

BEVARANDEPLAN

FÖR FÖRENINGEN GOTLANDSTÅGET



FÖRENINGEN GOTLANDSTÅGET 2016



Inledning

Den första versionen av denna skrift utkom i början av 2000-talet. Då var GHJ en förening med en något osäker framtid och med en kort bana ner till Eken. Redan då var dock den fordonsmässiga samlingen unik och med en starkt lokal prägel. En stor del av fordonen var dock orenoverade och resurserna att genomföra nödvändiga åtgärder var tämligen begränsade.

Sedan dess har banan förlängts till Roma och flera nya järnvägsmiljöer har tillkommit. Vi har också under 2000-talet tagit ett antal av våra fordon i trafik och renovering av ytterligare fordon pågår. Vi kan de närmaste åren räkna med att ett antal fordon kommer att tas i trafik. På samma sätt har ytterligare vagnskorgar tagits omhand, både godsvagnar och personvagnar.

Vad kan anses intressant att visa upp?

Vi är idag vid en punkt där vi lyckats omhänderta en stor del av de lok och vagnar vi en gång ansåg vara intressanta att bevara inför framtiden. Samtliga bevarade ånglok från trafikbanorna är på ön, liksom ett par lokomotorer. Alla personvagnar utom två är räddade, eller på väg att bli det. Bland godsvagnarna är de allra flesta viktigare typer bevarade. Det gör det lämpligt att diskutera vad vi egentligen ska använda våra insamlade fordon till och hur dessa ska prioriteras? Konkret är frågan: Vad är det vi ska visa upp?

Bevara, renovera, använda

Föreningen har som målsättning att bevara och visa upp det som finns kvar från järnvägsepoken på Gotland. Det är idag en rik samling fordon som finns kvar. På vagnssidan har vi i Gotlandståget en unik situation i landet. I få andra fall finns så mycket bevarat i fråga om vagnsindivider. Ser man dessutom till det faktum att det är nio år mellan den tid då det sista av järnvägen försvann, till då Föreningen bildades så blir saken ännu mer ovanlig.

Detta har gett Föreningen Gotlandståget stora möjligheter att bygga upp en representativ fordonspark som på många sätt kan belysa utvecklingen på de gotländska järnvägarna och alla dess faser mellan 1878 och 1963. Det ger också föreningen möjlighet att genom att bevara och renovera järnvägsfordon kan återskapa ett stort antal historiska järnvägsmiljöer och använda fordon i deras historiska sammanhang. Det ger dock att vi måste ha vissa verktyg för att göra prioriteringar och vid renoveringar av fordon. En viktig aspekt är i vilket sammanhang vi visar upp fordon.

Tåget och miljön

Museibanor har funnits i Sverige i många år vid det här laget. Under denna tid har det skapats en mall för hur de flesta banor ser ut: En huvudstation från vilken de flesta tåg utgår. Några km bort ligger slutet på resan: Ändstationen. Mellan de två stationerna ligger den obligatoriska mötesstationen. Hur övertygande illusionen är får var och en bedöma. Landets museibanor har naturligtvis olika förutsättningar att skapa illusionen av en genuin järnväg från förr. Alla har dessutom i olika grad försökt foga in tåget i den miljö som man har till sitt förfogande. Eftersom man inte bedriver någon godstrafik har personvagnar och anläggningar för passagerarna helt naturligt varit de mest prioriterade.

Byggnadsminnesförklaringen av Hesselby och Tule är en kvalitetsmärkning som är viktig. Den innebär också en form av förpliktelser. Hur ska vi bygga vidare på vårt projekt GHJ och vilken roll ska fordonen ha i denna miljö?

Tåget som utgångspunkt istället för enskilda fordon

Som aktiv i museisammanhang är det lätt att ha favoritobjekt och specialintressen. Det har vi nog alla. En nackdel med detta är att man ser till våra objekt fordon för fordon och inte alltid tänker på i vilket sammanhang favoriterna ska presenteras. Resultatet av detta kan bli att de tåg fordonen går i ser hopplockade ut och inte alltid övertygar: Ett lok från 1910 drar ett tåg med vagnar från 1880-1950, varav några är kraftigt ombyggda SJ-vagnar. Några kanske till och med i svetsat stål. Konsekvensen är att illusionen av den bana man vill anknyta till försvagas, kvaliteten försämras, man är inte så museal helt enkelt. Detta gäller de flesta musei-

banor i landet, som sätter samman tåg med fordon från en mängd olika banor och epoker och där den lokala anknytningen saknas helt. Tyvärr verkar detta ha blivit norm för museibanor och det verkar som om man tittar på varandra istället för att återvända till den ursprungliga bana man bildade föreningen kring i begynnelsen. Detta kan tyckas vara petitesser för en begränsad skara fantaster men om man ska vara museal så är det trohet mot ursprunget som gäller. Detta ska inte ses som en kritik av GHJ eller andra föreningar, snarare finns det en seriositet vid renoveringar som är imponerande. Det är nog så att intresset ofta kretsar kring varje fordon för sig istället för helheten. Men ibland finns möjligheten att faktiskt vara museal. Varför då inte vara det? Det handlar inte om mer arbete, snarare om prioriteringar och tågsammansättningar.

Lokal prägel och tågsammansättningar

Vi har i motsats till många andra föreningar en fordonspark som är lokalt präglad. Det är något vi bör arbeta vidare med in i framtiden. Idag kör vi främst två tågsätt i trafiken: Ett tåg som motsvarar 1930-talets persontåg på GJ, 1935 års tåg, samt ett tåg som motsvarar 1950-talets sista lokdragna persontåg, 1955 års tåg. Dessa två tågsätt fyller på ett bra sätt funktionen att visa upp resandet på ön under olika epoker samt att skapa ramar för de enskilda fordonen.

Vi kommer att sträva efter att man utgår ifrån vilka tåg fordonen ska gå i då man väljer renoveringsobjekt och man väljer epok varje fordon ska renoveras till. Vi bestämmer oss för ett par tåg från olika tider, t. ex: 1878, 1910, 1935 och 1955. I dessa sätts våra vagnar in tillsammans med lok från passande epok. Vagnar från 1878 kan även gå i 1910 års tåg, 1910-talsvagnarna passar 1935 och så vidare. Men, 1878 års vagnar går inte med 1935 och -55 års vagnar etc. Man kan, om man vill vara petig, också undvika att visa RHJ-vagnar tillsammans med SJ-materiel med tanke på tidsspannet dem emellan och SJ-märkt materiel sätts inte in då man vill visa de enskilda gotländska banornas epok, dvs. tiden före 1948 och så vidare. Detta är fullt möjligt utan merarbete för någon. Genomsnitturisten ser det inte, men den insatte som faktiskt gör det kommer att ha behållning av det vilket visar att vi är seriösa, är mycket museala och därigenom håller en hög kvalitet.

Målsättningar med bevarandet av fordon:

- Alla fordon bör passa in i den miljö som finns.
- De bör berätta någonting om den gotländska järnvägshistorien.
- Prioriteringen av fordonsrenoveringar bör underordnas en sorts helhet, det vi vill visa upp.
- Även godstrafikens betydelse måste visas upp.
- Järnvägens kulturhistoriska betydelse måste framgå i hela anläggningen. Detta gäller alltså både de fasta anläggningarna och fordonen. Därmed är även betvågar, lastkajer, betvagnar och annat som påvisar t.ex. relationen till jordbruket av stor betydelse för det vi vill visa.

Tåget i miljön Gotlands Hesselby Jernväg

Den första frågan man bör ställa är: Vad är Hesselby, Tule och övriga trafikplatser för miljöer egentligen? Svaret är att dessa är mellanstationer på en gotländsk järnväg. Hesselby är den relativt stora stationen på slätten med en omfattande godstrafik och många resande. Tule är den mindre anhalten i skogen en bit från byn. Antalet resande är begränsat och godstrafiken likaså. Tåget är en liten kontakt med omvärlden som passerar varje dag. Någon enstaka vagn växlas fram till lastkajen, i kampanjtider är de måhända fler.

Gotlandsbanorna var beroende av betodlingen. Därför är renoveringen av betvagnar och återskapandet av lastkajen och betvågen ett viktigt led i museet Hesselby. G-finkor med galler för kreaturstransporter likaså. Matvaruvagnarna har sin plats även de. Det vanligaste personförande tåget på SIRJ var ett blandat tåg med några godsvagnar, en F, en BCD och en CDo.

Ska man musealt återskapa detta är godsvagnarna representativa på samma sätt som personvagnarna och de har sin givna plats i både miljön och i tåget. I dagsläget har vi ett representativt tåg från Gotlandsbanorna.

Men GHJ är inte bara SIRJ. Vi har valt att omfatta även de andra banorna och tyngdpunkten i vår materiel ligger på GJ. Vi borde också kunna visa upp det som inte är den "sömniga" bibanetillvaron längs SIRJ utan även "stambanekaraktären" på GJ: Längre persontåg med större lok, boggivagnar, postvagn, F-vagn och så vidare.

Renoveringsmetoder

Vi kommer här inte gå in på det rent tekniska, det finns många aspekter som ligger utanför vårt ämne. Däremot är det saker som togs upp vid den stora renoveringsträffen i Jädraås sommaren 1999 något vi vill ta intryck av. En sak är dokumentationen av alla detaljer på ett fordon som finns före renoveringens början. På samma sätt skall man dokumentera nedmontering i form av teckningar och foton. Detta för att göra det möjligt att i en framtid se vagnens utseende före renovering.

Behovet av dokumentering är stort. På samma sätt är det viktigt med all form av källforskning för att, om möjligt, hitta så nära ett korrekt utförande som det går. Tekniska detaljer som måste ersättas och/eller nytillverkas kräver inte sällan ritningsunderlag eller fotografier för att man ska nå önskat resultat. I andra fall måste man gå på sannolikhet. Ett fordon tillverkat av en viss tillverkare vid en viss tidpunkt borde ha innehållit en viss typ av detaljer eftersom ett annat fordon tillverkat av samma tillverkare vid samma tidpunkt gör det. I de fall då inga källor finns kan det vara det enda vettiga sättet att arbeta.

Färgnyanser, märkningar, speciella detaljer som är typiska för ett visst fordon och så vidare ska här tas fram så att en renovering innebär att man bevarar eller återskapar ett utförande som ett fordon verkligen har haft. Ibland kan ny forskning leda till ny kunskap om ett fordons tidigare skick. Då är det inte fel att faktiskt förändra fordonet till något som mer liknar det skick det hade under sin aktiva tid. Exempel på dylika förändringar är SLRJ 3 Dalhem som både maskinellt och utseendemässigt återställdes till att mer likna ursprunget, GJ C 42 som målades om och arbetena på SJ Cp 407 där ursprungliga färglager används för att ta fram färgsättning inne i vagnen. Sedan den första upplagan av denna bevarandeplan togs fram har Gotlandståget tagit fram en verksamhetsprofil där vi försöker samla de färgnyanser som vi använder i vår verksamhet. Verksamhetsprofilen finns på vår hemsida.

Fordonsparken

Våra lok

Våra fyra ånglok är av det slaget att de kan representera olika banor vid olika tid. På sikt vore naturligtvis det idealiska att vi har två fungerande Gotlandsånglok med *Cementa* som reservlok.

GJ 3 *Gotland*

Gotland är mycket kostsamt att återställa i körbart skick men oavsett så ska det kombineras med ett tågsätt med vagnar från järnvägens äldre tid. Vid en renovering av loket ska målningen ses över, uppgifter finns om att det varit grönt. Att återställa loket i körbart skick betyder att en hel del detaljer som idag endast är atrapper får ersättas med fungerande dito. Här får förmodligen tillgången på ritningsmaterial etc. avgöra vilken tidsperiod loket renoveras tillbaka till. Det var kraftigt ombyggt och moderniserat när det slopades år 1952. Det skick *Gotland* befann sig i då var dessutom resultatet av ett antal ombyggnader. Därför finns det ett flertal olika versioner som loket kan renoveras till.

KIRJ 1 *Klintehamn*

Detta lok är ett perfekt driftslok på vår bana oavsett längd. Loket gick länge i trafik efter överflyttningen till fastlandet och är mycket ombyggt men med avlägsnade bromsarfsteg, och gaslyktor överensstämmer det relativt bra med det skick som loket ses i på en bild från 1945. Tryckluftsbromsen behålls av rent praktiska skäl. Loket skulle kunna förses med belysning System *Gotland* och därigenom vara det enda loket i landet med denna. Svart målning med röd linjering och röda buffertbalkar och hjulringar.

SIRJ 3 *Dalhem*

Godstågsloket i vår samling, byggt av Henschel & Sohn 1920. Som enda kvarvarande representant för de tre tunga loken med N-littera på ön förtjänar *Dalhem* att få visas upp i sin rätta miljö: Framför ett bettåg. Även här har tryckluftsbromsen bibehållits. Loket är renoverat till ett skick som det hade under SIRJ-tiden: Helsvart målning utan linjering, röda hjulringar och buffertbalkar, målade nummersiffror på buffertbalk och kolbox, EJ-skyltar. På sikt bör gasbelysningen återställas helt med gasledningar, gasbehållare och lyktor fram och bak.

SCA 16 *Cementa*

Loket var trafiklok fram till år 2008 och är idag avställt med dålig panna. Tankar finns på att renovera loket som reservlok till SIRJ 3 *Dalhem*.

SJ Z4p 312, 320 och 397

De två sistnämnda lokomotorerna är multipelkörbara och kan visas upp som exempel på hur de sista tunga tågen på *Gotland* såg ut. De bör gå i trafik tillsammans med godsvagnar med en Co sist som bromsvagn, alternativt i ett persontåg med boggivagnar.

MÅJ XC 10

Vår motorvagn från Mönsterås - Åseda Jvg upptäcktes i Gottåsa söder om Växjö 2014. Motorvagnen är en f d Purreångvagn av samma typ som VVJ:s ångvagn B. Motorvagnen ombyggdes till bensenmotorvagn år 1932 och gick i trafik till 1940. Kvar finns korgen och delar av ramverket. Renovering planerad till 2017. Motorvagnen kräver vändskivor men rymmer 26 sittande. Med en tvåaxlig personvagn motsvarar motorvagnen en boggivagn i kapacitet.

Personvagnar

GJ AC 23

Föreningens enda f d förstaklassvagn tillverkades år 1878 och gick i trafik in på 1920-talet då den slopades. Korgen hamnade i Burgsvik medan ramverket blev G-vagn på Roma sockerbruk. Ramen rullar f n under GJ C 42 medan korgen räddades 2014.

Renoveringsbehov: Planen är att återställa korgen till skick som AC-vagn och att eventuellt återförena ram och korg till en komplett originalvagn. Annars nytillverkning av ramverk.

GJ C 42

Den f n enda bevarade tredjeklassvagnen från 1878. Vagnen gick i trafik in på 1920-talet, de sista åren som postvagn. Vid okänd tidpunkt försågs den med lanternin. Den övertogs av GHJ 1977 och totalrenoverades 1977-78. Vid renoveringen återställdes vagnen till sitt ursprungliga skick som C-vagn. Detta innebar bl.a. att lanterninen togs bort.

Renoveringsbehov: GJ C 42 har kompletterats och renoverats fram till 2015. Om ramverket från AC 23 flyttas till den korgen nytillverkning av underrede.

GJ CD 43

Vagnen byggd av Fole Mek. Verkstad 1899 som GJ litt. C 43. Den ombyggdes till litt. BD 1927 och senare blev den litt. DF 43. GJ 43 blev slopad 1952, då som SJ Bgv 819. Sålades som sommarstuga i Levide och blev sedermera övertagen av GHJ i miserabelt skick 1972. Genomgick en långvarig renovering tillbaka till kombinerad person- och postvagn litt. CD, tagen i trafik 1998. Idag är det en av trafikvagnarna. Har försetts med trycklufts- och skruvbroms.

Renoveringsbehov: CD 43 är komplett sånär som på att den har godsvagnsfjädrar. Dessa ska på sikt bytas mot långa personvagnsfjädrar. Inredningen kan på sikt komma att ändras till tvärställda soffor av samma typ som dem som planeras till C 44. Ändring av klass till litt BD troligen skrinlagd. Vagnen ska vid lämpligt tillfälle målas i ekimitation invänigt på samma sätt som GJ C 44.

GJ C 44

Levererad samma år som GJ 43. Vagnens öde sammanfaller i stort med systervagnens. Den ombyggdes till postvagn och blev till slut SJ Bgv 820 innan den slopades 1952. Vagnen spårades upp av GHJ och kunde övertas 1985. Den stora skillnaden är att medan 43 var totalt fallfärdig var 44 fortfarande i utmärkt skick i korgen. Korgen har renoverats till skick som C-vagn från tidigt 1900-tal. Långa personvagnsfjädrar saknas. Som underrede används en 7.7 m NN-vagn.

GJ C 46

En verklig särpling i samlingen. Vagnen är en före detta N som gradvis byggts om till sommarvagn och slutligen blivit en litt. C sedan den försetts med glasade fönster och kamin. Den gick bland annat i trafik på VVJ. Den övertogs inte av SJ utan slopades 1948. GHJ övertog korgen 1973 och den var då i miserabelt skick. Omkring 1980 plockades den ner för renovering och endast ett antal mönsterbitar behölls. Dessa ligger nu till grund för kommande renovering.

Renoveringsbehov: Att renovera GJ C 46 blir i praktiken ett nybygge. Genom bibehållna mönsterbitar kan dock trofastheten gentemot originalet vara stor. Ramverket nytillverkas med vissa originaldelar av ek som återanvänds. Invändigt målas vagnen i ekimitation enligt originalet.

GJ NC 47

NC 47 är den enda regelrätta sommarvagnen som är bevarad. Korgen har stått i Björklunda och har nu för-

värvats av föreningen. Tanken är att vagnen ska återställas till sommarvagn med öppna sidor och gardiner av segelduk.

Renoveringsbehov: NC 47 måste få korgen genomgången och reparerad. Underredet måste få nya stolphållare anpassade till ekstolpar enligt originalet. Fotsteg i vagnens ena ände monteras.

GJ Co 4 och 5

Vagnarna levererades 1905 av Fole mekaniska verkstad. De gick i trafik till 1950 då korgarna dömdes ut av SJ. Underredena togs över till Kalmar Verkstad medan korgarna hamnade som sommarstugor i Bungenäs resp. på Höglint.

GJ Co 5 övertogs av GHJ 1981 och är en av föreningens i särklass mest intressanta vagnar med tanke på dess oförändrade utseende. Den står i vagnhallen och inväntar totalrenovering. Dess slutliga utförande kan diskuteras. Inredningens utseende är i stort detsamma oavsett vilket tidsepok vagnen renoveras till. Det som skiljer är invändig väggklädsel av masonit samt märkningen.

Renoveringsbehov: Korgen är idag i dåligt skick. Det behövs omfattande byten av trä liksom en helt ny inredning. Inredning och vissa detaljer har införskaffats till vagnen genom åren. Underrede saknas och planen är att nytillverka ett sådant och att använda de boggier från SRJ som finns i lager. Vagnen har hög prioritet.

GJ Co 4 delades i två halvor och stod i Bungenäs fram till 2004 då de flyttades till Hesselby. Korgen är i sämre skick än Co 5 och stora arbeten krävs innan vagnen kan sättas i trafik. Inredningen har förändrats flera gånger men det skulle vara möjligt att på sikt återställa vagnen till BCo. Samma renoveringsbehov i övrigt som Co 5.

GJ Co 8

Byggd av GJ Mek. Verkstad 1935. Den gick i trafik till nedläggningen och användes sedan som manskapsvagn i rivningstågen. Ställdes i Roma i museitåget 1963 och övertogs av GHJ 1972. Renoverad i omgångar under 1970-talet och går i trafik på GHJ sedan 1975. Går i samtliga tåg på banan.

Renoveringsbehov: Vagnen är idag i gott skick. Behöver mest sedvanligt underhåll men kommer att behöva vissa insatser bland annat rörande boggier och hjulringar. Ny gångmatta ska tillverkas och korgen ska få en översyn av lacken.

NBJ C3 61/SJ Cp 407

Vagnen är den sista kvarvarande grindvagnen från före detta NVHJ. Den levererades ursprungligen av Södertelge Verkstäder till Norsholm – Bersbo Järnväg. Den ställdes upp på 1960-talet som post- och stations-expedition i Vena sedan stationshuset där rivits. Övertagen av GHJ 1977. Stora ombyggnader under vagnens hela karriär gör att renovering till SJ-skick är mest realistiskt.

Renoveringsbehov: Venavagnen genomgår f n totalrenovering i Hesselby. Korgens skick har befunnits vara utmärkt. Däremot har all inredning avlägsnats under den sista SJ-tiden. F n har alla innerväggar återuppbyggts och nytillverkning av inredning pågår. Målet är att vagnen ska vara i trafik 2017.

SJ Bop 876

Vagnen är byggd av Fole som SRJ Co 64. Vagnen gick i trafik fram till 1992 och har under tiden ombyggts flera gånger. Plattformarna har byggts in, belysning, uppvärmning och inredning bytts ut och taket har förändrats. Idag finns inte mycket av den ursprungliga vagnen kvar men det gör den inte mindre intressant. Den utgör en representant för de smalspåriga vagnar som gick i trafik längst. Man kan säga att Co 5 och Bop 876 representerar var sin ända av Folevagnarnas aktiva tid i landet och därför bör 876 inte återställas till

ursprungsskick. Det är heller inte särskilt realistiskt rent ekonomiskt med tanke på de kraftiga ombyggnader som gjorts. Som SJ-vagn är den dessutom anpassad till den gotländska miljö den ska gå i trafik i.

Renoveringsbehov: SJ Bop 876 har de senaste åren snyggats upp ordentligt: Korgen har rostknackats och brunmålat, underredet och boggier har målats svarta och märkts. Taket har tätats och även invändigt har vissa uppsnyggningar gjorts. Våren 2008 har sofforna klätts om med nytt tyg och gröna gardiner har sytts upp och satts in. Framöver kommer dock vagnen att behöva en ordentlig genomgång av underrede och boggier. Ett nytt värmesystem behövs för trafiken i Tomtetåget.

RB BP 877

Vagnen är byggd av Bautzen 1920. Den saknar anknytning till Gotland och kommer troligen att renoveras i SJ skick som förstärkningsvagn vid t.ex. Tomtetåget.

F-vagnar

GHJ har idag fem vagnar litt F varav fyra korgar. Den första av dessa korgar som planeras renoveras är KLRJ F 307, beroende på vagnens goda skick. Vagnen som är byggd på KLRJ:s egen verkstad är en bra representant för de sena F-vagnarna på ön. Den passar bra ihop med lokomotorer, SJ-vagnar och modernare materiel. De två små GJ F 206 och F 213 är lämpliga i tåg från 1900-talets början. De har ålderdomliga konstruktioner och renoveras till att passa ihop med GJ C 42, C 44 och BCo 4. Av de båda är F 213 i skick att renoveras först. 206 kräver en hel del mer jobb, bland annat en rekonstruktion av A-ändens gavelvägg. SLRJ F 500 är den näst sista EJ-byggda vagnen på ön. Vagnen byggdes 1942 på ramen till VVJ:s ångvagn B och representerar precis som KLRJ F 307 den sista generationen vagnar på ön. Det svåra med F 500 är att den har ett udda rambalksavstånd och att det inte är helt lätt att få tag i axlar till vagnen.

Godsvagnarna

De flesta av våra slutna godsvagnar består av korgar, främst från GJ. De kompletta vagnar från Gotland vi har kommer dels från museitåget i Roma, dels från sockerbruket i Roma. Godsvagnarna från Gotland representerar hela järnvägstiden på ön, de äldsta vagnarna är från 1878 och den nyaste är byggd 1945 i Klintehamn. Godsvagnarna i våra samlingar är i princip av samma typer som rullade på ön: De vanligaste typerna var täckta godsvagnar **litt. G** och betvagnar **litt. I**. Öppna vagnar **litt. N och P** förekom också, även om många av dessa med tiden byggdes om till litt G. Sedan hade GJ sex matvaruvagnar **litt. H** och Roma sockerbruk hade ett antal cisternvagnar för råsocker **litt. Q**. Vidare förekom kalkvagnar **litt. R**, svängelvagnar **litt. K** och öppna vagnar med höga lämmar **litt. L** i ett fåtal exemplar. Av dessa typer finns godsvagnar litt. G, H, I, N, P och Q bevarade i våra samlingar.

Godstågen på Gotland var handbromsade in i det sista, med undantag för råsockertågen från Roma till Visby. Vissa godsvagnar hade luftbromsledning för att kunna gå med i persontåg. Ett fåtal G-vagnar hade bromsplattform och I-vagnar hade antingen bromsarsäte eller bromshytt. Så är det fortfarande. Av praktiska skäl bör man prioritera även bromsade godsvagnar för att kunna ha handbromsade godståg framgent.

G-vagnar

Vi har ett stort antal täckta vagnar i våra samlingar från såväl GJ som SIRJ och KIRJ. De äldsta är från 1878 och den modernaste är från 1920-talet (KIRJ G 309). Vi planerar att göra ett urval så att vi kan visa både de allra äldsta småvagnarna till de moderna storbäriga vagnarna. Intressanta vagnar är t.ex. **GJ G 103, G 202, G 228 och G 244**. Till de moderna vagnarna räknas givetvis Gp-finkan **SJ 310033**, byggd för Gotland 1950. Det finns även ett par G-vagnar från KIRJ och SIRJ som är f.d. N-vagnar. Där planerar vi att behålla några vagnar som G-vagnar medan andra återställs till flakvagnar litt. N. **KIRJ G 316, SIRJ G 546 och G 561** är främst tänkta att behållas som litt. G. En detalj som bör bevaras på våra G-vagnar är de galler för kreaturstransporter som ofta fanns på skjutdörrarnas nedre del.

H-vagnar

Det finns tre vagnar litt. H i samlingarna. **GJ H 245** ligger troligen bäst till att renoveras till trafikdugligt skick p g a den är mest komplett. **GJ H 215** är dock intressant eftersom den var kursvagn till mejeriet i Gotlands Hesselby och därmed var en vanlig syn på spår 3 i Hesselby i många år. Tillsammans kan de tre vita vagnarna dessutom utgöra en påminnelse om "griståget" i Visby fram till 1962.

I-vagnar

Vi har sju betvagnar litt. I på GHJ. Av dessa är idag fyra renoverade och tre väntar renovering. Samtliga är av äldre typ från åren kring 1894 då sockerbruket i Roma startade. Tanken är att samtliga betvagnar ska renoveras för att kunna skapa ett stort bettåg. Vi planerar att renovera vagnarna till olika utföranden från deras aktiva tid. De kommer därför att märkas med signaturer som RSAB, SSA, RHJ och GJ beroende på när i tiden de hör hemma.

De moderna I-vagnar som fanns på ön såldes år 1959 till Dala- Ockelbo - Norrsundets Järnväg för att byggas om till timmervagnar. Samtliga skrotades omkring år 1971 i samband med nedläggningen av DONJ. Dock finns två ramverk kvar i trakten av Ockelbo. Om något av dessa skulle förvärvas finns möjlighet att återskapa en av GJ:s I-vagnar i den moderna 600-serien.

N-vagnar

Den enda kompletta bevarade N-vagnen på ön är GJ N 47. Den kommer att återfå sin gamla sommarvagnskorg och bli NC 47. Dock planerar vi att återuppbygga **SIRJ N 531** och **KIRJ N 310** från G-vagnskorgar.

P-vagnar

De tre grusvagnarna litt P har olika historia. En är SGJ P 430 och är en av två vagnar bevarade från denna bana. Den rullar i SGJ-märkning. De två Ölandsvagnarna P 399 och P 477 SJ-märks dock för att smälta in i den gotländska järnvägmiljön. Som P-vagnar kan de också platsa i ett modernt bettåg från SJ-tiden.

Q-vagnar

Den enda råsockervagnen som finns bevarad är SSA Q 022. Vagnen är renoverad och har stor prioritet i vår verksamhet.

Övriga godsvagnar

I samlingarna finns dessutom fastländska godsvagnar av litt. O och litt. NN. Dessa två typer fanns aldrig på Gotland. Inte sällan är dessa vagnar modernare än de godsvagnar som rullade på ön. Flertalet fastländska godsvagnar har tryckluftbroms eller tryckluftledning.

En filosofi är att SJ-märka fastländska godsvagnar för att visa dem i ett skick de skulle ha haft på Gotland. De representerar också i vissa fall godsvagnarnas fortsatta utveckling. Renovering av t.ex. NN-vagnar har också en viss nyttoaspekt då de är praktiska och tar stor last.

I stadgarna stod länge att fordon skall renoveras till ursprungligt skick. Denna lydelse har ändrats till att säga att fordonen ska restaureras till ett skick de hade under järnvägsepoken 1878 - 1963. Detta ger utrymme för friare handlingsutrymme och tvingar inte fram ombyggnader av fordon som är välbevarade i ett senare skick. Ett exempel på detta är korgen till KIRJ F 305 som ännu inte förvärvats. Denna är förlängd men tämligen komplett i det nyare skicket. Att bygga om den korgen till 1897 års skick är inget självändamål utan istället förordas att korgen vid en renovering behålls i nuvarande skick. Vagnarna GJ F 206 och F 213 som inte genomgått denna ombyggnad representerar bättre ursprunget.

Prioriterade godsvagnar på kort sikt

Idag består trafikgodsvagnsparken av ett antal öppna vagnar litt. I och N från Gotlandsbanorna, SJ-märkta vagnar litt. NN, Gsp och Gp samt SSA Q 022 och resgodsvagnen SIRJ F 7. Den stora bristen bland renoverade trafikvagnar utgörs av täckta godsvagnar från Gotland. För att avhjälpa detta prioriteras renovering av ett par vagnar enligt följande:

FORDON	STATUS	ÅTGÄRDER	ANMÄRKNING
KIRJ F 307	Renovering pågår	Totalrenovering	1955 års tåg
GJ F 213	Korg	Totalrenovering	1915 års tåg
GJ G 230	Korg	Nya axlar	F d oljefinkan
GJ H 245	Korg	Totalrenovering	Matvaruvagn
KIRJ G 316	Korg	Totalrenovering	

Museala tågsammansättningar

1878 års GJ-tåg

Hur såg ett typiskt tågsätt på GJ ut år 1878?

Tågen på GJ var oftast blandade tåg med N-, G- och personvagnar. Oftast några öppna vagnar en, eller ett par G-finkor samt ett par personvagnar. Dragkraften var GJ lok 1 - 3. Tågen var handbromsade och bromsen satt i G-finkorna som också fungerade som konduktörskupéer. Personvagnarna saknade plattformar. I utflyktståg och vid trafiktoppar användes även s. k. sommarvagnar som förstärkning.

Bevarandemål:

Att sätta samman ett GJ-tåg från järnvägens första tid och renovera fordonen i ett skick som motsvarar tiden mellan öppnandet 1878 och år 1896 då banutbyggnaden norrut påbörjades och nya fordon tillkom.

Särskiljande detaljer:

Rödbruna vagnar med svarta underreden, även godsvagnarna. Innerbalkar och ofta buffertbalkar av ek. Ålderdomliga axlar med skruvade hjul. Personvagnarna är försedda med fotogenbelysning och saknar värmekaminer. Förstaklassvagnar med ljusgrå inredning och stoppade säten med rött tyg (schagg). Tredjeklass med träsoffor i ekimitation. Utvändigt målade med gula dekorlinjer och gul märkning samt gjutna landskapsvapen. Godsvagnarna har vit märkning, G-vagnarnas märkning hade gul skuggning på korgen.

FORDON	STATUS	ÅTGÄRDER	ANMÄRKNING
GJ 3 <i>Gotland</i>	Ej kördugligt	Renov. senare	
GJ G 103	Renoveringsobjekt	Totalrenovering	
GJ G 104,	Ramverk	Återuppbyggd korg	Ev. sommarvagn
GJ NC 47,	Renoveringsobjekt	Renoverad korg	I SvJvm bevarandeplan
GJ AC 23	Renoveringsobjekt	Totalrenovering	Underrede f. n. på C 42
GJ C 42	I trafik		I SvJvm bevarandeplan

Kommentar:

Detta tåg är unikt med tanke på att det går att återskapa ett tågsätt från järnvägens absoluta barndom på ön. Sonderingar rörande loket GJ 3 *Gotland* har visat att det inte är omöjligt att sätta det i kördugligt skick, snarare är det en resursfråga

Måluppfyllelse i nuläget:

Med tanke på att huvuddelen av fordonen finns i våra samlingar måste bevarandemålet anses vara möjligt att uppfylla på sikt.

Tågets prioritering just nu: Ej prioriterat i nuläget

Med tanke på att fordonen till stor del kräver stora åtgärder och tar stora resurser i anspråk samt det faktum att kapaciteten är begränsad är detta tågsätt inte prioriterat på kortare sikt. Ett stort problem i sammanhanget är att axlarna till vagnarna till vagnarna från år 1878 hade längre axeltapper. Den typen av axlar, typ 11a, finns i nuläget inte att uppbringa varför renovering av GJ G 103 och 104 inte går att göra utan nytillverkning av axlar.

GJ tåg från 1890-1920, "1915 års tåg"

Hur såg ett tåg under perioden ut?

Ett GJ-tåg från tiden runt 1915 var ett blandat tåg med några godsvagnar littera I, N eller G. En F-vagn gick med i tåget och därefter följde ett par personvagnar. De sistnämnda var av blandade typer från 1878 års sårkupévagnar till moderna boggivagnar. Andra och tredje klass förekom i tågen.

Bevarandemål:

Att med fordon från främst GJ visa upp den andra generationen järnvägsfordon på ön från den epok när banorna byggdes ut och ny teknik förändrade fordonens utseende.

Särskiljande detaljer:

Rödbruna vagnar där personvagnarna har svarta underredan. Målning och märkning av personvagnar enligt det äldre tåget; dekorlinjer, gul märkning och landskapsvapen. Godsvagnarna vit märkning utan skuggning. Person- och resgodsvagnar försedda med kamin alternativt värmepanna. Fotogen- och gasbelysning förekommer samtidigt. Träbänkar. Vita alternativt gröna gardiner i vagnarna. Sommarvagnar förekommer i trafiken (NC 47).

FORDON	STATUS	ÅTGÄRDER	ANMÄRKNING
KLRJ 1 <i>Klintehamn</i>	Renoveringsobjekt	Totalrenovering	Hög prioritering
KLRJ I 340	I trafik		
GJ F 213, GJ NC 47	Renoveringsobjekt, Renoveringsobjekt,	Totalrenovering Renoverad korg	Hög prioritering I SvJvm bevarandeplan
GJ AC 23 GJ C 42	Renoveringsobjekt I trafik	Totalrenovering	I SvJvm bevarandeplan
GJ C 44, GJ BCo 4	I trafik Renoveringsobjekt,	Totalrenovering	I SvJvm bevarandeplan I SvJvm bevarandeplan
Reservfordon			
SCA 16 <i>Cementa</i>	Renoveringsobjekt	Tubbyte	
GJ Co 5	Renoveringsobjekt	Totalrenovering	I SvJvm bevarandeplan
KLRJ C 303	Renoveringsobjekt	Totalrenovering	

Kommentar:

Ett tåg från tiden när gotlandsbanorna övergick från den då ålderdomliga linjen Visby – Hemse till ett större och modernare nät i förbund med sockerindustrin på ön. Nyheter som lanterninvagnar och boggivagnar tillkom, i tågen infördes speciella F-vagnar. Många av de nya fordonen byggdes på Gotland vid Fole Mek. Verkstad och P A Otter. Givna fordon i detta tåg vore GJ F 213 och C 44. (När resurserna så tillåter blir GJ BCo 4 kronan på verket. Detta är dock på längre sikt.) Just detta tåg är det som i nuläget kräver de största insatserna för att förverkligas. Även Co 5 skulle då renoveras till ett neutralt skick som passar in i flera tidsepoker.

Tågets prioritering just nu: HÖG

Detta tåg är prioriterat i tiden när 20-40-tals- respektive 50-talstågen är klara och tagna i trafik. Eftersom vagnar som GJ NC 47 och KLRJ C 303 förvärvats eller står inför att förvärvas börjar vi närma oss där vi har ett antal äldre vagnar lämpliga för detta tågsätt. Redan nu finns vagnar som GJ C 42 och 44 i trafik att bygga ett tågsätt omkring. När loket *Klintehamns* renovering börjar ta form blir renovering av vagnar till detta tågsätt högtintressant. *Med Cementa åter i trafikdugligt skick kan vi faktiskt redan nu skapa ett tidigt 1900-talstågsätt.*

GJ-tåg från 1927-40, "1935 års tåg"

Hur såg ett GJ-tåg under perioden ut?

1927 infördes tryckluftsbroms på GJ. Man började särskilja godståg och persontåg från varandra och hastigheten höjdes. Som ett resultat av detta slopades personvagnarna från år 1878. Tåget är ett renodlat persontåg med medföljande post- och F-vagn. Tvåaxliga vagnar börjar ersättas av boggivagnar, i synnerhet på linjen mot Burgsvik.

Bevarandemål:

Detta tåg skall visa upp tågens utseende under den senare delen av privatbaneepoken när boggivagnarna alltmer dominerade tågen på GJ och de tvåaxliga vagnarna alltmer kom att byggas om till postvagnar.

Särskiljande detaljer:

Personvagnarna har fått gasbelysning och målningen har förenklats (se bilaga): Dekorlinjerna och landskapsvapnen har tagits bort och märkningen är vit. Invändigt har träbänkar börjat ersättas av stoppade säten. Vissa vagnar kläs invändigt med ljusgråmålad masonit. Gröna gardiner i kupéerna. Uppvärmning i vagnar genom kamin eller värmepanna. Godsvagnarna har samma märkning som tidigare. Sommarvagnar används inte längre på samma sätt, vissa har gradvis byggts om till C-vagnar (C 46).

FORDON	STATUS	ÅTGÄRDER	ANMÄRKNING
SIRJ 3 <i>Dalhem</i>	I trafik		
GJ G 230	Renoveringsobjekt	Nya hjulaxlar etc.	Hög prioritering
SIRJ F 7,	I trafik		
GJ CD 43,	I trafik		I SvJvm bevarandeplan
GJ C 44,	I trafik		I SvJvm bevarandeplan
GJ Co 5,	Renoveringsobjekt	Totalrenovering	I SvJvm bevarandeplan
GJ Co 8,	I trafik		I SvJvm bevarandeplan

Reservfordon

GJ F 213,	Renoveringsobjekt	Totalrenovering	Hög prioritering
GJ C 46,	Renoveringsobjekt	Ny korg	Hög prioritering

Kommentar:

Även detta tåg kan byggas upp till största delen med renoverad materiel redan nu. GJ C 46 skulle utgöra en utmärkt komplettering av befintligt tåg. GJ 46 är en typ av jobb som passar våra anställda utmärkt. Den är ett utmärkt exempel på de förstärkningsvagnar som GJ hade i form av sommarvagnar som fått fönster och kamin och klassades som litt. C. C 44 passar även i detta tåg i egenskap av tvåaxlig vagn som i motsats till systervagnen 43 ännu går i ursprungsutförande. GJ CD 43 representerar de tvåaxliga vagnar som började byggas om till post- och resgodsvagnar. GJ F 213 och SIRJ F 7 utgör de relativt små resgodsvagnar som alltjämt var dominerande. 213 är ännu orenoverad men kan tänkas tillkomma på längre sikt. GJ Co 5 passar som en något moderniserad boggivagn medan GJ Co 8 är ett exempel på den nya tiden: Teakklädsel, högvälvt tak och stora fönster gav högre komfort än vad de äldre vagnarna gav.

Tågets prioritering i nuläget: HÖG

Tåget utgör redan idag normalt tågsätt vid trafik med ånglok. Prioriteringen ligger på att vidare utveckla tåget och att få GJ Co 5 i trafik.

Bettåg från 1930-talet

Hur såg ett bettåg under perioden ut?

Under 1930-talet bestod bettågen av vagnar från hela järnvägsepoken, dels betvagnar från tiden 1878 - 1894, dels av de moderna vagnar som byggdes för GJ och KLRJ under perioden efter 1927. De sistnämnda var större och hade i viss mån bromsnytt. I vissa fall medverkade också P- och N-vagnar med förhöjda sidor. Eftersom tågen var handbromsade rullade vagnar med bromsarsäten/bromshytt i tågen plus att en personvagn litt. Co rullade sist i tågsätten som bromsvagn.

Bevarandemål:

Detta tåg visar upp ett typiskt tåg från de årliga betkampanjerna som ett exempel på den tunga godstrafik som tidvis fanns på ön. I samlingarna finns ingen vagn ur den modernare serien (GJ I 600-) bevarad. Eftersom det finns två ramverk från sådana vagnar kvar i trakten av Ockelbo finns ännu chansen att införliva en eller två dylika vagnar med våra samlingar.

Särskiljande detaljer:

Vagnar renoverade till skick från 20-50-talet. Loket Dalhem som anskaffats till stor del som dragkraft i de tunga bettågen.

FORDON	STATUS	ÅTGÄRDER	ANMÄRKNING
SIRJ 3 Dalhem,	I trafik		
SSA I 07,	I trafik		
SSA I 806,	I trafik		
KLRJ 340,	I trafik		
GJ I 812,	I trafik		
GJ I 813	Komplett,	Total renovering	Ej prioriterad
SGJ 430	I trafik		
GJ Co 8	I trafik		I SvJvm bevarandeplan plan

Eventuellt tillkommande fordon

GJ I 600	Ramverk	Total renovering
----------	---------	------------------

Kommentar:

Detta är ett tåg som i praktiken redan finns: Tre av betvagnarna är idag körklara och totalrenoverade: KLRJ I 340, SSA I 07 och 806 samt GJ I 812. Till dessa tillkommer P-vagnen SGJ P 430. Med tiden kan samtliga sju betvagnar sättas in i tåget som blir ett imponerande tåg från betkampanjerna på höstarna.

Måluppfyllelse i nuläget:

Då en stor del av fordonen i detta tåg är renoverade kan målet anses vara till stor del uppfyllt. Det som återstår är att komplettera med de få återstående fordonen innan tåget kan anses vara komplett.

Tågets prioritering i nuläget: HÖG

Detta tåg är relativt högt prioriterat med tanke på att fordonen till stor del redan är renoverade.

SIRJ-tåget från 1920-40-talen

Hur såg ett SIRJ-tåg under perioden ut?

I motsats till GJ fortsatte SIRJ och KIRJ att köra mestadels blandade tåg intill slutet. Ofta bestod tågen av ett par godsvagnar littera I, N eller G följt av en F-vagn. Därefter kom ofta en tvåaxlig vagn samt en boggivagn. I en av dessa vagnar fanns en postkupé.

Bevarandemål:

Att förvärva och renovera fordon från Slite – Roma Järnväg för att visa upp originalfordon på sin gamla bana. Särskiljande detaljer: Typiskt blandat bibanetåg med vagnar som har byggts om genom årens lopp men bibehållit ålderdomliga detaljer: Blandat fotogen och gasbelysning. Lanterninvagnar fortfarande i trafik. Skruvbroms på alla fordon då tryckluftbroms endast fanns på GJ.

FORDON	STATUS	ÅTGÄRDER	ANMÄRKNING
SIRJ 3 <i>Dalhem</i>	I trafik		
SIRJ N 531	Renoveringsobjekt	Nya axl, renov. underr	
SIRJ G 546	Renoveringsobjekt	Totalrenovering	
SIRJ G 561	Renoveringsobjekt	Totalrenovering	
SIRJ F 7	I trafik		
SIRJ F 500	Under renovering		

Eventuellt tillkommande fordon

SIRJ BCD 3	Korg stående i Tofta	Förvärvas om möjligt
SIRJ BCDo 1	Halv korg stående i Gothem	Förvärvas om möjligt

Måluppfyllelse i nuläget:

Bevarandemålet för detta tåg är ännu inte uppfyllt då flera fordon ännu inte kunnat förvärvas.

Tågets prioritering just nu: Inte prioriterat i nuläget

Tågets prioritering är naturligtvis beroende av i vilken mån vagnskorgarna, främst de från personvagnarna kan förvärvas. Om dessa kan sägas att de är högt prioriterade för förvärv. Skulle dessa införlivas med GHJ:s samlingar är tåget mycket intressant på längre sikt.

KIRJ-tåget från 1920-40-talen

Hur såg ett KIRJ-tåg under perioden ut?

Se SIRJ-tåget.

Bevarandemål

Att förvärva och renovera fordon från Klintehamn – Roma Järnväg för att visa upp ett typiskt blandat tåg från sidobanorna.

Särskiljande detaljer:

Se SIRJ-tåget.

FORDON	STATUS	ÅTGÄRDER	ANMÄRKNING
KIRJ 1 <i>Klintehamn</i>	Renoveringsobjekt	Total renovering	Hög prioritet
KIRJ N 310	Renoveringsobjekt	Total renovering	
KIRJ I 340	I trafik		
KIRJ G 316	Renoveringsobjekt	Total renovering	
KIRJ GC 317	Renoveringsobjekt	Total renovering	Ombyggd till sommarvagn
KIRJ G 309	Renoveringsobjekt	Total renovering	
KIRJ F 307	Under renovering	Total renovering	
KIRJ C 303	Korg stående i Gnisvärd		Hög prioritet

Kommentar:

Båda tågen från sidobanorna kan ses som visioner mer än realiteter i dagsläget. Samtidigt är det viktiga att inom en snar framtid säkra personvagnskorgarna från sidobanorna om vi ska ha en chans att bevara dem. Därför är tågen en inriktning för att tydliggöra behovet och vilka korgar som bör prioriteras. Vi har dessutom ett antal godsvagnar littera G i varierande skick från just KIRJ. Där finns möjligheten att återställa nr 310 till godsvagn littera N medan G 316 är så komplett att den relativt enkelt kan renoveras som litt. G. KIRJ G 317 saknar en del detaljer och där skulle man kunna bygga om vagnen till sommarvagn littera GC. KIRJ hade en sådan men den korgen är ännu inte påträffad.

Måluppfyllelse i nuläget:

Bevarandemålet för detta tåg är ännu inte uppfyllt då flera fordon ännu inte kunnat förvärvas.

Tågets prioritering just nu: Inte prioriterat i nuläget

Tågets prioritering är naturligtvis beroende av i vilken mån renovering av personvagnen C 303 kan sättas igång, samt givetvis statusen för loket KIRJ 1 *Klintehamn*. När dessa fordon renoveras blir det givetvis intressant att arbeta för att skapa detta tågsätt.

SJ-tåg från 1950-talet, "1955 års tåg"

Hur såg ett SJ-tåg under perioden ut?

De allra flesta persontåg under 1950-talet bestod av rälsbusståg. Dock förekom periodvis även persontåg dragna av multipelkopplade lokomotorer med resgodsvagn littera F samt personvagnar. Även G-vagnar ingick ibland i dessa tåg. Tryckluftbroms förekom i tågen och även vissa godsvagnar hade broms.

Bevarandemål:

SJ-epokens första försök med multipelkörning på ön åskådliggörs med hjälp av ett lokaltåg, typiskt för tiden runt 1955 innan rälsbussarna tog över helt.

Särskiljande detaljer:

Modernare materiel av SJ-typ blandat med ännu ej ommärkta före detta EJ-fordon, detta då SJ inte märkte om alla fordon på ön. Märkningen på personvagnarna ytterligare förenklad: Klassiffror är slopat, kvar finns bara "SJ" med vagnens nummer. Godsvagnar med SJ:s standardmärkning alternativt EJ-märkning.

FORDON	STATUS	ÅTGÄRDER	ANMÄRKNING
SJ Z4p 320, Z4p 397	I trafik		Multipelkörbara
SJ Gp 310033,	I trafik		
SJ Gsp 300411	I trafik		
KLRJ F 307,	Under renovering	Total renovering	Hög prioritering
SJ Bop 876,	I trafik		
SJ Cp 407	Under renovering		

Reservfordon:

ÖJ Co 22	I trafik		Tillhör SkLJ
GJ Co 8	I trafik		I SvJvm bevarandeplan plan
SJ NNsp 320576	I trafik		Dolberg
SJ Orp 323893	Renoveringsobjekt, komplett		Bromshytt

Kommentar:

Två personvagnar som på ett naturligt sätt ingår i ett 50-talståg är SJ Cp 407 och SJ Bop 876. Vi har även en Gp-finka, samt en SJ-märkt vagn littera Gsp som passar in. Eftersom tre av dessa fordon redan är renoverade så återstår det endast en F-vagn för att göra tåget komplett. Det naturliga valet är här KLRJ F 307, som f. n. genomgår renovering. Vagnen är byggd så sent som 1945 och avviker från t.ex. SIRJ F 7 genom sitt modernare utförande och sin storlek. Med denna vagn har vi återskapat det sista lokdragna persontåget på f d GJ. Co 8 som kan vara reserv i början och F 307 går EJ-märkta med tanke på att SJ på ön var långsamma med att märka om fordonen till SJ-littera. Bop 876 kan sägas på en gång representera en Fole-vagn i slutet av sin verksamma tid och SJ-märkta Gotlandsvagnar. De två SJ-vagnarna litt NNsp och Orp tillhör vagn typer som aldrig rullat på ön utan får anses -i den mån de används i museitrafiken- få representera smalspårsbanornas utveckling rent generellt under SJ-tiden.

Måluppfyllelse i nuläget:

Bevarandemålet för detta tåg är så gott som uppnått då huvuddelen av de fordon som ingår kunnat renoveras. De återstående är planerade att renoveras inom kommande femårsperiod vilket gör att bevarandemålet kan uppnås under denna period.

Tågets prioritering i nuläget: HÖG

Ett andra trafiktåg är något som är högt prioriterat av olika skäl på GHJ utöver de rent museala. Dels som ett alternativ till de tillfällen då ånglok inte kan köras, dels om behovet av tvåtågstrafik skulle uppstå vid trafiktoppar.

Motorvagnståg/ångvagnståg på GJ alternativt VVJ från 1930-talet

Hur såg ett sådant tåg under perioden ut?

Detta tåg anknyter egentligen till två typer av tågsätt på Gotland: Dels GJ:s försök med motorvagnsdrift i form av GJ M 1 ”Mimi”, dels VVJ:s ångvagnar till Hallvards i Västerhejde. Båda dessa tågsätt var borta omkring 1940. Tåget bestod av ensam motorvagn/ångvagn eller en dito med en personvagn efter. I fallet Mimi förekom t o m boggivagnar littera Co.

Bevarandemål:

Försöken att minska driftskostnaderna genom att ersätta ångloken med motorvagnar alternativt ångvagnar. Att kunna visa upp en typ av tågsätt som var vanliga på Gotland fram till 2:a världskrigets utbrott.

Särskiljande detaljer:

Motorvagn/ångvagn med resandeavdelning. Korg täckt med teak. Medföljande personvagn littera C med tryckluftbroms.

FORDON	STATUS	ÅTGÄRDER	ANMÄRKNING
MÅJ XC 10	Korg	Totalrenovering	F. d. ångvagn motsvarande VVJ
SJ Cp 407	Under renovering		

Reservfordon:

GJ C 46	Under renovering	Totalrenovering	
GJ Co 8	I trafik		I SvJvm bevarandeplan

Kommentar:

En personvagn som SJ Cp 407 passar storleksmässigt bra ihop med motorvagnen XC 10. De två vagnarna passar utseendemässigt bra tillsammans även om Cp 407 går som SJ-vagn. Vagnen GJ C 46 gick under sin senare aktiva tid på VVJ och passar in som representant för denna bana. Vagnen saknar dock broms.

Måluppfyllelse i nuläget:

Bevarandemålet för detta tåg är så inte uppnått då MÅJ XC 10 ännu inte renoverats. Dock är prioriteringen för motorvagnen hög och tågsättets skapande kan mycket väl uppnås under denna period.

Tågets prioritering i nuläget: HÖG

Detta tågsätt består i endast av tre fordon där ett genomgår renovering just nu och där de andra är prioriterade för närvarande. Tåget blir ett bra komplement till ett ångloksdraget tåg eftersom det kräver en besättning om endast två man. Det blir också ett sätt för GHJ att kunna visa upp trafiken på VVJ, något som inte varit möjligt tidigare.

Prioriteringsordning under kommande femårsperiod

FORDON	STATUS	ÅTGÄRDER
SJ Cp 407	Under renovering	Totalrenovering
KLRJ F 307	Under reovering	Korgrenovering, kompl. underrede
GJ C 46	Under renovering	Ny korg, kompl. underrede
GJ NC 47	Renovering ej påbörjad	Korgrenovering, kompl. underrede
GJ Co 5	Renovering ej påbörjad	Korgrenovering, kompl. underrede
GJ G 230	Under renovering	Färdigställande av underrede
GJ F 213	Renoveringsobjekt, korg	Hög prioritet
MÅJ XC 10	Renovering under planering	Totalrenovering
SCA 16 <i>Cementa</i>	Renovering ej påbörjad	Tubbyte
KLRJ 1 <i>Klintehamn</i>	Renovering ej påbörjad	Pannbesiktning

Kommentar

De fordon som prioriteras på kortare sikt är de som kompletterar de två snabbast färdigställda trafiktågen, dvs 30-40 talståget och 50-talståget samt vagnar som kan transportera cyklar och har tjänstekupé. Resande och resgods måste prioriteras i första hand.