

# Föreningen Gotlandstågets historia

För att förstå varför Föreningen Gotlandståget överhuvudtaget bildades måste man gå tillbaka i tiden till nedläggningen av de sista linjerna på Gotland. 1963 hade nämndemannen i dåvarande Romaklosters kommun, Joel Herlitz lyckats se till att ett lok, SJ N5p 3073, före detta SIRJ 3 *Dalhem*, med sex vagnar ställdes upp vid Romaklosters station som ett minnesmärke över järnvägsepoken på ön. Fordonen var en deposition från Järnvägmuseum till kommunen. Tyvärr gick det med det museitåget som med så många andra som ställdes upp vid denna tid: Väder, vind och vandaler gjorde att kommunen ansåg att man inte kunde ta hand om tåget. 1969 bildades en stödförening för tåget, Gotlands Järnvägmuseum, som syftade till att överta depositionen och få till stånd en upprustning. Genom bidrag fick man bidrag och genom att överta depositionen kunde man så få möjlighet att rusta upp tåget. Glädjen blev dock kortvarig, förfallet gick inte att hejda och till slut beslöt Romaklosters kommun att materielen skulle återgå till Järnvägmuseum

## Föreningen Gotlandståget bildas

När nyheten om att tåget riskerade att lämna Gotland började tågentusiaster på ön att agera. Ulf Ronander, polis i Visby, blev snabbt en samlande gestalt. Den 4 feb 1972 bildades så Föreningen Gotlandståget på hotell Solhem i Visby. Genom kontakter fick man reda på att den före detta stationen Hesselby i Dalhem var till salu. Genom andra kontakter lyckades den nybildade föreningen få låna pengar och inköpa stationen. Hesselby var vårt!

De första åren var intensiva. Under 1972 lyckades föreningen överta depositionen av museitåget i Roma och flytta detsamma till en nybyggd spårstump i Hesselby. Samma år övertogs sex betvagnar och en finka från Roma sockerbruk. Stationen som mest var ett fallfärdigt ruckel totalrenoverades tillbaka till ursprungsskicket från 1902 under 1972 – 74. Renoveringarna av loket *Dalhem* och boggivagnen GJ Co 8 påbörjades och den första lokomotorn, SJ Z4p 312, inköptes från SJ i Västervik. Samtidigt skulle hela bangården i Hesselby återuppbyggas från grunden, inte en meter spår fanns ju kvar när föreningen flyttade in!

## GHJ bildas, invigs och trafikeras

Att Föreningen Gotlandståget inte nöjde sig med en stationär utställning var nog inte helt klart från början, i alla fall inte för alla. Snart började dock planerna ta mer konkret form och bygget av linjen ner mot Eken och bron över Dalhemsån började byggas. Banan fick namnet Gotlands Hesselby Jernvägar, GHJ. Pluraländelsen berodde på att föreningen då hade ett 600 mm-lok och planerade att bygga en bana med både 891 mm och 600 mm. Treskenpar alltså. Invigningen av banan bestämdes till den 10 september 1978, på dagen 100 år efter öppnandet av Gotlands Järnväg. GHJ-gänget jobbade mycket hårt med att få banan färdig liksom renoveringarna av loket Dalhem och vagnen GJ C 42 som gått i det ursprungliga invigningståget och förvärvats av föreningen 1977. Skulle man bli färdiga i tid..?

Jo, det blev man, Gotlands Hesselby Jernvägar invigdes planenligt av landshövding Einar Gustafsson med vederbörlig pompa och ståt. Målet var nått! Få hade väl trott att det var möjligt att skapa en museijärnväg på Gotland men nu hade man lyckats!

När vardagen infann sig var det dags att gå vidare. Ett stort projekt som diskuterats från dag 1 var en hall att förvara materielen i. Under 80-talets första år förverkligades dessa planer och det har visat sig vara bland det viktigaste som gjorts under hela föreningens existens. Utan hallen hade det knappast varit möjligt att driva en vettig verksamhet i längden.

## 80- och 90-talen

Efter en så explosiv tid som de sex första åren är det lätt att tro att verksamheten stannat av och att ingenting händer. Ingenting kan vara mer felaktigt. Under 80- och 90-talen har en mängd fordon med eller utan anknytning till Gotland samlats in: tre ånglok, ett antal personvagnar, godsvagnar, ett stort antal vagnskorgar, lokomobiler, en GJ-lastbil, en veteranbuss och så vidare. Dessutom ett stort antal föremål som loklyktor, telegrafer, dressiner, lokskyltar och annat som härrörde från Gotlandsbanorna. En stor del av detta visas i Hesselby idag. Dessutom har ett antal fordon renoverats.

Ett par händelser är värda att nämna: Två ånglok som vi länge suktat efter har återkommit till den gotländska fosterjorden. Det handlar om loken GJ 3 *Gotland* och KIRJ 1 *Klintehamn*. Båda är depositioner från Järnvägmuseum. *Gotland* återkom 1992 som ett långtidslån. Loket *Klintehamn* återkom 1997 efter att ha stått uppställd i Hembygdsparken i Målilla sedan 1961. Det var en stor stund för många GHJ:are när loket rullade av färjan i Visby hamn.

En annan viktig sak som gjordes var att bygga ut hållplatsen vid Eken till en mer järnvägmässig form. De första åren fanns här bara två enkla träplattformer för de avstigande, inget mer. 1995 byggdes så en liten banvaktsstuga med tillhörande perrong på platsen. Äntligen hade miljön i den änden av banan blivit bättre för våra resenärer!

När föreningen fyllde tio år 1982 fick man en otrolig present: Föreningens förre ordförande K G Ingemar Lindqvist startade en stiftelse som övertog Tule f.d. station tre km från Hesselby och överlämnade den som gåva till Föreningen Gotlandståget. Detta borgar för att vi någon gång i framtiden ska kunna utveckla vår verksamhet betydligt.

Under perioden ändrades också namnet på vår järnväg till Gotlands Hesselby Jernväg, utan pluraländelse. Anledningen till detta var att vårt 600 mm-lok överfördes till det nya kalkbruksmuseet i Bläse på norra Gotland 1986. När vi så stod utan dragkraft på 600 mm så dog tanken på treskenspår till Eken. 891 mm blev den enda spårvidden vi skulle arbeta med.

En mindre positiv händelse var Ulf Ronanders tragiska bortgång 1992. Han hade sedan begynnelsen varit föreningens stora eldsjäl och att fylla tomrummet efter en sådan kraft har inte varit lätt.

## **Nutid och framtid?**

Idag (2015) har föreningen funnits i 43 år. I nära 40 år har ångtågen tuffat mellan Hesselby station och Eken. Fler fordon har tagits i trafik och miljön i Hesselby och Tule har återställts till ett skick nära ursprunget. Som ett resultat av detta blev båda stationerna byggnadsminnesförklarade hösten 2002.

Samtidigt har vårt ursprung, blev loket Dalhem avställt i början av 90-talet pga en dålig ångpanna. Vi klarade trafiken med ångloket Cementa, som med ganska enkla medel kunde tas i trafik. I början av 00-talet påbörjades en omfattande renovering av Dalhem. Det som började med en tubläcka har vuxit till att handla om större insatser på pannan, byte av staggbultar och totalrenovering av eldstaden. Lagom när Cementas panna tog slut, så kunde Dalhem åter tas i bruk 2008.

Föreningen gjorde en förstudie om banutbyggnad till Roma med stöd av EU-projektet Leader+. Med hjälp av förstudien sökte Föreningen ett Mål 2-öarna EU-projekt gällande första etappen i banutbyggnaden. Föreningen fick god offentlig finansiering och projektet beviljades i juni 2006. Projektet genomfördes 1/7 2006- 30/10 2007. En utbyggnad Eken-Munkebos (320 meter) skedde. I den ingick ombyggnad av Karbyvägen med ljud/ljussignaler och bommar samt renovering av järnvägsbron över Dalhemsån. En tillfällig hållplats anlades vid Munkebos. Bangården i Tule återuppbyggdes också i projektet.

Från november 2008 arbetade vi med Projekt Järnvägsplan som handlade om att upprätta en Järnvägsplan för Munkebos- Tule- Roma samt bygget en vändskiva i Hesselby. Läs mer via länken.

Från 1 december 2009 till oktober 2012 byggde vi 1 300 meter järnväg på sträckan Stall Dalhem (Nygårds) - Tule station - Kambshagtorp. Sträckan över åkrarna hade vi då inte tillgång till. Det var lite av en chansning att bygga den felande länken i Tuleskogen, men samarbetet med Stall Dalhem som fanns då gjorde att projektet beviljades av Leader+.

Sträckan kunde av förklarliga skäl inte användas för trafik. För att kunna grusa den så kördes lokomotor och grusvagn dit och lossades med mobilkran.

I december 2011 stod det klart att Föreningen Gotlandståget, av Regionala utvecklingsfonden Småland Öarna, beviljats medel för projektet Utbyggnad av Gotlands Hesselby Jernväg, Etapp III + IV. Projektstart för Etapp III + IV var 1/1 2012 och projektet löper t o m 31/12 2014.

Efter att Järnvägsplanen vunnit laga kraft den 6 oktober 2012, så påbörjades grävarbetena den 18 okt. Sträckan över åkrarna Munkebos- Tomtevägen- Åkerkanten södra som byggdes var cirka 700 meter lång. Sträckan sammanband Hesselbybanan med Tulebanan. Den 19 januari 2013 kunde tåg rulla från Hesselby till Tule för första gången sedan 1958.

Banan invigdes tillsammans av Gotlands Landshövding Cecilia Schelin Seidegård den 5 maj 2013.

Från Kambshagtorp fortsatte bygget mot Roma i oktober 2013. Trafik till Roma kungsgårds station kunde påbörjas vid Museijärnvägens dag den 30 augusti 2014.

Bygget av Roma station påbörjades under hösten 2014.

Den 14 maj 2015 invigdes den 6,5 km långa banan Hesselby-Roma av landshövdingen Cecilia Schelin Seidegård.

Föreningen har så många att tacka för att vi nu är en riktig museijärnväg även när det gäller banlängden. EU-projekten, aktiva medlemmar, våra fantastiska rallare och de företag som har byggt det som vi inte klarat av på egen hand.

Projektet har inte bara skapat arbetstillfällen under byggtiden. Flera av våra rallare har gått vidare till mer permanenta jobb.

Anders Svensson/ Daniel Åhlén