda två insändare införda rörande en ”ostkustbana”. Den ena insändaren önskade en bana från Slite söderut utmed kusten, den andra föreslog en bana från Bjärges till Katthammarsvik.

Vid sammanträde med Burs hushållningsgille 1914 gjordes ett uttalande om att en järnväg från Stånga till När var en livsfråga för bygden.

Från Hemse till Eksta

För att skaffa sydvästra Gotland järnväg och samtidigt utöka Klintehamn-Roma järnvägs trafikområde hölls ett möte i Levide den 17 november 1906. Man ville att järnvägen utsträcktes från Klintehamn söderut till Silte. En insändare i Gotlands Allehanda understödde denna tanke men ville ha banan framdragen till Hablingbo. En annan insändare däremot föreslog en bana från Hemse till Hablingbo.

Eftersom GJ räknade sydvästra Gotland till sitt trafikområde, ville man skydda det från intrång. Frågan togs upp vid styrelsens sammanträde den 29 november 1906 på förslag av ledamoten Carl E Ekman. Enligt hans förslag skulle en bana anläggas från Hemse eller Havdhem till Silte eller Sproge. Styrelsen tycks emellertid ha avvaktat frågans vidare utveckling, eftersom inga vidare åtgärder vidtogs på nästan fem år.

Under tiden hölls flera möten och överläggningar i socknarna på sydvästra Gotland både om Klintehamnsbanans utsträckning och om byggande av en grenlinje från någon av stationerna Stånga, Hemse eller Havdhem till sydvästra delen av Gotland.

Kronolänsman M E Svallingsson i Klintehamn m fl — som 1907 fått koncession på en gods bana från Klintehamn till Snögrinda i Klinte (den blev byggd till Klintebys först under åren 1910—1911) — ville utsträcka

denna bana till Hablingbo. De lyckades få koncession på denna anläggning 1909. Något bygge kom dock inte igång under den bestämda koncessionstiden, som löpte ut den 1 oktober 1911.

Detta gjorde, att planerna på en grenlinje från någon av GJ:s stationer mognade. Ombud från de socknar, som intresserade sig för detta projekt, skaffade nu medel för undersökning och upprättande av kostnadsförslag. GJ anslog 250 kr för ändamålet men ville själva inte engagera sig i företaget. Den linje, som det nu var frågan om, skulle gå från Hemse till Eksta och stakningen utfördes i början av 1912. Anläggningskostnaderna beräknades till 370.000 kronor.

Den 3 januari 1912 hölls ett möte på länsstyrelsen och de närvarande var fullt eniga om att järnvägen Hemse-Eksta skulle byggas. I maj 1912 ingav sockenombuden ansökan till Kmt om koncession på den tilltänkta banan.

Men oro i Klintehamn

I Klintehamn såg man med viss oro på utvecklingen. Man sammankallade en extra kommunalstämma den 8 januari 1912 för att, som det hette i ett tidningsreferat, "försöka bringa frågan om sydvästra Gotlands järnväg på rätt bog". Stämman beslöt, att kommunen skulle teckna 50.000 kronor i en järnväg från Klintehamn till Hablingbo över bla Depps i Fröjel. Även övriga berörda kommuner anslog efter hand medel till företaget, dock inte Eksta kommun, som stödde Hemse-Eksta-förslaget.

I maj 1912 ansöktes om koncession på linjen Klintehamn-Hablingbo. Kmt hade alltså två ansökningar att samtidigt ta ställning till. GJ protesterade mot Klintehamnsförslaget, eftersom detta enligt GJ:s mening skulle inkräkta på GJ:s trafik. Länsstyrelsen tillstyrkte emellertid Klintehamnsförslaget och framhöll att vilken bana som än blev byggd skulle medföra intrång i den andra järnvägens rörelse men att GJ hade lättast att bära de ekonomiska följderna.

Kmt biträdde länsstyrelsens mening och den 30 maj 1913 beviljades koncession på sträckan Klintehamn-Hablingbo samtidigt som ansökningsen om sträckan Hemse-Eksta avslogs.

Järnvägen till Hablingbo blev emellertid inte byggd då. Ekonomiska orsaker lade förmodligen hinder i vägen till en början, 1914 utbröt första världskriget och under de första efterkrigsåren var det ekonomiska klimatet ogynnsamt. Inte förrän ett stycke in på 1922 kunde man börja anläggningsarbetet. En närmare redogörelse för banans tillkomst finns i avsnittet, som behandlar åren 1922—1938.

Vilken trafikökning!

Redan 1894, sockerfabrikens första verksamhetsår, märktes en tydlig uppgång i järnvägens transportvolym såväl i fråga om resande som gods. Ökningen fortsatte sedan så gott som oavbrutet under hela perioden. Per bankilometer var antalet resande vid periodens slut ca fyra gånger större än vid periodens början. Antalet godston hade under samma tid mer än sexdubblats relativt sett. Till resandantalets ökning bidrog sannolikt också den sänkning av avgifterna som gjordes 1899.

År	Persontrafik	Godstrafik		
	Antal resande	Levande djur st.	Ilgods antal ton	Fraktgods antal ton
1893	32.460	590	10	17.974
1894	43.853	740	12	46.192
1895	40.080	700	9	46.700
1896	43.520	1.096	11	74.008
1897	58.646	1.444	10	91.317
1898	66.479	1.255	12	106.107
1899	122.329	1.387	15	90.022
1900	169.225	1.872	18	100.792
1901	174.747	4.251	18	103.450
1902	176.391	ca 2.900	28	89.241
1903	174.274	ca 3.000	58	83.013
1904	186.190	ca 2.500	75	83.555
1905	187.600	2.773	155	84.067
1906	196.442	ca 3.400	182	167.184
1907	219.749	3.050	204	179.546
1908	232.396	2.747	284	161.257
1909	210.166	2.920	398	154.166
1910	219.497	3.621	423	179.122
1911	228.320	4.350	492	161.679
1912	226.418	8.750	511	177.067
1913	239.856	8.120	543	201.229

Verksamheten 1893—1913.

Det ekonomiska resultatet av företagens totala verksamhet under perioden kan sammanfattas så här:

1) Trafiköverskottet uppgick till	2.501.000 kr
2) Diverse inkomster utgjorde	28.000 kr
	<hr/>
	Summa 2.529.000 kr

År	Trafikin- komster	Driftkost- nader	Över- skott
1893	98	70	28
1894	160	83	77
1895	152	96	56
1896	206	97	109
1897	243	129	114
1898	286	142	144
1899	256	136	120
1900	315	208	107
1901	325	223	102
1902	318	189	129
1903	311	209	102
1904	333	242	91
1905	345	203	142
1906	381	231	150
1907	401	271	130
1908	404	310	94
1909	436	313	123
1910	485	320	165
1911	458	305	153
1912	483	309	174
1913	517	326	191
Summa	6.913	4.412	2.501

Driftresultat i tusental kr 1893—1913.

3) Utgifter som bokförts på vinst- och förlustkontot utgjordes av

a) räntor	904.000 kr
b) skatter	27.000 kr
c) diverse utgifter	32.000 kr
d) vinstutdelning	600.000 kr
	Summa 1.563.000 kr

4) Kvarvarande belopp att investera i rörelsen 966.000 kr

5) Investeringar i nya bansträckor, ny rullande materiel och andra anläggningar 1.687.000 kr

Investeringarna kunde alltså till stor del finansieras med eget kapital och bolagets ekonomiska ställning vid 1913 års slut får anses som synnerligen god.

Det första verksamhetsår, som rörelsen gav så stor vinst att utdelning på aktierna blev möjlig, var 1897. Därefter kunde utdelning ske varje år utom 1901. För skatten i Visby hade utdelningen viss betydelse. På grund av den uteblivna utdelningen 1901 steg utdebiteringen i Visby från 6:40 kr till 6:80.

Utdelningen varierade mellan 4 och 6 procent och låg under periodens nio sista år på 5 procent eller 38.000 kronor per år.

Roma, Framåt och andra lok

På grund av den trafikökning, som direkt och indirekt blev en följd av sockerfabrikens tillkomst, blev det så småningom nödvändigt att utöka lok- och vagnparken och bygga ut de fasta anläggningarna.

År	An-tal	Slag	Tillverkare	Kostnad
1893	5	Öppna godsvagnar, litt. N	Fole verkstad, Visby	750 kr pr st. + 250 kr pr broms
1894	1 11 4	Tanklok (ROMA) Öppna godsvagnar, litt. I D:o	NOHAB, Trollhättan Fole verkstad, Visby Otter & C:o, Visby	22.000 kr 750 kr pr st. 700 kr pr st.
1895	10	Öppna godsvagnar	Otter & C:o Visby	765 kr pr st.
1896	2 32	Täckta godsvagnar Öppna godsvagnar	Landskrona mek.vst Otter & C:o, Visby	1550 kr pr st. 765 kr pr st.
1897	1 2 15	Tanklok (FRAMÅT) Täckta godsvagnar Öppna godsvagnar	NOHAB, Trollhättan Otter & C:o, Visby Fole verkstad, Visby	25.000 kr 1600 kr pr st. 760 kr pr st.
1898	2 15	Täckta godsvagnar Öppna godsvagnar	Fole verkstad, Visby D:o	1650 kr pr st. 760 kr pr st. + 190 kr pr broms
1899	1 2 2 10 5	Tanklok (TINGSTÅDE) Personvagnar med plattform på gavlarna Täckta godsvagnar, den ena inredd m. postkupé Öppna godsvagnar, litt. I Öppna godsvagnar, Litt. N	NOHAB, Trollhättan Fole verkstad, Visby Otter & C:o, Visby Fole verkstad, Visby D:o	26.500 kr 2.125 kr vardera 1815 kr pr st. 825 kr pr st. 720 kr pr st. + 200 kr pr broms
1900	1 2 32	Tanklok, begagnat, köpt från Rimbobanan*) Boggievagnar, 2 o. 3 kl. utrustade med klosett och varmvattenuppvärmning Öppna godsvagnar	Fole verkstad, Visby D:o	8.500 kr 14.900 kr pr st. 1050 kr pr st. + 230 kr pr broms
1901	2	Täckta godsvagnar	Fole verkstad, Visby	2170 kr pr st.
1902	1	Tanklok (ERNST LEIJER)	NOHAB, Trollhättan	26.000 kr
1905	2	Boggievagnar, den ena 2 o. 3 kl., den andra 3. kl. Utrustade med gasbelysning	Fole verkstad, Visby	13.500 resp. 11.400 kr + 1700 kr för gasbelysn.

1907	5 1 1 1 8	Täckta godsvagnar för hästtransport Täckt köttrasp.-vagn Täckt kalkvagn, 2-axlig Täckt kalkvagn, 3-axlig Öppna godsvagnar, 3-axl.	Fole verkstad, Visby D:o D:o D:o D:o	Sammanlagt 32.466 kr
1909	1 2	Tenderlok (HOBURGEN) Personvagnar med länk-axelsystem och gasbelysning	NOHAB, Trollhättan Södertälje verkstäder	38.500 kr 8500 kr pr st.
1911	1 6 4 2 1	Tenderlok (POLHEM) Täckta godsvagnar för hästtransport Täckta godsvagnar med gaveldörr och plattform i ena ändan Täckta godsvagnar med konduktörskupé Täckt godsvagn för matvarutransporter	NOHAB, Trollhättan Ljunggrens mekaniska verkstad, Kristianstad	36.000 kr Sammanlagt 26.940 kr
1912	2 1	Täckta godsvagnar, litt. G Öppen godsvagn, litt. I	GJ:s egen verkstad D:o	
1913	1 1 7 2 1	Boggievagn, 2. o. 3. kl. Boggievagn, 3. kl. Anm. Båda boggievagnarna var utvändigt klädda med teakpanel Täckta godsvagnar för hästtransport Täckta godsvagnar, litt. F Täckt godsvagn för köttransport	Svenska Järnvägsverkstäderna, Linköping Visby mekaniska verkstad, Otter & C:o	Sammanlagt 38.000 kr Sammanlagt 18.200 kr

*) Såldes år 1913 till trafikaktiebolaget Visby-Västerhejde.

1895 installerades värmeledning i fyra personvagnar. Uppvärmning skedde genom varmvatten från pannor placerade under vagnarna.

1900 restaurerades salongsvagnen, den sk kungavagnen. Den ombyggdes sedan år 1907.

Gasljus inmonterades i två boggievagnar år 1906.

Hela vagnsparken

Vid 1913 års slut hade bolaget följande rullande materiel:

LOK:	Tenderlok, 3/4 kopplade	2
	Tanklok, 6-kopplade	8
	Summa	10



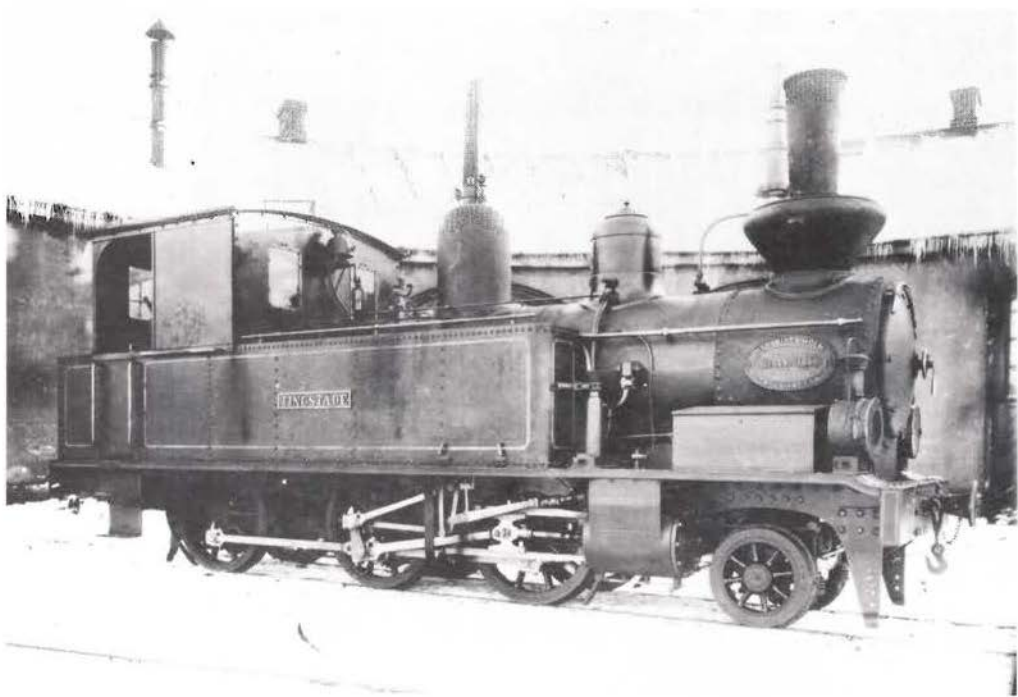
Lok nr 5 "ROMA" tillverkat av Nydqvist & Holm, nr 406/1894. I förarhytten troligen lokföraren Albin Nilsson och längst till höger på bilden, eldaren Ragnar Nilsson. Foto från ca 1915. W Falcks arkiv.

PERSONVAGNAR:			
	Boggievagnar, 4-axliga, 2. o. 3. kl. ...	4	
	" " 4- " 3. kl.	2	
	2-axliga, 2. o. 3. kl.	2	
	" 2. kl. och post	1	
	" 3. " " "	2	
	" 3. "	7	
	" 2. "	1	

Summa 19

GODSVAGNAR:			
	Täckta, 2-axliga, litt. G	38	
	" " " F	5	
	" " " H	3	
	Öppna " " N (djurtrp)	12	
	" " " I och N	176	
	" 3- " " I	8	
	Täckta 3- " " R (kalktrp)	1	
	" 2- " " R "	1	

Summa 244

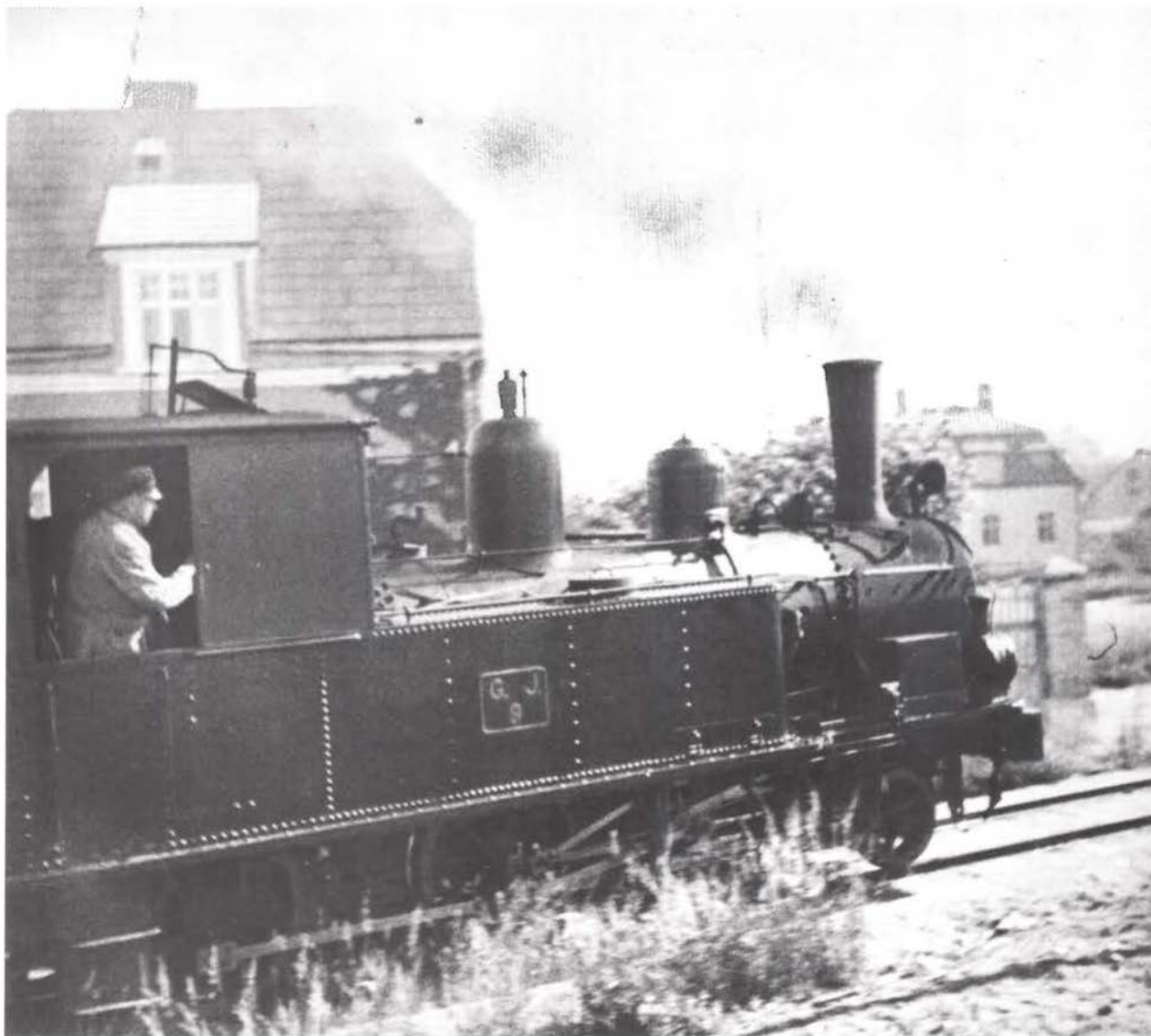




Nydqvist & Holm nr 315/1890 tillverkades för Djursholmsbanan, där det hade nr 1. I Stockholm-Roslagens Järnvägar, som övertog loket 1892, fick det nr 7. 1900 inköptes det av GJ och fick där nr 8. 1911 såldes det till VVJ, där det fick namnet "HÖGKLINT" och var enda ångloket på banan. Nr 8 fick det behålla. På bilden fr v lokföraren Lövgren och Bror Berg. Foto från W Falcks arkiv.

Föregående sidas bilder: "FRAMÅT" var namnet på lok nr 6, tillverkat 1897 av Nydqvist & Holm, Trollhättan, med tillverkningsnummer 483. Den något märkliga överbyggnaden på sotskåpet innehöll en överhettare i spiralform. Överhettarna ersattes med tuböverhettare men själva överbyggnaden ändrades inte. Bilden tagen på Tingstäde station med kyrkan i bakgrunden. I förarhytten lokförare Albin Nilsson och nedanför stationskarl Ivan Lydén. Foto I Wessman.

GJ lok nr 7 "TINGSTÄDE" på vändskivan utanför lokstallet i Visby. Tillverkat av Nydqvist & Holm, nr 569/1899. Foto från NOHAB.



"ERNST LEIJER" var namnet på lok nr 9, Nydqvist & Holm 682/1902. Här kämpar det sig uppför hamnspåret omedelbart före korsningen med Visborgsgatan. Foto juni 1939 E Klasson.



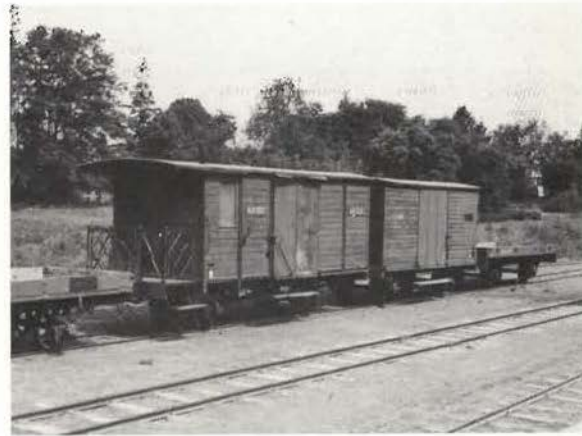
De första vagnarna som levererades till GJ omedelbart före trafikstarten 1878 hade en standard som inte går att jämföra med dagens eleganta boggiévagnar. Bilden visar III-klassvagnen C 40, tillverkad av Landskrona Mek. verkstad 1878. Här är vagnen fotograferad på vändskivan utanför lokstallarna 24 juli 1952, L Welander.



I juli 1900 besiktigade GJ de två första personvagnarna tillverkade av Fole Mekaniska Verkstad i Visby. Vagnarna fick nr 43 och 44. På bilden C 43, som ombyggdes och omlittererades först till BC och sedan till DF. Vagnen finns kvar hos Föreningen Gotlandståget där den genomgår fullständig renovering. Foto Stånga station 23 juli 1952, L Welander.



GJ C 44 tillverkad av Fole M V 1899, levererad tillsammans med C 43 i juli 1900. Vikt 6.9 ton, längd ö b (över buffertar) 8.2 m. Ombyggdes först till CD men vid ytterligare en ombyggnad slopades resandetrymmet och vagnen littererades D. Foto Visby stn 24 juli 1952, L Welander.



Resgodsvagn (litt F) och täckt godsvagn (litt G). GJ F 213 tillverkad av Fole M V 1902. Ursprungligen litt G men omlittererades 1911 till F.

G 200 tillverkad av Landskrona M V 1878 och vid leveransen numrerad G 100. Omnumrerades 1895 till G 200. Foto Slite stn 26 juli 1952, L Welander.



1



2



3



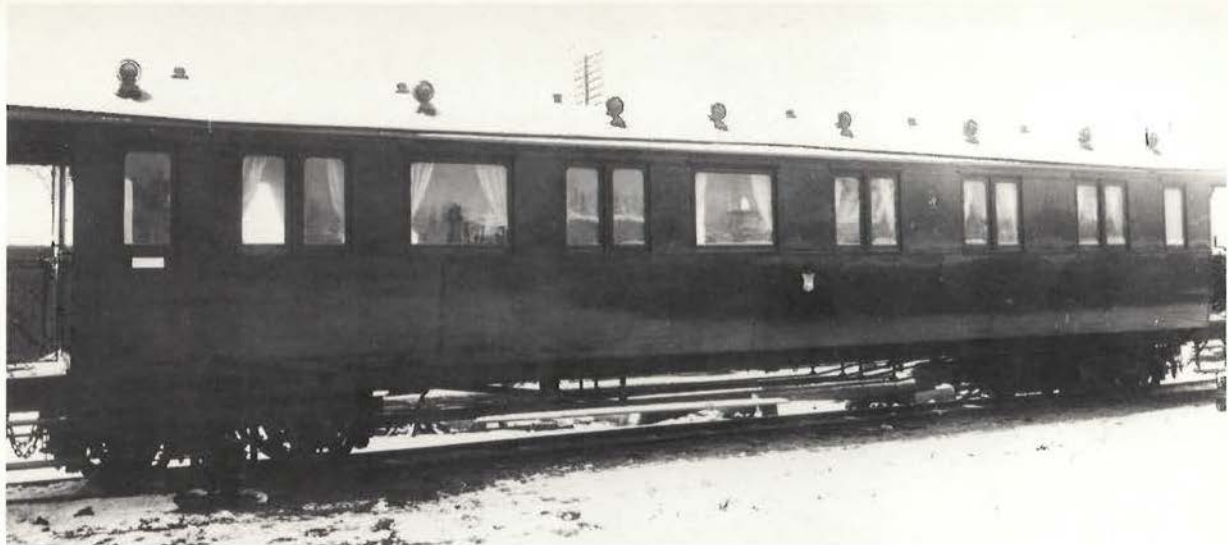
4



5



6



1905 byggde Fole M V ytterligare boggievagnar åt GJ. Bilden visar sannolikt BCo 4 inne på verkstadsgården, som låg något hundratals meter från GJ:s bangård. Vagnen har ännu ingen märkning utöver landskapsvapnet och en skylt med "DAM-KUPE" under det smala fönstret längst till vänster på bilden. Foto från Landsarkivet, Visby.

Föregående sidas bilder 1—6:

Öppen godsvagn litt P (SJ Pmp) GJ nr 15 tillverkad av Landskrona M V 1878. Lastförmåga 5 ton. Foto 1952 L Welander.

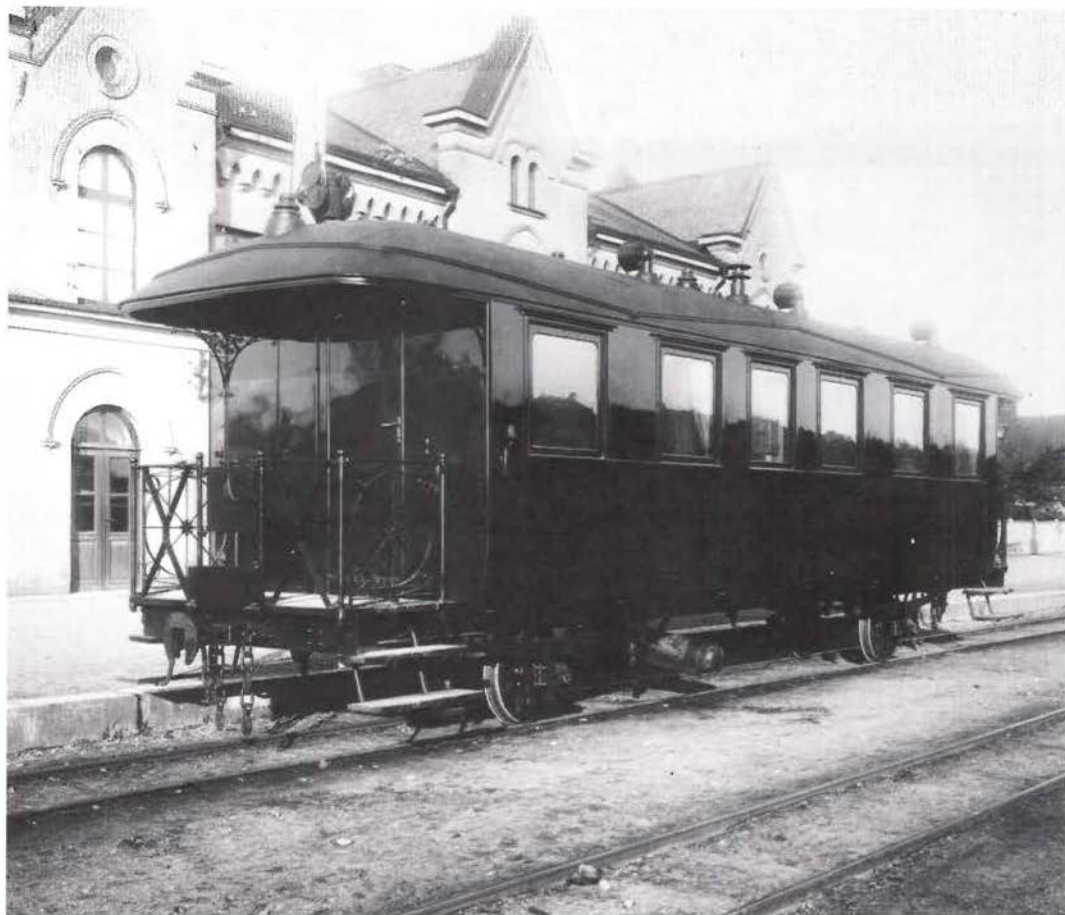
Öppen godsvagn litt Is GJ nr 193 tillverkad av Fole M V 1907. Foto 1952 L Welander.

Öppen godsvagn litt I GJ nr 173 tillverkad av Fole M V 1900. Foto Havdhem stn 23 juli 1952 L Welander

Täckt godsvagn litt H GJ nr 245 tillverkad av Visby Gjuteri & Mek Verkstad 1913. Foto Tingstäde stn 22 juli 1952, L Welander.

1900 tillverkade Fole M V de två första boggievagnarna för GJ. Bilden visar GJ BCo nr 2 vilken liksom BCo nr 3 fick ny vagnskorg vid en ombyggnad på GJ verkstad 1924 i samarbete med Träindustri AB S Larsson, Visby. Vid SJ övertagande numrerades vagnen Cop 746. Foto Tingstäde stn 22 juli 1952, L Welander.

GJ BCo 3 med SJ nr Cop 747 fotograferad på Visby station 24 juli 1952, L Welander.

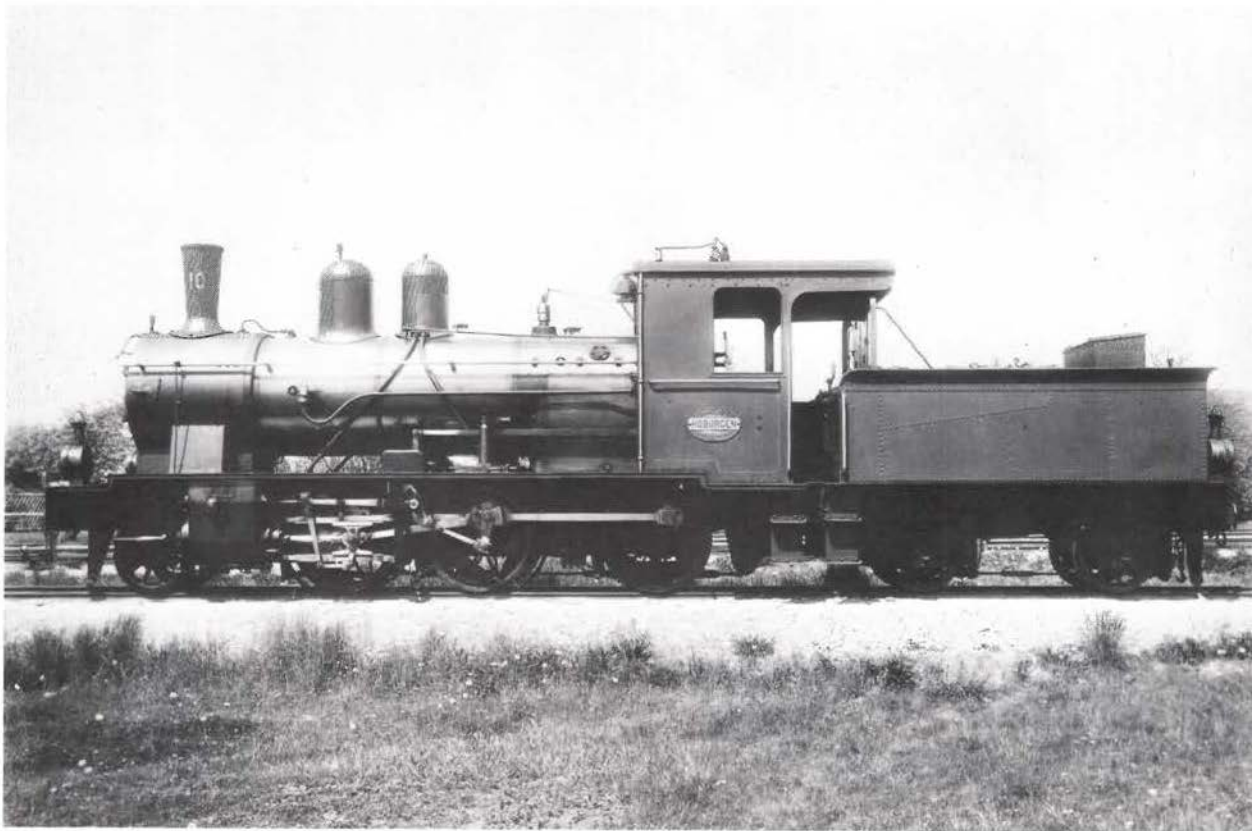


GJ litt C nr 6 tillverkad av Södertelge Verkstäder 1909, vikt 8.80 ton, löb 11.38 m. Vagnen tog 36 passagerare. Den ombyggdes 1926 till post- och resgodsvagn och omnumrerades till DF 41.

Klassbeteckningar och järnvägssignatur var målade direkt på vagnen. Vagnen var försedd med acetylengasbelysning vilket framgår av gastuben i hållaren under vagnen. Foto från W Falcks arkiv.



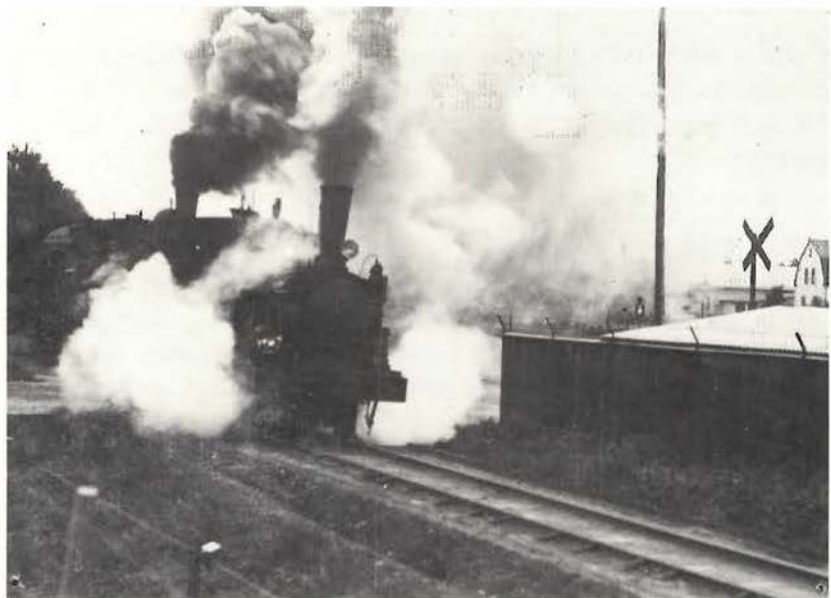
GJ köpte också vagnar från fastlandet. Här anländer de av AB Svenska Järnvägsverkstäderna, Linköping, tillverkade BCo nr 8 och Co nr 9 till Visby hamn år 1913. Nr 8 blev inte långlivad. Den förstördes helt vid en brand i lokstallet i Havdhem den 30 maj 1918. Foto från W Falcks arkiv.



En drömbild för en gottländsk lokålskare. Loket "HOBURGEN" i en paradbild från ca 1910. Tillverkare var Nydqvist & Holm i Trollhättan, tillverkningsår 1909 och tillv.nr 900. Loket skrotades så sent som 1969 och smalspårsvännerna fick finna sig i att mista ytterligare en sevärdhet. Foto från W Falcks arkiv.



På vändskivan i Lärbro. GJ nr 11 "POLHEM", Nydqvist & Holm nr 969/1911. Nedanförlöshytten lokeldaren V Johansson. Foto I Wessman.



Det är väl närmast sådana här bilder som man förknippar med järnvägarnas ångångloktid. Tyvärr förekommer de ganska sparsamt. Här drar dock två av GJ-loken på för fullt med ett tågsätt söderut från Visby station. Första loket är nr 9 "ERNST LEIJER". Foto från Holmerts bildarkiv.

Flera spår

På stationerna utvidgades spårsystemet i mån av behov. På följande platser anlades nya sido- eller bispår:

<i>Anläggningsår</i>		<i>Plats (N = nyanlagd lastplats)</i>
1894		Nytt sidospår vid Sylfaste hållplats
1894		Bispår från linjen söder om Visby till Fole verkstad
1894	N	Ronemyr mellan Stånga och Hemse (slopades 1910)
1895	N	Rosendals ägor mellan Stora Vede och Sylfaste
1895	N	Sockerfabrikens stenbrott norr om Buttle station
1896	N	Stava ägor söder om Barlingbo station
1902	N	Martebomyr mellan Martebo och Tingstäde (för torvlastning)
1905	N	Rollume mellan Väskinde och Martebo (för torvlastning)
1909	N	Vid Bingerskvärn för stenlastning (revs upp senare)
1911	N	Silikattegelfabriken söder om Visby
1913	N	Visby stads renhållningsverk norr om staden

Under 1897—1908 utbyttes den gamla rälsen, som hade en metervikt av högst 15 kg, mot en ny stålräls med en metervikt av 17,5 kg. På sträckan Visby-Väskinde låg dock den ursprungligen inlagda 15 kg:s rälsen kvar.

Den första postkupén

Under järnvägens två första årtionden befordrades posten i fack och väskor, men 1899 gjorde postverket framställning om att få posten befordrad i bemannad postkupé. En täckt godsvagn inreddes och togs i bruk under senare delen av nämnda år. Redan året därpå ansåg postverket, att kupén borde vara tvåbemannad. En personvagn byggdes om till postkupé och togs i bruk den 1/4 1900 på linjen Visby-Hemse. Den gick från Visby i morgontåget och återvände till Visby i kvällståget. Från 1/10 1904 insattes postkupén även i kvällståget från Visby till Hemse och i morgontåget i motsatt riktning. På norra linjen började postkupé användas den 1/10 1906.

Posttransport på landsväg med bil påbörjades sommaren 1906 på sträckan Tingstäde-Fårösund. Transporten utfördes av Fr Smitterberg, Fårösund och F Nilsson, Fleringe, som hade köpt en buss från Tyskland för 10 passagerare och med en motorstyrka av 12—14 hästkrafter. Bus-

sen krånglade emellertid ständigt och blev ofta stående på vägen mellan Tingstäde och Fårösund. Året därpå byttes bussen ut mot en något större och starkare och mera driftsäker.

Samtrafik med andra banor

När KIRJ öppnades för trafik 1898 inrättades till en början ingen samtrafik med GJ. Omköp av biljetter och omexpediering av gods skedde då på Roma station. Först efter omkring ett halvår kunde biljetter köpas direkt mellan båda banorna. Efter tillkomsten av SIRJ och RHJ inrättades samtrafik även med dessa, med RHJ dock först sju månader efter banans öppnande.

Godssamtrafiken med sidobanorna blev inte inrättad samtidigt med persontrafiken. Det var KIRJ som visade tveksamhet inför de administrativa kostnaderna och först efter flera års dröjsmål kunde överenskommelse träffas om godstrafik mellan de fyra gotlandsbanorna med giltighet från 1 januari 1905. Gods kunde därefter sändas på direkt fraktsedel mellan samtliga stationer på Gotland. Granskning och inkomstfördelning av all samtrafik inom Gotland sköttes av GJ:s kontrollkontor.

Samtrafik mellan fastlandsjärnvägarna och Gotland inrättades den 1/9 1908. Samtrafiken med GJ omfattade både resa och gods, med KIRJ och SIRJ endast resande. Samtrafiksgodset mellan fastlandet och sidobanorna omexpedierades av Roma station.

Fastlandssamtrafiken gick via Gotlandsbolagets båtar över Nynäshamn. Senare tillkom personsamtrafik även över Kalmar.

TIDTABELL

för bantågen från och med den 1 Maj 1904.

Tingstäde—Visby—Hafdhem.

Hafdhem—Visby—Tingstäde.

Kilometer	Pris å biljett från Tingstäde		Stationer	Alla dagar		
	II Kl	III Kl		Blandade tåg		
				Tåg No 1	Tåg No 5	Tåg No 3
7	0,40	0,20	Afg. Tingstäde		7,30	3, 0
13	0,60	0,35	» Martebo		7,47	3,17
			» Vestkände		S, 2	3,32
			» Hästnäs		×	×
			» Österport		×	×
24	1,10	0,60	Ank. Visby	S,30	4, 0	
37	1,70	0,95	Afg. Visby hamn	7,15	5,15	
			» Visby	7,30	5,30	
			» Stora Vede	×	×	
			» Sylfaste	×	×	
			» Barlingbo	S, 0	1, 5	6, 5
45	2,05	1,15	» Karby	×	×	
			Ank. Roma	S,17	1,25	6,25
51	2,30	1,30	Ank. Klintehamn	9,35	7,35	
			» Slite	10, 5	S, 5	
			Afg. Slite	6,35	4,35	
			» Klintehamn	7, 0	5, 0	
			Afg. Roma	S,27	6,40	
56	2,55	1,40	» Viklau	×	×	
			» Bjerges	S,41	6,56	
64	2,90	1,60	» Butle	S,52	7, 9	
			» Etelhem	9,10	7,31	
71	3,20	1,80	» Stånga	9,29	7,52	
			» Tjengdarfve	×	×	
79	3,60	2,00	Ank. Hemse	9,45	S,10	
			Afg. Hemse	9,55	S,20	
			» Alfva	×	×	
88	4,60	2,20	Ank. Hafdhem	10,15	S,40	

Kilometer	Pris å biljett från Hafdhem		Stationer	Alla dagar		
	II Kl	III Kl		Blandade tåg		
				Tåg No 2	Tåg No 8	Tåg No 4
9	0,45	0,25	Afg. Hafdhem	6,10	4,30	
			» Alfva	×	×	
			Ank. Hemse	6,30	4,50	
			Afg. Hemse	6,40	5, 0	
			» Tjengdarfve	×	×	
17	0,80	0,45	» Stånga	7, 3	5,20	
24	1,10	0,60	» Etelhem	7,23	5,37	
32	1,45	0,80	» Butle	7,43	5,54	
37	1,70	0,95	» Bjerges	7,56	6, 5	
			» Viklau	×	×	
43	1,95	1,10	Ank. Roma	S,10	6,18	
			Ank. Klintehamn	9,35	7,35	
			» Slite	10,10	S, 5	
			Afg. Slite	6,35	4,35	
			» Klintehamn	7, 0	5, 0	
51	2,30	1,30	Afg. Roma	S,20	6,26	
			» Karby	×	×	
			» Barlingbo	S,42	6,47	
			» Sylfaste	×	×	
64	2,90	1,60	» Stora Vede	×	×	
			Ank. Visby	9,12	4, 3	7,15
			» Visby hamn	×	×	
			Afg. Visby	10,30	5, 0	
			» Österport	×	×	
73	3,40	1,90	» Hästnäs	×	×	
			» Vestkände	11, 0	5,30	
81	3,65	2,05	» Martebo	11,15	5,45	
88	4,00	2,20	Ank. Tingstäde	11,30	6, 0	

Tiden från och med kl. 6 eftermiddagen till och med kl. 5,50 förmiddagen angifes genom understruken minutsiffror.

Tecknet × betyder, att tåg gör uppehåll endast om resande finnes att upptaga eller aflemna.

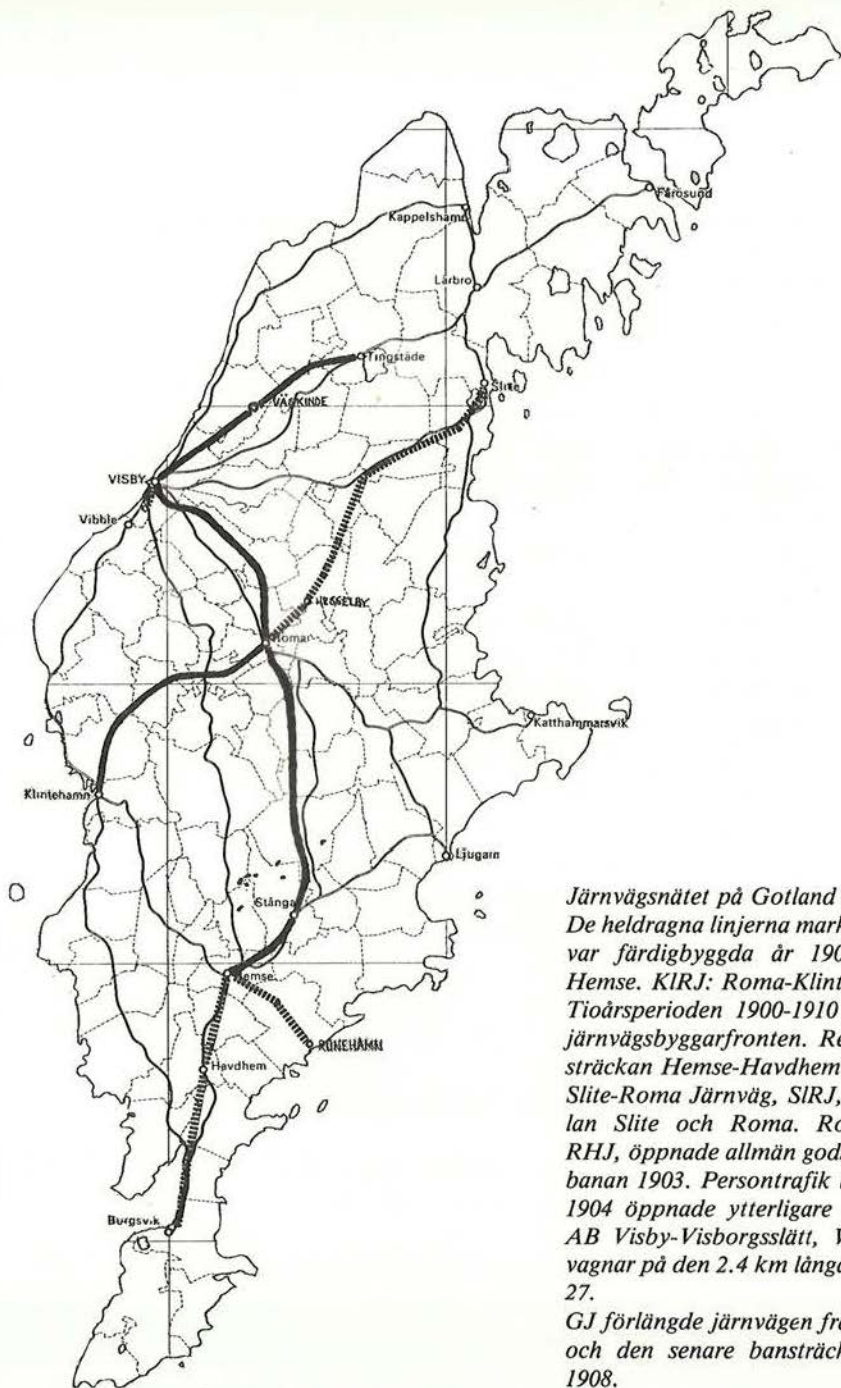
I förbindelse med bantågen å linjen Visby—Roma—Hafdhem afgå lokaltåg från Visby hamnstation kl. 7,15 e. m. och 5,15 e. m. samt åter till Visby hamnstation kl. 7,30 e. m., dit direkta biljetter (genom polettering af resgods) försäljas å Gotlands och Slite—Roma jernvägs alla stationer.

Stationernas höjder öfver hafvets yta.

Tingstäde 45,21 m., Martebo 42,21 m., Vestkände 48,20 m., Visby 35,21 m., Stora Vede 68,22 m., Sylfaste 58,22 m., Barlingbo 33,21 m., Karby 35,22 m., Roma 29,1 m., Viklau 35,12 m., Bjerges 36,22 m., Butle 46,12 m., Etelhem 49,21 m., Stånga 25,21 m., Tjengdarfve 24,21 m., Hemse 20,21 m., Alfva 24,22 m., Hafdhem 26,21 m.

Visby i Mars 1904.

Trafik-Chefen.



Järnvägsnätet på Gotland 1910.

De heldragna linjerna markerar de järnvägslinjer som var färdigbyggda år 1900 (GJ: Tingstäde-Visby-Hemse. KIRJ: Roma-Klintehamn).

Tioårsperioden 1900-1910 innebar stor aktivitet på järnvägsbyggarfronten. Redan i juli 1900 öppnades sträckan Hemse-Havdhem för allmän trafik.

Slite-Roma Järnväg, SIRJ, öppnade 1902 trafik mellan Slite och Roma. Ronehamn-Hemse Järnväg, RHJ, öppnade allmän godstrafik på den 10 km långa banan 1903. Persontrafik inrättades 1904.

1904 öppnade ytterligare ett järnvägsbolag, Trafik AB Visby-Visborgsslätt, VVJ, trafik med ångspårvagnar på den 2.4 km långa banan mellan Visby och I 27.

GJ förlängde järnvägen från Havdhem till Burgsvik, och den senare bansträckan öppnades 30 augusti 1908.

Ernst Leijer död

Den 12 maj 1896 avled Ernst Leijer, initiativtagare till Gotlands järnväg. Här återges i stort sett oförändrad den minnesruna som var införd i Gotlänningen och Gotlands Allehanda:

”Fd regementsläkaren Jesper Gustaf Ernst Leijer avled i huvudstaden den 12 ds.

Född den 6 augusti 1823 på säteriet Ulfängen i Västergötland var han son till kaptenen vid Skaraborgs regemente Karl Axel Leijer och hans maka Charlotta Sofia Gyllenberg. Efter avlagd läkarexamen innehade L många förordnanden bland annat såsom hospitals- och lasarettsläkare i Visby samt sjukhusläkare vid Gotlands nationalbeväring, till vilken tjänst han senare utnämndes. Under ett år var han stadsläkare i Visby, nämligen 1858—59 och sistnämnda år blev han badläkare i Visby, vilken befattning han innehade i nio år. Samtidigt var han ordinarie hospitals- och lasarettsläkare och i denna tjänst utnämndes han till regementsläkare vid Gotlands nationalbeväring och pensionerades därifrån 1886.

Under en följd av år tjänstgjorde L. såsom läkare vid Gotlands sjukhem för obotligt sjuka, vilket han lyckades bringa till stånd genom frivilliga bidrag, i synnerhet av prinsessan Eugenie.

Han var från 1859 under många år prinsessan Eugenie's läkare under hennes sommarvistelser på Fridhem.

L. åtnjöt stort anseende för duglighet. Han var stadsfullmäktig och landstingsman och valdes av staden till dess representant i andra kammaren under riksdagarna 1870—1878.

Med L. bortgick en av de handlingskraftigaste män vi på de senaste årtiondena haft i Visby. Honom har vi bland mycket annat att tacka för tillkomsten av vårt spritbolag, som han efter stort motstånd från de privilegierade spritförsäljarna lyckades åstadkomma och varigenom sprit-

handeln ordnades mera med tanke på ordning och rusdryckernas inskränkande än vinst.

Men i främsta rummet tillkommer honom förtjänsten att hava bragt till stånd Gotlands nuvarande järnväg, vars betydelse såväl för samhället som orten i allmänhet, det varit först den nuvarande generationen förunnat att till fullo uppskatta och värdera. Med detta arbete har han i Gotlands kulturutveckling gjort en större insats än de flesta, hos vilka Gotland för dylikt arbete står i tacksamhetsskuld.

I sitt riksdagsmannaupdrag verkade han icke alltid med samma framgång för sina idéer som på Gotland, ehuru även från denna verksamhet finnas att anteckna åtskilliga drag till initiativ och intresserat värt arbete.

Sedan L. tagit avsked från sin lasarettsläkarebefattning, som han icke ägnade sig åt med samma intresse som sina övriga uppdrag, slog han sig 1882 ned i huvudstaden, där han sedan dess vistats. I besittning av betydlig förmögenhet levde han i huvudstaden tillbakadraget.

Han var riddare av såväl Nordstjerneorden som Vasaorden. Han efterlämnade änka, född Stoltz och en son, vice häradshövding Karl Leijer.”

Dr L. jordfästes i Östermalmskyrkan den 16/5 1896. Bland kransarna märktes en från Gotlands Järnvägsaktiebolag och en annan från bolagets personal.

”Mohren kan gå”

När doktor Leijer skulle avflytta till Stockholm på hösten 1882, hölls en avskedsfest för honom på stadshotellet i Visby den 3 oktober. Något över 50 personer deltog. Festtalet hölls av borgmästare Carl Een, som yttrade:

”Anledning till festen är ej endast att hylla Leijer personligen utan också att bringa honom en gård av erkänsla för vad han uträttat till gagn icke blott för staden utan även för orten. Om än dr Leijers arbete nu är avslutat, fortleva dock ännu hans verk, planlagda för framtiden, både i behov av och mäktiga vidare utveckling. Den, som själv-mant lägger bördan av ett arbete i samhällets intresse på sina skuldror, röner snart många svårigheter och mycket motstånd.”

Auditör Engström talade för lasarettsdirektionen och provinsialläkare Goés för kollegerna. Prosten Lyth erinrade om dr Leijers arbete för GJ och P A Sæve ägnade en verifierad hyllning åt fru Fanny Leijer.

Doktor Leijer var ägare till fastigheten Strandgatan 13 i Visby, seder-

Om Gotlands jernväg.

Anförande af verkställande direktören vid Gotlands jernväg, doktor ERNST LEIJER, afgifret till styrelsens protokoll d. 21 Nov. 1881.

Innan jag nedlägger min allt hitintills innehafda befattning såsom verkställande direktör vid Gotlands jernvägsaktiebolag och lemnar min plats i styrelsen för nämde bolag, har jag, med hänsyn, ej mindre till den stora del, jag tagit uti jernvägens tillkomst och byggnad samt verksamhet under dess första år, än ock det lifliga och varma intresse, jag alltiemt hyser för densamma, funnit mig manad att om åtskilliga, jernvägen rörande, förhållanden afgifva följande anföranden, som jag värdsamt anhåller måtte bifogas styrelsens protokoll för denna dag.

Företag af den omfattning, vigt och betydelse som jernvägsanläggningar tilldraga sig i allmänhet uppmärksamhet, än mera då de i fråga komma på en aflägsen och jemförelsevis ej högt utvecklade eller folkrik ö.

Gotlands jernväg har ej heller undgått att väcka uppmärksamhet både utom och inom provinsen.

Utom Gotland har det mest gällt förväning och oroan, huruvida jernvägen skulle komma till stånd, och, sedan så skett, om den skulle bäras sig; dock medgifvea gerna, att hos de myndigheter, som med jernvägsanläggningar hafva att bestyra, företaget rönt välvilja och på skäl grundadt intresse.

förhållande ligger, fritager jag mig från allt ansevär om någon annan vederbörlig underlåter fullgöra sin pligt.

För öfrigt är jag tacksam för lyckan att ha fått fullgöra denna pligt och för det rikliga erkännande, som uppfyllandet från så många håll kommit mig till del, och jag är glad deröfver så mycket belöfre, som jag tilltror mig kunna uppfatta denna pligt såsom oundvikligen *må*, då nemligen helt visst ingen annan samtida samhällsmedlem, som *kunnat* åtaga sig företaget, *velat* och ingen, som *velat*, *kunnat* det.

Jag kan därför med lugnt samvete bogagna den store skaldens ord:

»Mohren har gjort sin pligt. Mohren kan gå.»

INNEHÅLL

Inledning	Sid. 1.
Om jernvägens nytta och behöflighet	» 2.
Om jernvägens ekonomiska möjlighet och dess verkan på Gotlands ekonomiska tillstånd	» 4.
Om jernvägens inflytande särskildt på kommunalkat- ten i Visby stad	» 7.
Om jernvägens förmåga att bära sig	» 12.
Om jernvägsarbetets utförande	» 15.
Om jernvägens drift och underhåll	» 22.
Om jernvägens taxa	» 27.
Om jernvägsbolagets ekonomiska ställning	» 29.
Om jernvägens förvaltning	» 35.
Eftertal	» 37.

Fag. 1—16 tryckt i Visby hos H. Ryström, 17—40 tryckt i Associations- Boktryckeriet, Stockholm 1882.

mera Strand Hotell. Visby postkontor var vid den tiden inrymt i fastigheten, där dr Leijer också hade sin privata läkarmottagning.

Av samtida källor får man den uppfattningen, att doktor Leijer var en stridbar och starkt dominerande person, vilket givetvis skaffade honom många meningsmotståndare. Det är därför inte uteslutet, att han så småningom kom i konflikt med järnvägens styrelse, där han varit verkställande direktör sedan 1876. Vid styrelsesammanträdet den 21 november 1881, tre år efter järnvägens invigning, begärde han nämligen avsked från befattningen "av hälsoskäl", sedan han dessförinnan från den 1 februari "för hälsans vårdande" varit tjänstledig.

Vid sammanträdet den 21/11 presenterade han också en skrift på 40 sidor, som han låtit trycka. Skriften handlade om järnvägens nytta och behöflighet och om dess framtid. Den slutar något bittert med orden: "Mohren har gjort sin pligt. Mohren kan gå".

Faksimil i förminskad skala på första och sista sidan av den skrift som Leijer lät trycka av sitt anförande och vilket bifogades styrelseprotokollet den 21 november 1881.



Ernst Leijer, järnvägspionjären. Han blev bara några år efter järnvägens start utmanövrerad och lämnade posten som VD i järnvägsbolaget. Han flyttade till Stockholm och levde där tillbakadraget till sin död. Här ses han i bronsrelief, utförd av konstnärinnan Benedicks-Bruce. Relieffen deponerad hos föreningen Gotlandståget.

”Ditt storverk”

För att hedra doktor Leijers minne lät styrelsen till järnvägsbolagets 25-årsjubileum den 10 september 1903 anskaffa en porträttförstoring av honom. Den hängdes upp i kamrerns tjänsterum på järnvägsbyrån.

Vid 1918 års bolagsstämma beslöts, att medel årligen skulle avsättas till en byst av järnvägens grundläggare Ernst Leijer att avtäckas vid järnvägens 50-årsjubileum 1928. 1924 hade fonden vuxit till 7000 kr, men nu bestämde styrelsen att fonden skulle avvecklas och pengarna i stället användas till en plakett med inskription i Gotlands Fornsal. Resten av fondens behållning skulle överlämnas till Fornsalen för inredning av ett rum för kyrklig konst. Inskriptionen på plaketten skulle lyda:

ERNST LEIJER

Gotlands järnväg var ditt storverk



Personal vid Wisby station omkring år 1910.

Främre raden från vänster: John Ahlander, Fredrik Runander, Sven Sättervall, stationsinspektör Axel Lundahl, Axel Åkerman, Ernst Hardings, Erik Johansson och C G Jonasson. Bakre raden från vänster: Gottfred Sundberg, Olof Hedström, Karl Nilsson, Gottfred Liljekvist, Harry Ahlgren, Nils Enekvist, Gustaf Appelgren, Emil Nilsson, Sigfrid Johansson och Frans Pettersson. Foto från W Falcks arkiv.



Välkänd bild från Wisby station omkring år 1910.

Följande vagnar kan identifieras på originalfotot: Täckt godsvagn G 208, personvagnarna C 41 eller 42, okänd s k sommarvagn, BCo 2 med stins Axel Lundahl på plattformen, C 43. De för utflykt apterade I-vagnarna är nummer 189, 133, 129 och ytterligare en med oläsligt nummer. I förgrunden NC 44. Foto från W Falcks arkiv.

Krigsåren med svår dyrtid

— tiden 1914—1921

Den period, som redovisas i följande avsnitt, omfattar endast åtta år. Perioden har avgränsats till en särskild enhet beroende på att den omfattar tiden för första världskriget och de första efterkrigsåren med förhållanden, som avviker från andra perioder. Under periodens sista år kan man skönja början på en ny epok i järnvägens historia med ett kärvare ekonomiskt klimat.

Perioden 1914—1921 var för järnvägen — liksom för de flesta andra näringsgrenar — en i många avseenden onormal tid. För järnvägen dominerades perioden av stora löneökningar, starkt höjda priser framförallt på lokbränsle och svårigheter att skaffa stenkol, som i viss utsträckning fick ersättas med andra bränsleslag som ved, brännrotv och utbytta slipers. Härtill kom nödvändigheten att genom taxehöjningar kompensera kostnadsökningarna.

Frågan om elektrisk drift som dragkraft i tågen behandlades av styrelsen 1918. Det är förstabeligt, att tanken på elektrifiering uppstod vid en tidpunkt, när svårigheterna att få fram användbart lokbränsle var stora. Annars får väl tanken anses verklighetsfrämmande för de gotländska förhållanden. Någon närmare utredning kom heller aldrig till stånd.

Lönekostnaderna under perioden steg som högst till det tredubbla beloppet och lokbränslet till det sjudubbla i jämförelse med 1913. Vid ett tillfälle fick GJ dock betala 210 kr per ton för stenkol, som före kriget kunde köpas för ca 20 kr per ton.

Höjning med 150 procent

Frånvaron av konkurrens från andra transportmedel gjorde, att taxorna utan svårighet kunde höjas i takt med stegringen av driftkostnaderna. Persontaxorna höjdes så småningom till det dubbla och däröver, 2.

klassbiljetterna ända upp till 150 procent jämfört med förkrigstiden. Avsevärt större var dock höjningen av godstaxorna, som i flera fall efter hand blev fyra gånger så höga.

Mot slutet av perioden kunde en konjunkturavmattning märkas. Ett allmänt prisfall inleddes och under 1921 fick GJ börja justera sina taxor nedåt. Lyckligtvis sjönk också driftkostnaderna. De stora utgiftsposter-
na löner och lokbränsle minskade kraftigt under 1921.

Under 1921 aktualiserades för första gången den fråga, som längre fram skulle komma att få en avgörande betydelse för järnvägens existens, nämligen konkurrensen från landsvägstrafiken. Vid styrelsesammanträdet den 18 augusti 1921 beslöt styrelsen att göra en utredning om biltrafik från vissa järnvägsstationer "till mötande av konkurrensen från den allt mera tilltagande yrkesmässiga automobiltrafiken."

Den 31 januari 1921 avgick Alfred Runeberg från sin befattning som trafikchef, som han innehaft i nära 26 år. Han efterträddes av kaptenen Torsten Norström, tidigare fortifikationsbefälhavare vid militärbefälet på Gotland.

Lärbro via Hangvar?

Linjen Väskinde—Tingstäde öppnades i slutet av 1899 och då var det naturligt att man började intressera sig för en fortsatt utbyggnad på norra Gotland. Det gick dock tre år innan man på allvar tog upp frågan.

Intresset var till en början inriktat på att förlänga Slitebanan till Lärbro. Ett par möten hölls i Slite i januari 1903 men frågan fick falla eftersom man inte kunde enas.

De intressenter, som arbetade för en utbyggnad från Tingstäde, beslöt vid ett möte i Lärbro i mars 1903 att vända sig till GJ för att få järnvägen utbyggd. GJ:s styrelse förklarade sig villig men på vissa villkor, som främst gällde finansieringen.

Landshövding Wall kallade samman kommunrepresentanterna till ett nytt möte i Lärbro i juni 1904. Där talade kontraktsprosten Sik för en utbyggnad till Lärbro men varnade för att fortsätta till Fårösund eftersom sträckan Lärbro—Fårösund säkert skulle äta upp vad sträckan Tingstäde—Lärbro gav. Folkskollärare Johan Lyth i Hangvar ville ha järnvägen dragen via Hangvar och andra talade för en utbyggnad till Fårösund. Men mötet kunde inte enas.

Lärbro kommun hade tidigare anslagit 500 kronor till stakning och undersökning av sträckan Tingstäde—Lärbro och GJ:s styrelse uppdrog

åt major C H Öhnell att utföra arbetet. Den 19 juli 1904 förklarade GJ:s styrelse, att bolaget ville stödja en utbyggnad till Lärbro men inte till Fårösund.

Major Öhnells kostnadsföreslag lydde på 240.000 kr för själva banan och kommunerna tillfrågades om bidrag till bygget. Men endast Lärbro kommun tecknade bidrag och på grund av det dåliga intresset fick frågan tillsvidare falla.

Folkskollärare Lyths tanke, att den blivande banan skulle göra en sväng över Hangvar, hade inte vunnit något större gensvar. Men Lyth började nu intensivt propagera för sitt förslag genom insändare och på möten. Hangvars kommun erbjöd GJ 6.000 kr per kilometer för den förlängning, som skulle uppstå genom att banan gjorde svängen genom Hangvar, vilket dock avvisades av GJ.

Vid ett möte i Bunge utvecklade Lyth närmare sin tanke: en bana skulle byggas från Martebo över Stenkyrka-Hangvar-Lärbro-Hellvi-Rute-Bunge till Fårösund och man skulle genom en hänvändelse till länsstyrelsen försöka hindra eller fördröja, att GJ fick koncession på sträckan Tingstäde-Lärbro.

Men inga pengar

Nu följde många år av debatter via möten och insändare men utan konkreta resultat. På inbjudan av Karl Rydin, landshövding på Gotland sedan 1909, hölls ett möte i Lärbro 1911. Mötet, som var besökt av ett hundratal personer från berörda kommuner, uttalade sig enhälligt för en järnväg från Tingstäde över Lärbro till Fårösund i så rak riktning som möjligt. Lyths förslag om "Hangvarskröken" avvisades definitivt. Medel fanns anslagna till undersökning och stakning. Detta arbete påbörjades den 9 september 1911 under ledning av ingenjör C J Insulan-der.

Styrelsen vid GJ meddelade att bolaget inte ville bygga och trafikera den planerade banan men däremot understödja dess tillkomst genom aktieteckning och överlåta linjen Visby-Tingstäde på det bolag, som avsågs bli bildat för järnvägsbygget.

Aktieteckningen, som sedan utlystes, resulterade i att sex kommuner tecknade för sammanlagt 175.000 kr. Hangvars kommun avböjde att stödja företaget. Folkskollärare Th Erlandsson i Bunge uppmanade i en insändare till aktieteckning.

Det behövdes också ett statslån på 427.000 kr och ett statsbidrag på



Först och störst. Lok nr 1 och 12 avporträtterade tillsammans med nedanstående personer år 1921, då trafikchefen Alfred Runeberg slutade sin anställning vid GJ.

I förarhytten på loket "WIS-BY" lokföraren Wilhelm Sjöberg och eldaren Rudof Petersson. Nedanför står trafikchefen själv samt stationsinspektoren Albert Högström. I förarhytten på "LÄRBRO" står lokföraren Albin Nilsson. Foto från W Falcks arkiv.

200.000 kr. Ansökan ingavs till Kmt i mars 1912 liksom ansökan om koncession. Koncessionen beviljades i slutet av 1912, men lån och anslag skulle prövas av riksdagen.

Men anslagsfrågan kom inte upp varken vid 1913 eller 1914 års riksdag och inte heller de tre följande riksdagarna. Gotlands samtliga riksdagsmän uppvaktade statsministern och civilministern i mars 1915 men fick bara ett "kanske" till svar. Vid en ny uppvaktning 1916 lämnades beskedet, att norra Gotlands järnvägsfråga hängde samman med frågan om bibehållande av Färösunds befästningar.

När inte heller 1917 års riksdag tog upp frågan gav man upp hoppet att någonsin kunna räkna med statens stöd. Utgången beklagades i en insändare av signaturen "Th. E-n", där det heter: "Begravningsklockorna ringa nu över ett av gotlänningarnas käraste önskebarn".

Styrelsen vid GJ lät dock ingenjör Insulander utarbeta ett kostnads-

förslag enbart för sträckan Tingstäde-Lärbro. Förslaget lydde på 650.000 kr. Styrelsen ansåg kostnaden vara så hög, att någon åtgärd tillsvidare inte skulle vidtas.

Två olika förslag

Snart började man på nytt diskutera det gamla förslaget om en förlängning av Slitebanan fram till Lärbro. Signaturen "Bonde" menade i en insändare 1919, att linjen Slite-Lärbro skulle vara bäst för godstransporterna men att också sträckan Tingstäde-Lärbro borde byggas.

Vid ett möte i Lärbro den 21/4 1919, som hölls inför landshövding Roos, diskuterades båda förslagen, men meningarna gick isär. Man enades om att tillsätta två kommittéer för utredning, den ena för sträckan Tingstäde-Lärbro, den andra för sträckan Slite-Lärbro.

I augusti 1919 ingavs ansökan till Kmt om tillstånd att få bygga och trafikera linjen Tingstäde-Lärbro. Länsstyrelsen tillstyrkte ansökan, sedan befolkningen vid ett möte i Lärbro uttalat sig för byggande av banan. Arbetet beräknades kunna börja på nyåret 1920, då den arbetsstyrka, som varit sysselsatt med utdikning av Mästermyr, kunde flyttas till norra Gotland.

Också intressenterna i det planerade järnvägsföretaget Slite-Lärbro ansökte på hösten 1919 om koncession. Länsstyrelsen tillstyrkte även denna ansökan, sedan man på ett möte i Lärbro den 8/10 1919 inhämtat befolkningens åsikt, som var positiv. Några av dem, som deltog i mötet, framhöll dock att genomförandet av deras förslag inte fick äventyra tillkomsten av linjen Tingstäde-Lärbro. I januari 1920 beviljade Kmt också denna koncession. Kostnadsförslagets slutsumma var 710.000 kr. Som bekant blev bygget aldrig utfört. Förmodligen kunde man inte uppbära erforderligt kapital.

Klart — efter 20 år

Arbetet på sträckan Tingstäde-Lärbro pågick utan störningar under första halvåret 1920. På grund av uteblivna anslag från arbetslöshetskommissionen måste sedan arbetet tidvis inskränkas. Mot slutet av året inställdes arbetet helt till följd av strejk men återupptogs på nyåret 1921 för att sedan fortsätta tills anläggningen fullbordats på senhösten samma år.

Söndagen den 18 december 1921 — efter 20 års diskussion — blev ba-

inbjudes av

Gotlands Järnvägs Aktiebolag

att närvara vid öppnandet av

Tingstäde—Lärbro järnväg,

vilket försiggår å Lärbro station Fredagen den 9 December 1921

kl. 12,30 e. m., och att samma dag kl. 6 e. m.

intaga middag å Stadshotellet i Visby.

C. o. a.

V. g. vänd.

Inbjudningskortets baksida:
Tåg avgår från Visby station
kl. 11.00 f.m. och från Visby
östra station kl. 11.05 f.m.
med beräknad återkomst till
Visby omkring kl. 3.30 e.m.

nan högtidligen invigd. Extratåg gick från Visby med ett antal prominenta personer. Landshövding Roos förklarade järnvägen öppnad för trafik och överlämnade Nordstjerneorden till konsul Carl E Ekman för dennes arbete på att få banan byggd.

Till stationsinspektör i Lärbro utsågs stationsskrivaren Erik Johansson, Visby. Som banvakt vid Othem och föreståndare för hållplatsen förflyttades banvakten J Norman, Lingvide.

Stationshuset i Lärbro byggdes av Träindustri AB, S Larsson, Visby, medan Carl Engström, Ljugarn, byggde stationsbyggnaderna vid Othem hållplats och banvaktsstugan vid Hangvarsvägen. Samtidigt med att Lärbro station öppnades flyttades poststationen dit.

Anläggningskostnaderna för den nya bandelen uppgick till sammanlagt ca 882.000 kr, varav ca 175.000 kr för rullande materiel.

Första nedläggningen

”Skall Ronehamn-Hemse järnväg upphöra?” Gotlands Allehanda ställde frågan i en notis 1917. Styrelsen för RHJ (Ronehamn-Hemse järnväg) hade begärt Kmt:s medgivande att få upphöra med trafiken, riva upp spåret och sälja materielen. Under de 14 år, som banan trafikerats, hade den årliga förlusten enligt styrelsens uppgift varit i medeltal 3.200

kr. Gotlands Järnvägsaktiebolag hade några månader tidigare avböjt att överta driften.

Med anledning av styrelsens framställning till Kmt hölls ett sammanträde i Rone inför landshövding Roos för att befolkningen skulle få tillfälle att säga sin mening. Hemseborna ansåg, att banan kunde slopas men Roneborna yrkade på fortsatt trafik. I sammanträdet släptåg följde sedan åtskilliga tidningsinsändare både för och emot en nedläggning.

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, som fått ärendet på remiss, framhöll att bolagets ekonomi inte var motiv nog för en nedläggning. Bygden skulle förlora en betydelsefull trafikförbindelse. Kmt följde VoV:s rekommendation och avlog framställningen den 15 april 1918.

Järnvägsbolaget fann emellertid omöjligt att fortsätta driften, och vid bolagsstämman den 3 juni 1918 beslöt man, att bolaget omedelbart skulle begäras i konkurs, trafiken inställas och personalen sägas upp. Förlusten hade under året redan överstigit 9.000 kr.

Järnväg på auktion

Den 28 september 1918 hölls på landsfiskalskontoret i Hemse auktion på banans egendom. Ingen spekulant anmälde sig men vid den exekutiva auktionen den 14 januari 1919 inropades anläggningen av direktör Thure Holmqvist, Visby, tidigare landsfiskal i Slite, för 15.500 kr. Efter ett halvår överlät han sitt köp på Handels AB Ekonomia, Stockholm.

Roneborna var givetvis missbelåtna med att järnvägstrafiken upphört, och kommunen begärde därför hos länsstyrelsen, att den nye ägaren skulle åläggas att återuppta trafiken på banan. Länsstyrelsen, som överlämnade ärendet till Kmt, förklarade i bifogat yttrande, att Ekonomia rimligen borde ha skyldighet att trafikera banan.

Såväl Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen som justitiekanslern lämnade yttrande i ärendet. VoV hemställde, att Ekonomia måtte tvingas att trafikera banan, medan JK var av den meningen, att det saknade stöd i gällande författningar för ett sådant åläggande. Den 22 oktober 1919 beordrade Kmt, att förhandlingar genom Kungl Järnvägsstyrelsens försorg skulle tas upp mellan representanter för ortsintressena och ägaren till banan. Vid dessa förhandlingar, som ägde rum den 31 oktober 1919, enades man i princip om, att trafiken borde återupptas, men parterna ansåg sig inte för tillfället kunna fatta något beslut.

Av någon anledning lämnade Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen ett nytt yttrande och frångick sin tidigare ståndpunkt. Ägaren borde inte tvingas att fortsätta en förlustbringande rörelse, ansåg VoV.



Lärbro järnvägsstation troligen från slutet av 40-talet. Vy-kort från Gotlandstågets arkiv.

Tre års process

Den 30 augusti 1920 påbörjades upprivningen av spåret med trafikchefen Erik Andersson, Slite, som arbetsledare. Kommunalnämnden i Rone begärde omedelbart handräckning hos länsstyrelsen för att få upprivningen stoppad men fick avslag. Länsstyrelsen ansåg, att kommunalnämnden inte hade befogenhet att framställa en sådan begäran, men vidarebefordrade ärendet till Kmt.

Den 18 september 1920 uppdrog Kmt åt JK att utverka förbud för försäljning eller skingring av Ronebanans egendom och detta resulterade i att överståthållarämbetet i Stockholm den 21 oktober belade egendomen med kvarstad.

Staten, representerad av järnvägsstyrelsens ombudsman C F Schött, tog därefter ut stämning vid Stockholms Rådhusrätt på Ekonomia med yrkande att den materiel som skingrats skulle återställas och trafiken återupptas. Processen höll på i tre år. Målet vandrade i olika omgångar mellan Stockholms rådhusrätt, Svea hovrätt och Högsta domstolen, vars slutliga dom avkunnades den 23 november 1923. Enligt utslaget ogillades statsverkets yrkande om trafikens återupptagande.

Några månader tidigare, närmare bestämt den 10 juli 1923, hade Högsta domstolen slutgiltigt fastställt underrätternas beslut att häva

skingsringsförbudet. Vid denna tidpunkt tycks emellertid upprivningen av banan redan ha varit fullbordad.

Rone kommun gjorde ännu ett försök att få sin järnväg tillbaka. I skrivelse till Kmt den 23 februari 1924 krävde kommunen åtgärder för att sätta banan i stånd. I konseljen den 7 mars 1924 beslöts emellertid, att inga åtgärder i den vägen skulle vidtas.

Vid den tidpunkten hade landsvägstrafiken börjat utvecklas och det hade varit en felspekulation att återuppliva järnvägstrafiken. Rone kommun fick kort därefter en ny trafikled genom den billinje, som öppnades mellan Ronehamn och Hemse.

Över 300.000 resande

En kraftig ökning av resandeantalet under 1915 och 1916 berodde på de stora militärinkallelserna under första världskrigets två första år. Godsmängden visar en så gott som oavbruten minskning under hela perioden med undantag för en viss återhämtning under 1919 och 1920. Den påfallande stora minskningen under 1921 är troligen förorsakad av en begynnande lågkonjunktur under efterkrigstiden. Trots detta är vikt mängden i medeltal per år högre för åren 1914—1921 än för åren 1904—1913.

År	Persontrafik	Godstrafik		
	Antal resande	Levande djur st.	Ilgods antal ton	Fraktgods antal ton
1914	266.284	6.905	555	198.711
1915	301.193	6.742	505	184.360
1916	305.884	5.653	565	185.533
1917	262.231	9.129	558	165.568
1918	242.672	4.820	506	146.432
1919	273.258	2.636	455	158.516
1920	268.621	2.984	481	156.842
1921	240.432	6.142	452	118.502

Transportvolym åren 1914—1921.

1,7 milj i överskott

Periodens ekonomiska resultat får anses som synnerligen gott. En kort sammanställning ger följande bild:

- 1) Överskott av trafiken uppgick till 1.717.000 kr
- 2) Diverse inkomster utgjorde..... 26.000 kr

Flygfoto över Autsarve i Rone. Autsarve var station på Ronehamn-Hemse järnväg. Banan gick till vänster om Autsarve mejeri (byggnaden med den höga skorstenen) där den smala vägen är anlagd och fortsatte sedan till vänster om åkerfältet i bildens övre högra hörn. Byggnaden i mitten är Autsarve Kooperativa, "Kopen" kallad. Vykort från Gotlandstågets arkiv.



- 3) Utgifter bokförda på vinst- och förlustkontot utgjordes av:
- a) räntor 351.000 kr
 - b) skatter 226.000 kr
 - c) diverse utgifter 1.000 kr
 - d) vinstutdelning 417.000 kr
- 4) Kvarvarande belopp disponibelt för investering 748.000 kr
- 5) Under perioden gjorda investeringar uppgick till 929.000 kr
(Härav för järnvägslinjen Tingstäde-Lärbro 774.000 kr)
- 6) Investeringarna finansierades genom
- a) egna vinstmedel 748.000 kr
 - b) ökning av aktiekapitalet genom nyemission 155.000 kr
 - c) ökad skuldsättning 26.000 kr

År	Trafikin- komster	Driftkost- nader	Över- skott
1914	540	350	190
1915	612	402	210
1916	684	479	205
1917	775	566	209
1918	1.113	954	159
1919	1.452	1.136	316
1920	1.528	1.313	215
1921	1.312	1.099	213

Driftresultat, tusental kronor, åren 1914—1921

Under hela perioden 1914—1921 lämnades utdelning på aktierna. De första fem åren med 6 procent, sedan ett år med 7 procent och därefter två år med 5-procentig utdelning. Under de fem första åren var det dock ingen utdelning på Burgsviksbanans aktier.

”Lärbro” för 163.000

Under perioden skedde nyanskaffning av följande rullande materiel:

År	Antal	Slag	Tillverkare	Kostnad
1915	1	Boggievagn, 3. kl.	Svenska Järnvägsverkstäder, Linköping	21.400
	2	Täckta kylgodsvagnar	Ljunggrens mekaniska verkstad, Kristianstad	4.050 pr styck
1919	1	Boggievagn, komb. 2. och 3. kl.	Svenska Järnvägsverkstäderna, Linköping	ca 65.000
1920	3	Motordressiner för banmäst.	Berg & C:o, Ullersäter	1.600 kr pr styck
	1	Tenderlok (LÄRBRO)	Nydvqvist & Holm, Trollhättan	163.000 kr

1915 installerades Dalén-belysning i en äldre boggievagn och AGA-belysning på tre äldre lok åren 1915—1916.

Rullande materielen var vid 1921 års slut:

LOK:	Tenderlok, 3/4 kopplade	2
	” 3/5 ”	1
	Tanklok, 6-kopplade	8
	Summa	11
PERSONVAGNAR:	Boggievagnar, 4-axliga, 2. och 3. klass	4
	” 4- ” 3. klass	3
	2-axliga, 2. och 3. klass	2
	” 2. klass och post	1
	” 3. ” ” ”	2
	” 2. ”	1
	” 3. ”	7
	Summa	20

Trupptransport vid Wisby station den 5 augusti 1914. Foto från Järnvägsmuseum.



Lok nr 12 "LÄRBRO" med persontåg utanför östra ringmuren i höjd med Kaiserport. Lärbro var det sista ångloket som levererades av Nydqvist & Holm i Trollhättan. Tillverkningsnummer 1185/1920. I förarhytten lokföraren Josef Uddin. Foto D Holmert ca år 1939. Holmerts bildarkiv.



GODSVAGNAR:	Täckta, 2-axliga, litt. G	38
	” ” ”	F	5
	” ” ”	H (för kött)	5
	” ” ”	R (för kalk)	1
	” 3- ”	R (för kalk)	1
	Öppna 2- ”	N (djurtransp)	12
	” ” ”	I och N	176
	” 3- ”	I	8

Summa 246

Dessutom förfogade GJ över 25 godsvagnar litt I o N tillhörande Svenska Sockerfabriksaktiebolaget. En del av dem hade tillhört RHJ.

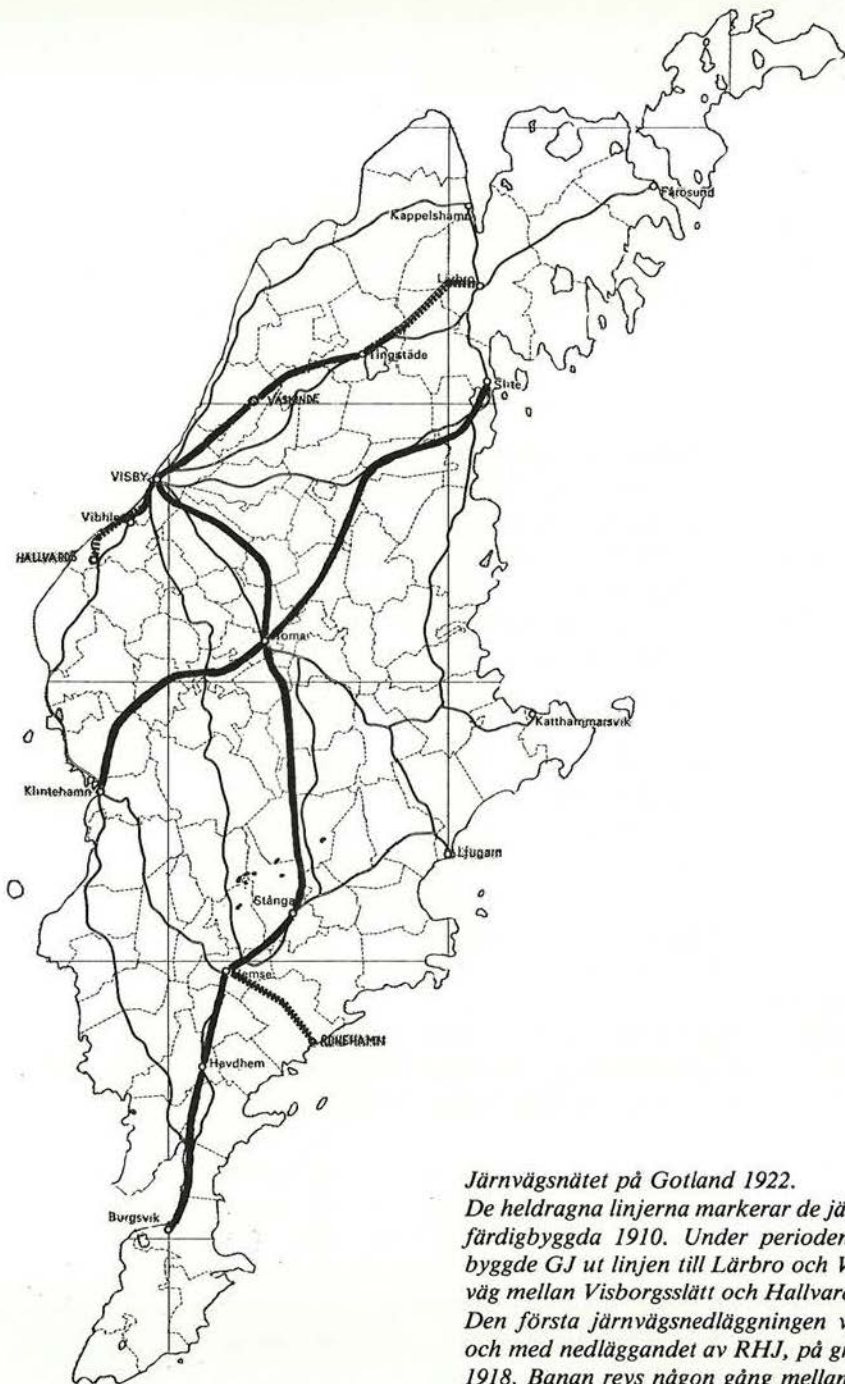
Ett stickspår anlades 1916 till Gotlands Andelsslakteri. Spåret utgick från linjen ca 1,4 km norr om Visby och bekostades till en del av Andelsslakteriet.

Egna ordningsvakter

På hösten 1916 kulminerade resandetrafiken under denna period. En stor del av resenärerna utgjordes av militärer, framförallt permittenter. Stora ordningsproblem uppstod vid Visby station vid kvällstågens avgång, i synnerhet vid slutet av veckorna, när många av de hemresande militärerna var berusade.

GJ vädjade till de militära myndigheterna om hjälp, men de sade sig inte kunna vidta fler åtgärder än vad som skett (spritförbud, följningsbefäl etc). GJ satte då ut egna ordningsvakter och dessutom gjorde man en hemställan till magistraten om att de poliser, som fanns på järnvägsstationen vid tågens avgång, skulle få order att ingripa kraftigare mot fyllerister än vad som dittills varit fallet.

Styrelsen beslöt 1920, att all privat skyltning på stationshusen och i väntsalarna skulle upphöra. Löfquists möbelaffär i Visby skulle dock tills vidare få ha sina skyltar kvar. De ansågs synnerligen prydliga.



Järnvägsnätet på Gotland 1922.

De heldragna linjerna markerar de järnvägar som var färdigbyggda 1910. Under perioden fram till 1922 byggde GJ ut linjen till Lärbro och VVJ anlade järnväg mellan Visborgsslätt och Hallvards i Västerhejde. Den första järnvägsnedläggningen var ett faktum i och med nedläggandet av RHJ, på grund av konkurs 1918. Banan revs någon gång mellan 1920—23.

Bilarna börjar bli ett problem

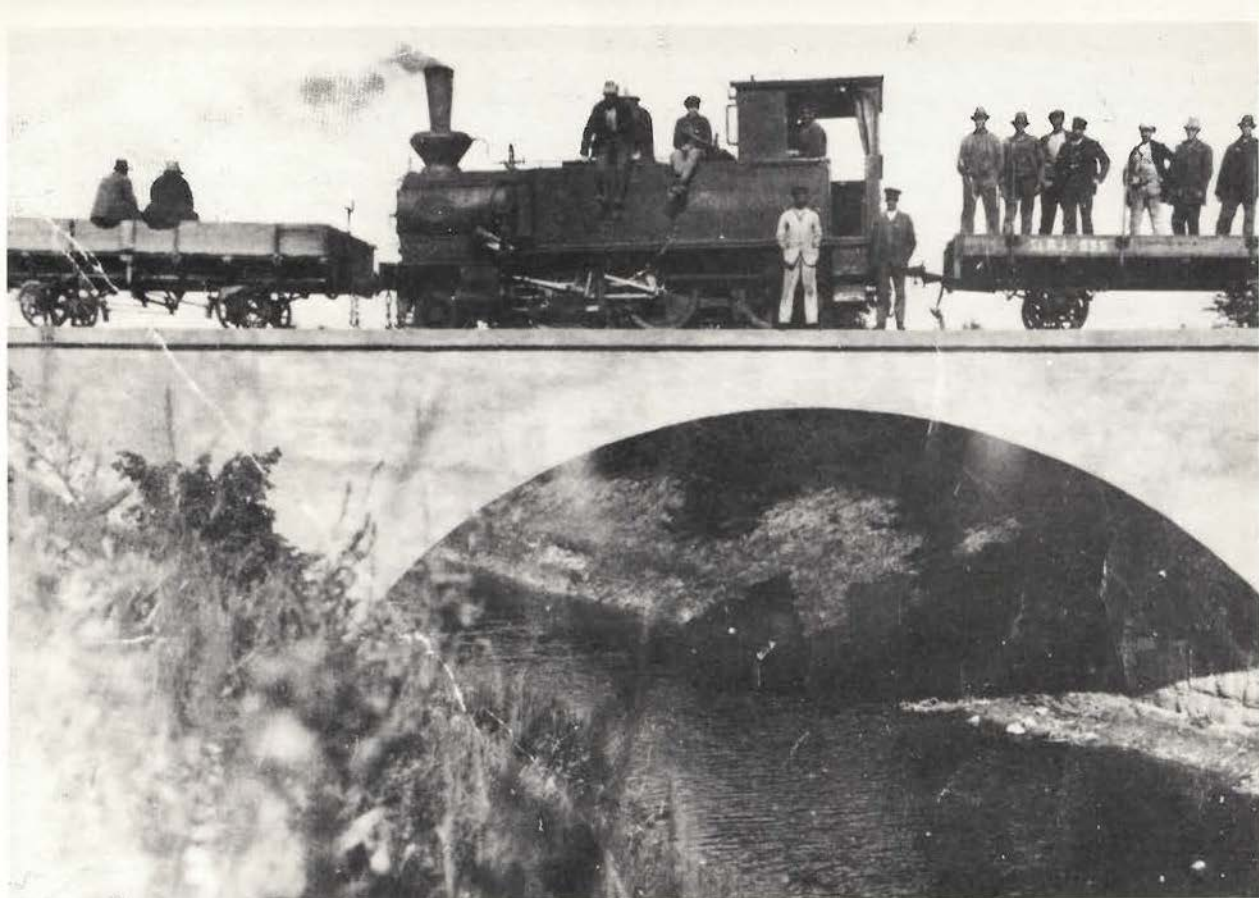
— tiden 1922—1938

Med år 1922 inleddes en period i Gotlands järnvägs verksamhet, som kom att domineras av två för företagets ekonomi mycket betydelsefulla frågor. Det var dels de försämrade betingelserna för sockerbetsodlingen, dels konkurrensen från den privata och yrkesmässiga biltrafiken. Besvärligheterna för sockerbetodlingen, som började år 1922, fortsatte under resten av 1920-talet och under de första åren på 1930-talet. Därpå följde lyckligtvis goda år för denna näringsgren. Bilkonkurrensen däremot ökade successivt under så gott som hela perioden allteftersom antalet bilar steg.

En annan fråga som senare fick en stor, för att icke säga avgörande betydelse, var riksdagsbeslutet om förstatligande av de enskilda järnvägarna. Många av de små banorna på fastlandet råkade i början av 1930-talet i ekonomiska svårigheter och flera av dem hotades av nedläggning. För att om möjligt förhindra en sådan utveckling, väcktes vid 1933 års riksdag förslag om ett allmänt förstatligande av de enskilda banorna. Tidigare försök att på frivillighetens väg sammanföra banorna i fusioner hade misslyckats.

Regeringen tillsatte 1936 en kommitté för utredning av frågan. Det utmynnade i ett förslag om att alla banor av allmän betydelse skulle förstatligas, vilket var liktydigt med ett införlivande med Statens järnvägar.

Det var från början inte tänkt, att gotlandsbanorna skulle föreslås till förstatligande, men de togs senare med i förslaget. Förvaltningen vid GJ, som fick tillfälle att avge remissyttrande över riksdagens förslag, framhöll att även de små banorna borde tas med eftersom de annars kunde löpa risk att bli nedlagda. Förslaget antogs vid 1939 års riksdag. Det kom emellertid att dröja ytterligare åtta år innan järnvägarna på Gotland blev övertagna av SJ.



Järnvägsbygget Klintehamn-Hablingbo. Arbetspaus och posering för fotografen på bron över Silte kanal 1923. Loket är Sydvästra Gotlands Järnvägs lok "HABLINGBO", tillverkat av Nydqvist & Holm med nr 452/1896, vilket inköptes från Kalmar-Berga Järnväg 1923. Foto från E Jansson

Klart till Hablingbo

Som tidigare berättats beviljade Kmt 1913 koncession för en järnväg på sträckan Klintehamn-Fröjel-Levide-Eksta-Sproge-Silte-Hablingbo samtidigt som en ansökan om koncession på linjen Eksta-Hemse avslogs. Av olika skäl kom arbetet inte igång under de närmaste åren. Koncessionsinnehavarna, företrädna av folkskollärare August Lingström i Klintehamn, fick därför flera gånger begära förlängning av koncessionen.

1917 beviljades ett statslån på 300.000 kr till anläggningen, och arbetet tycks då ha påbörjats i mindre omfattning.

Anläggningsarbetet igångsattes på allvar först i mars 1922. Dessförinnan hade ett antal personer i de sydvästra socknarna begärt att Kmt



Hablingbo station med SJ-rälsbuss 23 juli 1952. Foto L Welander



Hablingbo station. Spåret norrut mot Klintehamn samt godsmagasin och lokstall. Foto 23 juli 1952, L Welander.

TÅGTIDTABELL

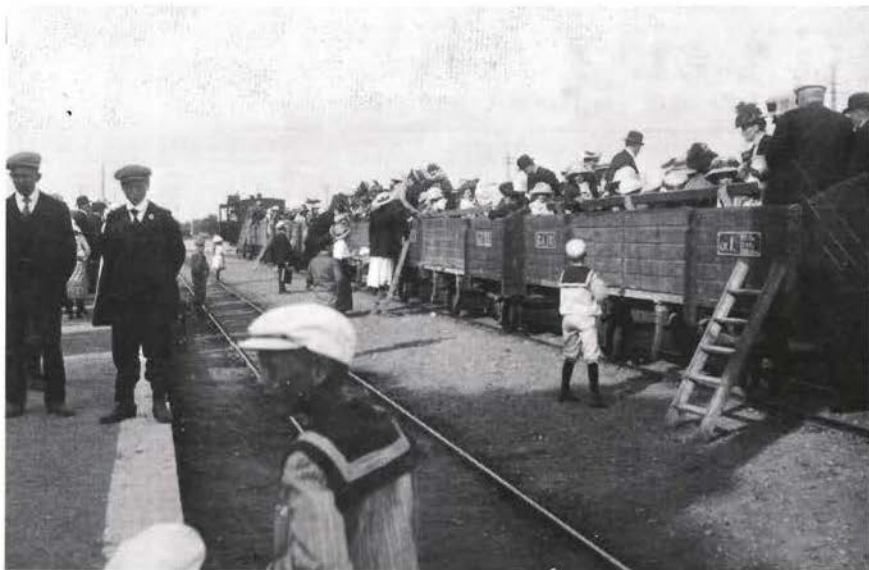
gällande från och med den 1 Juni 1922.

Lärbro-Visby-Burgsvik-Visby-Lärbro.										
Fr 1 H, III	Fr 5 H, III	Fr 5 H, III	Fr 7 H, III	Km.	Gotlands Järnväg	Fr 6 H, III	Fr 2 H, III	Fr 10 H, III	Fr 8 H, III	
	10,20		7,20	0	fr. Lärbro	8,58			6,20	
	×		×		Othem	×			×	
	10,55		8,55	12	" Tingstade	9,27			6,28	
	11,10		9,10	19	" Martebo	9,45			6,32	
	11,24		9,24	25	" Västkinda	9,60			5,36	
	×		×		Hästnäs	×			×	
	×		×		Österport	×			×	
	11,53		9,20	36	t. Visby	8,50			5,25	
8,20					fr. Visby hamn			10,15	III 3,12	
8,32	12,50	5,20		0	" Visby			10,15	3,00 1,20	
×	×	×			Stora Vede		×	×	×	
9,02	1,06	5,51		13	Sylfaste		9,42	9,42	2,22 6,20	
×	×	×			Karby		×	×	×	
9,16	1,24	6,09		21	t. Roma		9,26	9,26	3,00 6,12	
10,10		7,20			t. Klintehamn		8,00	8,00		4,45
11,10		7,28			" Slite		7,30	7,40		4,36
7,30		1,10			fr. Slite		11,10	11,01		7,28
8,00		1,45			" Klintehamn		10,40	10,40		7,20
9,21		6,12			fr. Roma		9,17	9,17		6,07
×	×	×			Viklau		×	×		×
9,36		6,28		27	" Björge		9,04	9,03		5,53
9,45		6,41		32	" Butte		8,49	8,58		5,43
10,03		7,03		40	" Etelhem		8,25	8,37		5,27
10,24		7,28		47	" Stånga		8,02	8,22		5,12
×	×	×			Tjängdärve		×	×		×
10,41		7,45		55	" Hemså		7,31	7,59		4,49
×	×	×			Alva		×	×		×
10,59		8,05		64	" Hattum		7,06	7,40		4,30
×	×	×			Gredingebo		×	×		×
×	×	×			Fidenäs		×	×		×
×	×	×			Västergråda		×	×		×
11,28		8,40		79	t. Burgsvik		6,30	7,10		4,00

Klintehamn-Roma-Klintehamn.					
Fr 1 H, III	Fr 3 H, III	Km.	Klintehamn-Roma järnväg	Fr 2 H, III	Fr 4 H, III
8,00	4,45	0	fr. Klintehamn	10,40	7,20
×	×		" Varbo	×	×
8,15	5,00	3	" Sands	10,28	7,05
8,24	5,09	8	" Tjuls	10,18	7,02
×	×	10	" Skogs	×	×
8,37	5,22	13	" Bauder	10,06	6,40
8,43	5,28	15	" Högån	9,59	6,22
8,50	5,35	17	" Isums	9,52	6,12
×	×		" Stensta	×	×
9,05	5,50	23	t. Roma	9,15	6,20
10,15	7,20		t. Visby	8,37	5,20

Tabellerna läsas i pilarnas riktning.
Tiden kl. 6,0 em.-5,59 fm. angifes ge-
nom understruken minuttäffa.
Tecknet X betyder, att tåg gör uppehåll
endast för resandes ut- eller påstigning.

Slite-Roma-Slite.											
Fr 1 H, III	Fr 3 H, III	Km.	Slite-Roma järnväg	Fr 2 H, III	Fr 4 H, III	Fr 5 H, III	Fr 7 H, III	Km.	Slite-Roma järnväg	Fr 6 H, III	Fr 8 H, III
7,20	4,10	0	fr. Slite	11,19	7,28	7,40	4,25	0	fr. Slite	11,01	7,20
×	×		" Boge	×	×	×	×		" Boge	×	×
×	×		" Gane	×	×	×	×		" Gane	×	×
7,34	4,14	13	" Bål	10,46	7,25	8,42	4,57	13	" Bål	10,30	7,15
8,03	4,58	15	" Larsare	10,38	7,17	8,19	5,04	15	" Larsare	10,23	7,08
8,14	5,04	17	" Källunge	10,30	7,10	8,29	5,14	17	" Källunge	10,16	7,02
8,23	5,12	20	" Snumde	10,18	6,58	8,36	5,21	20	" Snumde	10,06	6,21
8,35	5,24	24	" Dune	10,06	6,47	8,46	5,31	24	" Dune	9,56	6,11
8,47	5,33	26	" Hässelby (håren)	9,57	6,38	8,54	5,39	26	" Hässelby (håren)	9,49	6,24
8,57	5,42	29	" Tule	9,44	6,26	9,02	5,47	29	" Tule	9,40	6,23
9,07	5,52	33	t. Roma	9,32	6,17	9,11	5,56	33	t. Roma	9,30	6,15
10,15	7,20		t. Visby	8,32	5,20	10,15	7,20		t. Visby	8,32	5,20



Visby station 1920. Sture Lundström, Stockholm, vars far var pastor i Immanuelskyrkan i Visby berättar, att han årligen deltog i baptisternas konferenståg till Etelhem. Detta tåg bestod till stor del av vanliga lastvagnar arrangerade med bänkar. Här står han själv i tidens modeklädsel för ungdomar, sjömansdräkten, nedanför stegen till I-vagn GJ 161 i väntan på att modern (damen med hatten ovanför) skall hitta en sittplats. Som synes blev tåget tydligen fullsatt. Foto från S Lundström.

skulle förhindra att järnvägen blev byggd. Framställningen avlogs emellertid i juni 1922, sedan både länsstyrelsen och Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen avstyrkt den.

Arbetet fick fortsätta och i augusti 1923 var hela sträckan rälslagd. På hösten 1923 fick bolaget tillstånd till provisorisk vagnslasttrafik. Det var främst betor och betmassa, som forslades på banan den första hösten.

Den 7 juni 1924 öppnades banan för allmän trafik. Det första tåget gick från Klintehamn till Hablingbo med arbetare och andra som varit verksamma vid banbygget. I Hablingbo samlades de till ett samkväm.

I tidningen Gotlänningen kåserade signatur "Swix" (Gustaf Svedman) några dagar senare om en resa, som han hade gjort på den nya banan. Han omtalade bland annat att banan kostat 806.000 kr i anläggning.

Kommunerna hade satsat stora belopp i form av aktieteckning. De som ivrat för banans tillkomst hade hoppats att den skulle bli en god affär. Så blev emellertid inte fallet, i varje fall inte för aktieägarna. Bolaget kunde aldrig lämna någon utdelning.

Banan byggdes av Sydvästra Gotlands järnvägsaktiebolag men det sammanslogs senare med Klintehamn-Roma järnvägsaktiebolag.

Kännbar betodlarstrejk

Under vintern 1921—1922 pågick intensiva förhandlingar om betpriset mellan staten, Sockerbolaget och betodlarnas organisationer. Det rörde sig i själva verket om statens villighet att genom tullar skydda den inhemska sockerproduktionen mot konkurrensen från det billiga utländska sockret. Inte förrän i början av april kunde uppgörelse träffas om odlingen för 1922. Även under de tre följande åren lyckades man först efter långa förhandlingar komma överens om betpriset. Förhandlingarna om 1926 års betpris strandade däremot definitivt och de organiserade betodlarna inställde odlingen. Följden blev, att endast ca 1/5 av den normala arealen odlades på Gotland 1926.

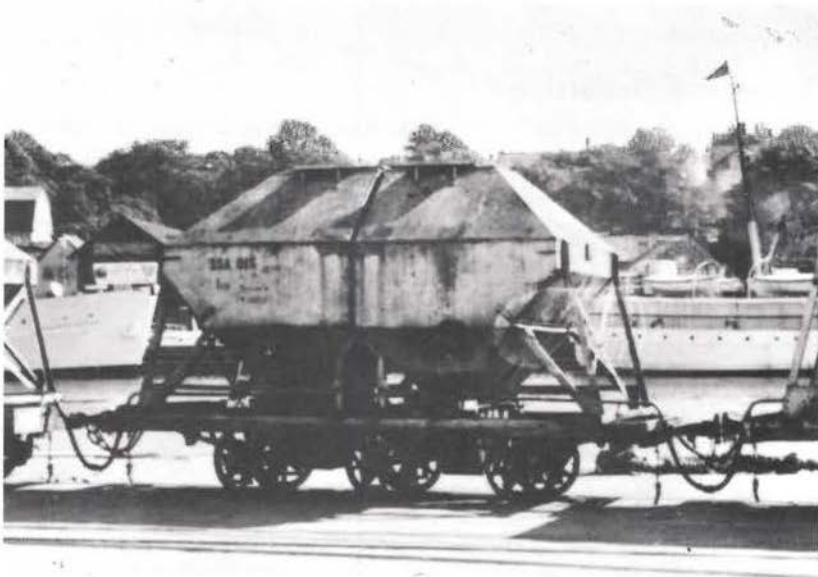
För de gotländska järnvägarna medförde betodlarstrejken givetvis ett kännbart inkomstbortfall. Åren därpå kom odlingen i gång i någorlunda normal omfattning men var mycket mindre under 1929 och 1931 på grund av minskad areal till följd av lågt betpris.

1932 medförde en vändning till det bättre såtillvida att riksdagen beslöt garantera ett minimipris på betorna. Sockerbruket i Roma startade samtidigt en annonskampanj för ökad odling. Detta resulterade i att arealen ökade och betmängden steg högst avsevärt under de följande åren. 1934 var skörden den dittills största i den gotländska betodlingens historia.

De första ”sockertågen”

Fraktavgifterna för råsocker sänktes i flera etapper från den ordinarie avgiften 68 öre per 100 kg år 1922 till 51 öre 1934. En ytterligare kraftig nedsättning måste göras år 1936 i samband med omläggningen av råsockertransporterna. Därmed förhöll det sig på följande sätt:

Sockerbolaget meddelade på hösten 1935, att bolaget hade för avsikt att anlägga en silo för osäckt socker antingen i Slite eller i Visby hamn och transportera dit råsockret i cisternvagnar med bottentömning. Vilken av hamnarna, som bolaget skulle välja, berodde på var de största fördelarna kunde erhållas. Intensiva förhandlingar påbörjades med fabriksledningen i Roma och med sockerbolagets huvudkontor. Det verkade som om Slite hamn och Slite-Roma järnväg skulle segra i denna dragkamp, men efter slutliga och ganska hårda förhandlingar träffades överenskommelse om att silon skulle byggas i Visby hamn. Råsockertransporterna räddades därigenom till GJ, men GJ måste sänka fraktavgiften från 51 till 26 öre, samma avgift som Slite-Roma järnväg enligt



Råsockertankvagn, SSA nr 015, i treaxlad version på Visby hamn 1958. Märkligt nog littererades vagnarna av SJ med Isp, vilket betyder öppna vagnar med större bärighet än 9.99 ton. Foto E Sundström.



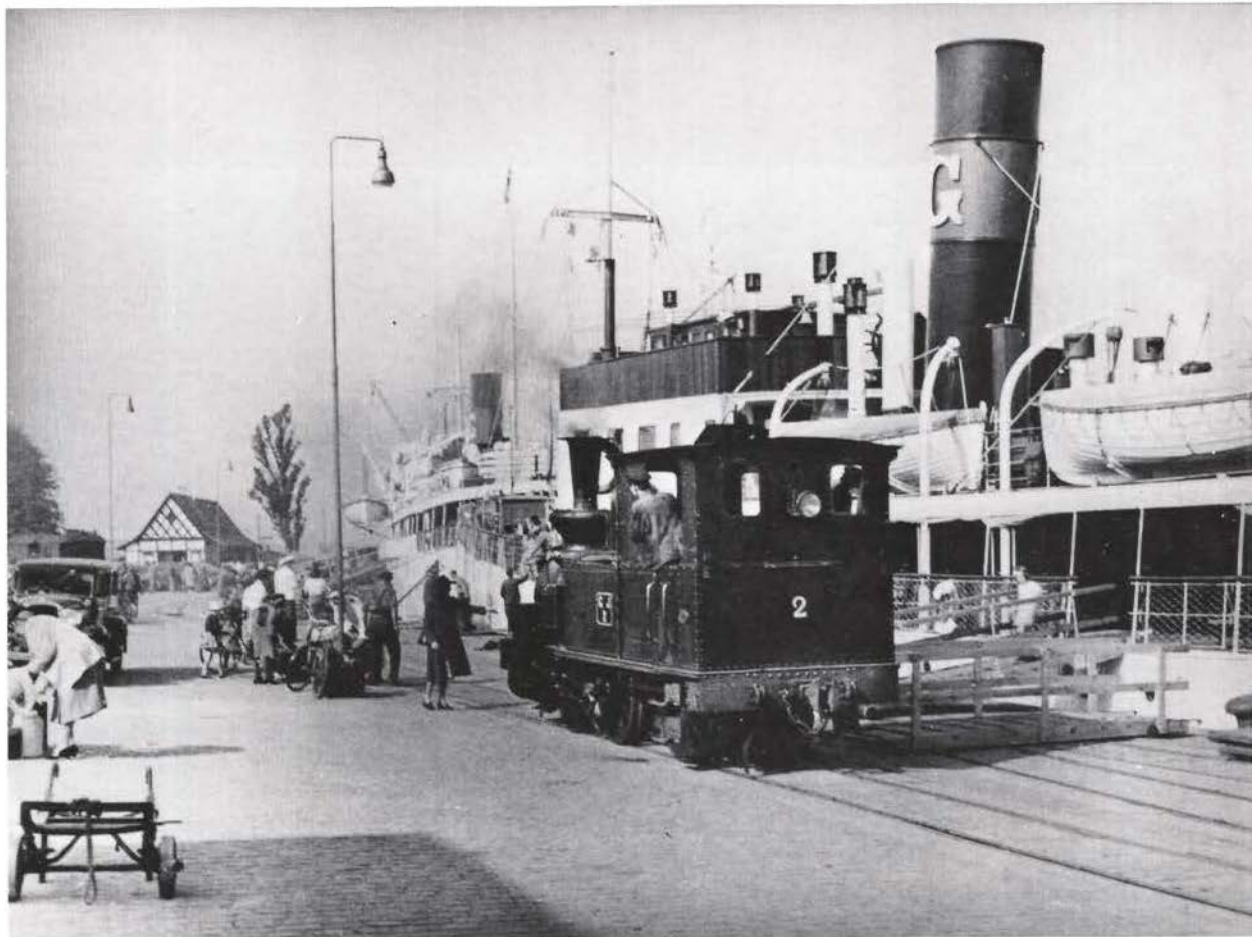
Råsockertankvagn, SSA nr 019, i tvåaxlad version. Foto E Sundström.

uppgift erbjudit. Visby stad torde ha fått lämna sockerbolaget fördelaktiga villkor i form av billig tomthyra och sänkta hamnavgifter.

Sockersilon byggdes på sommaren 1936 och under betkampanjen samma år gick de första speciella "sockertågen" från Roma till Visby hamn.



Nattskift, höst, fukt, gyttja. Med andra ord BETKAMPANJ! Sockerbrukets industrilok "SSA" f d RHJ nr 1 "RONEHAMN" tillv av Kristinehamns Mek Verkstad nr 73/1901, inköpt av Sockerbruket 1919. Foto ca 1955 från W Falcks arkiv.



Gotländsk sommarmorgon 1946. En bild för oss som minns och för de som inte var med på den tiden. Då kunde mormor i lugn och ro pyssla om dottersonen mitt i körbanan och lokföraren hade tid att vänta medan dottern var på språng mot den utsträckta modershanden. Då var hotet från landsvägen ännu inte privatbilisten, som utan större besvär kunde köra fram till landgången. Och säckkärren fick stå i fred. Foto D Hallström.

Hotet från landsvägen

Fram till de första åren på 1920-talet hade det knappast förekommit någon konkurrens om järnvägarnas trafik. Den enda konkurrent, som de gotländska järnvägarna dittills haft och fortfarande hade, var Gotlandsbolagets lanthamnsbåt, som gick runt Gotland. Men den konkurrensen var inte särskilt besvärande.

Några egentliga ansträngningar för att kunna bibehålla sin trafik eller för att skaffa ny trafik hade järnvägarna på Gotland dittills aldrig behövt göra. Annorlunda blev det, när den motordrivna landsvägstrafiken började uppträda på allvar i början av 1920-talet.

Resandetrafiken hotades dels av de privata personbilarna, dels av de busslinjer, som öppnades av privata företagare. Som ett särskilt farligt hot tillkom senare de med så kallad vurstanordning försedda lastbilarna, som under ett uppspänt segeldukstak befordrade resande, ofta tillsammans med styckegods, mot låga avgifter. Denna trafik kunde anses som mer eller mindre olaglig. För Gotlands järnväg innebar också sidobanornas busslinjer till Visby en påtaglig konkurrens.

Första privatbussen

Den första privata busslinjen i konkurrens med järnvägarna öppnades 1923 på sträckan Klintehamn-Visby av L J Sigrén, urmakare i Klintehamn. Linjen trafikerades med en tur fram och åter per vardag och gick fyra dagar i veckan över Tofta och två dagar över Stenkumla. Den övertogs efter några år av Ragnar Jansson, som senare överlämnade den till Klintehamn-Roma järnväg.

Den 19/11 1923 öppnade Paul Hagström en busslinje mellan Slite och Visby över Boge-Bäl-Hejdeby. Linjen trafikerades i början med en tur fram och åter på vardagarna. Så småningom kom linjen i andra händer och förvärvades slutligen av Slite-Roma järnväg. Andra konkurrerande linjer var Kappelshamn-Visby och Katthammarsvik-Visby, båda i enskild regi.

Omkring 1930 började sidobanorna bygga upp egna busslinjenät som mest inriktades på transporter till och från Visby. För varje järnvägsresande, som flyttades över till sidobanornas busstrafik, förlorade GJ biljettinkomsten mellan Roma och Visby samtidigt som sidobanornas busstrafik gjorde motsvarande vinst. Genom denna konkurrens sjönk också resandeantalet i samtrafiken från sidobanorna till GJ markant.



Hotet från landsvägen. Den första busslinjen öppnades 1923 mellan Klintehamn och Visby. En ny epok var på väg; den skulle så småningom ta död på den gotländska järnvägen. Ragnar Janssons buss på Kvarnvägen i Visby. Foto D Holmert/Holmerts bildarkiv.

Antalet järnvägsresande från K1RJ och SIRJ till GJ var 1925 ca 20.700. 1938 hade antalet sjunkit till ca 13.200.

Lastbilarna inriktade sig till en början mest på fraktstyckegodset. I varje socken fanns snart en eller flera lastbilar, som med framgång konkurrerade om det gods som lanthandlarna dittills fraktat på järnvägen. Även smör och ost från mejerierna och kött från slaktarna på landsbygden tog konkurrenterna hand om.

Särskilt begärligt var godset till och från sådana trafikanter, som hade sin rörelse ett stycke från järnvägen och som följaktligen måste anlita särskild skjuts till och från järnvägsstationen.

Lastbilarna fick snart allt större kapacitet och konkurrensen kom då att utvidgas till vagnslastgods som spannmål, rotfrukter, kraftfoder, gödning, virke och ved.

GJ till mottattack

Redan 1921 hade GJ:s styrelse uppmärksammat konkurrensen och beslöt göra en utredning om biltrafik från vissa järnvägsstationer. Resultatet blev en överenskommelse följande år om viss samtrafik med några av de postföringslinjer, som var anslutna till järnvägsstationerna.

Detta var första början på den rad av åtgärder, som kom att vidtas för skyddande av persontrafiken. Åtgärderna utgjordes av:

- 1) sänkning i olika former av biljettpriserna,
- 2) ökning av tågens antal och hastighet,
- 3) förbättring av personvagnarna genom modernisering av äldre vagnar och byggande av nya samt
- 4) öppnande av egna busslinjer.

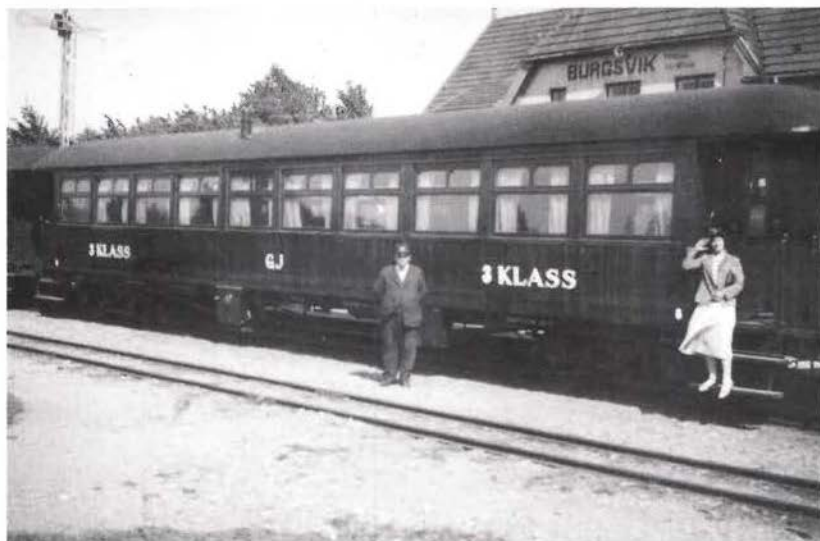
1930 började resandeantalet på GJ att minska. Orsaken var troligen att befolkningen på landet fick ont om pengar på grund av sjunkande priser på jordbruksprodukterna. Det hade till följd, att de som vanligen anlidade järnvägen antingen inskränkte sina resor eller också sökte sig till färdmedel, som tog mindre betalt än järnvägen. Som tidigare sagts, uppenbarade sig sådana snart i form av "prärievagnar", dvs lastbilar med segeldukstak.

1932 sjönk resandeantalet till ca 165.000 mot ca 200.000 som var det normala under 1920-talet. Styrelsen ansåg då, att radikala åtgärder var behövliga och beslöt att sk lördagsbiljetter skulle införas från den 1/3 1933. Priset var detsamma som för enkla biljetter. Biljetterna kunde köpas på lördagar och söndagar och gällde för återresa senast på närmaste måndag. För att stimulera resandetrafiken insattes tre extratåg på lördagarna på södra linjen.

Resultatet blev, att resandeantalet genast började öka och efter tre år var det åter uppe på ungefär normal nivå. Inkomsterna av persontrafiken steg däremot inte i samma takt, därtill var prissänkningen på biljetterna alltför kraftig. Resandebortfallet hade man dock lyckats hejda och dessutom återta det mesta av vad som förlorats under nedgångsperioden.

"System Knorr"

Med början under 1926 monterades utrustning på lok och vagnar för bromsning av persontågen med tryckluft (system Knorr), varigenom tåghastigheten kunde ökas från 40 till 50—60 km/tim. En del tryck-

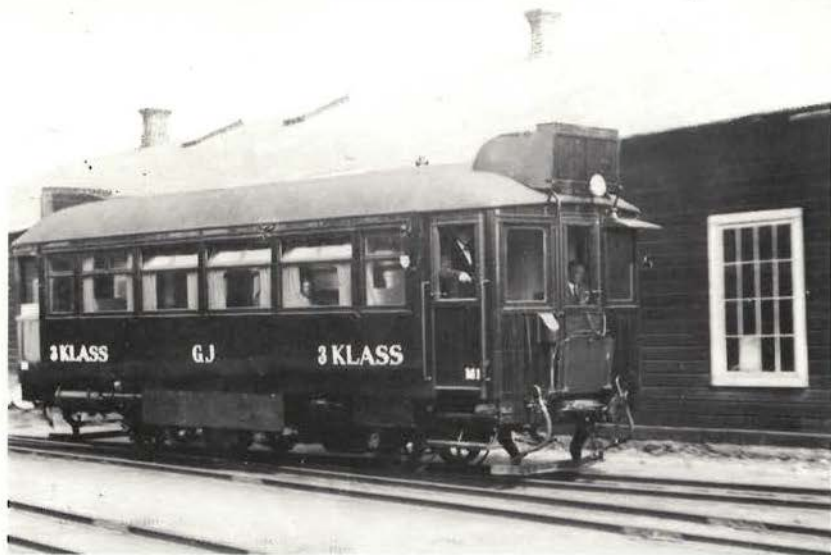


Gotlands Järnvägs verkstad tillverkade sin första personboggievagn 1926 BCo 1. Bilden visar boggievagnen Co 8 vid Burgsviks station. Vagnen tillverkades 1935 och hade 68 sittplatser. Den slopades 1962 men inköptes 1973 av Föreningen Gotlandståget, som har totalrenoverat vagnen och återinsatt den i museitrafiken vid Hesselby station. Foto från W Falcks arkiv.

luftbromsande tåg kördes redan under sommaren 1926, men först sommaren 1927, när den tekniska utrustningen var färdig, ökades den tidtabellsenliga tågastigheten. Restiden i persontågen minskade nu från 1 tim 25 min till 53 min på sträckan Lärbro-Visby och från ca 3 tim till 2 tim 15 min på sträckan Visby-Burgsvik. Tryckluftsbromsningen medförde två viktiga fördelar för företaget: dels ökades konkurrensförmågan genom den förkortade restiden, dels minskade driftkostnaderna genom att bromsarpersonalen i persontågen kunde dras in. Dessutom förkortades den övriga personalens tjänstgöringstid i tågen. Behovet av tågpersonal minskade alltså åtskilligt.

De äldre personvagnarna motsvarade inte tidens krav på utseende och bekvämlighet och styrelsen beslöt att rusta upp dem. Under åren 1924—1929 ombyggdes fyra av de äldre boggievagnarna helt. Några år senare försågs samtliga personvagnar med stoppade säten och ryggstöd. I en av vagnarna inmonterades resårsoffor, som efter hand blev standard vid ny- och ombyggnader.

För att öka kapaciteten hos personvagnsparken byggdes under åren 1926—1935 tre helt nya boggievagnar. Arbetet utfördes på GJ:s verkstad och i verkstadens egen regi. Vagnarna var förnämliga produkter, fullt jämförbara med dem, som tillverkades vid fastländska specialverkstäder och de blev framförallt billigare att tillverka på egen verkstad. Genom tillkomsten av de nya boggievagnarna kunde man slopa de flesta av de gamla omoderna 2-axliga personvagnarna från 1800-talet.

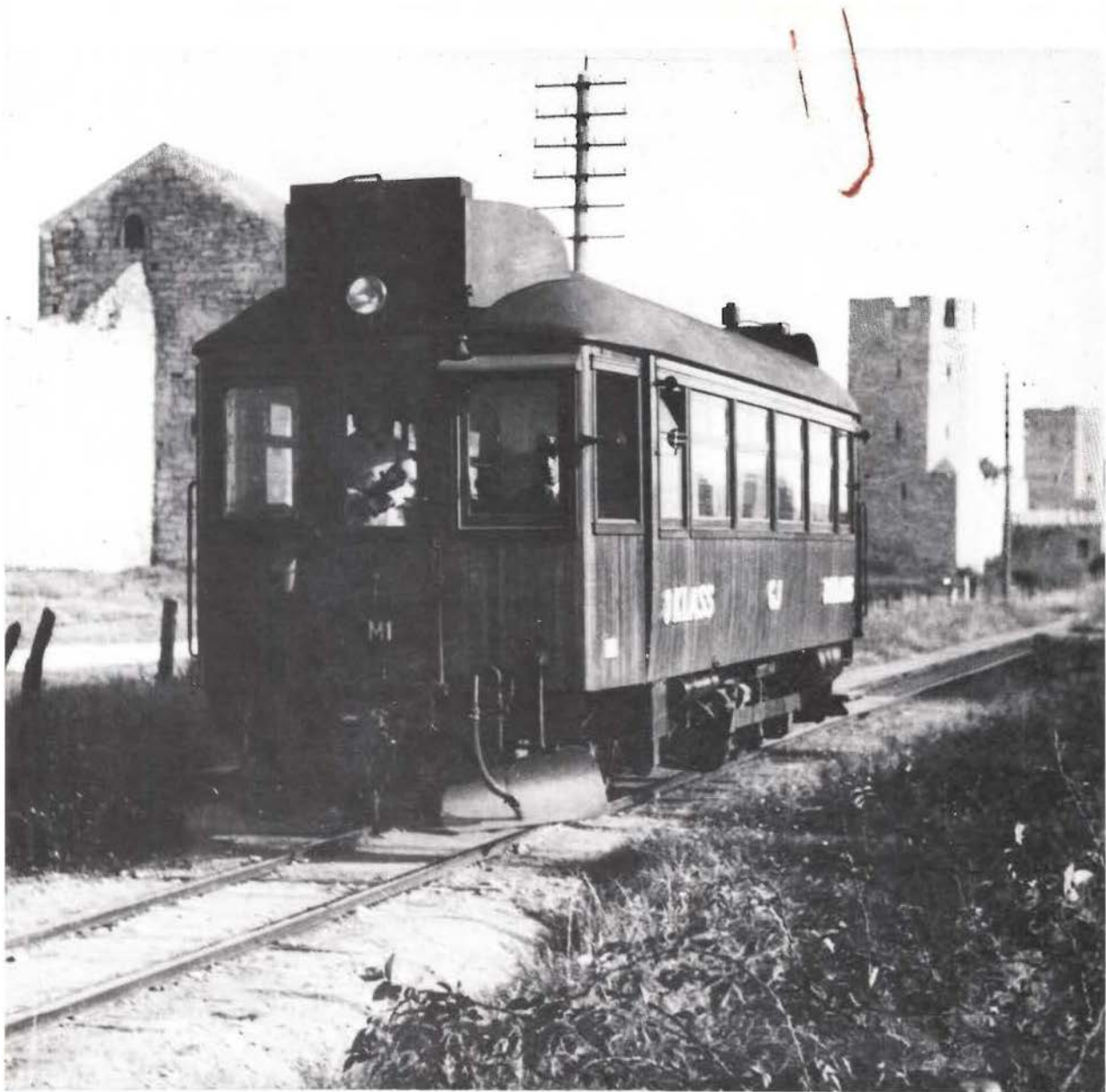


"MIMP" på provtur. På eftersommaren 1932 kunde GJ:s motorvagn 1 tas i bruk. Det var en samproduktion mellan Kalmar Verkstad och GJ:s egen verkstad, som byggde vagnskorgen. M 1 på Visby bangård med maskininpektören J E Johansson vid spakarna. Foto D Holmert/Holmerts bildarkiv.

På 1920-talet experimenterades vid flera enskilda järnvägar med motorvagnsdrift. GJ:s styrelse följde dessa försök med uppmärksamhet. Först 1931 ansåg styrelsen, att dessa vagnar kommit över försöksstadiet och beslöt att anskaffa en motorvagn av den typ, som tillverkades vid Kalmar verkstad. Den tekniska utrustningen inköptes från Kalmar och vagnen byggdes vid GJ:s verkstad. Den blev färdig på eftersommaren 1932.

Det var från början planerat, att minst två likadana vagnar skulle byggas. Men det visade sig att den nya vagnen inte motsvarade förväntningarna och planerna skrinlades. Man hade nämligen räknat med, att den skulle orka dra ett blandat tåg på norra linjen. Vid de försök som gjordes förmådde den emellertid inte hålla tillräcklig hastighet. Som ensamgående fordon eller med en lättare personvagn kunde den dock utan svårighet hålla hastigheten och blev på så sätt ett värdefullt tillskott till dragfordonen. Den drevs med två bensinmotorer, Volvo, om 75 hkr vardera.

Den var i drift till slutet av 1939. Under krigsåren, när bensintilldelningen upphört, användes den som vanlig personvagn.



"MIMI" ute på linjen Visby-Lärbro på väg in mot Visby station. Foto D Holmert/Holmerts bildarkiv.

GJ:s första busslinje "förlängde" järnvägen till Fårösund. Någon riktig järnväg blev det dock aldrig på den sträckan. Foto W Falcks arkiv.



Egna busslinjer

1922 träffade GJ överenskommelse med innehavarna av några postförlingslinjer om att uppehålla biltrafik i anslutning till vissa tåg, nämligen linjerna: Lärbro-Fårösund, Etelhem-Ljugarn, Hemse-Ronehamn och Burgsvik-Sundre.

Något år senare tillkom linjerna Roma-Katthammarvik och Lärbro-Vallevik. Dessa entreprenörer fick tillstånd att ta med passagerare och gods i sina fordon, som i regel utgjordes av påriggade lastbilar.

Men att anlita entreprenörer betraktade styrelsen inte som en tillfredsställande och slutgiltig lösning av busslinjeproblemet och man beslöt att öppna egna busslinjer.

Den första startade 1926 mellan Lärbro och Fårösund. GJ satte in en buss med 15 sittplatser jämte en lastbil.

Strid om bussarna

GJ:s och sidobanornas strävan att genom egna busslinjer skydda sin personaltrafik kom att ge upphov till konflikter. Den första uppstod, när GJ i början av 1929 ansökte om koncession på en linje från Buttle till Visby över Hejde-Atlingbo-Vall.

Linjen var avsedd att bli en fortsättning på linjen Ljugarn-Buttle men skulle korsa järnvägslinjen Klintehamn-Roma vid Isums. Länsstyrelsen avlog GJ:s ansökan, dels pga vägarnas beskaffenhet, dels med hänsyn till den konkurrens, som linjen väntades utöva med KIRJ.

Senare sökte och fick KIRJ koncession på i stort samma sträcka, dock med utgångspunkt från Loggarve i Klinte.

KIRJ ägde vid denna tidpunkt ingen egen buss att sätta i trafik utan

År	Datum	Linje	Anm.
1926	15/6	Lärbro-Rute k:a-Fårösund	Se även år 1930
1927	15/5	Etelhem-(När)-Ljugarn	Övertagen. Innehavaren anställdes som chaufför
1928	15/5	Stånga-När, Etelhem-När, Buttle-Ljugarn	Buttle-Ljugarn nedlades 1932
1929	15/7 1/9	Etelhem-Fardhem-Hemse Roma-Katthammarvik	Övertagen. Innehavaren anställdes som chaufför
1930	1/1	Lärbro-Vallevik-Fårösund	Omläggning av Fårösundslinjen
1933	28/8	Roma-Visby	
1934	20/6 22/8	Ljugarn-Visby (hamn) Lokrume-Visby	
1935	14/1 14/1 2/9 Maj	Lärbro-Kappelshamn-Visby Lärbro-Lokrume-Visby Lärbro-Fleringe Katthammarvik-Visby	Övertagen från P A Persson
1936	21/8	Stånga-Linde-Hemse	
1937	Våren	Fårösund-Visby	Utökning av linjen Lärbro-Lokrume-Visby

GJ:s busstrafik 1926—1937 och linjernas tillkomst

överlät tillsvidare trafikeringen till konkurrenten Ragnar Jansson, vars hela trafikrörelse senare övertogs av KIRJ.

Samtidigt pågick en tvist mellan GJ och Slite-Roma järnväg om en linje mellan Gothem och Visby. GJ ansåg, att linjen skulle bli ett intrång i GJ:s trafikområde men 1931 fastställde Kmt länsstyrelsens tidigare beslut att lämna SIRJ koncession på linjen.

Striderna blåstes av

Även i några andra fall uppstod konflikt mellan GJ och SIRJ beroende på att de båda bolagens trafikområden geografiskt skar in i varandra på flera platser. Det gällde Hejnum-Lokrume-Bro-området, Kräklingbo-Anga-området och Ekeby-Endre-området. SIRJ:s dåvarande trafikchef Alfred Nyberg, som var trafikchef även vid KIRJ, hävdade mycket ener-

giskt sina bolags intressen och lyckades också i de flesta fall vinna gehör för sina synpunkter. Han övertygade myndigheterna om att KIRJ och SIRJ med sin svaga ekonomi borde gynnas framför GJ.

Den sista tvisten mellan GJ och SIRJ föranleddes av att GJ 1934 sökte tillstånd att få överta P A Perssons busslinje mellan Katthammarvik och Visby. Linjen gick över Dalhem och korsade alltså järnvägslinjen Slite-Roma vid Gotlands Hässelby. SIRJ protesterade, men länsstyrelsen godkände överlåtelsen. SIRJ överklagade beslutet hos Kmt, som återförvisade ärendet till länsstyrelsen för förnyad handläggning.

Vid ett sammanträde inför länsstyrelsen 1935, i vilket representanter för de tre järnvägsbolagen deltog, kom man slutligen överens om att GJ skulle få behålla koncessionen. Men linjen skulle läggas över Kräklingbo och Roma, dvs på de vägsträckor där GJ redan bedrev linjetrafik.

Vid detta sammanträde förklarade parterna också samstämmigt, att man för framtiden skulle ta hänsyn till varandras intressen om linjetrafiken och till företagens och trafikanternas bästa samarbete. I och med den överenskommelsen blev de långvariga stridigheterna om busstrafiken bilagd.

Illojal konkurrens?

Konkurrensen om godstrafiken försökte GJ möta genom:

1. en allmän sänkning av fraktavgifterna och genom att bevilja fraktnedsättningar, i första hand till större trafikanter,
2. vid vissa stationer körningar med egna lastbilar av i första hand fraktstyckegods,
3. uppvaktning vid länsstyrelsen med begäran om bättre övervakning av gällande trafikförordningar och restriktivare tilldelning av trafikillstånd.

1933 hade Gotlands Andelsslakteriförening allvarliga planer på att övergå till biltransport av de slaktdjur, som dittills transporterats med järnväg. GJ medgav då en fraktreducering av 15—20 procent.

Från sommaren 1926 sänktes fraktavgifterna för flera av de stadigvarande trafikanterna tex lanthandlare och småföretagare genom att en enhetstariff infördes för styckegods.

Den konkurrerande trafik, som lastbilsåkarna bedrev, ansåg GJ vara i många fall illojal eftersom gällande lagbestämmelser inte efterlevdes.

Styrelsen fastslog 1926, att följande brott mot vägtrafikens lagar och förordningar kunnat konstateras:

- a) Tillåten last överskreds
- b) Hastighetsföreskrifterna överträdde
- c) Körningar utfördes med sådan regelbundenhet att de kunde karakteriseras som maskerad linjetrafik
- d) Passagerare och "hårt" gods forslades tillsammans.

GJ gjorde anmälningar till magistraten och landsfogden, dock utan påtagligt resultat. En bilägare åtalades två gånger vid domstol för olaga linjetrafik men frikändes.

Ett allvarligt önskemål från järnvägens sida var dessutom, att tilldelningen av trafikillstånd skulle begränsas. En viss framgång kanske GJ:s uppvaktningar resulterade i men landshövding Rodhe var själv mycket bilintresserad och tycks inte ha varit benägen att i någon större utsträckning vidta åtgärder, som skulle hindra bilismens expansion.

Siffrorna hölls uppe

Av de åtgärder, som GJ vidtog för att kvarhålla godstrafiken, tycks sänkningen av fraktavgifterna ha varit den mest verkningsfulla. Vagnslastgodsets volym kunde hållas uppe tämligen väl. Sådana godsslag, som var särskilt utsatta för bilkonkurrens som spannmål, rotfrukter, kött, smör och virke, minskade dock påfallande mycket. Genomsnittsinkomsten per ton för hela vagnslastgodstrafiken sjönk till mindre än hälften mellan periodens början och slut. Huvuddelen av denna nedgång var sannolikt föranledd av bilkonkurrensen.

Lånen kunde betalas

Av det ekonomiska resultatet för perioden 1922—1938 kan följande utläsas:

1) Överskottet av järnvägstrafiken uppgick till	3.184.000 kr
2) Överskottet av biltrafiken uppgick till	92.000 kr
3) Diverse inkomster	94.000 kr

Summa inkomster 3.370.000 kr

År	Persontrafik	Godstrafik		
	Antal resande	Levande djur st.	Ilgods antal ton	Fraktgods antal ton
1922	199.551	3.569	560	124.358
1923	190.252	3.948	607	149.761
1924	198.275	6.781	582	159.304
1925	200.484	9.293	584	140.177
1926	191.058	9.489	614	122.853
1927	198.555	12.782	677	144.082
1928	202.165	13.672	705	150.304
1929	196.628	14.969	725	159.915
1930	187.549	18.570	666	155.243
1931	179.965	19.820	600	143.728
1932	165.002	19.774	554	150.401
1933	179.139	18.853	589	172.605
1934	194.346	20.064	624	209.146
1935	199.446	21.128	625	222.087
1936	205.657	23.661	677	195.619
1937	203.346	26.599	686	222.746
1938	205.380	23.734	727	217.716

GJ:s utveckling 1922—1938

4) Härifrån avgår utgifter bokförda på vinst- och förlustkontot:	
a) Räntor	370.000 kr
b) Skatter	302.000 kr
c) Bidrag till lantbruksutställningen i Visby sommaren 1928	2.000 kr
d) Vinstutdelning	741.000 kr
5) Kvarvarande belopp att disponeras för andra ändamål	1.955.000 kr
6) Sistnämnda belopp användes främst till:	
a) slutbetalning av statslånet	412.000 kr
b) slutbetalning av obligationslånet	647.000 kr
c) återbetalning av reservlånet	250.000 kr
d) investeringar	521.000 kr
	<hr/>
	1.830.000 kr

Statslånet slutbetalades 1936 och obligationslånet från år 1909 på ursprungligen 800.000 kr inlöstes 1932. Vid 1938 års slut hade bolaget inga fasta skulder.

År	Trafikin- komster	Driftkost- nader	Över- skott
1922	1.053	829	224
1923	1.026	782	244
1924	993	755	238
1925	918	715	203
1926	788	622	166
1927	863	656	207
1928	880	696	184
1929	819	639	180
1930	815	618	197
1931	726	593	133
1932	722	561	161
1933	769	584	185
1934	852	597	255
1935	847	622	225
1936	779	646	133
1937	824	673	151
1938	807	709	98

Driftresultat, tusentals kronor 1922—1938

Av det investerade beloppet användes ca 220.000 kr till rullande materiel för järnvägstrafiken och ca 215.000 kr till rullande materiel för biltrafiken. Resten investerades i anläggningar av olika slag som garage, inköp av Uppenbergska fastigheten, ny räls m.m.

Utdelning på aktierna med i genomsnitt 3 procent skedde varje år utom efter betodlarstrejken 1926. Från 1934 lämnades utdelning också på Lärbro-banans aktier.

Under periodens fem sista år steg lönekostnaderna varje år efter att så gott som oavbrutet ha sjunkit sedan periodens början. Stegringen berodde i viss mån på ökning av dyrtidstillägget och på en mindre ökning av antalet personal, men i huvudsak var den resultatet av en serie löneförhandlingar. På de sista fem åren steg lönenivån med inte mindre än 91.000 kr. Det invercade givetvis på driftöverskottet, som efterhand sjönk. 1938 var överskottet endast 98.000 kr eller 12 procent av trafikinkomsterna, den lägsta siffran sedan början på 1890-talet.

Ta över sidobanorna!

Företagets ekonomiska ställning var dock vid 1938 års slut mycket god trots inkomstbortfallet av bilkonkurrensen och flera års jordbrukskris och trots att lönenivån under periodens fem sista år steg. Det ekonomis-



Bangården i Visby fotograferad söderifrån den 24 juli 1952. En bild med många utropstecken för den järnvägsintresserade och en illustration till övergången från det "riktiga" persontåget till rälsbusståget. Foto L Welander (montage).

ka resultatet skulle emellertid ha blivit mindre bra om inte inkomsterna från sockerbetsodlingen hade ökat starkt under den senare delen av perioden.

1933 gjorde Svenska Järnvägsföreningen en utredning om de enskilda järnvägarnas ekonomi. Gotlands järnväg tillhörde den grupp på åtta banor, som kunnat betala ränta och amortering på sina lån, göra tillräckliga avskrivningar och dessutom lämna utdelning till aktieägarna.

Som trafikchef under hela perioden fungerade major Torsten Norström. I sin egenskap av driftsledare under en för järnvägen besvärlig tid förtjänar han ett oförbehållsamt erkännande för duglighet och energi, även om hans handlande givetvis i stora drag dirigerades av styrelsen med konsul Carl E Ekman i spetsen som verkställande direktör, sedermera även styrelseordförande.

En statlig kommission, som i mitten på 1920-talet undersökte sidobanornas ekonomi, föreslog att GJ skulle överta dessa banor. GJ:s styrelse avvisade förslaget 1926.

Varken KIRJ eller SIRJ hade kunnat betala ränta eller amortering på sina statslån, vilket resulterat i att räntorna successivt lagts till kapitalet. För att sanera banornas ekonomi skrev staten ner lånen högst väsentligt. Båda järnvägarna sammanfördes sedan under en gemensam trafikförvaltning.



GJ:s motorvagn M 1 "MI-MI" byggdes om i början av 40-talet när bensintillförseln ströps. Bilden av vagnen i personvagnsutförande är tagen på Visby bangård 24 juli 1952 av L. Welander.

Ny- och ombyggnader

År	Antal	Slag	Tillverkad av	Anskaffningskostnad kr
1926	1	Boggievagn, 2. o. 3. kl.	GJ:s verkstad	26.440
1927	10	Öppna godsvagnar med 13 tons lastförmåga: 7 utan broms 3 med broms	Kalmar verkstad	Per styck: 2.720 3.550
1928	1	Boggievagn, 3 kl.	GJ:s verkstad.	ca 24.000
1932	1	Motorvagn	GJ:s verkstad. Den tekniska utrustningen tillverkad av Kalmar verkst.	ca 40.000
1933	10	Öppna godsvagnar med 13 tons lastförmåga: 7 utan broms 3 med broms	Kalmar verkstad	Per styck: 2.700 3.430
1935	1	Boggievagn, 3. kl.	GJ:s verkstad	ca 24.000
1935	15	Öppna godsvagnar med 13 tons lastförmåga: 11 utan broms 4 med broms	Kalmar verkstad	Per styck 2.910 3.675

*Nyanskaffning av rullande järnvägsmateriel
1938 beställdes ett nytt lok vid Motala verkstad för ca 107.000 kr.*

År	Arbetets omfattning	Utfört av	Anskaffn.-kostnad kr
1924	Två äldre boggievagnar helt ombyggda, den ena 3. kl., den andra komb. 2. o. 3. kl., 2. kl.-avdelningen inredd som salong med fätöljer	Träindustriaktiebolaget S. Larsson i Visby på GJ:s verkstad och med GJ:s verkstadsarbetare	Per styck 7.550
1925	En 3. kl. 2-axlig personvagn ombyggd till postvagn	GJ:s verkstad	
1926 1927	Loken och personvagnarna utrustade med tryckluftbromssystem Knorr	GJ:s verkstad	Materiel ca 18.000
1928 1929	Två boggievagnar ombyggda invändigt, 2-kl.-avdelningen i den ena inredd som salong med fätöljer	GJ:s verkstad	
1932 —36	Soffor i fyra personvagnar stoppade och klädda med skinnimitation. En boggievagn försedd med resårsoffor	GJ:s verkstad	Beräknad kostn. vid arb. början 33.000
1934	En boggievagn ombyggd till komb. post- o. resgodsvagn	GJ:s verkstad	Postverket deltog

Modernisering av den befintliga rullande materielen

Övriga ändringsarbeten:

- 1) Tankloken ombyggdes för bemanning med enbart förare 1931—1934.
- 2) Personvagnarna fick effektivare värmeledning (panna under vagnen)
- 3) Gasbelysningen i personvagnarna ersattes med elektrisk belysning.
- 4) Samtliga 2. kl.-avdelningar slopades 1934—1937 i samband med ombyggnad.



"Busståg". Sex av GJ:s bussar med förare i väntan på sina passagerare vid någon utflykt på 40-talet. Foto från W Falcks arkiv.

14 bussar, 7 lastbilar

År	Bussar			Lastbilar	
	Fabrikat	Antal platser	Anskaffn.-kostnad kr	Fabrikat	Anskaffn.-kostnad kr
1926	Scania-Vabis 1	20	18.162	Ford (slopad 1931)	4.375
1927	Chevrolet 2	12	6.465	Chevrolet	5.600
1928	G.M.C. 5 Chevrolet 6	17 11	10.200 6.200		
1929	Chevrolet	15	6.800	Chevrolet (slopad 1938)	2.250
1931	Chevrolet	23	8.700		
1932	Chevrolet	19	8.500	Chevrolet	4.800
1933	Volvo	20	10.200	Chevrolet	ca 5.000
1934	Volvo Volvo	27 26	12.500 ca 12.000		
1935	Volvo Volvo	20 27	12.200 13.370	Volvo	6.475
1936	Volvo	27	ca 13.000		
1937	Volvo	31	17.000	Volvo	7.150
1938	Volvo	31	17.850	Volvo	6.650

J. 782 foto hos
Sigmund
Sjögren

Nyanskaffning av landsvägsfordon

Hela fordonsparken vid 1938 års slut var:

LOK:	Tenderlok, 3/4 kopplade	2
	” 3/5 ”	1
	Tanklok, 6-kopplade.....	8
	Summa	11
MOTORVAGN:	2-axlig	1
PERSONVAGNAR:	4-axliga, boggie, 3. klass	9
	2- ” ” ”	3
	2- ” ” ” och post	1
	Summa	13
GODS- OCH:	4-axliga	1
POSTVAGNAR:	2- ”	2
	Summa	3
GODSVAGNAR:	Täckta, 2-axliga, litt. F.....	8
	” 2- ” ” G	33
	” 2- ” ” H (för Kött)	6
	Öppna 2- ” ” I	175
	” 2- ” ” K	2
	” 2- ” ” N	31
	” 2- ” ” P	10
	” 3- ” ” I	9
	Cisternvagn, 2-axlig, litt. Q	1
	Summa	275

Dessutom var vid GJ registrerade 32 vagnar tillhörande Svenska Sockerfabriksaktiebolaget: 16 litt. I samt 16 litt. Q (cisternvagnar för råsockertransport).

Av landsvägsfordon fanns totalt 14 bussar med plats för sammanlagt 296 passagerare, sju lastbilar med 16.340 kg i lastförmåga samt fyra släpkärror som kunde lasta 2.100 kg. 1936 ombyggdes en äldre buss till lastbil.



Gotlands Järnvägar

Tidtabell gällande 15 Juni—20 Augusti 1936.

Lärbo—Visby—Burgsvik—Visby—Lärbo.

P. III	P. III	B. II	P. III	P. III	P. III	P. III	P. III	P. III	P. III	P. III	P. III
712	912	930	1654	1654	908	1192	1540	1838	2018		
728	928	948	1707	1707	944	1044	1518	1836	1944		
734	934	1007	1714	1714	937	1036	1508	1837	1947		
747	946	1026	1723	1723	928	1028	1447	1837	1938		
802	1004	1040	1743	1743	810	1010	1420	1800	1920		
111	111		1738	1738	909	1111	1411	1811	1911		
818	1218	1434	1590	1590	728	927	1144	1343	1640	1914	2197
828	1228	1454	1537	1537	690	889	1130	1338	1631	1834	2116
847	1284	1504	1534	1534	1878	1878	1109	1300	1618	1844	2164
1179	1179		1718	1718	716	915	1119	1318	1616	1842	2162
916	1427		1944	1944	740	939	1143	1342	1640	1866	2186
1014	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1104	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1114	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1124	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1134	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1144	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1154	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1164	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1174	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1184	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1194	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1204	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1214	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1224	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1234	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1244	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1254	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1264	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1274	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1284	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1294	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1304	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1314	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1324	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1334	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1344	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1354	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1364	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1374	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1384	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1394	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1404	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1414	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1424	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1434	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1444	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1454	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1464	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1474	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1484	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1494	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1504	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1514	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1524	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1534	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1544	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1554	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1564	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1574	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1584	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1594	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1604	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1614	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1624	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1634	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1644	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1654	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1664	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1674	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1684	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1694	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1704	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1714	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1724	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1734	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1744	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1754	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1764	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1774	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1784	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1794	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1804	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1814	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1824	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1834	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1844	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1854	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1864	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1874	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1884	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1894	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1904	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1914	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1924	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1934	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1944	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1954	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1964	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1974	1430		2004	2004	720	919	1123	1322	1620	1846	2166
1984	1430		2004	2004	720	919</					



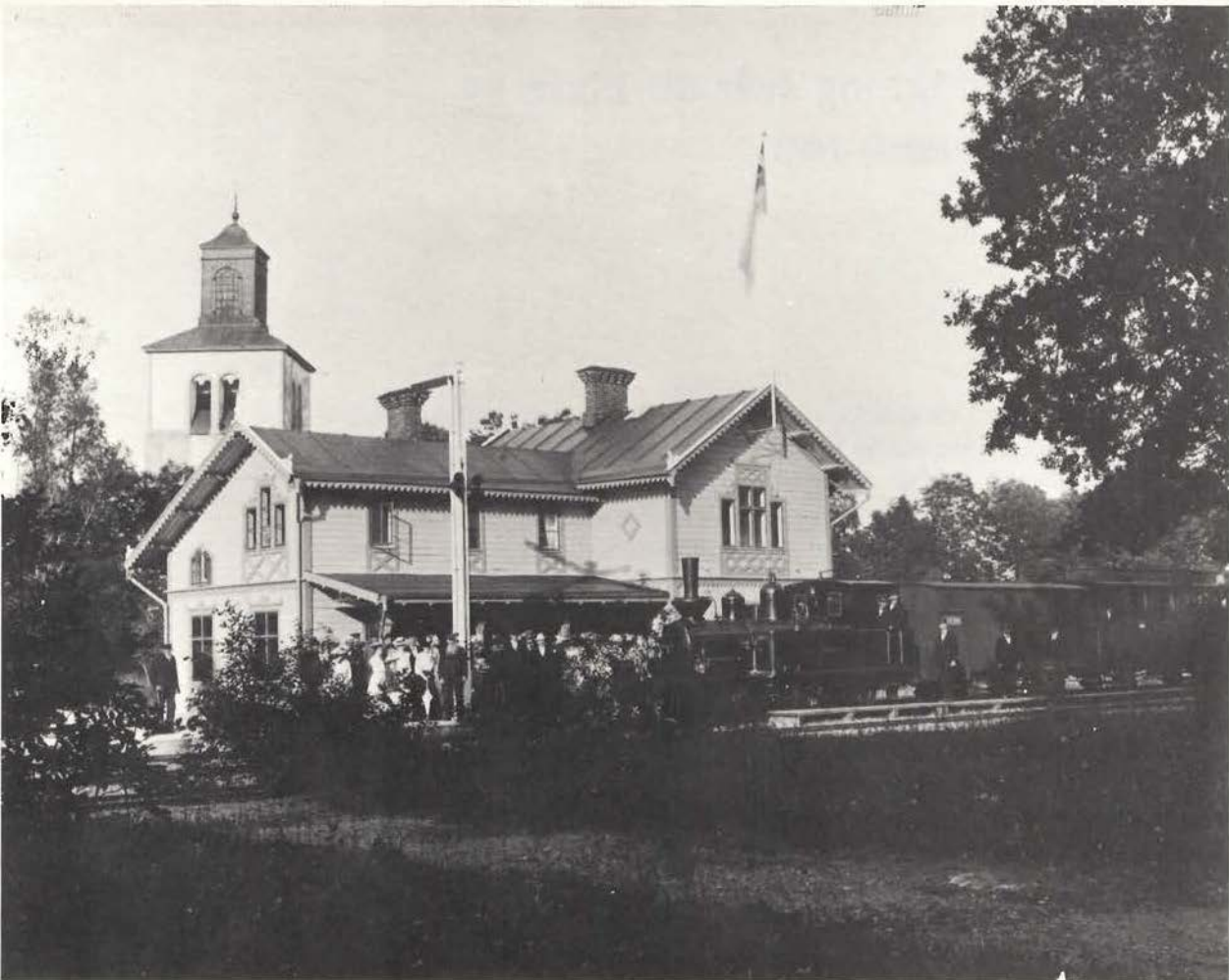
Visby hamn troligen från 40-talet. Ett stycke kommunikationshistoria för dem som inte var med på den tiden — för oss andra ett "javisst, så såg det ut". I bakgrunden syns den sockersilo, som GJ lyckades övertala SSA att bygga i Visby istället för i Slite. Foto Holmerts bildarkiv.



GJ-bussarna nr 5 och 6 troligen vid Etelhems station. Foto W Falcks arkiv.



Samma bussar som ovan vid Ardre ödekyrka. Foto W Falcks arkiv.



Etelhems station omkring 1905. Kyrkans torn byggdes om ungefär vid denna tidpunkt och ersattes med det sedvanliga för gotlandskyrkorna. I parken hitom stationsbyggnaden hölls den årliga Etelhemskonferensen, som lockade mycket folk och föranledde extratåg. På bilden loket "TINGSTÄDE" med tågsätt i riktning mot Roma. Vid semaforen stinsen J.H. Kellgren. Foto G Stengård, Gotlandstågets arkiv.

En rekordökning svår att klara av

— tiden 1939—1946

Åren under andra världskriget blev besvärliga för järnvägen i flera avseenden. Medan tiden mellan världskrigen främst kännetecknades av en vikande eller i bästa fall stagnerande trafik, medförde andra världskriget en rekordartad trafikökning till följd av den militära beredskapen.

Denna ökning hade järnvägen stora svårigheter att klara av — åtminstone det första året — eftersom järnvägens personvagnskapacitet var dimensionerad efter 1930-talets transportbehov. Att i all hast öka personvagnsutrymme och dragkraft var ogörligt. Järnvägen hade därför ingen annan utväg än att med befintliga resurser försöka klara den resandetrafik, som så småningom ökade till mer än det dubbla. Situationen förbättrades i någon mån 1942, då en ny boggiévagn, byggd på GJ:s egen verkstad, togs i bruk.

De tre första vintrarna under denna period var ovanligt långa, kalla och snörika. Den stenkol, som kunde anskaffas, var otillräcklig och dessutom av sämre beskaffenhet än den kol, som kunde fås under förkrigstiden. Vedeldning av loken fick därför tillgripas tidvis, men även tillgången på ved var begränsad. Allt detta bidrog till att öka besvärligheterna.

Den starka trafikökningen åstadkom en stark förslitning av de äldre loken till följd av den ökade tågstorleken. Trots att tågens gångtider efter hand förlängdes inträffade ofta tågförseningar, ibland ganska stora. Till förseningarna bidrog den stora mängd cyklar som passagerarna medförde och vilkas lastning och lossning var tidsödande.

Det blir bättre med SJ ...

Det är givet, att trängseln i persontågen i förening med tågförseningarna gav upphov till missnöje och klagomål från allmänhetens sida. Därom vittnar åtskilliga insändare i tidningarna under dessa år. Även bussför-

bindelserna fick sin del av kritiken. Ofta var klagomålen berättigade, men det förekom även överdriven kritik.

Järnvägsledningen gjorde vad den kunde för att med tillgängliga resurser tillmötesgå allmänhetens önskemål. Om järnvägsledningen däremot följt rekommendationerna från Statens Trafikkommission att skära ner tidtabellen för att spara lokbränsle, skulle förhållandena ha blivit ännu värre och allmänheten haft ännu större anledning till klagomål.

Även från mera officiellt håll kom det kritik. Stadsfullmäktige i Visby gjorde i april 1941 ett uttalande med önskemål att GJ ordnade persontrafiken på ett mera tillfredsställande sätt.

Järnvägens anseende hos allmänheten var alltså inte det bästa. Men gemene man hoppades på framtiden. När järnvägarna på Gotland en gång blev förstatlidade, skulle det minsann bli bättre ordning på trafiken! Man visste dock inte att förhållandena på sina håll vid SJ var lika besvärliga som vid GJ och man överskattade SJ:s möjligheter. När SJ i sinom tid övertog de gotländska järnvägarna, fann gotlänningarna till sin besvikelse att SJ inte motsvarade deras högt ställda förväntningar.

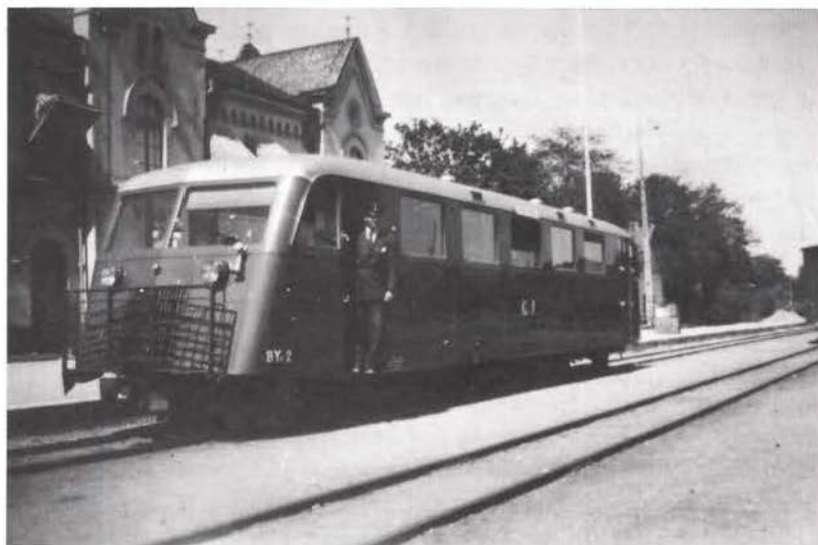
Tredubbel ökning

Redan under tiden september—december 1939 ökade persontrafiken mycket kraftigt och ökningen fortsatte oavbrutet under de följande fem åren. Resandantalet under 1944 var omkring 180 procent högre än under 1938, dvs bortåt tre gånger så stort som före kriget.

Antalet cyklar ökade ännu mer, 1938 transporterades omkring 9.500 cyklar som resgoods, 1944 var antalet 62.000.

Under de här åren låg GJ främst bland de enskilda järnvägarna i fråga om persontrafikens ökning. Orsakerna var sannolikt tre:

- 1) De militära inkallelserna var stora på Gotland. Tjänste- och permissionsresor gick med järnvägen i de flesta fall.
- 2) Så gott som alla privata personbilar var avställda. Före kriget låg Gotlands län på tredje plats i fråga om biltäthet och bilägarna anlade nu järnvägen för sina resor i brist på egna fordon.
- 3) Veckoslutsbiljetterna, som var en uppskattad rabattform, bibehölls här medan den togs bort på de flesta andra håll. GJ:s persontaxa var därmed bland de lägsta som tillämpades vid någon enskild järnväg.



Rälsbusstiden började 1945 i och med att GJ:s två första rälsbussar anlände till Visby. En av dessa motorvagnar BYo2 utanför Visby station. Den första leveransen omfattade 2 motorvagnar och 2 släpvagnar, som samtliga var tillverkade av H Carlsson, Umeå. Foto från W Falcks arkiv.

Då kom rälsbussarna

När högtrafiken pågått i bortåt fyra år, var den rullande materielen starkt försliten. Det stod klart för styrelsen, att nyanskaffning i någon form var ofrånkomlig. Efter grundliga undersökningar beslöt därför styrelsen 1943 att anskaffa fyra rälsbussar och lika många släpvagnar. Till följd av metallarbetarestrejk fördröjdes leveransen något och först den 19/11 1945 kom de första två rälsbussarna jämte två släpvagnar till Visby.

Fordonen sattes i trafik den 17/12 1945 och användes i huvudsak på norra linjen. KIRJ hade skaffat rälsbussar samtidigt med GJ och därigenom kunde direkta rälsbusståg anordnas mellan KIRJ och Visby.

De två andra rälsbussarna med släpvagnar levererades till GJ på sommaren 1946 och togs i bruk vid övergången till vintertidtabell den 1/9 1946. Mer än halva antalet ångtåg på södra linjen utbyttes då mot rälsbusståg.

Genom tillkomsten av rälsbussarna ökades tågantalet under 1946 med ca 30 procent i jämförelse med 1945. Tack vare rälsbussarna, som blev mycket omtyckta av allmänheten, kunde resandefrekvensen hållas uppe tämligen väl. Rälsbusstågen kördes också med högre hastighet, 70 km/tim mot ångtågens 50 km/tim.

Under 1945 uppförde GJ ett rälsbussgarage söder om stationsbyggnaden. Byggnaden syns här i färdigt skick den 14 oktober 1945. Ännu hade man emellertid inte avskaffat ångloken i godstågen. Det framgår av kolbryggan med vattenhästen. Foto J Kvarnstedt.



Bussarna på gengas

1939 fick GJ koncession på följande busslinjer, som öppnades för trafik vid sommartidtabellens början: Fårösund-Sudersand (sommarlinje), Hamra-Vamlingbo-Burgsvik och Hemse-Näs.

Strax efter krigsutbrottet blev bensinen ransonerad, och myndigheterna föreskrev att vissa busslinjer skulle läggas ner och turerna på andra linjer glesas ut. Det blev i första hand de direkta linjerna till Visby som lades ner. Linjer med svag trafik fick en del av turerna indragna.

Importen av bensin krympte efter hand och efter 1/12 1940 lämnades ingen tilldelning alls till linjetrafiken. Bensintilldelningen till privatbilarna hade upphört långt tidigare.

För att linjetrafiken med buss skulle kunna uppehållas i sådan omfattning, som ansågs behövlig ur samhällelig synpunkt, måste bensinen ersättas med gengas. När omställningen till gengasdrift var helt genomförd, bestod GJ:s bilpark av följande gengasutrustade fordon:

13 bussar, varav 7 drevs med träkol och 6 med ved samt

8 lastbilar, varav 5 drevs med kol och 3 med ved.

Man kunde ha väntat, att antalet körda busskilometer under dessa år hade sjunkit till följd av restriktionerna. Tvärtom steg i stället antalet från 277.000 år 1939 till 413.000 1944. Uppgången berodde främst på



Under 1945 byggdes också busstationen intill Gutavallen på andra sidan Kung Magnus väg. Foto J Kvarnstedt.

turökning på linjen Lärbro-Fårösund men också på att många turer på andra linjer måste dubblas.

Dessutom ökade antalet lastbilskilometer från 58.000 1939 till 169.000 1944.

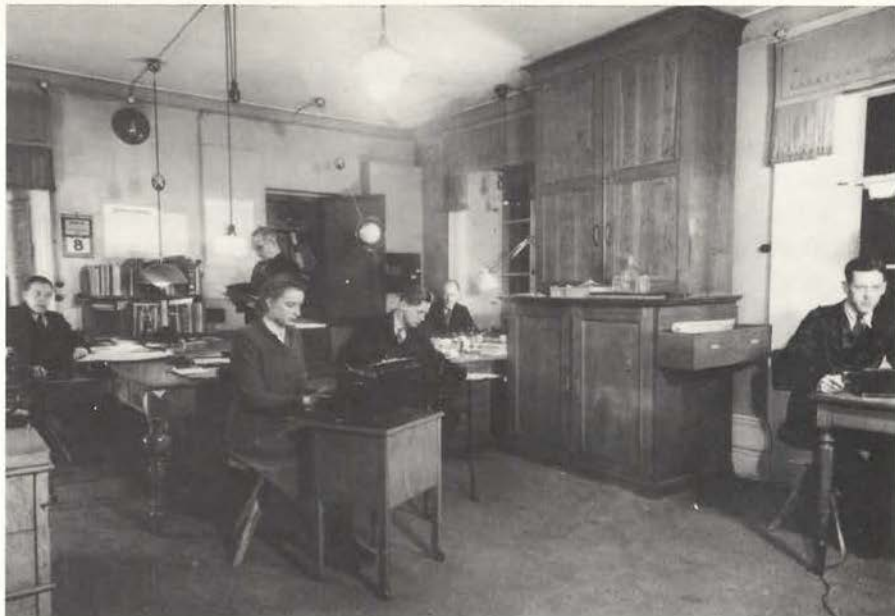
Nej tack till busstation

1937 utarbetade byggnadschefen i Visby A. Serboni ett förslag till en busscentral. Den skulle byggas i Polhemslunden norr om Österväg intill Kung Magnus väg och mot avgift begagnas av bussföretagen. GJ avstyrkte förslaget med den motiveringen, att GJ hade egna områden för uppställning av bussarna och kunde utnyttja sina egna stationer för expediering av bussgoods etc.

Visby allmänna valmansförening anordnade en diskussion i frågan i Arbetareföreningens lokal 1938. Där förordade några talare Polhemslunden, andra föreslog Cirkusplatsen som en lämplig plats för en blivande busscentral. Köpman G W Tingström och några till ville ha den förlagd till platsen framför östra folkskolan, ungefär där Murgrönan sedan kom att ligga. Inget av förslagen fick emellertid majoritet. Byggnadschefens förslag avskrevs senare.

Senare tillsatte drätselkammaren en särskild busshållplatskommitté. Vid ett sammanträde 1941 med denna kommitté samt med representanter för järnvägsföretagen och Visby grossistförening var man enig om behovet av en station för persontrafiken och den lättare godstrafiken.

Järnvägsbyrån i Visby 1945. Fr vänster författaren, John Kvarnstedt, skrivbiträdet Kerstin Lundgren, trafikchefen Gottfrid Johansson (stående), kontorsbiträdet K G Johansson, kamrer Ivar Dalström och kontorsbiträdet Yngve Liljegren. Foto från J Kvarnstedt.



Den borde förläggas till Östra Byrummet mellan Kung Magnus väg och järnvägsspåret eller till cirkusplatsen om de antikvariska myndigheterna inte godkände den förstnämnda platsen. En central för lastbilsgodset borde förläggas i anslutning till GJ:s godsmagasin vid Lännavägen.

Först 1944 togs frågan upp till ny behandling. Drätselkammaren hade då låtit en stockholmsarkitekt göra upp förslag till stationsbyggnad. Det ritades senare om, delvis under medverkan av GJ. För lastbilstrafiken kunde utrymme inte beredas varken i stationsbyggnaden eller på den omgivande planen.

Stationen började byggas på Östra Byrummet i slutet av 1944 och blev färdig följande år. Den 4/2 1946 öppnades busstationen för trafik med kontorsbiträdet Elis Baeckström från Burgsvik som föreståndare.

Slopa de äldre loken!

För att undersöka järnvägens tekniska förhållanden på maskinsidan anlätades trafikchefen vid Köping-Uttersberg-Riddarhyttans järnväg, Nils Ahlberg, som var lokexpert. Han gjorde undersökningen i mars 1945. I sitt utlåtande föreslog han, att alla de äldre loken skulle slopas och beagnade lok i stället inköpas från järnvägar på fastlandet. Styrelsen an-

såg emellertid, att en dylik affär skulle bli alltför kostnadskrävande, varför inga åtgärder vidtogs.

På sommaren 1946 var trafikinspektören Malte Svensson vid Roslagsbanan hitkallad som rationaliseringsexpert för järnvägstrafiken. I sin redogörelse över undersökningen förordade han bla, att hamnstationen skulle slopas och att transporten av styckegodset från båtarna till godsmagasinet vid Lännavägen skulle ske med lastbil. Sistnämnda förslag genomfördes på hösten 1946.

Järnväg till Fårösund?

1944 hölls överläggningar på länsstyrelsen i Visby om en utbyggnad av järnvägen från Lärbro till Fårösund. Förespråkare för denna utbyggnad var främst major Ch Ahlm vid KA 3 och representanten för Bunge kommun, förvaltare O Berthon. Resultatet blev, att landshövding Eric Nylander åtog sig att föra frågan vidare. Ärendet togs sedan om hand av 1943 års järnvägskommitté, som så småningom utarbetade ett fullständigt förslag till järnvägsanläggning.

Förslaget låg färdigt i slutet av 1945 och remitterades även till GJ, som emellertid lade det till handlingarna utan att avge yttrande. Någon åtgärd från statsmakternas sida hördes inte av under 1946 och när frågan om förstatligande av de gotländska järnvägarna blev aktuell, meddelades att staten skulle ta ställning till förslaget när förstatligandet skett.

KA 3 och Bunge kommun kämpade energiskt för att få förslaget genomfört. Men tiden gick och förutsättningarna för järnvägsdrift på Gotland försämrades hastigt, varför ärendet avskrevs.

1944 väcktes förslag av bla järnvägsinspektören vid Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen E Fredrikson om gemensam trafikförvaltning för de tre gotländska järnvägarna. En utredning visade emellertid att gemensam förvaltning inte skulle medföra några påtagliga fördelar och dessutom dra med sig stora kostnader. Inga vidare åtgärder vidtogs.

1945 var frågan om GJ:s arrendering av KIRJ uppe till diskussion. Ett förslag till avtal gjordes upp, men de villkor som GJ ställde, godtogs inte av styrelsen vid KIRJ. Ärendet avskrevs.

En järnväg försvinner

Visby-Västerhejde järnväg trädde i likvidation 1931 men fortsatte trots den dåliga lönsamheten att uppehålla trafiken i normal omfattning.

1934 försökte bolagsledningen förbättra ekonomin genom en framställning om att GJ skulle överta betalningsansvaret för VVJ:s lån på 55.000 kronor. Framställningen motiverades med att GJ hade nytta av samtrafiken med VVJ vid transporter av betor och betmassa, men GJ:s styrelse avlog framställningen.

På hösten 1935 hade GJ:s styrelse ändrat mening, och man beslöt att VVJ skulle få ett engångsbelopp på 1.500—2.000 kr som understöd förutsatt att bolaget rekonstruerades. Då så inte skedde, återtog GJ året därpå sitt löfte om understöd.

Trafiken fortsatte dock till 1939. Det som fick bolagsledningen att bestämma sig för nedläggning var utbrottet av andra världskriget. Man räknade med att brist på stenkol skulle göra det besvärligt att fortsätta driften och vid årsskiftet 1939/1940 inställdes den regelbundna trafiken på banan.

Arméförvaltningen, som var ägare till sträckan Visby-Visborgsslätt, gjorde i början av 1940 en förfrågan om GJ skulle vilja arrendera bandelen Visby-Kneippbyn och vid behov uppehålla trafiken. GJ avböjde men erbjöd sig att mot ersättning ombesörja erforderlig trafik och svara för underhållet. Detta anbud godtogs.

Sporadisk godstrafik pågick sedan till den 1/10 1946. Militärbefälstaben meddelade då, att banan inte skulle trafikeras längre. Några år senare revs spåret upp.

Mera folk, mindre gods

Godsslagen cement och stenkol minskade mycket kraftigt under perioden beroende på att Visby Cementfabrik lades ner i mitten av 1940. Importen av stenkol var dessutom under resten av perioden starkt beskur. Sockerbetsodlingen hade under den här perioden mindre omfattning än under perioden 1934—1938, vilket sannolikt orsakades av brist på arbetskraft för betornas skötsel och upptagning. Trafiken av sockerbetor, massa och råsocker utvisar därför lägre siffror.

Nya godsslag, som tillkom under andra världskrigets år, var bränn-torv och hampa.

År	Persontrafik	Godstrafik			
	Antal resande	Levande djur antal	Ilgods antal ton	Fraktstyckegods antal ton	Vagnlastgods antal ton
1939	242.827	28.752	1.046	12.632	191.654
1940	392.127	26.308	2.145	15.238	140.632
1941	437.840	20.459	2.279	14.983	147.910
1942	484.269	19.982	2.266	16.633	144.721
1943	537.270	24.992	2.894	18.019	131.234
1944	572.689	27.899	3.615	18.292	134.127
1945	502.607	26.876	3.020	16.029	143.561
1946	478.637	28.552	2.648	14.138	129.283

GJ:s utveckling 1939—1946

År	Trafikin-komster	Driftkost-nader	Över-skott
1939	153.220	122.882	30.338
1940	226.205	211.188	15.017
1941	279.197	245.002	34.195
1942	317.011	280.552	36.459
1943	373.985	341.059	32.926
1944	405.728	366.094	39.634
1945	352.059	332.101	19.958
1946	337.798	330.493	7.305
Summa	2.445.203	2.229.371	215.832

Drifträkning för bilrörelsen, kronor

År	Trafikin-komster	Driftkost-nader	Över-skott
1939	833	693	140
1940	1.168	971	197
1941	1.283	1.104	179
1942	1.435	1.237	198
1943	1.574	1.339	235
1944	1.663	1.521	142
1945	1.577	1.453	124
1946	1.438	1.365	73
Summa	10.971	9.683	1.288

Driftresultat, tusental kronor

Periodens ekonomi

Av uppgifterna i vinst- och förlusträkningarna och balansräkningarna perioden 1939—1946 framgår följande:

1) Överskottet av järnvägstrafiken var	1.288.000 kr
2) Överskottet av biltrafiken var.....	216.000 kr
3) Diverse inkomster uppgick till	161.000 kr
4) Inkomsträntorna var	23.000 kr
	<hr/>
	Summa 1.688.000 kr

5) Härifrån avgår utgifter bokförda på vinst- och förlustkontot:	
a) Skatter.....	295.000 kr
b) Vinstutdelning	453.000 kr
6) Kvarvarande belopp att disponeras för andra ändamål	940.000 kr
7) Tillkommer:	
Lån upptaget mot inteckning och minskning av omsättningstillgångar	533.000 kr
8) Summa tillgängligt kapital, som använts till investering	1.473.000 kr

Investeringarna fördelade sig på följande objekt:

Bana, byggnader, belastare	465.000 kr
Rullande materiel utom rälsbussar.....	140.000 kr
Rälsbussar	399.000 kr
Inventarier	17.000 kr
Biltrafikens rullande materiel	205.000 kr
Fastigheter ej tillhörande järnvägsanläggningen	160.000 kr
Ofullbordade arbeten.....	87.000 kr

Utdelning på aktierna på mellan 3 och 5 procent skedde alla år utom 1946, året innan förstatligandet.

År	Antal	Slag	Tillverkad av	Anskaffn.-kostnad
1939	1	Lok typ I-D-1	Motala verkstad	ca 107.000 kr
1942	1	Boggievagn	GJ:s verkstad	ca 33.000 kr
1945	2 2	Rälsbussar Rälsbussläpvagnar	Hilding Carlsson, Umeå ”	ca 399.000 kr
1946	2 2	Rälsbussar Rälsbussläpvagnar	” ”	

Nyanskaffning av rullande järnvägsmateriel

År	Antal	Anskaffningskostnad, kr
	<i>Bussar</i>	
1939	1	17.000
1940	3	50.017
1941	1	22.000
1943	1	33.000
	<i>Lastbilar</i>	
1939	1	6.850
1940	1	11.000
1941	1	11.000
1942	1	10.000
1945	4	47.472

Nyanskaffning av landsvägsfordon

Namnanrop: Järnvägen

Följande fordon, som beställdes år 1946, levererades efter järnvägens förstatligande: en rälsbuss och tre släpvagnar, två lokmotorer samt tre vägbussar.

Av nya anläggningar kan nämnas det nya rälsbussgaraget med verkstad, värmecentral mm i Visby för 122.000 kronor. Det byggdes 1945 av firma Siggelin & Son i Klintehamn. 1943 fick Lärbro busstation för cirka 115.000 kr med firma Bror Eriksson, Visby, som entreprenör.

1941 byggdes på bansträckan Tingstäde-Martebo ett spår för torvlastning vid Martebomyr. För hela järnvägen gällde att järnvägstelegrafens slopades 1945, bantelefonledningarna rustades upp och telefonväxel installerades på Visby station. Till denna anslöts samtliga bantelefoner samt rikstelefonabonnemangen i Visby. Namnanrop blev ”Järnvägen”.

Dessutom var vid GJ inregistrerade följande vagnar, som tillhör

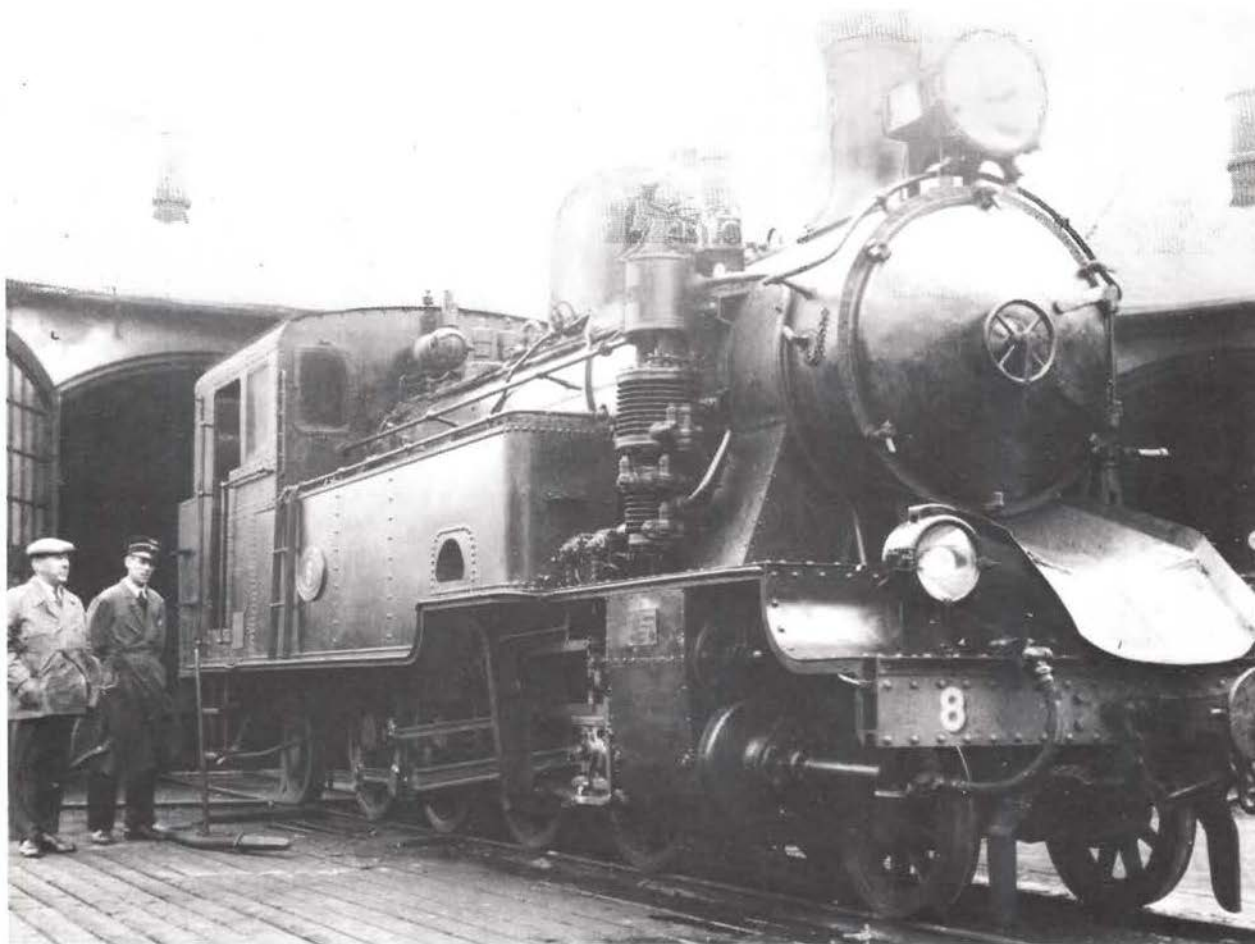
Svenska Sockerfabriksaktiebolaget: 16 litt. I, 16 litt. Q (cisternvagnar för sockertransport).

För landsvägstrafiken fanns 13 bussar för totalt 361 passagerare, lika många lastbilar samt fem släpkärror.

Fordonsparken 1946

Fordonsparken den 31/12 1946 bestod av följande järnvägsfordon:

		Antal
LOK:	Tenderlok, 2-C.....	1
	” 1-C.....	2
	Tanklok, 1-D-1	1
	” 1-C	3
	” C-1	1
	” C.....	3
	Summa	11
	Anm. Tanklok nr 6 utrangerat 1946.	
RÄLSBUSSAR:	4-axliga	4
D:o SLÄPVAGNAR:	4-axliga	4
PERSONVAGNAR:	Boggievagnar, 4-axliga, 3. klass	10
	” 2- ” 3. klass	4
	” 2- ” 3. klass o. post	1
	Summa	15
GODS- OCH POSTVAGNAR:	Boggie, 4-axliga	1
	” 2-axliga	2
	Summa	3
GODSVAGNAR:	Täckta, 2-axliga, litt. F.....	6
	” 2- ” ” G	35
	” 2- ” ” H (för kött).....	6
	Öppna 2- ” ” I	174
	” 2- ” ” K	2
	” 2- ” ” N	31
	” 2- ” ” P	12
	” 3- ” ” I	9
	Cisternvagn, 2-axlig litt. Q.....	1
	” 3- ” ” Q.....	1
	Summa	277



Lok nr 8 på vändskivan utanför lokstallet i Visby. Maskininspektör J. E. Johansson (civil) och lokmästaren Bengt Ståhl verkar små i det fotografiska perspektivet. Loket byggdes av Motala Verkstad 1939 och hade tillverkningsnummer 867. Vid den undersökning som trafikchefen vid KIRJ, Nils Ahlberg, gjorde 1945 förvånades han över att GJ anskaffat detta lok. Anledningen var att loket helt enkelt inte var lämpligt till den klena banöverbyggnaden på Gotland och man därför fått balansera om loket med påföljd att det blev slirningstendenser vid igångsättning. Lokets tjänstevikt var 40.7 ton. Foto Holmerts bildarkiv.



Gotlands Järnvägs verkstad tillverkade fyra boggienvagnar. Den sista personvagnen över huvud taget som tillverkades för GJ var ovanstående vagn, GJ Co 11, som blev klar 1942. Den vägde 17.76 ton och hade en längd över buffertarna av 17.75 m. Vagnen hade 70 sittplatser. Foto i Visby 24 juli 1952, L. Welander.

Två trotjänare går

Torsten Norström, som varit trafikchef i över 20 år, lämnade sin tjänst med utgången av juni månad 1942. Gottfrid Johansson, stins i Visby, blev trafikchef.

Konsul Carl E Ekman, som tillhört styrelsen sedan 1904, varit sk jourhavande ledamot under åren 1909—1921 samt bolagets verkställande direktör sedan 1922, avgick från sistnämnda befattning med utgången av 1942. Han efterträddes som VD av bankdirektören Malte Wiman. Vid bolagsstämman 1944 avgick Ekman även som styrelseledamot.

Till följd av trafikstegringen ökade antalet anställda i järnvägstjänst från 136 år 1938 till i medeltal 189 åren 1944—46. Den individuella lönenivån ökade under perioden med ungefär 40 procent dels på grund av höjda dyrtidstillägg, dels på grund av ändrade avtal med höjda grundlöner. Personalkostnaderna i järnvägstrafiken steg från 514.000 kr år 1938 till 973.000 kr 1946.



Interiörbild från GJ:s första rälsbuss BYol. Foto H Beckman.

1 juli 1947: Staten tar över

Efter omfattande utredningar beslöt 1939 års riksdag att de enskilda järnvägarna med vissa undantag skulle förstatligas. Även banorna på Gotland omfattades av riksdagsbeslutet.

Den av SJ tillsatta Förstatligandeberedningen besökte GJ 1941 för undersökning av järnvägsrörelsen. I mars följande år meddelade beredningen, att den ämnade fortsätta undersökningen och ta upp förhandlingar på försommaren 1942. Men undersökningen uppsköts.

När frågan om gemensam trafikförvaltning för de gotländska banorna diskuterades 1944, hade Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen frågat SJ, när ett förstatligande av Gotlandsbanorna kunde väntas. Generaldirektör Dahlbeck vid SJ hade svarat, att frågan inte för tillfället var aktuell.

I GJ:s årsberättelse för 1945 meddelade styrelsen, att den med viss oro såg på företagets ekonomiska situation till följd av vikande inkomster och ökande lönekostnader. Under 1946 blev den ogynnsamma tendensen alltmer påtaglig, varför styrelsen anhöll hos Förstatligandeberedningen om förhandlingar för att få järnvägen övertagen av SJ. Det resulterade i en preliminär överenskommelse om att SJ skulle överta GJ:s aktier för 65 kr per styck.

Ett skriftligt avtal upprättades den 17/2 1947 mellan Kungl Järnvägsstyrelsen och Gotlands järnvägsaktiebolag och efter Kmt:s godkännande övertogs GJ den 1/7 1947 av SJ, som sedan drev rörelsen i bolagsform i 12 månader. Sidobanorna hade övertagits samtidigt med GJ och alla tre banorna trafikerades under nämnda 12-månadersperiod gemensamt. Banorna införlivades i SJ-nätet och fick benämningen 37:e driftsektionen.



I juli 1947—1 juli 1948 drev GJ samtliga järnvägar på ön i statlig bolagsform. Det var därför under denna tid möjligt att få se GJ-märkta vagnar och lok på samtliga banor som här i Klintehamn där läraren promenerar mot stationen med sin klass för att åka på någon utflykt. Foto Holmerts bildarkiv.

Många hoppades på SJ

Det var en utbredd uppfattning bland allmänheten, att när SJ övertagit en bana förbättrades trafikförhållandena påtagligt. Man fick lägre taxor och flera tåg, tåghastigheten ökades, bättre personvagnar sattes in och den allmänna trafikservicen förbättrades.

Så hade verkligen också skett vid de järnvägar, som SJ efter beslut av statsmakterna hade övertagit på 1920- och 1930-talen. Dessa järnvägar hade i regel övertagits på grund av att deras existens var hotad till följd av svag ekonomi, men då det ansågs, att de hade stor allmän betydelse, måste staten ingripa för att förhindra en nedläggning. Genom de åtgärder som SJ vidtog kunde trafiken så småningom ökas och ekonomin förbättras. SJ fick därigenom rykte om sig att tämligen snabbt kunna hjälpa en konkursmässig bansträcka på fötter.

Gotlänningarna hyste samma uppfattning om SJ:s förmåga. Det är förståeligt, att man under andra världskrigets besvärliga trafikförhållanden med stora förhoppningar såg fram mot den dag, då också de gotländska järnvägarna blev statliga. Man väntade sig lägre biljettpriser, lägre godstaxor, utökade tågförbindelser och en allmän standardförbättring på trafikens område. Och många menade, att järnvägarna på Gotland efter en ordentlig upprustning skulle bli en god affär för SJ.

Även SJ:s förste chef på Gotland, trafikinspektören Charles Gildon tycks ha hyst samma uppfattning. Kungl Järnvägsstyrelsen däremot befarade, att de gotländska järnvägarna i likhet med andra småjärnvägar skulle bli en ekonomisk belastning för SJ.

En dålig start

Fram till nyåret 1948 företogs inga för trafikanterna märkbara förändringar utom att två skoltåg för läroverkseleverna sattes in på linjen Burgsvik-Visby vid höstterminens början 1947. Dessa tåg var emellertid planerade redan innan SJ övertog GJ.

GJ hade höjt sina taxor ganska måttligt under krigsåren, men rörelsen hade ändå lämnat god avkastning så länge högrafiken varade. När den militära beredskapen upphörde efter krigsslutet gick emellertid trafiken tillbaka med sjunkande inkomster som följd. Förvaltningen vid GJ försökte därför att få taxorna höjda, men myndigheterna medgav höjning endast i mycket begränsad omfattning. Dock ställdes större taxehöjningar i utsikt under loppet av 1947.

När sedan förstatligandet kom emellan, gjorde GJ inget nytt försök att få taxorna höjda. Den gamla taxenivån blev därför gällande i det närmaste oförändrad under resten av GJ-tiden. SJ bibehöll sedan samma taxor under andra halvåret 1947.

Till följd av den krympande trafikvolymen och de oförändrade taxorna minskade trafikinkomsterna vid de tre banorna med sammanlagt 174.000 kronor under 1947 i jämförelse med 1946, biltrafiken ej medräknad. På utgiftssidan drabbades järnvägsrörelsen samtidigt av stora ökningar, dels på grund av ett nytt löneavtal för GJ varigenom lönenivån höjdes med ca 22 procent, dels av att sidobanornas personal fick samma löneförmåner som GJ:s personal. Dessutom ökade antalet personal något under 1947.

Höjning till SJ-taxan

För att få täckning för de ökade kostnaderna blev det nödvändigt att höja taxorna. Därför började SJ:s taxa för både person- och godstrafik att tillämpas den 1 januari 1948.

SJ:s persontaxa var i huvudsak lik den dittills gällande, men genom att slopa rabatterna på biljettpriserna hoppades man på en viss intäktsökning. Från den 1/1 1948 upphörde rabatterna mellan Visby och sidobanornas stationer och en månad senare slopades de mycket uppskattade veckoslutsbiljetterna. Avgifterna för veckoslutsresorna steg därigenom med 50 procent.

SJ höjde sin godstaxa samtidigt som den började tillämpas på Gotland. Samtidigheten i dessa två åtgärder fick obehagliga konsekvenser för Gotlands del, främst genom att minsta avgiften för stycke godssänd-

ningar av fraktgods höjdes mycket kraftigt. I den gotländska järnvägs-
trafiken hade dittills minsta avgiften varit 50 öre. SJ hade tillämpat en
minsta avgift av 1 kr. Nu höjde SJ denna avgift till mellan 1:20 och 1:80
kr. För de gotländska trafikanterna blev avgiften för småsändningar på
så sätt mer än fördubblad, i många fall tredubblad eller ännu högre.

”Dessa nya pålagor”

Taxehöjningarna fick ganska snart stor publicitet genom artiklar och le-
dare i gotlandstidningarna. Gotlands Allehanda hade en artikel införd
den 16/1 1948 under rubriken ”Gotlands järnväg höjer vissa taxor tre-
dubbelt”. ”En föga angenäm konsekvens av förstatligandet”. Tidning-
en skrev:

”Stämningen bland våra affärsmän är emellertid ganska upprörd
över dessa nya pålagor och försök torde komma att göras att på något
sätt komma till tals med vederbörande myndigheter. Huruvida det är
lättare att nå en överenskommelse med ett statligt verk än med ett lo-
kalt förankrat, enskilt företag lär väl så småningom komma att visa
sig.”

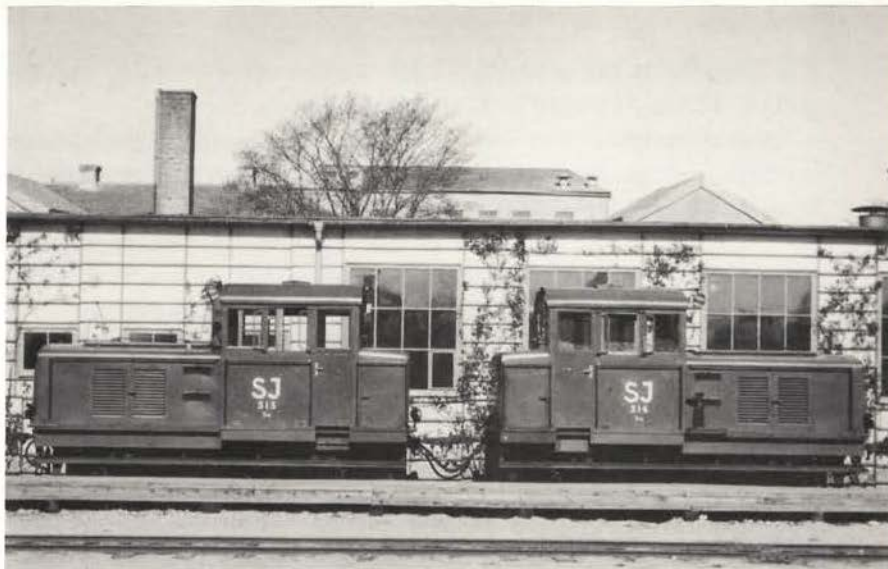
Tidningen Gotlänningen behandlade taxehöjningen i en ledare den
4/2 1948. Efter en del exempel, bla att frakten för en låda tvätt på 50 kg
från Stånga till Hemse stigit från 50 öre till 1.40 och att en tom brödlåda
från Slite till Klintehamn nu kostade 1 kr i frakt mot förut 25 öre, fortsat-
te tidningen:

”De gamla tarifferna voro anpassade efter våra speciella gotländ-
ska förhållanden och byggde på mångårig erfarenhet av trafiken här.
Nu återigen skall ingenting annat än SJ:s enhetstariffer gälla. Det är
emellertid att märka, att SJ:s fraktsatser äro relativt höga på korta
distanser och i stället låga på längre avstånd och därigenom få vi
ingen nytta av de billiga långdistanstaxorna.

Det är emellertid många som anse, att gotlänningarna inte stillati-
gande böra finna sig i dessa pålagor. Stämningen är faktiskt ganska
upprörd särskilt bland köpmännen och det undrar man inte på. Sam-
ma är förhållandet för många andra, inte minst lantbrukarna och
över huvud taget landsbygden och sammanlagt komma säkerligen de
av järnvägarna genomförda prishöjningarna att betyda ökade utgif-
ter på hundratusentals kronor för länet.”

Gotlands Folkblad visade i sina kommentarer en något större för-
ståelse för taxehöjningarna men ifrågasatte om det inte hade varit lämp-
ligare med en mjukare övergång. Nu hade höjningarna kommit att ver-
ka som ett hårt slag för trafikanterna.

Lokomotorn, det dieseldrivna loket, gjorde sin entré på Gotland 1948 efter förstatligandet. De två första lokomotiverna var dock beställda av GJ 1946. I SJ-numrering fick de beteckning Z4p och hade nummer 248 och 249. Båda var tillverkade av Kalmar Verkstad 1948. På bilden multipelkopplade nr 315 och 316 vid rälsbusssgaraget i Visby. Foto B Nordin/ W Falcks arkiv.



Trafikinspektör Gildon förklarade i en insändare, att höjningarna hade varit nödvändiga på grund av de ökade driftkostnaderna och att järnvägarna på Gotland med all sannolikhet hade måst handla på samma sätt, om banorna fortfarande hade drivits som enskilda bolag.

En grund till misstro

Under första halvåret 1948 höll sig trafikvolymen trots taxehöjningarna på ungefär samma nivå som under samma tid 1947. Taxehöjningarna medförde, att trafikinkomsterna steg med ca 170.000 kronor men samtidigt steg också driftkostnaderna med inte mindre än 181.000 kronor. Driftunderskottet blev 11.000 kronor större än under första halvåret 1947, då det uppgick till 296.000 kronor för de tre banorna sammanlagt.

Gotlänningarna hade, som tidigare sagts, hoppats på att taxorna skulle sänkas när SJ övertagit rörelsen. Man gjorde dock inte klart för sig, att taxorna före förstatligandet hade varit onormalt låga och att taxehöjning blivit nödvändig även om järnvägarna fortsatt att vara enskilda. Dock torde övergången till den nya taxan ha kunnat göras smidigare för att undvika den onödiga irritation, som nu uppstod.

Den av trafikledningen intagna attityden, att "det får dom finna sig i" skapade ingen god jordmån för SJ:s fortsatta verksamhet på Gotland. Denna första intressekonflikt mellan de gotländska trafikanterna

och SJ torde ha lagt grunden till den misstro och den ovilja, som den gotländska befolkningen kom att hysa gentemot SJ.

En omständighet, som kom att bidra till försämring av förhållandet mellan SJ och gotlänningarna var trafikledningens strävan att köpa upp enskilda biltrafikföretagares rörelser. Trafikinspektör Gildon förklarade öppet, att det var SJ:s avsikt att köpa in så många trafikföretag som möjligt för att minska konkurrensen. Gotlänningarna uppfattade detta som en strävan efter trafikmonopol och man reagerade häftigt.

SJ lyckades dock att under Gildons tid överta ett tiotal trafiktillstånd, både bussar och lastbilar, men det rörde sig mest om företag som ägarna på grund av dålig lönsamhet önskade göra sig av med. I SJ:s ägo blev dessa företag ännu mera förlustbringande.

Miljonunderskott

Den tidtabell, som tillämpades från hösten 1947, utökades endast obetydligt under de närmaste två åren. 1950 var tågantalet praktiskt taget åter detsamma som 1947. 1951 och 1952 minskades tågantalet i samma mån som resandealet nedgick. Resandealet sjönk nämligen från 539.000 1947 till 459.000 år 1952 (15 procent), vilket torde ha orsakats av att antalet personbilar under samma tid ökade från 1.272 till 3.188, dvs med 151 procent.

Även med avseende på väntad utökning av tågantalet torde SJ ha blivit en missräkning för gotlänningarna. En viss kompensation låg väl dock i det faktum, att nästan alla tåg efter hand kom att utgöras av rälsbussar.

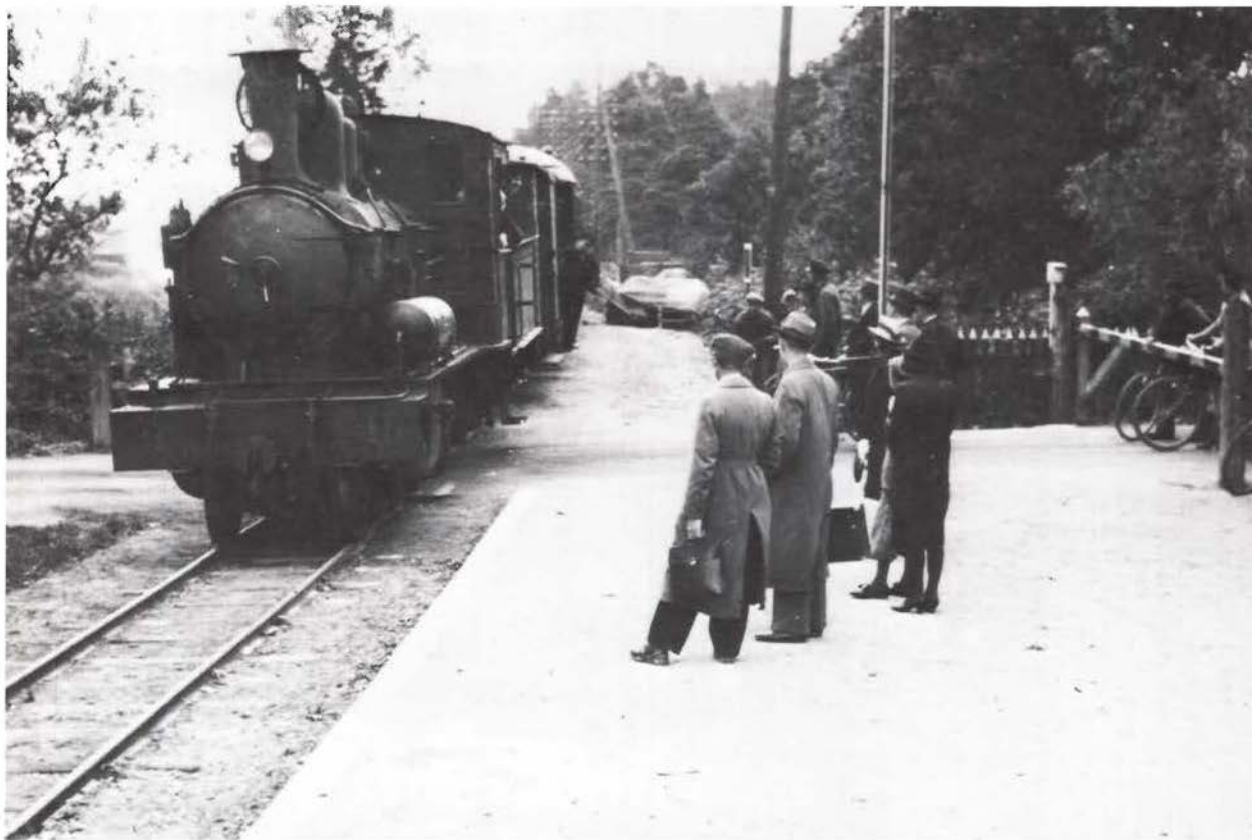
Vid sitt tillträde som chef för de gotländska järnvägarna räknade trafikinspektör Gildon med att rörelsen skulle bära sig. För att kunna visa det siffermässigt lyckades han utverka, att järnvägsstyrelsens kontrollkontor månatligen upprättade en särredovisning över inkomsterna vid järnvägstrafiken på Gotland.

Denna specialredovisning fick emellertid en negativ effekt genom att de överordnade myndigheterna — distriktschefen och järnvägsstyrelsen — nu hade möjlighet att månad för månad följa den ekonomiska utvecklingen vid 37. driftsektionen, en utveckling som tyvärr blev allt annat än lyckosam.

Järnvägsrörelsens årliga driftunderskott blev från 1949 mer än en halv miljon kronor. Med tillägg av beräknade belopp för avskrivningar, räntor och pensionskostnader blev den totala förlusten långt över en



Kändis i kläm. Vid järnvägsövergången intill slakteriet i Visby hände då och då trafikmissöden tåg kontra andra fordon. Här har en visby-kändis kommit ordentligt i kläm — doktor Nils Bolins bil. Foto Holmerts bildarkiv.



En 40-talsbild från Karby anhalt. Loket Polhem med Albin Nilsson som förare glider fram till perrongen. Foto Holmerts bildarkiv.

miljon kronor per år. Driftunderskottet förorsakades främst av en fortlöpande stegring av driftkostnaderna medan trafikinkomsterna trots flera taxehöjningar ökade endast obetydligt eller ingenting alls.

Dags för nedläggning

Redan i början av 1950 fäste SJ:s överrevisorer uppmärksamheten på det oförmånliga utfallet av järnvägsdriften på Gotland. De pekade på, att det var sidobanorna som drog ner resultatet. På hösten samma år antydde distriktschefen Bror Elwing vid 1. distriktet, dit Gotland hörde, att en partiell nedläggning kunde bli aktuell förr eller senare. Eftersom någon resultatförbättring inte inträdde varken under 1950 eller 1951, ansåg järnvägsmyndigheterna tiden inne för radikala åtgärder.

Sista rälsbussen från Slite klar för avgång från Dune på linjen Slite-Roma den 9 juni 1953. Förare Söderberg avporträtterad på en något vildvuxen tråperrong. Foto G Kahlqvist.



Det första man gjorde var att byta chef vid 37. driftsektionen. Från den 1/12 1952 ersattes trafikinspektör Gildon av maskiningenjören vid 1. distriktet i Stockholm, Karl Larson.

Det blev nu hans uppgift att genomföra en allmän rationalisering av driften. Målet var att i första hand minska antalet personal.

Så skedde också. Under 1951 var antalet heltidsanställda omkring 355, året därpå sjönk antalet till 295.

Den viktigaste åtgärden blev emellertid att lägga ner järnvägslinjen Slite-Roma-Hablingbo. Enligt en utredning skulle en nedläggning ge en resultatförbättring av ca 670.000 kronor. Samtidigt skulle biltrafiken — efter att den hade övertagit det mesta av den nedlagda järnvägslinjens trafik — få sitt driftresultat förbättrat.

”Stod klart redan 1947”

Den regelbundna trafiken på Slite-Roma-Hablingbo upphörde på kvällen den 9/6 1953. Sockerbetor och massa transporterades dock även under höstarna 1953—1955. Genom nedläggningen och en del andra åtgärder blev resultatförbättringen den väntade. 1952 var driftunderskottet 699.000 kronor. 1953 blev underskottet 79.000 kronor, en förbättring alltså med 620.000 kronor. 1954 uppkom ett driftöverskott på 63.000 kronor och därmed en resultatförbättring av 762.000 kronor sedan 1952. Även biltrafikens driftresultat förbättrades under åren 1953 och 1954 men försämrades igen under 1955.

Järnvägsstyrelsen motiverade nedläggningen av järnvägslinjen Slite-Roma-Hablingbo i följande uttalande:

”Redan vid tiden för statsförvärvet av år 1947 av Gotlands järnvägar stod det klart, att detta förvärv skulle vara oförmånligt ur statens affärssynpunkt. Trafikutvecklingen visade sig emellertid bli väsentligt ogynnsammare än som då var att förutse och det järnvägsekonomiska läget beräknades komma att ytterligare försämrats på grund av fortsatt minskning av trafiken. Minskningen hade sin grund i länets synnerligen rikt förgrenade landsvägsnät, det proportionsvis mycket stora antal motorfordon samt det förhållandet att länet saknade större industrier, som för sin tillverkning eller avsättning vore i behov av transporter på järnväg, varför någon mera omfattande eller tyngre trafik ej stod att erhålla. Vid övervägande av frågan om partiell nedläggning av järnvägstrafiken på Gotland och dennas ersättande med biltrafik i statens järnvägars regi syntes i första hand den bandel böra ifrågakomma, som hade den minsta trafiken och som uppvisade den största förlusten per bankm nämligen bandelen Slite-Roma-Hablingbo”.

Detta var SJ:s första egentliga nedläggning av sådana banor, som förvärvats i anledning av 1939 års riksdagsbeslut.

Den andra betydelsefulla rationaliseringsåtgärden under Karl Larsons direkta medverkan var försäljningen till Gotlands Tygstation av den nya verkstaden. Tygstationen övertog verkstaden den 1 juli 1954, men då hade Larson redan lämnat sin tjänst som chef för 37. driftsektionen. Han befordrades till överinspektör för maskintjänsten vid SJ med tillträde den 1 juli 1953.

En mjukare linje

Larsons efterträdare på Gotland blev nyutnämnde trafikinspektören Gösta Billstrand. Under de två år, som han var chef för 37. driftsektionen, verkade han med påtaglig framgång för att förbättra förhållandet mellan SJ och de gotländska trafikanterna.

Bla ordnades 1953 möten och sammankomster på ett antal orter med RLF och andra lantbruksorganisationer, varvid SJ:s ställning på Gotland diskuterades. Extratåg med underhållning för passagerarna anordnades i anslutning till luciafirande och julskyltning i Visby, varvid enkla biljetter gällde för fram- och återresa. Extratåg med nedsatta biljettpriser sattes också in vid flera andra tillfällen.

Över huvud taget tillämpades under denna tid, liksom också skett under maskiningenjör Larsons cheftid, en ”mjukare linje” gentemot trafikanterna. Det kan konstateras, att SJ:s anseende bland gotlänningar-



Den alltid påhittige RESO-chefen "Isen" Israelsson i Visby anordnade "Kvitter-expressen" i början av 60-talet. På dessa reklam/show-resor fanns det orkestrar med på tåget och man kunde rent av råka ut för indianöverfall under färden.

På den undre bilden har "Isen" själv fallit offer för de gottländska vildarna. Foto från W Falcks arkiv.



na förbättrades och trafikvolymen på den kvarvarande bandelen inte minskade nämnvärt.

Genom sparsamhet och genom förenkling av driftformerna kunde kostnaderna samtidigt nedbringas. Förbättringen av det ekonomiska resultatet var under åren 1953—1955 betydande jämfört med åren dessförinnan. Givetvis bidrog nedläggningen av linjen Slite-Roma-Habblingbo i stor utsträckning till det goda resultatet.

Från 1 juli 1955 förordnades trafikinspektör Billstrand till chef för 27. trafiksektionen i Kalmar. Hans efterträdare i Visby blev byråassistenten Ivar Dalström, verksam vid GJ sedan 1908. Trafikinspektör Dalström kvarstod i tjänst intill den 1 februari 1958, då han pensionerades. Till ny trafikinspektör utsågs Folke Sandler, som dittills hade haft samma tjänst vid Nynäsbanan.

Ett dyrt grusföretag

Från 1956 började järnvägsrörelsens driftresultat försämrast. För 1956 uppgick driftunderskottet till 249.000 kronor, men försämringen detta år hade speciella orsaker. SJ åtog sig nämligen att från Stånga grusgrop transportera allt grus, som behövdes för det nya flygfältet i Visby, och detta mot en fraktagift som var synnerligen låg.

Orsaken till denna fraktsättning torde ha varit, att SJ:s distriktledning i Stockholm haft särskilda skäl att lämna Skånska Cementgjuteriet, som var entreprenör, ett speciellt förmånligt anbud. Konkurrensen från åkarna på Gotland spelade också en viss roll. Inkomsten per ton vagnlastgods för år 1956 blev därigenom så låg som 3:48 mot 6:74 kronor under 1955. Ändå var medeltransportlängden under 1956 betydligt högre än under 1955.

Grustransporterna pågick från mitten av mars 1956 till början av oktober. Under denna tid forslades ca 118.000 kubikmeter grus fördelat på drygt 21.000 vagnslaster. Tontal vagnslastgods blev därmed det största, som någonsin förekommit i järnvägens historia under ett kalenderår.

Grustransporterna kan utan tvekan betecknas som en verklig prestation i betraktande av att vagnparken till större delen utgjordes av äldre fordon med kläna axlar och låg lastförmåga. Vid flera tillfällen inträffade också axelbrott på grund av överbelastning. Vid ett tillfälle fick ett axelbrott svåra följder. Det var vid Viklau den 19 juni 1956, som en axel



Lokomotor Z4p med gruståg i Stånga grusgröp 1956. Foto W Falcks arkiv.



Många vagnar totalförstördes vid den våldsamma urspårningen i Viklau den 19 juni 1956. Foto från lokförare G Gustafsson.

brast och tåget spårade ur. Ett tiotal vagnar ramponerades och stationskarl I Jonsson, som var tågbefälhavare, fick brott på ena benet vid fall från en vagn.

Driftunderskottet på grustransporterna vållades — förutom av de låga fraktavgifterna — även av de stora kostnaderna. Så t ex hade varje vagn måst utrustas med en sk åstipp, en av bräder tillverkad upphöjning i form av en takås placerad i vagnens mitt och i hela vagnens längdriktning. Vid lossningen öppnades vagnens sidoluckor och gruset rutschade utefter åstippens sidor ner på marken. På detta sätt gick lossningen fort och var mindre arbetskrävande. Andra kostnadsfördyrande faktorer var inlåning av personal från fastlandet samt ersättning för en omfattande övertidstjänstgöring.

Driftunderskottet för 1956 vållades även av att inga betor transporterades på sidobanorna från detta år.

När sockret försvann . . .

Under åren 1957—1959 steg underskottet till nästan samma belopp som under åren före nedläggningen av linjen Slite-Roma-Hablingbo. Trafikinkomsterna sjönk kraftigt till följd av krympande trafikvolym och driftkostnaderna kunde inte hållas nere i samma takt.

1953, när nedläggningen gjordes, var trafikinkomsterna på sträckan Lärbro-Burgsvik ca 1,7 miljoner kronor. 1959 uppgick motsvarande inkomster till endast ca 990.000 kr. På sex år hade alltså trafikinkomsterna sjunkit med i runt tal 700.000 kr, fördelade på persontrafik med ca 200.000 kr och godstrafik med ca 500.000 kr.

Minskningen av godstrafiken orsakades främst av att sockerfabriken successivt upphörde att anlita järnvägen för sina transporter. Från 1957 förekom inga sockertransporter på järnvägen och transporter av betor och massa överfördes till landsväg i full omfattning 1958. Inkomstbortfallet kan uppskattas till 150.000 kronor för 1957 och till 350.000—400.000 kronor för vart och ett av åren 1958 och 1959.

Under loppet av sex år minskade trafikinkomsterna på linjen Lärbro-Burgsvik med ca 40 procent. Drygt hälften av minskningen hörde samman med bortfallet av sockerindustrins produkter.

När dessa inkomster, som alltid varit av vital betydelse för järnvägens existens, definitivt försvann och den övriga trafiken fortsatte att minska, fanns det inte längre några förutsättningar att ens med rimliga förluster driva järnväg på Gotland.

Lägg ned järnvägen!

Till följd av en allmän lönsamhetsförsämring inom SJ-nätet beslöt järnvägsstyrelsen i juni 1956, att ett antal trafiksvaga bandelar skulle undersökas för eventuell nedläggning av driften. Järnvägslinjen Lärbro-Burgsvik tillhörde den grupp, som enligt direktiven skulle undersökas år 1959 eller senare.

I november 1957 ändrades emellertid planerna. Järnvägsstyrelsen meddelade, att en revidering av tidsplanen för undersökningarna blivit nödvändig på grund av det försämrade läget och att bla bandelen Lärbro-Burgsvik med det snaraste skulle bli föremål för undersökning. En kommitté på fyra man påbörjade sitt arbete i mars 1958.

I maj året därpå föreslog kommittén att järnvägstrafiken på Gotland skulle läggas ned efter sommartrafikens slut 1960 och ersättas med buss- och lastbilstrafik. SJ beräknades komma att vinna drygt 1 miljon kr per år genom den föreslagna trafikomläggningen.

Förslaget sändes ut på remiss till ett stort antal myndigheter. Kommuner och trafikanter informerades dessutom om förslaget vid särskilt anordnade möten under november 1959. Några väsentliga invändningar i själva sakfrågan gjordes inte från något håll och den 30 juni 1960 gav Kmt medgivande att efter september 1960 upphöra med järnvägsdriften och övergå till landsvägstrafik. Trafikomläggningen genomfördes också i enlighet därmed.

Sammanlagt ett 50-tal anställda flyttades till SJ på fastlandet, främst till Stockholms-distriktet. Några pensionerades och några stannade kvar och tog anställning vid biltrafiken, som genom omläggningen fått ökat personalbehov. Trafikinspektör Sandler blev stins i Kristianstad från den 1 februari 1961. Föreståndare för SJ:s kvarvarande rörelse blev byråassistent John Kvarnstedt.

Fortsatt förlust

Biltrafikens driftresultat under perioden 1947—1959 var långt ifrån tillfredsställande men ändå relativt sett bättre än järnvägstrafikens. Första året redovisades en vinst på 102.000 kronor, men det berodde på att personalen fortfarande delvis hade avlöning efter de gamla avtalen. Under resten av perioden uppstod förlust av varierande storlek till följd av bla SJ:s högre personalkostnader och på grund av att alltför låga avgifter oftast måste tillämpas i beställningstrafiken med lastbil i konkurrens med den privata åkerirörelsen. När en del klart olönsam lastbilstrafik

avvecklats mot slutet av perioden, förbättrades också driftresultatet.

I den utredning, som föregick 1960 års trafikomläggning, räknade man med att den trafik, som bilrörelsen skulle överta från järnvägsrörelsen, inte skulle bli någon ekonomisk belastning för bilrörelsen. I utredningen var den nytillkomna trafiken beräknad till 785.000 kronor per år och driftkostnaderna till ungefär samma belopp.

Dessa beräkningar visade sig emellertid vara alltför optimistiska. Under 1961 ökade inkomsterna i jämförelse med 1959 med endast 650.000 kronor, medan däremot kostnaderna ökade med 882.000 kronor, vilket innebar en resultatförsämring med 232.000 kronor.

Under 1961 hade dock transportapparaten ännu inte hunnit bli anpassad efter transportbehovet. Såväl tidtabell som fordonsantal och personalstyrka visade sig vara överdimensionerade. När anpassning efter hand blev möjlig förbättrades också driftresultatet.

De förluster, som uppstod vid biltrafiken efter det att järnvägen upphört, var dock relativt måttliga jämförda med förlusterna i järnvägstrafiken. Biltrafikens genomsnittliga förlust per år under 12-årsperioden 1960—1971 uppgick till ca 265.000 kronor. Då är emellertid inte det statsbidrag medräknat, som utgick från 1962. Om detta statsbidrag medräknas, var den årliga förlusten i genomsnitt ca 190.000 kronor.

Vid bedömande av biltrafikens driftresultat under nämnda 12-årsperiod får man hålla i minnet, att den trafik som bilrörelsen övertog vid järnvägens nedläggning hade befunnit sig i ständig minskning sedan flera år tillbaka.

Denna minskning hade säkerligen inte upphört i och med överflyttningen till biltrafiken. Detsamma gällde troligen också bilrörelsens förutvarande trafikvolym. Att så måste ha varit fallet, kan man sluta sig till främst av den omständighet att personbilsparken på Gotland under de 12 åren ökade från 8.056 till 16.410 fordon. När SJ startade sin verksamhet på Gotland den 1 juli 1947 fanns det endast ca 1.400 personbilar i länet.

De sista dåliga siffrorna

År	Trafik- inkomster	Drift- kostnader	Överskott /underskott
1946	1.831	1.760	+ 71
1947	1.657	2.037	— 380
1948	1.873	2.280	— 407
1949	1.844	2.474	— 630
1950	1.833	2.502	— 669
1951	2.003	2.638	— 635
1952	2.101	2.800	— 699
1953	1.954	2.033	— 79
1954	1.803	1.740	+ 63
1955	1.675	1.677	— 2
1956	1.816	2.065	— 249
1957	1.366	2.027	— 661
1958	1.049	1.711	— 662
1959	990	1.429	— 439

Järnvägens driftresultat, tusental kronor

Anmärkning: Driften på Slite-Roma-Hablingbo lades ner den 9 juni 1953. Sockerbetor och betmassa transporterades dock på den linjen under betkampanjen åren 1953—55.

År	Trafik- inkomster tkr	Därav statsbidrag tkr	Drift- kostnader tkr	Vinst (+) förlust (—) tkr
1960	1.484	—	1.661	— 177
1961	2.044	—	2.436	— 392
1962	2.222	22	2.524	— 302
1963	2.372	49	2.575	— 203
1964	2.308	29	2.585	— 277
1965	2.516	102	2.610	— 94
1966	2.602	109	2.878	— 276
1967	2.604	107	2.758	— 154
1968	2.451	106	2.518	— 67
1969	2.269	123	2.239	+ 30
1970	2.247	125	2.377	— 130
1971	2.114	115	2.374	— 260
1972	2.161	93	2.490	— 329

Biltrafikens driftresultat från det år då järnvägsrörelsen upphörde.



Bistra tider för tåg. Under vintern gäller det också att hålla banan trafikabel. Snö och is samlas lätt vid växlar och övergångar, med stora risker för urspårningar. Med en speciell spårrensare, här dragen av en lokomotor, klarades dessa problem. Personalen på vagnen hade till uppgift att manuellt lyfta ransanordningen på vissa ställen — en icke alltför eftertraktad syssla i kyla och blåst. Foto från W Falcks arkiv.

TÅGTIDTABELL GÄLLANDE 29 AUG. — 30 SEPT. 1960

21	25	31	33	35	24	26	30	32	34	36
Vard.	Dagl.	Vard. före S.o.H.	Dagl.	Vard. före S.o.H. samt S.o.H.	Dagl.	S.o.H.	Vard. före S.o.H.	Vard.	Dagl.	S.o.H.
7.05	10.00	14.55	17.05	19.30	9.39	11.42	14.37	16.44	19.04	22.12
7.20	10.15	15.10	17.20	19.45	9.23	11.27	14.22	16.28	18.48	21.57
7.29	10.24	15.19	17.29	19.54	9.14	11.18	14.13	16.19	18.39	21.48
7.36	10.32	15.26	17.37	20.01	9.07	11.11	14.06	16.12	18.32	21.41
7.53	10.51	15.44	17.56	20.19	8.50	10.55	13.50	15.55	18.15	21.25
8.10				20.45	8.35					
1	7	17	19	3	15	12	2	14	8	18
Dagl.	Vard. före S.o.H.	Vardag utom dag före S.o.H.	Vard. före S.o.H.	Vard.	Dagl.	S.o.H.	Vard.	Dagl.	Vard. före S.o.H.	Vardag utom dag före S.o.H.
8.35										
9.10	12.25	14.30	15.55	18.15	21.30	7.58	10.10	13.23	17.00	17.58
9.29	12.42	14.46	16.14	18.33	22.01	7.37	9.50	13.05	16.41	17.37
9.44	12.56	14.57	16.30	18.47	22.13	7.27	9.41	12.56	16.32	17.28
9.54	13.06	15.06	16.40	18.57	22.23	7.11	9.26	12.43	16.19	17.14
10.01	13.12	15.12	16.47	19.04	22.20	7.04	9.19	12.36	16.12	17.07
10.16	13.22	15.22	16.59	19.16	22.33	6.56	9.11	12.28	16.04	16.59
10.30	13.31	15.31	17.10	19.27	22.44	6.46	9.01	12.19	15.53	16.49
10.47	13.42	16.09	17.23	19.40	22.55	6.36	8.49	12.09	15.44	16.38
11.05	13.56	16.24	17.38	19.56	23.10	6.23	8.33	11.56	15.29	16.23
						6.09	8.19	11.44	15.17	16.10
11.28	14.16	16.44	17.58	20.17	23.30	6.00	8.10	11.35	15.07	16.00

Anm.:

- 1) Busslinjerna Lärbro—Färösund—Fårö och Lärbro—Fleringe ansluta.
- 2) » Stånga—Ljugarn och Stånga—När ansluta.
- 3) Busslinjen Hemsö—Ronehamn ansluter.
- 4) » Burgsvik—Sundre ansluter.

Se tidtabellen för dessa busslinjer

Anm.:

× Tåget stannar endast vid behov för av- och påstigning.

Tågen göra uppehåll även vid Othem, Hästnäs, Flygfältet, Österport, Stora Vede, Sylfaste, Karby, Högbro, Viklau, Starrlausa, Tjängdarve, Alva kyrka, Bingevägen, Grötlinga, Västergårda och Björklunda.

Den sista tågtidtabellen på Gotland.

Därför lades järnvägen ner

”Varför måste man lägga ner järnvägen?” Den frågan har många ställt. Svaret på den formulerades på ett utmärkt sätt av en kommunalman vid ett av de informationsmöten, som föregick järnvägsnedläggningen. Han sa: ”Vi kan väl inte fordra att få ha kvar järnvägen, när vi inte använder den längre”.

Det uppkom genom den växande bilismen ett inkomstbortfall, som försämrade lönsamheten i sådan grad, att trafiken kunde uppehållas endast genom tillskott av medel från lönsamma områden av SJ. SJ:s relativt höga kostnadsläge bidrog givetvis också till att förlusterna blev stora.

Bilismens kraftiga uppsving efter andra världskrigets slut hörde samman med de goda konjunkturerna inom näringslivet. På Gotland hade järnvägen tidigare hämtat sin huvudsakliga inkomst direkt eller indirekt från jordbruket. Lantbruksbefolkningen hade använt järnvägen för sina resor och för transporter av lantbrukets alster och förnödenheter.

Den strukturomvandling, som jordbruksnäringen genomgick efter krigets slut, medförde att hästarna efter hand byttes ut mot traktorer och personbilar. Personbilarna kom att användas även vid sådana resor, som tidigare skett med järnväg och traktorerna kunde nyttjas även för godsforsling på landsväg. Spannmåls- och gödningstransporter m m, som järnvägen förut haft hand om, började så småningom att utföras av lantbrukarna själva. Järnvägen gick på så sätt miste om både resande och gods genom den tvåfaldiga konkurrens, som var en följd av rationalisering inom jordbruket.

En naturlig konsekvens

En viktig del av järnvägens inkomster kom indirekt från jordbruket, nämligen från de företag, som var sysselsatta med förädling av jordbrukets produkter eller som utgjorde serviceorgan i jordbrukets och lant-

husbefolkningens tjänst: sockerbruket, slakteriet, mejerierna, centralföreningen, lanthandlarna m fl. Redan före kriget hade konkurrensen om dessa företags transporter varit kännbar för järnvägen, men efter krigets slut blev konkurrensen hårdare. Lastbilarna, både de yrkesmässiga och de som ägdes av företagen själva, ökade i antal och kapacitet och övertog i allt större omfattning dessa för järnvägen viktiga transporter.

När slutligen sockerbruket, som i mer än sextio år varit järnvägens största trafikant, helt övergick till landsvägstransport, hade järnvägen inte längre någon möjlighet att tävla med den nya tidens transportmedel. Nedläggningen av järnvägsdriften blev därför en naturlig konsekvens av utvecklingen.

Bättre i enskild regi?

En annan fråga, som kan ställas i detta sammanhang, är om järnvägs-trafiken skulle ha hävdats sig bättre om banorna hade drivits som enskilda företag. Det är visserligen sant, att de gotländska järnvägarna — liksom andra enskilda banor av samma storlek — hade lägre kostnader än SJ framförallt i fråga om löner och genom en enklare administration. De gotländska järnvägarna som enskilda företag skulle också ha försökt att anpassa taxor etc efter trafikanternas önskemål i större utsträckning än vad SJ ansåg sig kunna göra. En sådan anpassning hade kunnat hjälpa till att hålla kvar trafik i viss utsträckning, dock säkerligen på bekostnad av en försämrad ekonomi.

Resultatet hade med all sannolikhet blivit, att också GJ, liksom tidigare de båda sidobanorna, kommit att gå med förlust. Även om förlusten inte hade blivit av samma storlek, som den sedan blev under SJ-tiden.

Att framtidsutsikterna för GJ inte tedde sig särskilt ljusa, kan man sluta sig till av det faktum, att medan driftunderskottet för första halvåret 1946 uppgick till 111.000 kronor, så hade motsvarande underskott stigit till 211.000 kronor för första halvåret 1947. Om banorna hade förblivit enskilda, skulle det ha räckt med — låt oss säga — endast en fjärdedel av de förluster, som uppkom under SJ-tiden, för att gotlandsbanorna ganska snart kommit på obestånd och stått inför hotet att läggas ner. SJ kunde täcka sina förluster på Gotland med överskott från andra delar av SJ-nätet. Någon liknande möjlighet hade givetvis inte de gotländska bolagsbanorna haft.

Åtminstone en fördel

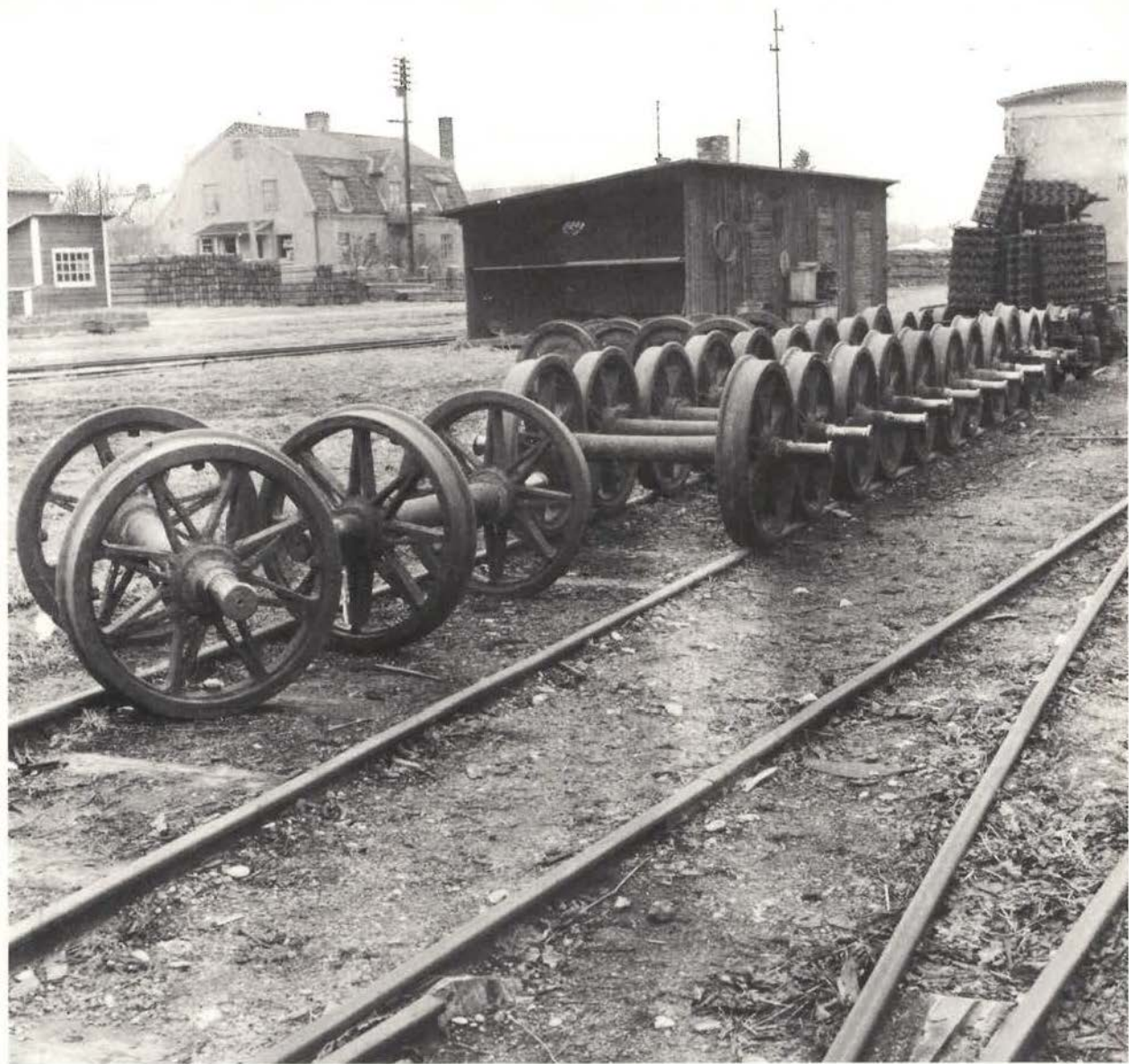
Det är inte heller troligt, att det gotländska näringslivet och den gotländska befolkningen varit villig att i en sådan situation företa någon räddningsaktion för att säkra banornas fortbestånd genom att avstå från sina bilar och i stället anlita järnvägen och därvid betala tillräckligt höga avgifter. Inte heller torde bolagen ha haft möjlighet att begagna den utväg, som flera järnvägar måste ta under 1930-talet, nämligen att kraftigt sänka personalens löner.

Med tämligen stor visshet torde man för den skull kunna påstå, att utgången hade blivit densamma, vem som än varit ägare till banorna. Att SJ var ägare vid nedläggningen var i alla fall en fördel för de anställda, som slapp att bli arbetslösa även om de flesta måste flytta till fastlandet. Det skulle ha blivit synnerligen bekymmersamt för personalen om järnvägarna på Gotland varit bolagsägda vid en nedläggning.









Förteckningar och tabeller

Förteckning över GJ-personalen

Följande förteckning omfattar den GJ-personal som vid förstatligandet 1947 övergick i SJ:s tjänst samt all övrig GJ-personal genom tiderna som haft anställning vid GJ i minst fem år. Grindvakter och säsongsanställda banarbetare finns dock inte upptagna i förteckningen.

Namn	Födel- seår	Bör- jade år	Slu- tade år	Befattning vid avgången/ övergången till SJ
Ahlander, John	1892	1907	1920	Kontorsbiträde, Visby
Ahlberg, D	?	1897	1904	Verkstadsarb, Visby
Ahlgren, K	?	1899	1905	Lokeldare, Visby
” Harry	1886	1905	1947	Kontorist, visbyhamn
” Karl	1908	1930	1947	Stationskarl
” Lennart	1915	1934	1939	Verkstadsarb, Visby
” O W	1876	1901	1939	Banmästar, Karby
Ahlin, Bert	1926	1943	1947	Verkstadsarb, Visby
Ahnell, Edvard	1891	1920	1947	Förman, verkst, Visby
Ahlfvegren, Seth	1881	1899	1931	Stins, Havgdhem
Allvin, G	1872	1907	1922	Nattvakt, Visby
Alyhr, Einar	1892	1909	1916	Kontorsbiträde, Visby
Andersson, Albert	1898	1916	1947	Konduktör, Visby
” Bert	1922	1940	1947	Stationskarl, Visby
” Bertil	1926	1945	1947	Stationskarl, Visby
” Eric	1900	1934	1947	Reparatör vid banavd
” Ernst	1919	1941	1947	Bilförare, Stånga
” Gustaf	1902	1942	1947	Bilförare, Lärbro
” Harald	1917	1947	1947	Verkstadsarb, Visby
” J	?	1884	1901	Banvakt, Österport
” J F	1856	1882	1922	Banvakt, Sylfaste
” Josef	1897	1918	1947	Stationsskrivare, Visby
” Lennart	1910	1946	1947	Lokputsare, Visby
” Olof	1886	1906	1947	Stationskarl, Roma
” Ove	1923	1945	1947	Stationskarl, Visby
” Sune	1919	1936	1943	Kontorsbiträde, Roma
” Tage	1919	1942	1947	Lokeldare, Visby
Appelgren, Gustaf	1883	1907	1946	Konduktör, Visby
Bachér, Ernfrid	1864	1884	1894	Kontorsbiträde
Bäckström, Elis	1906	1929	1947	Kontorist, Visby busstn
” K O	1910	1942	1947	Bilförare, Burgsvik

Namn	Födelseår	Började år	Slutade år	Befattning vid avgången/ övergången till SJ
Bank, Hugo	1906	1944	1947	Verkstadsarb, Visby
Bastholm, Gunnar	1879	1895	1927	Lokförare, Visby
Beier, Robert	1886	1907	1947	Stationskarl, Visby
Berg, A R	1859	1887	1922	Lokförare, Visby
" Bengt	1924	1942	1947	Lokeldare, Visby
Bergström, Carl	1881	1896	1935	Konduktör, Visby
" C J	1916	1940	1947	Lokeldare, Visby
" Karl	1903	1936	1947	Bilförare, Lärbro
" Klas	1920	1945	1947	Stationskarl, Visby
Bjersander, John	1904	1929	1947	Linjearbetare, Visby
" Karl	1898	1921	1947	Banmästare, Karby
Björkman, H	1876	1896	1921	Lokförare, Visby
" V	1888	1907	1913	Verkstadsarb, Visby
Björkqvist, Sven	1863	1891	1926	Stationsförest, Stånga
Blomberg, Bertil	1925	1944	1947	Lokeldare, Visby
" Fritz	?	1880	1887	Lokeldare, Visby
" N E	1918	1947	1947	Verkstadsarb, Visby
Boberg, A	1922	1942	1947	Stationskarl, Visby
" Axel	1854	1879	1896	Kamrer, Byrån
Boquist, A	1919	1945	1947	Förrådsvakt
Cederström, Oscar	1855	1883	1894	Trafikchef
Cederlund, Gustav	1914	1947	1947	Verkstadsarb, Visby
Dahlbeck, Folke	1923	1942	1947	Kontorist, Visby
Dahlström, Erik	1897	1914	1947	Konduktör, Visby
" K A	1900	1917	1922	Bromsare, Visby
" Johan	1871	1909	1936	Verkstadsarb, Visby
" Lennart	1894	1939	1947	Stationskarl, Tingstäde
Dahlqvist, Sven	1904	1934	1939	Verkstadsarb, Visby
Dalström, Ivar	1892	1908	1947	Kamrer, tf trafikchef
" O	?	1882	1895	Stationskarl, Roma
Danielsson, J A	1857	1899	1922	Banmästare, Tingstäde
" Robert	1888	1903	1917	Lokeldare, Visby
Edberg, Johan	1867	1894	1930	Konduktör, Visby
Edvardsson, Bror	1892	1915	1924	Stationskarl, Visby
Egeland, Einar	1911	1941	1947	Stationskarl, Lärbro
" Nils	1906	1929	1947	Stationsförest, Barlingbo
Eklund, Sture	1919	1944	1947	Bilförare, Visby
" Wiktor	1893	1930	1947	Stationskarl, Visby
Ekström, G E	?	1899	1906	Stationskarl, Visby
Ekwall, Emrik	1887	1917	1947	Verkst arb (målare), Visby
Eneqvist, N	1886	1902	1913	Stationskarl, Visby
Englund, Karl	1883	1908	1947	Banmästare, Fidenäs
Engström, Edvin	1884	1899	1945	Lokförare, Visby
" Elis	1920	1940	1947	Lokeldare, Visby
" Sune	1925	1939	1947	Verkstadsarb, Visby
Eriksson, G	?	1899	1904	Stationskarl, Roma
" Kjell	1927	1944	1947	Verkstadsarb, Visby
" Tore	1925	1941	1947	Lokeldare, Visby
Eskelund, J N	?	1878	1884	Stationsförest, Stånga
Fedder, Carl	1859	1882	1927	Spolare (f d lokf), Visby
" Karl	1888	1920	1947	Verkstadsarb, Visby
Fogelström, Rudolf	1850	1878	1883	Trafikchef
Fohlström, A	1918	1942	1947	Banvakt, Othem
" Eva	1922	1945	1947	Hållplatsvakt, Othem

Namn	Födelseår	Började år	Slutade år	Befattning vid avgången/ övergången till SJ
Foogde, Roland	1920	1944	1947	Stationskarl, Visby
Fransson, Oscar	1898	1916	1947	Lokeldare, Visby
Franzén, Oskar	1895	1919	1947	Stationsförest, Burgsvik
Friberg, Einar	1922	1946	1947	Verkst arb, Visby
Gabrielsson, J	?	1900	1905	Stationskarl, Visby
Gahm, Ester	1911	1931	1947	Städerska, Visby
Gardelin, Ulf	1932	1946	1947	Verkstadsarb, Visby
Gardell, Adolf	1881	1908	1947	Stationskarl, Roma
” Henning	1891	1906	1947	Stins, Lärbro
Gehardy, Frans	1870	1894	1930	Stationsförest, Bjärges
Gottberg, Sven	1880	1899	1943	Stins, Hemse
Gustavsson, A F	1866	1895	1901	Banvakt, Etelhem
” Allan	1916	1943	1947	Lokputsare, Visby
” Betty	1900	1938	1947	Hållplatsvakt, Sylfaste
” E G	?	1884	1890	Stationskarl, Visby
” Emil	1879	1907	1942	Banvakt, Tjängdarve
” Erik	1860	1878	1884	Stationsförest, Buttle
” Ester	1895	1940	1947	Vagnstäderska
” Gösta	1900	1916	1947	Lokförare, Visby
” Gösta	1908	1938	1947	Banmästare, Sylfaste
” Helge	1905	1924	1947	Lokeldare, Visby
Hallin, August	1896	1919	1947	Lokputsare, Visby
Hansson, Eric	1916	1946	1947	Stallkarl, Visby
” John	1895	1913	1947	Stationskarl, Roma
” K A	1875	1901	1915	Stationskarl, Tingstäde
” Oskar	1883	1916	1945	Verkstadsarb, Visby
” Valdemar	1899	1918	1924	Stationskarl, Lärbro
Hardingz, Ernst	1889	1904	1922	Stationssskrivare, Visby
Hartman, Ivar	1927	1945	1947	Skrivbitr, verkst, Visby
” Uno	1889	1907	1918	Stationskarl, Visby
Hassellöv, Harry	1911	1926	1947	Verkstadsarb, Visby
Hedlund, Ludvig	1873	1898	1933	Banvakt, Stora Vede
Hedström, Elias	1879	1902	1938	Verkstadsarb, Visby
” Olof	1877	1902	1940	Stationsförman, Buttle
Hellberg, Wilhelm	1888	1915	1947	Stationsförman, Martebo
Herlitz, Henning	1911	1946	1947	Verkstadsarb, Visby
Hiljestrand, Rickard	1879	1905	1941	Verkstadsförman, Visby
Holm, Arvid	1898	1926	1947	Stationskarl, Färösund
Holmström, Rolf	1930	1946	1947	Elev, Lärbro
” Sigrid	1907	1943	1947	Städerska, Lärbro
Hultén, Evert	1926	1942	1947	Lokeldare, Visby
Hägg, Ernst	1906	1937	1947	Bilförare, Stånga
” Louis	1926	1945	1947	Stationskarl, Visby
Hägström, Sune	1928	1945	1947	Stationskarl, Roma
Härlin, Frans	1851	1878	1884	Stationsförest, Bjärges
” K A	1849	1878	1914	Banvakt, Klosterallén
” Walfrid	1880	1908	1915	Banvakt, Roma
Höglund, E	1918	1940	1947	Stationskarl, Visby
Högström, Albert	1857	1878	1922	Stins, Visby
Isberg, Sten	1930	1947	1947	Stationskarl, Barlingbo
Jakobsson, Andreas	1908	1943	1947	Verkstadsarb, Visby
” C H	1857	1896	1929	Verkstadsarb, Visby
” Erik	1890	1914	1945	Banmästare, Sylfaste
” Karl	1882	1897	1945	Lokförare, Visby

Namn	Fö- del- scår	Bör- jade år	Slu- tade år	Befattning vid avgången/ övergången till SJ
Jakobsson, Tage	1914	1936	1947	Kontorist, Visby
” Victor	1883	1908	1946	Banvakt, Björklunda
” Wilhelm	1862	1882	1902	Stins, Havdhem
Jansson, Karin	1929	1945	1947	Notisbärare, Visby
Joelsson, Axel	1898	1916	1947	Lokförare, Visby
” Josef	1905	1920	1943	Lokputsare, Visby
Johansson, A J	1858	1880	1896	Stationskarlsförm, Visby
” Albin	1899	1918	1947	Stationskarl, Visby
” Arne	1918	1940	1947	Lokeldare, Visby
” Arvid	1878	1899	1941	Banvakt, Väskinde kyrka
” Bertil	1920	1945	1947	Verkstadsarb, Visby
” Bertil	1920	1943	1947	Lokputsare, Visby
” Bruno	1927	1946	1947	Verkstadsarb, Visby
” C E	1884	1906	1947	Banvakt, Grötlingbo
” Elis	1895	1920	1947	Linjearb, Tjängdarve
” Emil	1894	1912	1947	Verkstadsarb, Visby
” Erik	1893	1905	1947	F:e kontorist, Byrån Stins i Lärbro 1921-1940
” G C	?	1897	1904	Verkstadsarb, Visby
” Gottfrid	1882	1899	1947	Trafikchef
” Gullan	1927	1944	1947	Postbiträde, Roma
” Gustav	1899	1915	1947	Lokförare, Visby
” Harry	1888	1904	1947	Stins, Visby
” Helge	1908	1940	1947	Stationskarl, Stånga
” Helge	1918	1941	1947	Bilförare, Katthammarsvik
” Henning	1908	1939	1947	Bilförare, Lärbro
” Iwan	1896	1909	1947	Stationsskrivare, Roma
” J E	1887	1923	1947	Maskininspektör, Visby
” J G	1866	1897	1926	Banvakt, Rollume
” J M	1852	1878	1901	Banvakt, Skrubbs
” K G	1920	1937	1946	Kontorsbiträde, Byrån
” Karl-R	1925	1945	1947	Verkstadsarb, Visby
” Sigfrid	1881	1897	1944	Stationskarlsförm, Visby
” Sigvard	1930	1945	1947	Kontorselev, verkst
” Sven	1910	1934	1947	Snickeriförm, verkst
” Valdemar	1894	1910	1947	Lokförare, Visby
” Verner	1897	1919	1947	Linjearbetare, Lingvide
” Villy	1910	1940	1947	Vagnssynare, Visby
Jonasson, C G	1874	1900	1915	Stationskarlsförm, Visby
” Fritz	1857	1906	1925	Förrådvakt, Visby
” Gösta	1916	1941	1947	Verkstadsarb, Visby
Johnsson, Einar	1916	1943	1947	Verkstadsarb, Visby
Jonsson, Anton	1877	1902	1942	Banmästare, Tingstäde
” Henning	1904	1926	1947	Kontorist (Stf), Väskinde
” Ingvar	1930	1946	1947	Rälsbussbiträde, Visby
” J	1838	1878	1901	Banvaktsförm, Roma
” Sten	1910	1937	1947	Stationskarl, Visby
Jupiter, Emil	1871	1909	1947	Verkstadsarb, Visby
Kahl, Gunnar	1861	1884	1924	Stins, Tingstäde
” Henry	1922	1946	1947	Banarbetare, Skrubbs
” Sixtus	1869	1893	1904	Stationsförest, Havdhem
Kahlström, L F	1875	1901	1925	Stationskarl, Barlingbo
Karlström, C	1857	1890	1897	Lokputsare, Visby
” Karl	1880	1907	1943	Lokputsare, Visby

Namn	Födelsår	Började år	Slutade år	Befattning vid avgången/ övergången till SJ
Karlström, Janne	1868	1900	1932	Verkstadsarb, Visby
Karleson, Gustav	1884	1920	1927	Verkstadsarb, Visby
Karlsson, Bengt	1923	1945	1947	Verkstadsarb, Visby
" B F	1888	1916	1947	Stationsförest, Bjärges
" C A	?	1909	1914	Nattvakt, Visby
Carlsson, Erland	1911	1939	1947	Bilförare, Färö
Karlsson, G	1917	1941	1947	Lokputsare, Visby
" Gösta	1923	1947	1947	Verkstadsarb, Visby
Carlsson, Hjärdis	1932	1946	1947	Postbiträde, Bjärges
" Johnny	1922	1938	1947	Lokeldare, Visby
Karlsson, Josef	1890	1915	1947	Platsvakt, Buttle
" Josef	1895	1942	1947	Verkstadsarb, Visby
" Konrad	1903	1940	1947	Stationskarl, Roma
" Otto	1908	1926	1947	Lokeldare, Visby
Kellgren, Gösta	1886	1901	1947	Stins, Roma
" J H	1841	1878	1909	Stins, Etelhem
Klaesson, K G	1897	1915	1947	Stationsförest, Stånga
Kristoffersson, K	1870	1906	1932	Verkstadsarb, Visby
Kullberger, Algot	1854	1878	1917	Kamrer, Byrån
" J	1893	1915	1947	Kontorist, Visby
Kvarnstedt, John	1902	1921	1947	Kontrollör, Byrån
Kviberg, Emil	1880	1908	1943	Banvakt, Alva
Kämpé, J	1882	1907	1914	Verkstadsarb, Visby
Lager, Elmer	1921	1945	1947	Verkstadsarb, Visby
Larsson, E	1863	1897	1909	Stationskarl, Roma
" Emil	1878	1906	1946	Verkstadsarb, Visby
" Folke	1879	1899	1942	Stationsförm, Väskinde
" Gösta	1911	1946	1947	Stationskarl, Visby
" Knut	1900	1924	1947	Stationskarlsförm, Visby
" Lars	1930	1946	1947	Rälsbusbiträde, Visby
" Sigfrid	1897	1915	1947	Stationsförest, Tingstäde
" Tage	1929	1944	1947	Verkstadsarb, Visby
" Yngve	1916	1941	1947	Kontorist, Byrån
Laumark, Georg	1914	1937	1947	Bilförare, Hemse
Leckström, Sven	1917	1945	1947	Verkstadsarb, Visby
Liljegren, Emil	1913	1937	1947	Stationskarl, Visby
" Manfred	1903	1940	1947	Bilförare, Visby
" Yngve	1921	1939	1947	Stationskrivare, Byrån
Liljekvist, G	1882	1902	1945	Stationskarl, Visby
Liljeroth, Sigurd	1904	1925	1947	Bilförare, Lärbro
Lindbom, A R	1838	1898	1913	Verkstadsarb, Visby
" Axel	?	1881	1889	Stationskrivare, Hemse
" Harry	1902	1942	1947	Bilförare, Lärbro
Lindlöf, Claes	1910	1941	1947	Bilförare, Ljugarn
Lindström, Bertil	1917	1941	1947	Kontorist, verkstaden
" Karl	1893	1940	1947	Verkstadsarb, Visby
Lingvide, Rune	1924	1941	1947	Stationskarl, Visby
Ljungberg, Oskar	1859	1879	1909	Lokförare, Visby
Lokrantz, Victor	1832	1878	1895	Stins, Roma
Lundahl, A F	1848	1878	1911	Stins, Visby
Lundberg, Edvin	1897	1915	1921	Verkstadsarb, Visby
" G	1866	1896	1929	Banvakt, Buttle
" John	1887	1914	1947	Banvakt, Martebo
" K	1847	1882	1913	Banvakt, Alva

Namn	Födel-seår	Bör-jade år	Slu-tade år	Befattning vid avgången/ övergången till SJ
Lundberg, Knut	1893	1921	1947	Banvakt, Hangvarsvägen
" Nils	1895	1911	1918	Verkstadsarb, Visby
Lundborg, Gunnar	1890	1929	1947	Bilförare, Katthammarsvik
Lundgren, Albin	1905	1935	1947	Bilförare, Fleringe
" Allan	1924	1941	1947	Kontorist, Visby
" Gillis	1921	1943	1947	Stationskarl, Burgsvik
" Kerstin	1926	1943	1947	Skrivbiträde, Byrån
" Sven	1898	1915	1947	Konduktör, Visby
Lutteman, Rune	1921	1934	1947	Kontorist, Visby
Lyander, Fridolf	1880	1906	1943	Stationskarl, Roma
Lyberg, Agnar	1919	1943	1947	Bilförare, Hemse
Lönnies, Willy	1858	1880	1893	Stationsförest, Stånga
Lönnroth, Ernfrid	1879	1901	1942	Lokförare, Visby
Magnusson, C	1896	1911	1918	Stationskarl, Visby
Malmqvist, Artur	1898	1929	1947	Bilförman, Visby
Martis, Emil	1918	1943	1947	Verkstadsarb, Visby
Molin, Harald	1914	1941	1947	Bilförare, Fårösund
Möllerström, A	1899	1929	1947	Banvakt, Väskinde k:a
" B	1912	1945	1947	Verkstadsarb, Visby
" G	1878	1898	1941	Kamrer, Byrån
Niklasson, Berta	1887	1936	1947	Vagnstäderska, Burgsvik
" Carl	1870	1897	1926	Banvakt, Othem
" Nils	1904	1924	1947	Stationsförest, Fårösund
Nilsson, Adolf	1877	1894	1920	Lokförare, Visby
" Albin	1879	1899	1942	Lokförare, Visby
" Alfred	1858	1878	1918	Stins, Hemse
" Axel	1886	1899	1947	Lokförare, Visby
" Carl-Axel	1922	1938	1947	Montör, verkst, Visby
" Emil	1889	1906	1947	Konduktör, Visby
" Emil	1890	1916	1921	Banvakt, Bingers
" G E	1860	1878	1918	Verkmästare, Visby
" Georg	1924	1943	1947	Stationskarl, Visby
" Gustav	1901	1931	1947	Linjearbetare, Alva
" Gustav	1909	1946	1947	Stallkarl, Visby
" Henrik	1863	1896	1926	Stationskarlsförman, Roma
" J O	?	1882	1891	Stationskarl, Visby
" K	1874	1890	1898	Lokeldare, Visby
" K A	1848	1878	1914	Banmästare, Etelhem,
" Karl	1880	1896	1914	Stationskarlsförm, Visby
" Leonard	1886	1905	1946	Verkst arb (snick), Visby
" Natanael	1896	1927	1947	Förste kontorist, Roma
" Nils	1886	1914	1947	Platsvakt, Österport
" Nils T	1892	1917	1922	Stationskarl, Tingstäde
" P	?	1882	1904	Nattvakt, Visby
" P A	1850	1878	1913	Stationsförest, Väskinde
" P J	?	1879	1888	Lokförare, Visby
" Ragnar	1886	1902	1947	Lokförare, Visby
" Sven	1901	1918	1941	Lokeldare, Visby
" Vally	1904	1943	1947	Hållplatsvakt, Alva
Nordin, Valfrid	1905	1940	1947	Verkstadsarb, Visby
Norman, Erik	1909	1929	1947	Stationskarl, Visby
" Johan	1882	1908	1945	Banvakt, Othem
Norrby, Bernhard	1880	1903	1947	Verkstadsarb, Visby
" Holger	1906	1933	1947	Bilförare, Roma

Namn	Födel- seår	Bör- jade år	Slu- tade år	Befattning vid avgången/ övergången till SJ
Norström, Torsten	1878	1920	1941	Trafikchef
Nyberg, Hilding	1911	1943	1947	Bilförare, Stånga
Nygren, F	1873	1910	1917	Lokputsare, Visby
” Gerhard	1922	1938	1947	Stationskarl, Hemse
” Valter	1895	1921	1947	Banvakt, Etelhem
Nylund, Johan	1872	1905	1947	Platsvakt, Fidenäs
Nyqvist, Erik	1913	1946	1947	Banarbetare, Buttle
Nyström, Artur	1915	1938	1947	Verkstadsarb, Visby
” Sten	1930	1946	1947	Elev, Färösund
Nährström, Artur	1875	1896	1929	Stins, Hemse
” E	1876	1899	1912	Bromsare, Visby
Odin, Josef	1882	1901	1945	Lokförare, Visby
Olofsson, A E	1877	1911	1943	Lokputsare, Burgsvik
” Albin	1890	1915	1947	Banvakt, Karby
” Einar	1920	1947	1947	Verkstadsarb, Visby
” Karl-Axel	1923	1942	1947	Kontorist, Hemse
” Ragnar	1925	1942	1947	Kontorist, Roma
” Rune	1923	1941	1947	Stationskarl, Visby
” Sture	1919	1942	1947	Stationskarl, Roma
Olsson, Alfred	1862	1882	1891	Lokeldare, Visby
” Alfred (ånyo)		1897	1925	Lokförare, Burgsvik
” Allan	1928	1946	1947	Stationskarl, Havdhem
” Anders	1856	1891	1905	Banvakt, Väskinde k:a
” Carl	1853	1890	1921	Verkstadsarb, Visby
” Lars	1878	1901	1906	Stationskarl, Roma
” Lars (ånyo)		1915	1943	Stationskarl, Roma
” Sigurd	1889	1928	1947	Bilförare, När
” Sigvard	1926	1945	1947	Verkstadsarb, Visby
Palm, August	1873	1899	1936	Stationsförmän, Fidenäs
Palmgren, Rickard	1906	1944	1947	Bilförare, Lärbro
Pamp, C J	1869	1909	1935	Verkstadsarb, Visby
Persson, David	1916	1941	1947	Förman, verkst
” Gustav	1914	1941	1947	Bilförare, Lärbro
Pettersson, Bengt	1927	1945	1947	Stationskarl, Stånga
” B-A	1925	1943	1947	Kontorist, Färösund
” Bernhard	1909	1943	1947	Banvakt, Viklau
” Bror	1914	1929	1947	Stationskarl, Visby
” C A	1881	1905	1914	Förrädsvakt, Visby
” Edvard	1878	1907	1947	Kolvakt, Visby
” Elias	?	1884	1886	Lokförare, Visby
” Elias	ånyo	1893	1895	Lokförare, Visby
” E	1898	1923	1947	Stationskarlsförm, Visby
” Frans	1879	1901	1942	Stationskarlsförm, Visby
” Greta	1912	1946	1947	Hällplatsvakt, Karby
” G	1902	1934	1947	Vagnstäderska, Visby
” Gunnar	1901	1937	1947	Banvakt, Visby
” Gustav	1900	1916	1937	Stationskarl, Visby
” H	1873	1900	1914	Banvakt, Tjängdarve
” Ivar	1906	1920	1947	Lokeldare, Visby
” Julius	1890	1914	1947	Banvakt, Bjärages
” Lennart	1919	1944	1947	Bilförare, Lärbro
” Maggie	1930	1943	1947	Notisbärare, Visby
” Martin	1899	1916	1947	Kontorist, Visby
” Märta	1907	1943	1947	Hällplatsvakt, Viklau

Namn	Födel- scår	Bör- jade år	Slu- tade år	Befattning vid avgången/ övergången till SJ
Pettersson, Olle	1929	1946	1947	Rälsbussbiträde, Visby
" O P	1863	1890	1926	Stationskarl, Visby
" Oskar	1862	1911	1920	Verkstadsarb, Visby
" Rudolf	1886	1903	1944	Lokförare, Visby
" Rune	1928	1946	1947	Verkstadsarb, Visby
" S J	1888	1907	1918	Stationskarl, Roma
" Villy	1898	1946	1947	Verkstadsarb, Visby
" Villy	1913	1944	1947	Bilförare, Färö
Ronstrand, Harry	1908	1942	1947	Lokputsare, Burgsvik
Ronström, Carl	1883	1941	1947	Verkstadsarb, Visby
Rothstein, Otto	1862	1879	1901	Stins, Hemse
Runander, Fredrik	1887	1902	1938	Kassör, Byrån
Runeberg, Alfred	1854	1878	1921	Trafikchef
Ryding, A B	1877	1901	1914	Banvakt, Grötlingbo
Samuelsson, A	1856	1878	1901	Banvakt, Bjärges
Sandberg, Algot	1868	1914	1947	Verkstadsarb, Visby
" Carl	1877	1891	1940	Stins, Roma
Sandström, Folke	1929	1945	1947	Verkstadsarb, Visby
" Gunvor	1927	1946	1947	Telefonist, Visby
Sellin, C O	?	1907	1921	Verkstadsarb, Visby
Sigfridsson, V	1918	1947	1947	Bilförare, Visby
Sjöberg, D A	1858	1878	1921	Banvakt, Alva
" Erik	1892	1910	1919	Stationskarl, Stånga
" Vilhelm	1876	1897	1939	Lokförare, Burgsvik
Sköldin, E A	1850	1879	1891	Banvakt, Stora Vede
" Emrik	1891	1909	1947	Lokförare, Visby
" Hugo	1888	1909	1947	Lokförare, Visby
Stengård, Sven	1886	1902	1947	Stins, Hemse
Strömberg, Georg	1924	1946	1947	Verkstadsarb, Visby
" K F	1850	1878	1911	Banvakt, Stånga
Ståhl, Bengt	1914	1941	1947	Lokmästare, Visby
Sundberg, G	1884	1907	1917	Stationskarl, Visby
Sundin, B	1885	1905	1911	Verkstadsarb, Visby
Svallingson, Karl	1883	1900	1944	Stins, Etelhem
Svanborg, Wilhelm	1877	1895	1933	Konduktör, Visby
Svensson, Albin	1904	1936	1947	Banvakt, Sylfaste
" Allan	1919	1942	1947	Vagnssynare, Visby
" C A	1870	1899	1933	Banvakt, Etelhem
" C G	1852	1878	1916	Stationsförest, Buttle
" Harry	1897	1914	1947	Stationsförest, Havdhem
" K	1882	1898	1914	Lokeldare, Visby
" Nils	1865	1913	1932	Presenningssömmare, verkst
Sätervall, Sven	1882	1901	1912	Stationskrivare, Visby
Söderberg, A	1863	1890	1900	Lokförare, Visby
Söderdahl, Th	1850	1898	1913	Vågmästare, Visby
Söderström, Karl	1917	1941	1947	Stationskarl, Hemse
" Knut	1902	1918	1929	Stationskarl, Visby
Tegelberg, E	1878	1903	1931	Verkstadsarb, Visby
Thomasson, Arne	1927	1946	1947	Verkstadsarb, Visby
Törngren, T C	1825	1878	1892	Kamrer, Byrån
Wallin, Helge	1920	1945	1947	Verkstadsarb, Visby
Wengedahl, J	1873	1891	1898	Lokeldare, Visby
Wessman, Sigvard	1913	1943	1947	Stationskarl, Visby
Weström, Hjalmar	1870	1890	1899	Lokeldare, Visby



Namn	Födel- seår	Bör- jade år	Slu- tade år	Befattning vid avgången/ övergången till SJ
Wetterberg, Helge	1911	1939	1947	Lokreparatör, Visby
Wiberg, Emrik	1875	1898	1938	Banvakt, Skrubbs
Viberg, Eric	1901	1917	1922	Kontorsbiträde, Stånga
Wiberg, Ernst	1901	1917	1927	Kontorsbiträde, Byrån
Wiberg, Oskar	1848	1878	1913	Banvakt, Stava
Widerström, Emil	1873	1905	1947	Verkstadsarb, Visby
Wigström, Emil	1898	1916	1947	Stationsförest, Etelhem
" Hans	1924	1942	1947	Kontorist, Lärbro
" May-Britt	1932	1946	1947	Postbiträde, Etelhem
" Svante	1891	1913	1947	Banvakt, Stånga
Wiman, Bengt	1930	1945	1947	Verkstadsarb, Visby
" Hans	1907	1929	1935	Kontorsbiträde, Roma
Zachrisson, Sven	1892	1927	1947	Stationskarl, Etelhem
Åberg, S L T	1859	1893	1924	Verkstadsförm, Visby
Ågren, Bertil	1910	1938	1947	Bilförare, Färösund
Åhlberg, Gustav	1908	1935	1947	Bilförare, Stånga
Åkerman, Axel	1883	1900	1913	Bokhållare, Byrån
Åkesson, Albert	1879	1896	1934	Konduktör, Visby
" P	1854	1878	1918	Banmästare, Buttle
" Robert	1880	1899	1943	Stationsförest, Havgdhem
Östman, Frans	1864	1907	1929	Verkstadsarb, Visby

Personal vid GJ:s verkstad omkring 1920.

Sittande fr vänster: Örvall, K Fedder, Karl Jacobsson, snickare Lindbom, snickare Karl Olsson, Larsson, Åberg och Pettersson.

Mellanraden fr v: "Kol-Pelle" E Pettersson, Elias Hedström, Viberg, Fritz Jonasson, K.O. Kristoffersson, verkm. Emil Nilsson, okänd, snickare J Karlström och snickare Leonard Nilsson.

Bakre raden fr v: Axel Ekvall, Emil Larsson, John Tegelberg, Otto Johansson, Bernhard Norrby, Hiljestränd, Emil Viderström, Österlin och Fontell. Foto Föreningen Gotlandstågets arkiv.

Personal i vissa befattningar

Befattning	Namn	Tid			
Trafikchef	Rudolf Fogelström	1878—1883	Visby	A F Lundahl	1878—1884
	Oscar Cederström	1883—1894		Oscar Cederström	1884—1889
	Axel Boberg	1894—1895		Axel Boberg	1890—1894
	Alfred Runeberg	1895—1921		Albert Högström	1894—1895
	Torsten Norström	1921—1941		A F Lundahl	1896—1911
	Gottfrid Johansson	1941—1947		Albert Högström	1911—1922
Kamrer	Ivar Dalström	1947—1947	Barlingbo	Gottfrid Johansson	1922—1941
	T C Törngren	1878—1888		Harry Johansson	1941—1947
	Axel Boberg	1895—1896		Algot Kullberger	1878—1895
	Algot Kullberger	1897—1917		Alfred Nilsson	1895—1902
	Gustaf Möllerström	1917—1941		Carl Sandberg	1902—1911
Kassör	Ivar Dalström	1941—1947	Roma	Sven Gottberg	1911—1929
	E A Arnelius	1889—1902		Oscar Franzén	1929—1940
	Wilhelm Cramér	1903—1906		Nils Niklasson	1941—1943
	Gottfrid Johansson	1907—1911		Nils Egeland	1943—1947
	Gustaf Möllerström	1911—1917		Erik Nelzon	1878—1879
	Fredrik Runander	1917—1938		E A Ahlstrand	1879—1879
Verkmästare tillika lokmästare	Ivar Dalström	1938—1947	Bjärges	Erik Gustafsson	1879—1880
	Alfred Runeberg	1878—1895		Albert Högström	1880—1884
	G E Nilsson	1895—1918		A F Lundahl	1884—1887
	A G Sandström	1919—1923		Victor Lokrantz	1888—1895
	J E Johansson	1923—1947		Algot Kullberger	1895—1896
Stations- föreståndare STATION:				Wilhelm Jacobsson	1897—1897
	Fårösund	Nils Niklasson	1943—1947	Alberg Högström	1897—1911
		Lärbro	Erik Johansson	1921—1940	Carl Sandberg
	Tingstade	Henning Gardell	1941—1947	Gösta Kellgren	1940—1947
		Gunnar Kahl	1899—1924	F Härlin	1878—1884
		Henning Gardell	1924—1940	Willy Lönnies	1884—1884
		Oscar Franzén	1941—1943	Albert Högström	1884—1894
	Martebo	Sigfrid Larsson	1943—1947	E Bachér	1894—1895
		O P Pettersson	1899—1912	Gunnar Kahl	1895—1899
		Ivar Dalström	1912—1913	Carl Sandberg	1899—1902
Folke Larsson		1913—1924	Frans Gehardy	1902—1930	
Fritjof Karlsson		1924—1938	Wilhelm Hellberg	1930—1938	
Väske	Wilhelm Hellberg	1938—1947	Buttle	Fritjof Karlsson	1938—1947
	P A Nilsson	1896—1913		E Ahlstrand	1878—1879
	Robert Åkesson	1914—1916		Albert Högström	1879—1880
	Henning Gardell	1916—1924		Erik Gustafsson	1880—1882
	Folke Larsson	1924—1942		Alfred Nilsson	1882—1895
Visbyhamn	Sigfrid Larsson	1943—1943	Etelhem	C G Svensson	1895—1916
	Henning Jonsson	1943—1947		Robert Åkesson	1916—1931
	Artur Nährström	1901—1903		Olof Hedström	1931—1940
	Seth Alfvegren	1903—1903		Josef Karlsson	1940—1947
	Gottfrid Johansson	1903—1906		J H Kellgren	1878—1909
	Sven Gottberg	1907—1910		Sven Gottberg	1910—1911
Stånga	Karl Svallingson	1910—1911	Stånga	Karl Svallingson	1911—1944
	Gottfrid Johansson	1911—1922		Emil Wigström	1945—1947
				J N Eskelund	1878—1884
				Albert Högström	1884—1884
				Willy Lönnies	1884—1893
		Otto Rothstein	1893—1897		
		Wilhelm Jacobsson	1897—1900		
		Sixtus Kahl	1900—1903		
		Artur Nährström	1903—1905		

Stations-
föreståndare
STATION:

Hemse	S P Björkqvist	1905—1926	Havdhem	Wilhelm Jacobsson	1900—1902
	K G Klaesson	1926—1947		Axel Åkerman	1902—1902
	Victor Lokrantz	1878—1887		Artur Nährström	1902—1903
	A F Lundahl	1888—1895		Sixtus Kahl	1903—1904
	Albert Högström	1896—1897		Artur Nährström	1905—1908
	Otto Rothstein	1897—1901		Sven Sätervall	1908—1909
	Artur Nährström	1901—1902		Seth Alfvegren	1909—1931
	Alfred Nilsson	1902—1918		Robert Åkesson	1931—1943
	Iwan Johansson	1918—1919		Harry Svensson	1943—1947
	Artur Nährström	1919—1929		Fidenäs	Karl Englund
Sven Gottberg	1929—1943	August Palm	1918—1936		
Sven Stengård	1943—1947	Johan Nylund	1936—1947		
			Burgsvik	Artur Nährström	1908—1919
				Sven Stengård	1919—1943
				Oscar Franzén	1943—1947

Arbetsledare vid banavdelningen

Linje	Namn	Befattning	Tid
Norra	J A Danielsson Tingstäde	Banvaktsförman Banmästare	1899—1914 1915—1922
	A Jonsson Tingstäde	Banmästare	1922—1942
	K Bjernsander Visby	Banvaktsförman Banmästare	1943 Fr o m 1944
	J Jonsson Roma	Banmästare Banvaktsförman	1878—1888 1889—1901
Södra	K A Nilsson Etelhem	Banmästare	1878—1914
	P A Åkesson Karby	Banvaktsförman Banmästare	1902—1914 1915—1918
	O W Ahlgren Viklau o. Karby	Banmästare	1915—1939
	K Englund Fidenäs	Banvaktsförman Banmästare	1908—1914 1915—1947
	E Jacobsson Sylfaste	Banmästare	1940—1945
	G Gustavsson Sylfaste	Banmästare	Fr o m 1946



Stinsar fotograferade i samband med en fest hos trafikchefen Cederström i februari 1886.

*Sittande fr v: A.F. Lundahl, Willy Lönnies, J.H. Kellgren, Otto Rothstein.
Stående fr v: Alfred Nilsson, Albert Högström, Alfred Runeberg, Algot Kull-
berger, Axel Bohberg. Foto från Föreningen Gotlandstågets arkiv.*

Stationer, hållplatser och lastplatser

Platsens namn	Status	Tillkomst	Trafikomfattningen vid håll- och lastplatser Inskränkning för vissa stationer
LÄRBRO	Station	19/12 1921	
Othem	Håll- och lastplats under Lärbro station	19/12 1921	All slags trafik inom Gotland Godsexp. genom Lärbro station
TINGSTÄDE	Station	29/11 1899	
Martebomyr	Obemannad lastplats under Tingstäde stn	1902	I huvudsak torvlastning för Visby Cementfabriks räkning
MARTEBO	Station	29/11 1899	Expediering av fastlandssamtrafik genom Tingstäde eller Väs kinde
Rollume	Obemannad lastplats under Väs kinde stn	1905	I huvudsak torvlastning från Skäggs AB
VÄSKINDE	Station	3/11 1896	Exp. av fastlandssamtrafik fr o m 1/7 1917
Hästnäs	Obemannad håll- och lastplats under Visby station	1897	Vagnslastgods. Resande på norra linjen. Biljettförsäljning av tåg- personalen eller på närmaste station
Flygfältet	Obemannad hållplats	1946	Resande. Biljettförsäljning = Hästnäs
Österport	Håll- och lastplats under Visby station	1897	Vagnslastgods. Persontrafik till och från norra linjen. Inlämning av il- och resgods till norra linjen
VISBYHAMN	Station Hamn- och sidospår	1/6 1901	Inlämning av styckegods inom Gotland fr o m 1/1 1912. Ingen samtrafik med fastlandet
VISBY	Station Anslutningsspår till VVj	Sept. 1878	
Stora Vede	Obemannad hållplats under Visby stn	Dec. 1880	Resande inom Gotland. Biljettförsäljning på närmaste stn eller av banvakten
Rosendal	Obemannad lastplats under Barlingbo stn	1895	Endast vagnslasttrafik
Sylfaste	Håll- och lastplats under Barlingbo stn	Dec. 1880	All slags trafik inom Gotland Godsexp. genom Barlingbo stn
BARLINGBO	Station	1/11 1878	
Stava	Obemannad lastplats under Barlingbo	1896	Endast vagnslasttrafik

Karby	Håll- och lastplats under Roma station	1879	Person- och styckegodstrafik inom Gotland. Godsexp genom Roma stn
ROMA	Station Föreningsstation för KIRJ och SIRJ Bispår till Roma sockerfabrik	Sept. 1878	
Viklau	Håll- och lastplats under Roma station	1885	All slags trafik inom Gotland. Godsexp genom Roma station
BJÄRGES	Station	1/11 1878	Expediering av fastlandssamtrafik genom Roma eller Etelhem
BUTTLE	Station	Sept. 1878	Expediering av fastlandssamtrafik genom Roma eller Etelhem
ETELHEM	Station	Sept. 1878	
STÅNGA	Station	Sept. 1878	Fastlandssamtrafik infördes 1926
Ronemyr	Obemannad lastplats	1894	Endast vagnslastgods. Slopades 1910
Tjängdarve	Hållplats under Hemse station	1885	Resande inom Gotland. Biljettför- säljning på närmaste station
HEMSE	Station Föreningsstation för RHJ	Sept. 1878	
Alva	Håll- och lastplats under Hemse station	26/7 1900	All slags trafik inom Gotland Godsexp genom Hemse station
HAVDHEM	Station	26/7 1900	
Havdhems tegelbruk	Obemannad lastplats under Havdhems stn	30/8 1908	I huvudsak tegel och rör i vagns- laster från tegelbruket
Grötlingbo	Håll- och lastplats under Havdhems stn	30/8 1908	All slags trafik inom Gotland Godsexp genom Havdhems station
FIDENÅS	Station	30/8 1908	Expediering av fastlandssamtrafik genom Havdhem eller Burgsvik
Västergårda	Obemannad hållplats	30/8 1908	Resande inom Gotland. Biljettför- säljning på närmaste station
Björklunda	Obemannad hållplats	1946	Resande inom Gotland. Biljettför- säljning på närmaste station
BURGSVIK	Station Bispår till hamnen	30/8 1908	

Aktieägare i Gotlands Järnvägsaktiebolag vid förstatligandet

KOMMUNER	Antal
Barlingbo	150
Buttle	45
Bunge	100
Fide	75
Fleringe	50
Färö	100
Grötlingbo	150
Hamra	150
Hellvi	150
Lärbro	1.000
Näs	75
Roma	90
Sundre	45
Vamlingbo	390
Visby	7.500
Vänge	225
Väskinde	300
Öja	1.125
Summa	11.720

ENSKILDA	Antal
Ahlgren, Carl, veterinär, Visby	48
Ahlqvist, Fredrik, sterbhus, Rute	10
” Orion, lantbrukare, Rute	10
Andersson, Helmer, lantbrukare, Lärbro	10
Berg, Carl, nämndeman, Lärbro	10
Bergbom, K, lantbrukare, Rute	10
Björkander, C G, konsul, Visby	10
” Ivar, disponent, Visby	45
Carl, Prins, Stockholm	15
Dahlbäck, Adolf, bankdirektör, Visby ..	52
Duse, Herman, direktör, Stockholm ..	13
Erslev, Hjalmar, lantbrukare, Rödeby ..	225
Ekman, Axel, sterbhus, Visby	15
Eugén, Prins, Stockholm	15
Falk, Ebba, fru, Hellvi	10
Friberg, Nils, konsul, Visby	60
Gardell, Arvid, godsägare, Endre	36
Herlitz, John, folkskollärare, Färö	10
Johansson, Carl, handlande, Visby	10
” Harry, stins, Visby	31
de Jonge, Allan, sterbhus, Djursholm ..	21
Karta & Oxen Kalkbruksaktiebolag ..	10
Klint, Axel, kontraktsprost, Källunge ..	10
Kjällman, G, advokat, Visby	31
Landegren, Maj (f Björkander), fru, Uppsala	45
Larsson, Oscar, handlande, Färö	10
Lindeborg, Alva, fru, Visby	150

Ljungberg, Klas-Wilhelm, ingenjör	10
Lyttkens, Dagmar, fru, Visby	100
Melin-Laurin, Gertrud, fru, Visby	10
Munthe, John, grosshandlare, Visby ...	24
Norrby-Söderström, J, sterbhus, Visby ..	17
Norström, Torsten, major, Stocksund ..	24
Olin, Ragnar, bankkamrer, Visby	10
” O, fru, Visby	10
Olsson, Britt, fru, Motala	150
Pettersson, Anton, bankkamrer, Visby ..	15
” Hulda, fru, Visby	10
du Rietz, Gustaf, Stockholm	10
Runeberg, Bengt, ingenjör, Stockholm ..	12
Silvén, Gösta, major, Visby	50
Stengård, P Fr, handlande, Färösund ..	150
” Gunnar, disponent, Visby ...	110
Stenström, Karin, fröken, Norrköping ..	15
Svanborg, Anna, fru, Visby	22
Swartling, Dagmar, fru, Stockholm	23
Svenska Sockerfabriksaktiebolaget	150
Wedin, Anders, Visby	15
Wiman, Henric, direktör, Visby	123
” Kjell, disponent, Visby	250
” R, auditör, Visby	15
” Torsten, godsägare, Visby	152
” Östen, godsägare, Visby	150
Visby Bryggerier	150
Övriga med mindre än 10 aktier pr st ..	680
Summa	3.379

Föreningen Gotlandståget

Den gotländska järnvägens historia skulle ha kunnat bli en 85-årig period med ett abrupt slut i och med att rälsen började rivas 1963. Den hade också varit dömd att för framtiden endast kunna påvisas i form av gamla tidningsklipp och gulnade fotografier samt några hyllmeter arkivalier i Landsarkivet. John Kvarnstedts historik skulle ha blivit ett dammigt dokument för den nya generationens forskare.

Hur det såg ut i verkligheten skulle man ha mycket små möjligheter att konstatera. Några förstod att den då så ointressanta kommunikationsmaskinen om några år på nytt skulle väcka intresse; det var trots allt ett stycke kulturhistoria.

Nämndemannen Joel Herlitz i Halla skrev 1961 ett brev till dåvarande kommunalfullmäktige i Romaklosters kommun och föreslog, att man åtminstone skulle spara något från järnvägsepoken åt den kommande generationen. Han fick gehör för sina tankegångar och tillsammans med disponent Sven Idoff, verkmästaren Helge Holmgren i Romakloster och några till bildades Gotlands Järnvägsmuseum. Man fick ett stycke mark till sin disposition vid f d Roma järnvägsstation och från Järnvägsmuseum fick man som deposition ett ånglok, en personboggievagn och en godsfincka samt en öppen lastvagn. Från Sockerbruket överläts en tankvagn för råsocker och från en privatperson fick man ytterligare en lastvagn — med andra ord, man hade ett helt tågsätt.

SJ hade vänligheten att spara några meter räls vid stationen, och dit förflyttade man tågsättet. Genom insamlingar lyckades man få pengar till en yttre uppsnyggning av främst ångloket och boggievagnen.

Tidens tand tärde på materielen, dels i form av väder och vind men också i form av ungdomar, som ännu inte förstod vad det var för märkvärdigt med ett gammalt tåg och därför använde fönster som måltavlor och boggievagnen som allaktivitetshus. Tågsättet förföll och blev skräpigt till förtret för bl a de pensionärsbostäder, vilka hade uppförts endast några meter från uppställningsplatsen. En naturlig följd blev att något måste göras.

Romakloster kommun fanns inte längre, hela Gotland hade blivit en enda kommun — Gotlands kommun. 1971 motionerade kyrkoherden Åke Wiberg i kommunfullmäktige om att antingen skulle tågsättet rustas upp och underhållas eller att järnvägsmaterielen skulle återgå till Järnvägsmuséum. Den 10 januari 1972 beslöts att depositionen från Järnvägsmuséum skulle hävas. Ett något förhastat beslut eftersom depositionen var utfärdad på Gotlands Järnvägsmuséum, en helt ideell intresseförening utan kommunal förankring.

Nåväl, resultat blev det trots allt. Men inte riktigt som man väntat! På tidningarnas insändarsidor blossade en debatt upp, till övervägande delen positiv till att ha kvar det lilla som fanns. Opinionsen hade vaknat efter 10 år.

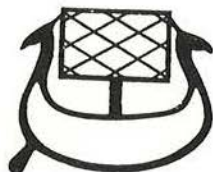
Resultatet av tidningsdebatten blev att Föreningen Gotlandståget bildades den 4 februari 1972. Samtidigt upplöstes Gotlands Järnvägsmuséum och materielen deponerades hos den nya föreningen, vars målsättning redan från början var aktiv på ett annat sätt än sin föregångare. Målet var helt enkelt att bygga upp ett levande muséum med funktionsduglig materiel etc.

I maj 1972 köpte föreningen den gamla järnvägsfastigheten Hesselby i Dalhem efter det att lån beviljats av Dalhems Sparbank. Upprustningen av stationsområdet påbörjades på sensommaren 1972 och all materiel från Romakloster kunde fraktas till det nya muséiområdet redan i november samma år. Den 13 oktober 1974 kunde föreningen återinviga stationshuset, som förvandlats från gödningsupplag mm till en ändamålsenlig stationsbyggnad med samma utseende som då byggnaden uppfördes 1901.

Från 1975 driver föreningen, genom eget "trafikbolag" efter förebild från sekelskiftet, trafik vid vissa tillfällen under sommaren på en kortare banstump. Dessutom ger man ut en medlemstidning, "SPÅRSTUM-PEN", som tillställs samtliga medlemmar. Verksamheten är helt ideell och ekonomiskt uppbyggd enbart på medlemsavgifter och bidrag. Allt praktiskt och administrativt arbete inom föreningen utförs utan ersättning. Årligen har mindre anslag erhållits från Kulturnämnden i Gotlands kommun.

Denna bok är en del av föreningens verksamhet, vars huvuduppgift är att åt kommande generationer försöka ge en bild av en kulturepok i Gotlands historia.

Ulf Ronander
sekreterare i Föreningen Gotlandståget



GOTLANDICA

Skriftserie utgiven av kulturnämnden i Gotlands kommun.

1. REVISIONSBOK FÖR GOTLAND 1653 (Jordeboken).
 1. Sudertredingen. Red. av *T. Sundberg* och *T. Siltberg* 1974.
2. *G. Fritz*: GOTLÄNSK BIBLIOGRAFI 1968—1970. Utg 1972.
3. *F. Ochsner*: GOTLANDS KRISTNANDE. Die Gotland-Sage. Die Christianisierung Gotlands. Utg 1973.
4. *V. Jacobowsky*: JUDAR PÅ GOTLAND. Utg 1973.
5. *H. Gustavson*: INLEDNING TILL GUTAMÅLETS STUDIUM. Utg 1974. (Upplagan slut).
6. *L. Bohman*: LYRISKA ANTIKVITETER — en kulturminnesinventering i gotländsk dikt. Utg. 1974.
7. *G. Fritz*: GOTLÄNSK BIBLIOGRAFI 1971—1972. Utg 1975.
8. *B. Andersson*: GOTLÄNSKA STENBYGGNINGAR. Utg 1975. (Upplagan slut).
9. *E. Richert*: UDDA UNGEN. Utg 1977.
10. *I. Olsson*: GOTLANDS STAVGARDAR — en ortnamnsstudie. Utg 1976.
11. *J. A:son-Utas/A. Salomonsson*: VÄDER- OCH VATTENKVARNAR PÅ GOTLAND. Utg 1977.
12. *H. Gustavson*: GUTAMÅLET — inledning till studium. Utg 1977.
13. *G. Fritz*: GOTLÄNSK BIBLIOGRAFI 1973—1974. Utg 1977.
14. ARKEOLOGI PÅ GOTLAND. Utg 1978.
15. *J. Kvarnstedt*: GOTLANDS JÄRNVÄGAR. Utg 1978.

Ändring sid 73: I bildtexten står W Valcks arkiv, skall vara W Falcks.

Med stora förväntningar invigdes Gotlands järnväg, sträckan Visby-Hemse, av Oscar II den 10 september 1878.

Men Gotlands järnväg fick aldrig fylla hundra år. På 1950-talet kom personbilarna, lastbilarna och traktorerna som alltför svåra konkurrenter. Helt omöjlig blev situationen då även transportererna av sockerbeter kraftigt minskade, de som en gång lagt grunden för järnvägens utveckling på Gotland.

Om den gotländska järnvägens spännande och skiftande historia berättar här John Kvarnstedt, som i många år arbetade vid Gotlands Järnvägar. Han skildrar det hårda motståndet vid starten, de första magra åren, framgångarna och till slut de tomma tågen och den hopplösa kampen att överleva.

Ett omfattande och unikt bildmaterial förstärker den dokumentära skildringen av öns järnvägsepok.

