

SPÅRSTUMPEN

MEDLEMSKRIFT FÖR FÖRENINGEN GOTLANDSTÅGET

4/2019 Nr 141



Europeiska jordbruksfonden för
landsbygdsutveckling: Europa
investerar i landsbygdsområdet

LOKFÖRARINSTRUKTION FRÅN GJ
HÄNT VID GHJ 4/2019
LOKBELYSNINGAR
RÄLSBUSSGARAGET 75 ÅR
PÅ GOTLÄNDSKA SPÅR



SPÅRSTUMPEN

Nr 141 (nr 4/2019)

Årgång 45

Chefredaktör

Anders Svensson 073-622 01 56

I redaktionen

Martin Ragnar 070-605 44 89
Daniel Åhlén 073-042 29 39

Ansvarig utgivare

Staffan Beijer 070-583 05 19

GHJ-Fotoarkiv

c/o Sven Karlsson,
Tenorgatan 1,
215 74 Malmö 070-819 37 16

Redaktionsadress

c/o Anders Svensson
S Murgatan 1 D
621 57 Visby
redaktion@gotlandstaget.se

Nästa nummer:

nr 141 manusstopp 30 november 2019

Upplaga

1.000 exemplar

Tryck

IVisby Tryckeri AB, Visby, 2020

Medlemsservice

För frågor kring medlemskap, adressändringar och annat, kontakta vår registrator Thomas Gumauskas på e-post:
medlemsservice@gotlandstaget.se

Omslaget: Tomteåget 2019 är i full färd och ännu ett tåg mot Tule står redo för avgång i Roma. Tågchefen Rune Hallviden väntar på avgångssignal från tågklararen. Det gör han dock förgäves eftersom klararen är upptagen med att fotografera tåget. Foto: Anders Svensson

Eventuella skadade exemplar av Spårstumpen

Om ditt exemplar har blivit skadat i posthanteringen, skicka ett kort till Staffan Beijer Rutegatan 109, 621 43, Visby så skickar vi en ny tidning till dig!



Föreningen Gotlandstaget, bildad våren 1972, är en ideell förening vars ändamål är att på ett levande sätt försöka bevara minnet av den gotländska järnvägsepoken. Föreningen äger och driver sedan 1975 museijärnvägen GHJ vid Hesselby station i Dalhems socken på Gotland. En målsättning som genomförts är att bygga ut museijärnvägen till Roma station, dryga sex kilometer från Hesselby.

Organisationsnummer: 834000-8245

Föreningen Gotlandstaget
Hesselby Jernvägsstation
Dalhem Håsselby 166
622 56 Dalhem

Hemsida: www.gotlandstaget.se
e-mail: info@gotlandstaget.se
Telefon: 0498-380 43
Bankgiro: 271-5043

Medlemsavgifter per kalenderår:

Enskild: 300 kr (utlandsboende: +50 kr)
Familj: 350 kr (utlandsboende: +50 kr)
Ständigt medlemskap minst 6.000 kr

Ordförande:

Staffan Beijer 070-583 05 19
Rutegatan 109,
621 43, Visby
ordf@gotlandstaget.se

Vice ordförande

Anders Svensson 073-622 01 56
redaktion@gotlandstaget.se

Sekreterare:

Daniel Åhlén 073-042 29 39
sekr@gotlandstaget.se

Ledamöter:

Roberth Östergren 070-227 42 30
Berni Gumauskas 070-951 28 45
Torbjörn Andersson 070-529 60 20
Bengt Nilsson 070-629 47 75

Suppleanter:

Anders Sandgren 070-489 04 98
Leif Smedberg 073-676 37 50
Christer Norrby 070-570 37 95

Adjungerad kassör:

Hilbert Karlqvist 0498-49 41 54



Medlem i Museibanornas Riksorganisation, MRO

Trafikchef, Tc

Staffan Beijer 070-583 05 19

Maskinchef, CMa

Erik Tofftén 070-348 24 80

Lokmästare (ånglok)

Christer Norrby 070-570 37 95

Lokmästare (motorlok)

Tommy Bergholm 070-649 09 33

Vagnmästare

Anders Svensson 073-622 01 56

Trafiksäkerhetsansvarig

Berni Gumauskas 070-951 28 45

Turfördelare

Staffan Beijer 070-583 05 19

Banchef, CBA

Daniel Åhlén 073-042 29 39

Banmästare

Leif Smedberg 073-676 37 50

Signalmästare

Torbjörn Andersson 070-529 60 20

Fastighetschef, CFA

Vakant

Försäljningsansvarig

Vakant

Marknadschef

Anders Svensson 073-622 01 56

TULESTIFTELSEN

Märta och Ingmar Lindkvists Stiftelse till stöd för Föreningen Gotlandstaget.

Tule-stiftelsen bildades 1982 och är ägare till Tule järnvägsstation i Halla socken på mellersta Gotland. Stationshuset kan hyras av medlemmar i föreningen Gotlandstaget.

Korrespondens med stiftelsen sändes till: Staffan Beijer, Rutegatan 109, 621 43, Visby 070-583 05 19

OBS! Inbetalning till Stiftelsen sker genom direktinsättning via Swedbank till följande bankgironr 685-5779

Boende i Hesselby station

För hyra av Hesselby stn kontakta Staffan Beijer: 070-583 05 19

Ledare:

Föreningen har under tiotalet år prioriterat personvagnarna för att komma ikapp behovet av sittplatskapacitet vid trafiktoppar. Vi har renoverat GJ C 44 och har SJ Cp 407 på gång. Dessutom har vi lånat in ÖJ Co 22, ett lån som är på väg att ta slut. Krasst kan man säga att personvagnsrenoveringar tar lång tid, i synnerhet hos oss där renoveringsobjekten är mer fragment av vagnar än regelrätta fordon som behöver lite uppsnygning.

I år räckte vagnskapaciteten till för Tomtetåget, vilket är bra. Samtidigt noterar vi att vi under trafikdagar med kryssningståg inbokade behöver tre boggivagnar för att klara behovet. Tiden när det räckte med en boggivagn och en tvåaxlig personvagn känns avlägsen.

Det här är viktigt att förstå när man ser de projekt som pågår f.n. Våra fordon rullar längre sträckor än förr. De slits precis

som när de gick i ordinarie trafik. Att ha ett antal renoverade vagnar som kan sättas in i trafiken är därför viktigt. Vår verkliga slitvarg är GJ Co 8, den vagnen har gått i princip i varje persontåg som rullat på GHJ sedan mitten av 1970-talet. Den vagnen måste snart få en större översyn, uppsnygning och genomgång av boggier etc. För att detta ska kunna ske måste vi ha SJ Bop 876 och ytterligare en boggivagn i trafik för att klara en längre avställning av 8:an.

Vi kommer framöver att gå igenom våra vagnar med ett visst intervall. Det i sin tur kräver att det finns en viss mängd renoverade fordon tillgängliga. Frånvaron av postvagnen i Tomtetåget innebar att 1878-årsvagnen C 42 rullade denna dag. Venavagnen ger oss ytterligare ett tillskott, men vi har inte råd med att en boggivagn försvinner ur trafiken under högsäsong. För att komma på rätt sida av detta dilemma

måste vi jobba vidare långsiktigt och se till att ytterligare någon personvagn sätts i trafik. Helst en av våra GJ- eller KIRJ-vagnar.

På sikt kommer också våra två motorvagnsprojekt att ge oss välkommet tillskott till vår persontrafik. MÅJ-vagnen tar 26 sittande och ytterligare ett antal stående resenärer. Tillsammans med Cp 407 så kan vi köra ett 60-tal resenärer. Rålsbussen litt. Yo1p tar 42 sittande och båda dessa fordon är avsedda att kunna nyttjas som komplement till våra loktåg. För rålsbussen är steget till tvåtågstrafik enbart en rålsbussförare och klarare i Tule. Det öppnar givetvis möjligheter. Samtidigt så är även dessa fordon en bit bort i planeringen. På kort sikt gäller fortfarande att våra renoverade vagnar rullar och att vi på sikt kan utöka fordonsparken.

Anders Svensson

Ordföranden har ordet:

Rätt ofta får man höra: Finns det tåg på Gotland? Och svaret är ju som bekant, ja, vi har Gotlands Hesselby Jernväg och Kalktåget i Bläse. Men det finns faktiskt fortfarande i järnväg på Östergarnsholm från hamnen till fyren, men det är inte så många som ser den då det inte är helt enkelt att besöka Östergarnsholm.

Men det har funnits många järnvägar som alla vet. Gotlands Järnväg 1878–1960 Lärbro-Visby-Burgsvik. Efter 1960 trafikerades spåret från Slakteriet till Visby hamn ytterligare något år men 1963 var det slut, och alla spår rivna. Trafikaktiebolaget Visby-Västerhejde Järnväg som började som spårväg till Regementet 1903 och utökades till Hallvards i Västerhejde 1912 trafiken lades ned och spåren revs 1940 den sista biten från Kneippbyn till Visborgsgatan revs 1948. 1898 öppnades järnvägen till Klintehamn KIRJ, som efter det att Sydvästra Gotlands Järnväg byggts 1924, slogs den snart ihop med KIRJ. Trafiken lades ner 1953 och spåren revs från 1958. Nästan lika lång livstid hade Slite Roma Järnväg SIRJ som öppnades 1902 och mot slutet hade samtrafik med KIRJ. Staten tog över de gotländska järnvägarna 1948 och trafiken från Slite till Roma lades ner 1953 och spåren revs 1958. Mellan Hemse och Ronehamn hade vi trafik 1903–1918.

Det fanns också Järnväg Från Klintehamn till Klintebys 1910–1916, riven 1917. Men nu när man börjat bryta sten i större utsträckning hade det kanske inte varit så dumt om den funnits kvar för transport av sten till hamnen.

Men det har också funnits många järnvägar i alla de kalkbrott som funnits och finns på norra Gotland. Storungs 1908–1968, Bläse 1895–1954, och återuppbyggd med 600 mm spårvidd 1991. Ahrs kalkbrott 1930–1959, Bungenäs kalkbrott 1905–1964, File Hajdar 1947–1952, Furillens kalkverk och brott 1908–1973, Norsholmen, Fårö 1916–1921, S:t Olofsholm kalkbrott och Hide kalkbrott 1904–1953, Slite cement 1917–1940 i brottet och från hamnen 1926–1964 för koltransport, Smöjens kalkbrott 1900–1962, Storungs kalkbrott 1913–1963, Strå kalkbrott 1931–1961, Valleviken 1916–1946, Visby Cementfabrik/Hampfabriken 1883–1960 och i brottet 1920–1940.

På Gotska sandön fanns järnväg 1922–1942 för skogsavverkning och på Roma sockerbruk 1894–1964 för bettransporter. Dessutom har det funnits industribanor på följande ställen: Burgsvik slipstensbrott, Havdhem tegelbruk, Mulde tegelbruk, Eksta sågverk, Stora Karlsö transportbana, Barlingbo tegelbruk och vid me-

jeriet, Lina myr torvtäckt. Källunge både tegelbruk och vid Källunge sägen, Visby silikattegelbruk, Buttle kalkbrott, Stånga tegelbruk och torvtäckt, Skäggs gård, Rone myr, Klintsbrovikens kalkbrott, på Fårö, delar av spåren användes fram på 80-talet av militären för transport av minor från ett bergförråd. Lörje kalkbrott, Kyllaj kalkbrott, Fjaugen kalkbrott, Lauterhorn kalkbrott, Klinthagens kalkbrott.

Ja, nog har det funnits järnvägar på Gotland av både större och mindre slag. Den är nu nerlagda antingen har verksamheten upphört eller så har bilar och andra transportlösningar tagit över. Men järnvägen betydde en gång möjligheter för verksamheter och transporter. De är en del av Gotlands industrihistoria, värd att minnas.

GHJ svarar för minnet av Trafikbanorna och Bläse kalkbruksmuseum av industribanorna vid kalkbrotten på norra Gotland och SJK småbaneavdelning forskar om alla småbanor vid industrier samlad i boken Industrilok på Öland och Gotland, utgiven 1983. Det är kanske dags att ge ut en ny uppdaterad utgåva av denna skrift. Det finns alltid utrymme att forska och skriva om järnvägarna på Gotland.

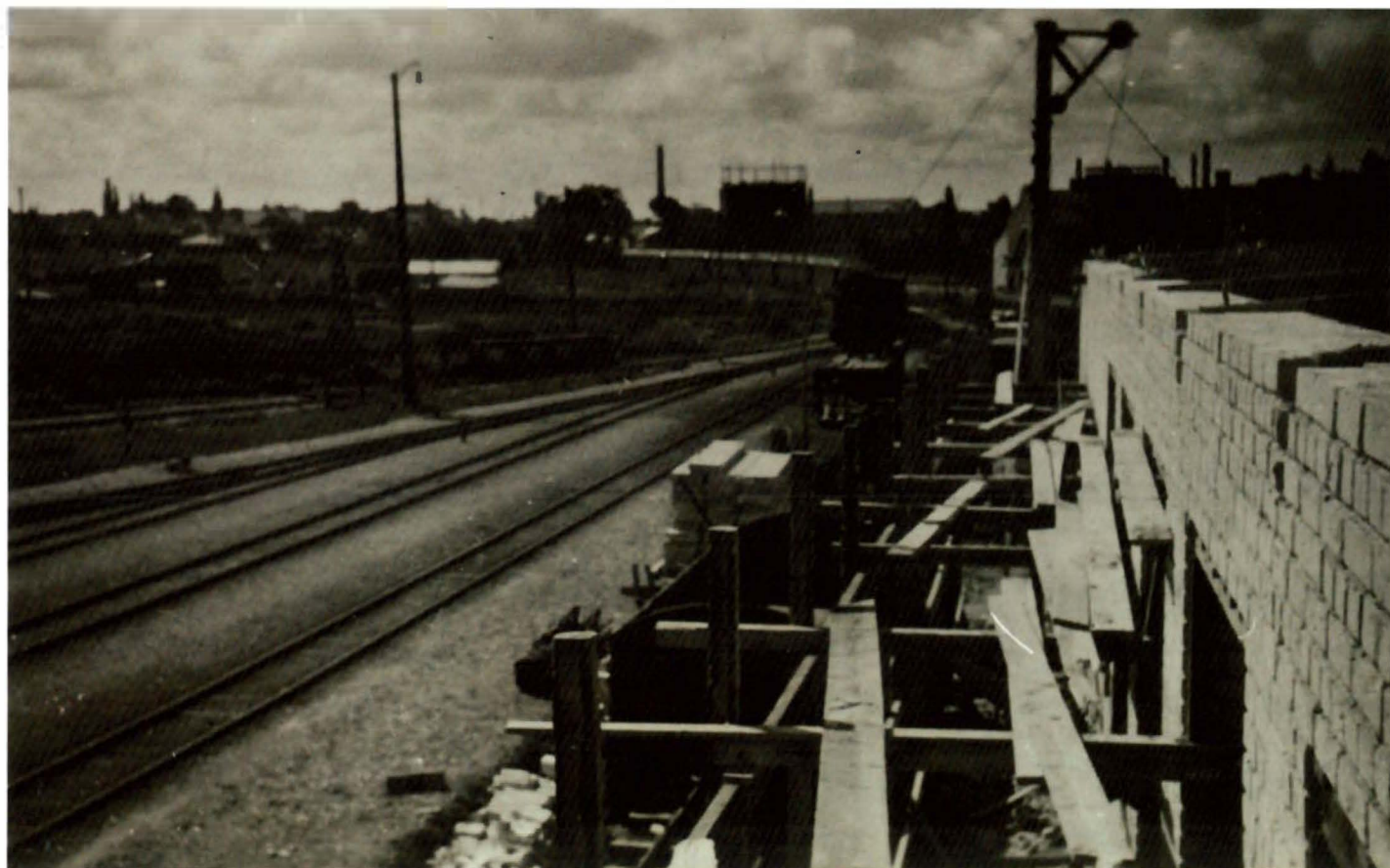
Staffan Beijer

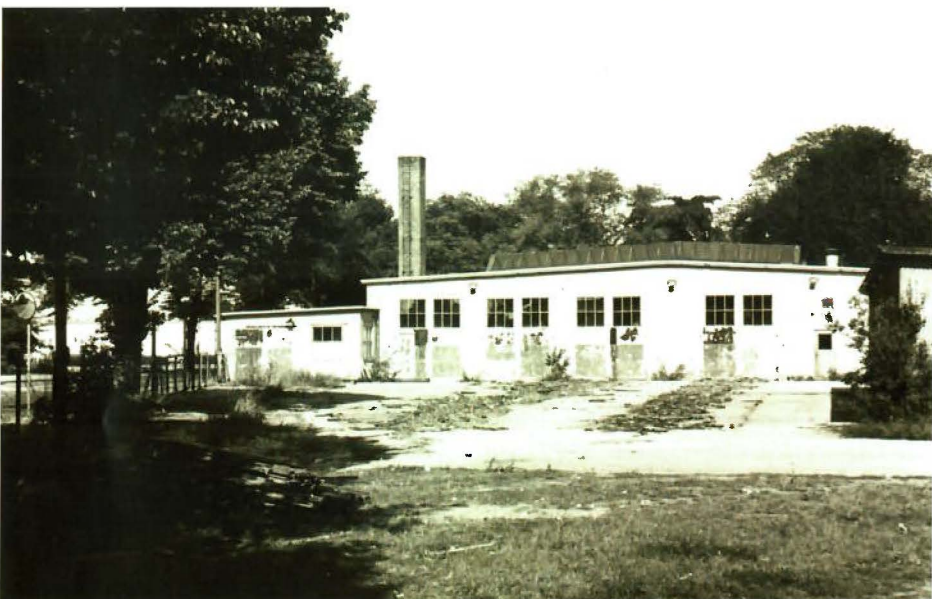
Rälsbusssgaraget i Visby 75 år

2020 är det 75 år sedan de första rälsbussarna levererades till Gotland. GJ och KIRJ mottog två motorvagnar och två släp vardera. KIRJ inhyste sina fordon i befintliga lokaler i Klintehamn, GJ beslutade sig för att satsa stort. GJ hade planer på att anskaffa fler fordon från Hilding Carlsson i Umeå så man beslöt bygga ett helt nytt rälsbusssgarage på stationsområdet i Visby. Den plats man valde för denna anläggning var i dåvarande Jämvägsparkens södra del, intill Söderväg. Träd fälldes och parkytan gjordes om till ny bangård. På denna yta byggdes det nya garaget upp.

Byggnaden uppfördes i modernistisk stil i tegel och betong. Fem spår lades in i hallen som fick ett relativt platt tak med stora ljusinsläpp i glas. Taket bars upp av betongbalkar som vilade på pelare i betong. Portarna var lägre än normala lokstallsportar och hade fönster som ljusinsläpp. Invändigt var rälsbusssgaraget modernt och ljust med faciliteter för att serva och underhålla rälsbussarna. Spåren hade smörjgravar och det fanns utrustning för det gängse underhållet. Större arbeten var avsedda att utföras i verkstäderna.

Bygget av rälsbusssgaraget innebar att en helt ny bangård måste byggas. En växel





från spår 1 ledde in till den nya rälslinje bangården. Där förgrenades spåret snabbt i fem spår som ledde in i rälslinje garaget. Växeln in till rälslinje garaget skyddades av ett K-lås så att otillåtna tågrörelser in på tågspår inte kunde ske.

Med tiden fylldes rälslinje garaget med fordon. Efter SJ:s övertagande, och bygget av den nya stora verkstaden, flyttades de fordon som varit placerade i Klintehamn in till Visby medan Slite behöll en rälslinje buss fram till nedläggningen 1953. När SJ avyttrade nämnda nya verkstad 1954 så flyttade stora delar av verkstadsorganisationen in i rälslinje garaget. Vid det laget var godstrafiken på upphållningen och persontrafiken hade helt övertagits av rälslinje bussarna. Några större behov av utrymmen för renoveringar av ånglok fanns inte och lokomotorerna kunde underhållas i de lokaler som fanns. Detta var nedräkningens tid fram till nedläggningen.

Då järnvägen lades ned flyttades alla rälslinje bussar ut ur rälslinje garaget. Huvuddelen skeppades över till fastlandet och vidare tjänst på Uddevalla – Lelängen – Bengtsfors. En motorvagn och två slåp stod kvar på bangården, men då hade lokalerna i rälslinje garaget övertagits av SJ:s bussar som tidigare hade stått i GJ:s gamla bussgarage intill järnvägsverkstaden från 1878. Framför garaget låg ett antal spårmeter rälslinje kvar som en stilla påminnelse om vad som varit. Här kom tågets arvtagare att husera fram till 1980-talet då man utrymde hela det gamla stationsområdet och flyttade till nya lokaler. Rälslinje garaget stod kvar och förföll alltmer tills den nya rondellen vid Stenkumlaväg och vägen diagonalt över den f d bangården byggdes. Då stod garaget i vägen och revs år 1988. Lite blev dock kvar. Portarna från rälslinje garaget räddades av Gotlandståget och har hittills använts som portar i Vagnhall 2. De ersätts av nya isolerade portar, men de bevaras framgent och lär komma tillbaka i någon byggnad i Hesselby.

Anders Svensson

På motstående och denna sida: Foton från bygget av rälslinje garaget år 1945, tagna av John Kvarnstedt. Föreningen Gotlandstågets arkiv. Nederst t v: Rälslinje garaget kort före rivningen 1988. Foto: Ulf Ronander

Lokbelysningar på Gotland

Trafik med tåg på kvällar och nätter var under 1800-talet en problematisk verksamhet. Tågen hade dålig sikt framåt och de belysningsalternativ som fanns var bristfälliga. Ofta handlade det mer om att lyktor skulle göra att loket syntes, snarare än att ge ljus framåt. Lokpersonalen körde ofta i blindo. De första lokbelysningarna bestod av små oljelyktor på den främre buffertbalken. GJ:s första lok från 1878 hade detta arrangemang och det är tydligt att dessa små lyktor knappast hjälpte lokföraren med sikten framåt, utan var avsedda att hjälpa omgivningen att se loket.

Utvecklingen gick dock framåt och i slutet av 1800-talet blev fotogenlyktorna allmänt förekommande. Dessa lyktor hade ett större lykthus än de gamla lyktorna och en stor parabolisk spegel av nysilver. Skillnaden mot äldre belysning var stor, även om ljuset knappast var tillräckligt för att föraren skulle kunna se särskilt bra. Trots detta införde t.ex. en järnväg som Malmö – Genarps järnväg föreskrifter om att lokföraren i skenet från fotogenlyktorna skulle kunna avgöra hur en växel låg. Denna föreskrift lär ha varit en av de mer tveksamma vid svenska järnvägar. Denna tid var också en tid av standardisering och förbättring av mycket kring järnvägarna. Man införde nu rött sken bakåt på lok vilket betydde att man satte röda skärmar på fotogenlyktorna vid backgång.

AGA gör entré

Under 1910-talet kom ytterligare en förbättring i form av AGA:s acetylenbelysning. De nya gaslyktorna var betydligt effektivare än de gamla fotogenlyktorna och för första gången kan man tala om en belysning som både visade loket för omgivningen och som gav lokpersonalen en bättre (om än ändå inte jättebra) sikt framåt. AGA-lyktorna hade en konkav spegel med c:a 25 cm diameter som gav en bra ljusstråle framåt. Gasen fanns i en gastub som placerades lätt åtkomlig på gångbord eller ovanpå sidotankar m.m. På vissa lok och på tenderar etc. byggdes i vissa fall de gamla fotogenlyktorna om till förenklad gasbelysning där fotogenbrännaren byttes ut mot en gasbrännare. Detta förenklade system var sämre än AGA:s standardsystem, men fortfarande bättre än fotogenbelysningen.

Elbelysning

Under 30-talet började elektriciteten slå

igenom. Turboelektrisk belysning, där en turbindriven generator gav el till belysning blev vanlig på 30-talet och framåt. Många av Sveriges modernare loktyper hade detta system. Det vanligaste systemet hos SJ var tillverkat av amerikanska Pyle National Co. Även svenska ASEA-STAL tillverkade turboelektriska generatorer till ånglok. Elbelysningen var betydligt effektivare än gasbelysningen. På 50 m håll hade gaslyktorna ett sken motsvarande en 40 W glödlampa. Elbelysningen med turbogenerator hade glödlampeffekt 100 W med endast lyktor på buffertbalken. Med toppstrålkastare med 45 cm diameter hade belysningen effekten $2 \times 40 \text{ W} + 250 \text{ W}$. Lyktorna på buffertbalken på lok med turboelektrisk belysning bestod oftast av ombyggda AGA-lyktor där gasbrännarna ersatts av 32 V glödlampor.

Andra system fanns

Även andra system infördes hos privatbanor i landet. På Gotland infördes det så kallade ”System Gotland” där en rem runt en lokaxel drev en generator och gav el till topplyktor på pannfronten och hyttens baksida. Vid behov kunde dessa elektriska lyktor förstärkas med fotogenlyktor på buffertbalken eller på sidotankarnas framsidor.

Utvecklingen på Gotland

Om vi tittar lokalt så var det mest de tre första loken på GJ som hade oljelyktor av äldre modell vid leveransen 1878. Redan när GJ införskaffade lok 4 Hemse och så vidare, och när KIRJ:s första lok levererades 1897 hade fotogenbelysningen införts. Från slutet av 1920-talet började alla de tre stora Gotlandsbanorna byta ut fotogenbelysningarna mot elbelysning.

SIRJ 3 *Dalhem* hade typiskt tyska fotogenlyktor vid leveransen 1920. Redan efter något år byttes dessa ut mot AGA-belysning. Loket hade en gasbehållare på vänster sidotank och åtminstone topplyktor på pannfront och hyttgaveln bak. Medan lok 1 och 2 fick elbelysning hade *Dalhem* gasbelysning långt in på 30-talet innan även det loket fick belysning system Gotland. De två sist levererade ångloken till ön, KIRJ 5 från 1936 och GJ 8 från 1939 hade modern turboelektrisk belysning redan från leveransen.

När SJ tog över loken på Gotland förändrades inte mycket vad gäller belysningen

på loken. Däremot byggdes lok som lämnade ön om. Exempelvis försågs de fyra K4p-loken f d KIRJ 1 – 2 och SIRJ 1 – 2 med gasbelysning vid huvudverkstaden i Växjö år 1949 innan de sattes in i tjänst på Västgötanätet.

Förslag till belysning på lok

SIRJ 3 *Dalhem*

Eftersom våra lok går i trafik på vintern vid t.ex. Tomtetåget, så finns behov av vettig belysning på loken. *Dalhem* hade vid övertagandet 1972 kvar delar av sin elbelysning modell Gotland, men den monterades bort till förmån för fotogenlyktor vid renoveringen 1975 – 78. Under Tomtetåget de senaste åren har provisorisk belysning i form av gaslyktor med ellampor satts upp under just detta arrangemang.

Förslaget är att plocka delar av gasbelysningen från KIRJ 1 *Klintehamn* och återge *Dalhem* den gasbelysning loket hade under 1920-talet och delar av 1930-talet. En topplykta av modell AGA sätts upp i front respektive hyttgavel. Rör dras från dessa lyktor till gastub som placeras på vänster sidotank enligt originalet.

En viktig skillnad mot originalet är dock att belysningen görs elektrisk och att man placerar batterier och på- och avknapp inne i lokhytten. Givetvis används LED-lampor i lyktorna med ett sken som liknar gasljuset.

KIRJ 1 *Klintehamn*

Som nämnts försågs loket med gasbelysning när loket lämnade Gotland och skulle renoveras i Växjö. Denna gasbelysning, eller rättare sagt, resterna av den sitter fortfarande på loket.

Förslaget är att demontera denna fastlandsbelysning och återge loket det typiska utseendet det hade före 1949. Dvs. inga lyktor på buffertbalk och ensam topplykta i resp. ände. Gasbelysningsutrustningen flyttas över till *Dalhem*. Elutrustningen byggs upp av nya komponenter

GJ 3 *Gotland*

Utformningen av belysning på detta lok beror på om det renoveras, eller om det får fortsatt vara i nuvarande 1800-talsskick. Man kan tänka sig äldre oljelampor, fotogenlyktor eller ellyktor system Gotland. Alla tre stämmer med utföranden loket haft genom åren.

Anders Svensson



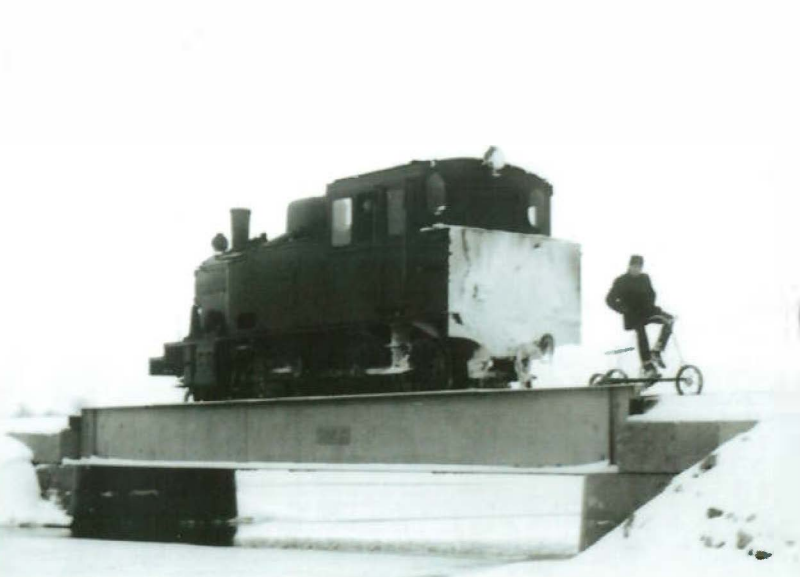
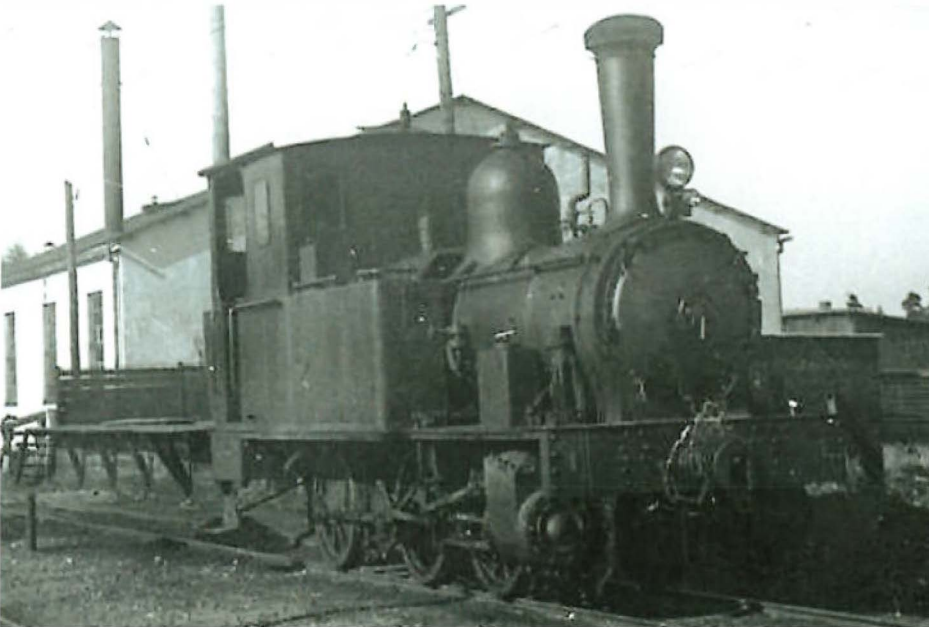
Olika belysningsystem på gotländska lok:
Överst GJ lok 7 Tingstade i Hemse med
fotogenlyktor på buffertbalken. Den högra
lyktan har rött glas för backgående.

Bilden under visar KIRJ 1 Klintehamn
i Klintehamn år 1945. Loket har här ele-
ktrisk belysning enligt system Gotland. I
princip alla lok på ön fick dessa enkla el-
lyktor och behöll dem till det bittra slutet.
Undantaget var de lok som SJ flyttade till
fastlandet, de fick AGA-belysning.

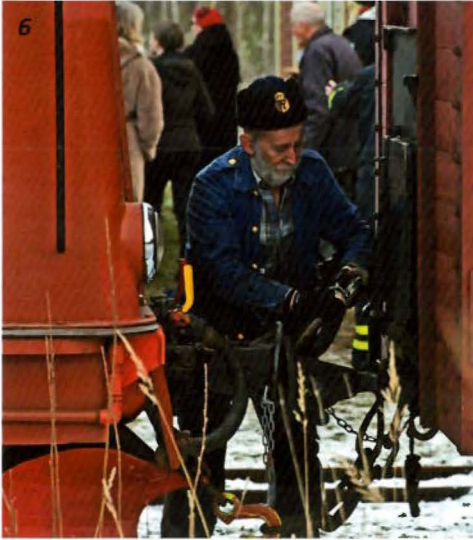
Ett exempel på en sådan hittar vi på
nedersta bilden till vänster. Det är SIRJ
3 Dalhem på bron över Sju Strömmar
strax före år 1926. Man ser tydligt de två
topplykterna fram och bak samt kan ana
gastuben på vänster sidotank. På 30-talet
togs denna belysning ned och loket fick el-
belysning som övriga lok, något det behöll
till Gotlandstågets renovering 1975 - 78.

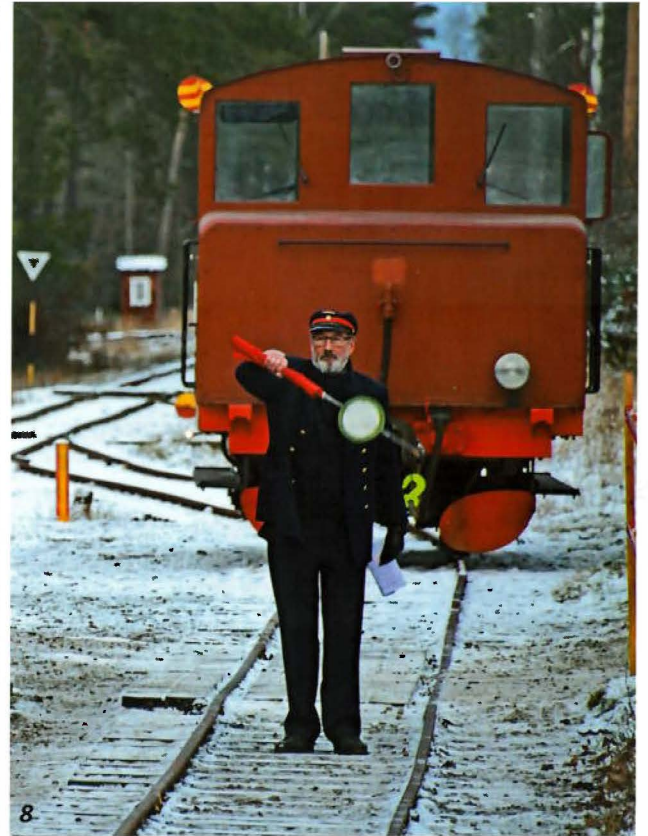
Nederst ser vi det pampiga GJ 8 i skepnad
av SJ N4p 3072, alltså efter SJ:s överta-
gande 1948. Loket har här turboelektrisk
belysning med den karaktäristiska topplyk-
tan fram, samt elektrifierade AGA-lyktor
nedtill. Endast två lok på ön hade detta
arrangemang, GJ 8 och KIRJ 5, sedermera
SJ Np 3071. Båda loken skrotades i sam-
band med nedläggningen av järnvägen på
ön, men en av de två topplykterna finns
bevarad hos Föreningen Gotlandståget.

I artikeln föreslås alltså att våra två
bevarade lok, Klintehamn och Dalhem
återfår de belysningsystem de har på
dessa bilder. I och med det skulle vi dels ha
ett lok med belysning system Gotland och
Dalhem skulle få en mer ändamålsenlig
och museal belysning.



Tomtetåget





Ett bildsvep från årets Tomtetåg: Bilderna visar förberedelserna i Hesselby, resenärer och växling i Roma, samt trafikintensitet och trängsel i Tule. Samt en ovallig bild på tomtens bror... Detta är en härlig tågdag med liv och rörelse längs banan samt mycket folk och idel glada ansikten. Vi jobbar intensivt under dagen och många tåg blir det, men samtidigt är nog detta en av de allra roligaste företeelserna på vår bana. Foton: Anders Svensson bild 1 - 5, Britt Kiderud nr. 6 - 10 och BoGöran Kristoffersson, nr. 11.

Hänt vid GHJ 4/2019

Årets sista rapport om verksamheten är rätt diger trots att det inte var så länge sen förra rapporten. Mycket pågår och vi är glada över att så många aktiva medlemmar är i Hesselby i veckorna och gör stordåd.

Maskinavdelningen

SIRJ 3 Dalhem

Isärmonteringen av cylindrarna fortsätter. Den ena kolven har nu tagits ur och vi kan nu få full koll på hur det ser ut inne i cylindrarna. Skicket är rätt bra, men det finns skador och mycket måste åtgärdas. Loket måste också lyftas så att vi kan få loss axlarna och gå igenom lagren. Just nu är *Dalhem* lite utspritt på området. Pannan står i Vagnhall 2, med ett inkopplat torrluftaggregat. Lokhytten står inne i verkstaden där Stefan och Cenita jobbar med glasen och rostsanering.

I samband med detta kan vi klart säga att *Dalhem* inte kommer att gå i trafik under sommaren 2020. Lokets medverkan i Tomtetåget i december är också ytterst tveksam. Vi har också internt sagt att vi hellre genomför renoveringen av loket fullt ut än att forcera och att allt inte görs. De arbeten som görs nu är saker som inte hanns med 2008.

Lokomotorer

Vår motorloksmästare Tommy har monterat in nya temperaturmätare i lokomotorerna istället för de gamla som inte längre fungerade tillförlitligt.

MÅJ XC 10

Vi arbetar vidare med vår motorvagn. För närvarande har vi fått de främre lagergafflarna levererade av Maskin- och marinteknik i Etelhem, vilket gör att vi nu har det vi behöver för att börja ställa ramen på hjul. Parallellt pågår arbetet med att rita färdigt drivlinan. Det är trångt vid den främre axeln där kedjorna måste passera både hjulaxel och bromsstag. Det finns inte så mycket plats för detta så noggrannhet krävs!

Hilding Carlsson

Arbetena på rälsbussen går också vidare. Rälsbussens motor kommer att få en något modernare växellåda än originalet och i dagarna har den tilltänkta Scaniamotorn försetts med en svänghjulsåpa avsedd för växellådan av Wilsontyp.

Samtidigtrensas den danska Skinnebusen

på användbara delar. Berni har skruvat ur inredningen, soffor, lister, dörrar och annat som ska återanvändas i Gotlandsbussen.

GJ CD 43

Under Julmarknadståget hade vi en mindre urspårning vid växling av vårt trafiktåg. Postvagnen klev ur spår i en växel och fick en lagergaffel böjd. Denna måste nu rätas och vagnens lager ses över. Postvagnen är därför avställd och står nu i Vagnhall 1 för åtgärder.

SJ Cp 407

Den sista dubbelsoffan har levererats av Bengt och monterats ihop. Som tidigare nämnts måste man montera dubbelsofforna inne i vagnen. I och med detta har vi en komplettinredning i vagnen och den gamla grå tjänstevagnen, som periodvis fungerat som signalavdelningens vagn i Västervik, stationshus och postkontor i Vena, samt omklädningsrum i Hesselby, nu återigen är en komplett personvagn. I skrivande stund håller Bengt på att mäta upp rätt avstånd mellan sofforna och skruva fast dem i vagnsgolvet. Nu kan vi börja övergå till finliret, montera toalettdörren, karaffhållare, skyltar, gardiner och så vidare. Just de sistnämnda till både Cp 407 och ÖJ 22 är under tillverkning hos Cenita.

Parallellt pågår arbetena med att återställa plattformarna och bromsslängor etc. Under vagnens tid som postkontor har bromskranarna kapats av och endast rörstumpar sticker ut under buffertbalkarna. Vi ska givetvis återställa bromskranar och slangar för att möjliggöra användning av vagnens tryckluftbroms. En smed som vi har kontakt med har dessutom tillverkat krysstagen till plattformssändarna och svetsat ihop den ena änden. Han tillverkar också konsoleer till övergångsbryggorna samt själva bryggorna. Vi har dessutom plockat fram övergångsgrindar från skrotade normalspårsvagnar för anpassning till vår vagn. Återstår gör också registreringen av SJ Cp 407 som trafikvagn hos Transportstyrelsen. Någon vagn med den beteckningen har inte rullat i Sverige sen 1950-talet. Nu är den snart tillbaka på det svenska järnvägsnätet. Det har varit en resa att få vagnen i trafikskick och en hel del återstår, men det ska bli härligt att få se den i trafik!

ÖJ Co 22

Arbeten pågår också på vår inlånade

Ölandsvagn ÖJ Co 22. Vår egen byggnadsantikvarie Cenita håller på att återställa vagnens färgsättning invändigt. Det allra mesta av originalfärglagren är helt OK men på vissa ställen har vattenläckor gjort att färg flagnat och metall rostat. Cenita åtgärdar nu detta enligt konstens alla regler genom att restaurera, inte renovera, målningen inne i vagnen. Det är lätt att man bara går på med stora slipmaskinen och slipa ned allt och måla helt nytt. Detta är ju inte den metod som är att föredra när man pratar om bevarande av kulturarv. Snarare bör man bevara så mycket av originalfärgen som går och komplettera där det behövs. ÖJ Co 22 kommer att återfå sin forna glans. Vi kommer också under vintern och våren att återställa vagnen utvändigt så att den blir en prydnad.

Matarvattenutrustning

Vi vill, som tidigare nämnts, skapa en ny anläggning för vårt lokvatten. Vår matarvattengrupp håller nu på att arbeta fram ett utkast till hur vi skulle kunna bygga en utbyggnad på Vagnhall 1 och där inrymma dels matarvattenutrustningen, dels en kompressorcentral, för de behov som vår ångloksdrift står inför. Mycket av byggmaterialelet finns redan i vår ägo så kostnaden för att genomföra själva utbyggnaden blir begränsad.

Ban- /signalavdelningen

Signallampor

Inför Tomtetåget gjordes en översyn av mörkerbelysningen i signaler och semaforer. Vi har bytt ut lampor som inte fungerar så att vi kan köra i mörker.

Trafikavdelningen

Tomtetåget

2019 års Tomtetåg gick av stapeln den 28 december. Två tågsätt rullade under dagen, ett mellan Hesselby och Tule och ett mellan Roma och Tule. Våra tre lokomotorer alternerade på båda sträckorna enligt ett system som medförde att ingen rundgång i Tule behövde göras. Bra för säkerheten och det hela möjliggjorde en tät tidtabell. Dagen förflöt på ett utmärkt sätt, tidtabellerna höll och folk var glada. Turligt nog kom lite pudersnö vilket bidrog till julkänslan. Under dagen åkte 1583 resande med våra tåg vilket får anses vara

ett mycket bra resultat. Dalhems frånvaro lär ha gjort att ett mindre antal potentiella besökare valde att stå över besöket. Med detta i åtanke är vi mycket nöjda med årets Tomtetåg och ser fram emot nästa år då förhoppningsvis vårt ånglok är tillbaka i trafik.

Årets trafikstatistik

Under 2019 har 11 140 biljetter sålts vilket är ett mycket bra resultat. Det är första gången sedan 2015 som vi kryper över 11 000. 2015 var invigningsåret så det resultatet var exceptionellt. Vi kan konstatera att antalet sommarresenärer är ganska konstant, frånvaron av ånglok gör att det är något färre "vanliga besökare" som reser med våra tåg på sommaren.

Däremot har antalet kryssningsresenärer ökat, vilket bidragit till det goda årsresultatet. Som det ser ut nu så ökar antalet inbokade fartyg mer till nästa år. Kryssningstrafiken ser ut att bli ett viktigt komplement till ordinarie trafik under sommaren. Samtidigt ökar behovet av personal under sommaren vilket inte är helt enkelt att möta. Det är alltså viktigt att det finns en balans mellan våra åtaganden och tillgången på personal.

Fastighetsavdelningen

Verkstäderna

Den stora insatsen under perioden är de isolerade portarna till Vagnhall 2. Dessa befinner sig nu under tillverkning hos firma GTA och vi inväntar leverans i närtid. Ramarna till portarna har svetsats samman och kläs med plåt. När portarna kommit till Hesselby ska de hängas upp och få isolering runt om för värmens skull. Sedan återstår kompletterande arbeten för att få hallen helt tät.

I lokverkstaden i Vagnhall 1 har belysningen i taket kommit på plats. Arbetsmiljön är nu riktigt bra med värme och ljus.

Manskapsboden

Den nya manskapsboden är nu i drift. Provisorisk el gör att vi har ljus och värme och kan både byta om och äta i boden. Det hela fungerar mycket bra! Under våren ska vi koppla in vatten och avlopp och då kan även toalett och dusch komma igång.

Området

Bakom vagnhallarna fick vi röjt genom

bistånd från Skogsstyrelsens Naturnära Jobb. Mycket sly har gallrats ut, kruxet har dock varit att få ut detta för vidare transport till flisning. Genom bistånd från Lillfole Skog och Ved samt Stefan Nilsson i Dalhem har vi nu kunnat få slyet ihopdraget i en stor hög som sedan ska flisas. Tack för hjälpen!

Övrigt

Marknadsföring på sociala medier

Marknadsavdelningen har under året ökat vår marknadsföring på sociala medier, främst Facebook. Vi har köpt annonsplats för alla användare av Facebook på Gotland och i Nynäshamn i samband med olika evenemang. Det ger att vi når över 30 000 personer. Kostnaden är c:a 400 SEK. Fördelen med detta upplägg är att vi kan se att många, som inte uppmärksammat oss tidigare, har varit inne på vår sida och kanske gillat vårt evenemang och dessa kan vi bjuda in att gilla vår Facebooksida. Vår krets av gillare har därigenom ökat med 700 personer sedan i somras. Idag har vi över 4 400 som gillar oss, vilket innebär att 4 400 personer tar del av vår verksamhet. Detta är värdefullt.

Annonseringen på Facebook är ett bra komplement till vår ordinarie annonsering. Vi har också kompletterat våra vanliga annonser i gotländsk dagspress med så kallade banners, dvs en digital annons på internetsidan Hela Gotland. Dessa banners förekommer som annonser i ordinarie artiklar och innehåller en länk till vår hemsida och vidare information om t.ex. evenemang. Även här ser vi ett ökat genomslag.

Anders Svensson

Instruktioner *forts från sid 14.*

såsom bristande signalering, felaktigheter på stationer och brand m.m. dylikt; Det antal timmar, Lokomotivet vid utgångs- och slutstationen blivit använt till stationstjänst; äfvensom kolåtgången emellen utgångs- och slutstationen.

§17

Lokomotivförare bör fullkomligt inse vigten och den moraliska ansvarigheten af sin befattning, samt att många medmänniskors lif kunna komma i fara genom försumlighet, bristande rådighet eller uppmärksamhet från hans sida.

B Eldare

§18

Eldares närmaste förman är Lokomotivförarförmannen.

Under tjänstgöring å Lokomotiv står Eldaren under Lokomotivförarens befäl. Eldare skall noggrant åtlyda dessa förmäns befallningar, vare sig de hafva afseende på Lokomotivtjensten eller annat arbete.

§19

Eldare skall noga känna innehållet af I. II och afdelningen C III kap. i tjänstgöringsreglementet samt denna instruktion.

§20

Då Eldare skall tjänstgöra å lokomotiv, skall han infinna sig så långt före den tid Lokomotivet skall vara klet till tjänst, som erfordras för Lokomotivets uppeldning och klargörande.

Innan eld tändes uti Lokomotiveldstaden, skall Eldaren genom profkranarne undersöka, om tillräckligt vatten finnes i pannan, samt tillse, att pådragningsventilen är stängd, slidhållningen på midten, bromsen åsatt, samt rosterna rätt lagda.

§21

Under tågs gång skall Eldaren förnämligast sköta eldning, bromsning och smörjning äfvensom hålla god utkik synneligast bak å tåget.

Detta senare alltid då tåg afgår från Stationer, anhalter etz.

§22

Skulle under tågs gång Lokomotivföraren genom hastigt påkommet sjukdomsfall eller annan orsak blifva oförmögen att tjänstgöra, må Eldaren med hjälpligt biträdande föra Lokomotivet till Station, hvarest förhållandet skall anmälas till Stationsföreståndaren och Trafikchefen order afvaktas.

§23

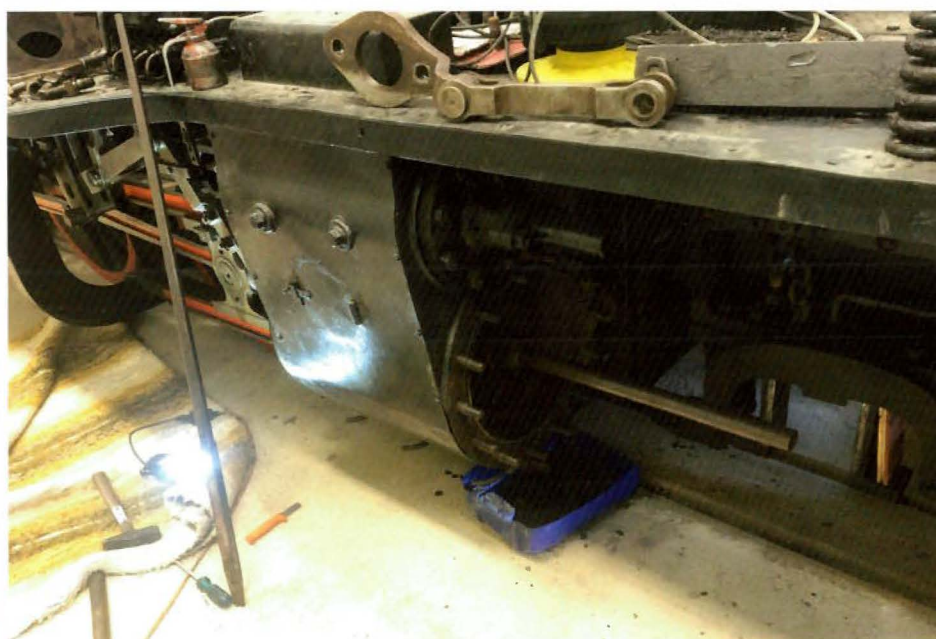
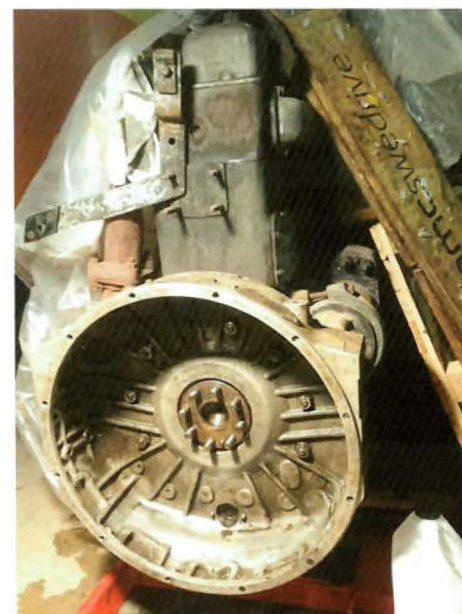
Eldare må icke aflägsna sig från Lokomotivet hvarken under tjänstgöringen eller efter det Lokomotivet å slutstationen inkommit i stallet utan särskild order af vederbörande befäl eller tillåtelse af Lokomotivföraren.

Originalet är handskrivet och torde vara från ca 1878. Avskrivet av Staffan Beijer

Bilder från GHJ december 2019

Som vanligt visar bilderna en del av all den aktivitet som pågår hos föreningen året om. T h ser vi Berni streta vidare med att riva ur användbara detaljer inne i vår rälsbuss. Nedan har löpaxeln på Dalhem tagits ur och underst syns ledningsdragning och monterade torpedventiler på SJ Cp 407, samt cylinder på Dalhem under demontering. Foton: Anders Svensson

Bilden i mitten t h visar hur svänghjulskåpan på Scaniamotorn till vår kommande rälsbuss monteras. Bilden är ett exempel på hur vissa jobb görs i det tysta på fastlandet. F n står ramen till rälsbussen och väntar på våren under en presenning i Hesselby men snart kommer andra tider och bygget av korgen kan påbörjas. Foto: Anders Johansson





Överst syns Dalhems panna med inkopplat torrluftaggregat, samt hur Venavagnens plattformar tar form alltmer. Tv en annan udda bild från verksamheter utanför Hesselby: MÅJ-gruppen sågar upp askvirke till kommande byggen av korgdelar till båda motorvagnarna. Vi vill passa på att tacka Sandasågen för allt stöd! Foton på denna sida: Anders Svensson



De två nedre bilderna visar hur Venavagnen Cp 407 blir alltmer komplett. Inredningen skruvas nu fast i vagnens golv och ytterligare detaljer ska komma till. På taket monteras två torpedventiler som kompletterar utrustningen där.

Instruktion för lokförare på GJ

A Lokomotivförare

§1

Lokomotivförarens närmaste förman är Lokomotivförarförman, hvars order och instruktioner skola åttlydas vare sig de hafva afseende på tjänstgöringen å lokomotiv, putsning, verkstads- eller annat arbete.

I allt hvad som angår ett i tjänst varande lokomotivs gång å station, står lokomotivföraren under stationsföreståndarens order.

I afseende på tillkoppling af vagnar m.m. dylikt skall stationsföreståndarens order åttlydas, men om lokomotivföraren anser att någon fara för tågets säkerhet därigenom kan uppstå bör han göra stationsföreståndaren uppmärksam derpå. Är anmärkningen af allvarsammare beskaffenhet bör den öfverlemnas skriftlig.

Under tågs gång emellan två stationer skall lokomotivföraren åttlyda tågbefälhafvarens order och signaler.

§2

Lokomotivförare skall noga känna innehålllet af I, II samt mom C III kap. i tjänstgöringsreglementet äfvensom denna instruktion.

§3

Då Lokomotivförare skall tjänstgöra å Lokomotiv, skall han infinna sig minst en timme före det tågs afgangstid, för hvilket lokomotivet skall vara klart till tjänst, eller tidigare, om Stationsföreståndarenderom gifver särskild order.

§4

Vid tjänstgöring å Lokomotiv är Eldaren Lokomotivförarens biträde. Lokomotivföraren eger att i allt hvad som rör lokomotivets skötsel, signalering m.m. dylikt, fordra åttlydnad af Eldaren, men skall tillika noga öfvervaka, att Eldaren förstår och rätt utför de göromål, som ålägges honom.

§5

Då Lokomotiv utgår till tjänstgöring, skall Lokomotivföraren ansvara för:

att Lokomotivet är i fullt tjänst dugligt skick.

att injektorer och sandventiler äro i godt och brukbart skick, äfvensom att sandboxarne äro vederbörligen fyllda och gällor detta senare i synnerhet vid nedgåendet till hamnen. att signallycktorna äro anbragta å lokomotivet i enlighet med föreskrifterna

uti tjänstgöringsreglementets I kap. 13§, samt

att Lokomotivet är försedt med behöfliga materialier och föreskrifvna redskap, hvilka skola vara i godt och brukbart skick.

§6

Lokomotivförare skal ansvara för de bränsle- smörjning- och putsmaterialier, som åtgå till det Lokomotiv, hvilket blifvit honom anförtrödt, och att med dessa materialier väl hushålla.

§7

Då ett Lokomotiv är under påeldning eller uppeldat, få Lokomotivförare och Eldare icke på samma gång lemna detsamma. Lokomotiv, som är stillastående, skall alltid hafva pådragningsventilen stängd, slidhåfstängen på midten och bromsen åtsatt.

Lokomotivföraren skall äfven tillse att ej öfverloppsånga uppstår och utsläppes genom säkerhetsventilerna, i synnerhet under stånendet på Stationerna och vid hamnen.

§8

Lokomotivföraren får under inga vilkor begagna högre ångtryck än det, som är angifvet å den plåt, hvilken finnes på pannan anbragt.

Strängeligen förbjudes att utan Lokomotivförman tillåtelse förändra säkerhetsventil, slidrörelse, fjeder eller något som helst väsentligt å Lokomotiv.

§9

Lokomotivets tillkoppling i tåg äfvensom vagnvexling skall alltid ske med stor försigtighet. Stötar och ryckningar skola i möjligaste mån undvikas.

§10

Lokomotivföraren är i allo ansvarig för Lokomotivets behöriga skötande och tågets säkra gång.

Då Lokomotivet är i rörelse, skall Lokomotivföraren alltid sjelf föra Lokomotivet, såvida Trafikchefen icke har derom annorlunda förordnat, och får Lokomotivföraren icke utom i nödfall, eller med Trafikchefens tillåtelse öfverlemnas Lokomotivets förande åt Eldaren.

§11

Under tågets gång skall Lokomotivföraren hålla god utkik, förnämligas framåt, vara

uppmärksam på signaler samt ständigt aktgifva på Lokomotivets mekanism, äfvensom på ångtrycket och vattenhöjden i pannan. Han skall ofta öfvertyga sig om att alla vagnarne äro med i tåget och allt derå i god ordning.

Lokomotivföraren skall noggrant iaktaga, att ett tågs hastighet icke må ökas hvarken i utförs-slutning ej heller vid något annat tillfälle med mera än en half mil per timme utöfver medelhastighet, som i tidtabellen är bestämd.

Då Banvakt passeras, skall han iaktaga hvad signal denne visar.

§12

Allt hvad som på något sätt kan inverka på nästföljande tågs säkerhet, skall anmälas till Stationsföreståndaren på närmaste Station.

§13

Då tvenne Lokomotiv användas i ett tåg, är det Lokomotivföraren på det främsta Lokomotivet, hvilken förer befäl öfver båda Lokomotiven, ansvarar för tågets gång och gifver nödvändiga signaler.

§14

Då Lokomotivförare ankommer till slutstation, bör han hafva mycket vatten i pannan, ångtrycket lågt och elden svag, dock så att han kan utföra de rörelser, som inom Stationen komma förekomma.

§15

Lokomotivförare får icke lemna Lokomotivet, som varit i tjänstgöring, förrän detsamma blifvit infört i stallet och Lokomotivföraren sjelf noga undersökt Lokomotivet med dess underrede samt i öfvrigt iaktaga alla de försigtighetsmått, som af Lokomotivförarförman blifvit särskildt anbefallda.

§16

Senast en dag efter det Lokomotivföraren tjänstgjort å tåg, skall han till Lokomotivförarförman aflemna eller insända rapport, skrifven å särskildt derfor fastställt formulär.

Å rapporten anmärkas: Tågs ankomst- och afgangstid samt antaaf- och tillkopplade vagnar vid stationerna; Allt hvad som tilldragit sig under resan och kan vara anmärkningsvärdt, (*fortsättning på sid 11*)

Medlemsaktiviteter

Utbildning för trafikpersonal

Vill du lära dig mer om museijärnvägen och få möjlighet att delta i vår verksamhet och tågtrafik!? Gå då vår introduktionskurs för volontärer i samarbete med studieförbundet Vuxenskolan från 13/2.

Kursen är uppdelad på åtta tillfällen. Torsdagskvällar: kl. 18.30 – 21 Hesselby jernvägsstation, Dalhem samt praktiska moment lördag 16/5 (Dagtid på Hesselby station i Dalhem). Vi har en fikapaus till självkostnadspris 30:– Denna kurs berättigar till deltagande i trafiken som Konduktör (Tågbefälhavare-Tbfh), Bromsare, Biljettförsäljare m.m.

Vi tar ingen kursavgift mer än att du blir medlem i Föreningen Gotlandståget Bg 271–5043, 300:– om du inte redan är det. För mer information/anmälan kontakta Staffan Beijer 0705-83 05 19 / ordf@gotlandstaget.se

Dags att betala in medlemsavgiften!

Inbetalningskort medföljde förra numret.

Medlemsavgifter per kalenderår:
Enskild: 300 SEK (utlandsboende: +50 SEK)
Familj: 350 SEK (utlandsboende: +50 SEK)
Ständigt medlemskap minst 6.000 SEK

OBS! Glöm inte att ange namn och adress! Vi får årligen in ett antal inbetalningar som saknar avsändare. Det krävs detektivarbete av medlemsregistratorn att bena ut vilka dessa är. Så glöm inte detta!

GHJ Medlemsregistrator

Insamling: KIRJ 1 och MÅJ XC 10

KIRJ 1

Loket KIRJ 1 *Klintehamn* byggdes av Karlstads Mekaniska verkstads filial i Kristinehamn år 1897. Det gjorde god tjänst på sin hemmabana fram till år 1949 då den nya ägaren SJ flyttade loket till fastlandet. I skepnad som SJ K4p 3067 gick hon som växellok i Växjö in till slutet av 1950-talet. 1963 ställdes hon upp som museilok i Målilla där hon stod fram till 1997. Under många år var hon en deposition från Sveriges Järnvägsmuseum men nu är hon i föreningens ägo.

Det gamla loket är tänkt att renoveras till driftsdugligt skick för att kunna användas i trafiken på Gotlands Hesselby Jernväg. Vi har därför startat en insamling för att få igång loket. Om Du vill hjälpa oss att sätta *Klintehamn* i drift, sätt in ett bidrag på vårt bakgiro 271-5043. Ange namn och adress samt Klintehamn vid insättningen.



Insamlat: 295 623 SEK

Delmål 1: 500 000 SEK

MÅJ XC 10

Mönsterås - Åseda Järnväg inköpte år 1910 en ångvagn av system Purrey från Waggonaktiebolaget i Arlöv. Ångvagnen var av samma modell som Visby - Västerhejdes ångvagn B, levererad några år senare. 1932 byggde Kalmar Verkstad om ångvagnen till bensinmotorvagn. Samtidigt utökades antalet sittplatser.

Vid förstatligandet av MÅJ år 1940 slopades motorvagnen och skrotades i Vislanda. I alla fall trodde alla det tills en oidentifierad vagnskorg söder om Växjö befanns vara före detta MÅJ XC 10. Genom en tillmötesgående ägare kunde Gotlandståget överta korgen och transportera den till Gotland. Målet är att renovera korgen till skick som motorvagn.

Vill du stödja renoveringen av detta världsunika fordon? Sätt in så fall in pengar på vårt Bankgiro 271-5043 och ange MÅJ XC 10 så flyttas pengarna över till rätt konto. Tack!

Bilderna nedan visar loket KIRJ 1 i Roma 1945 och MÅJ XC 10 i Mönsterås. Bilder från Föreningen Gotlandstågets arkiv, respektive Järnvägsmuséet



Insamlat: 334 874 SEK

Mål: 400 000 SEK

B

PORTO BETALT
Föreningen Gotlandståget
Hesselby Jernvägsstation
Dalhem Hässelby 166
622 56 Dalhem



På gotländska spår

Dennagång visar vi ett par bilder från vintrar på SIRJ. Bilden t v visar Simunde hållplats under intern 1939. Stationsbyggnaden var lik Tules men spegelvänd. Här är den reveterad som många byggnader på SIRJ blev. Man ser hur spåret stiger upp mot Myrberga hållplats direkt utanför stationsgränsen. På denna sträcka fanns en av SIRJ:s två brantaste backar. Den andra var backen vid Kambshagtorp, på nuvarande GHJ. Båda var på tio promille. Foto: Verner P V Svensson

Nedan ser vi personvagnen SIRJ BCo 2 i Hesselby omkring år 1935. vagnen brann kort därefter. Systemvagnen nr 1 blev mer långlivad och delar av korgen står kvar ute på ön. Foto via Ann Cherie Reuser

Bilden rakt nedan visar Tule station år 1944. Jämför med Tomtetågsbilden på sidan 9! Tule var en glest trafikerad hållplats på Slitebanan och huset var oförändrat från 1902 fram till reveteringen samma år som bilden togs. Foto: Magnus Lideborg.

Nederst t h står loket nr. 3 Dalhem i Slite redo att dra ett tåg mot Roma omkring år 1935. Tåget är långt, det är dock svårt att se enskilda fordonsindivider i tågsättet. Mängden snö är dock stor och plögen i lokets front är imponerande. Foto via Valter Blomstrand.

