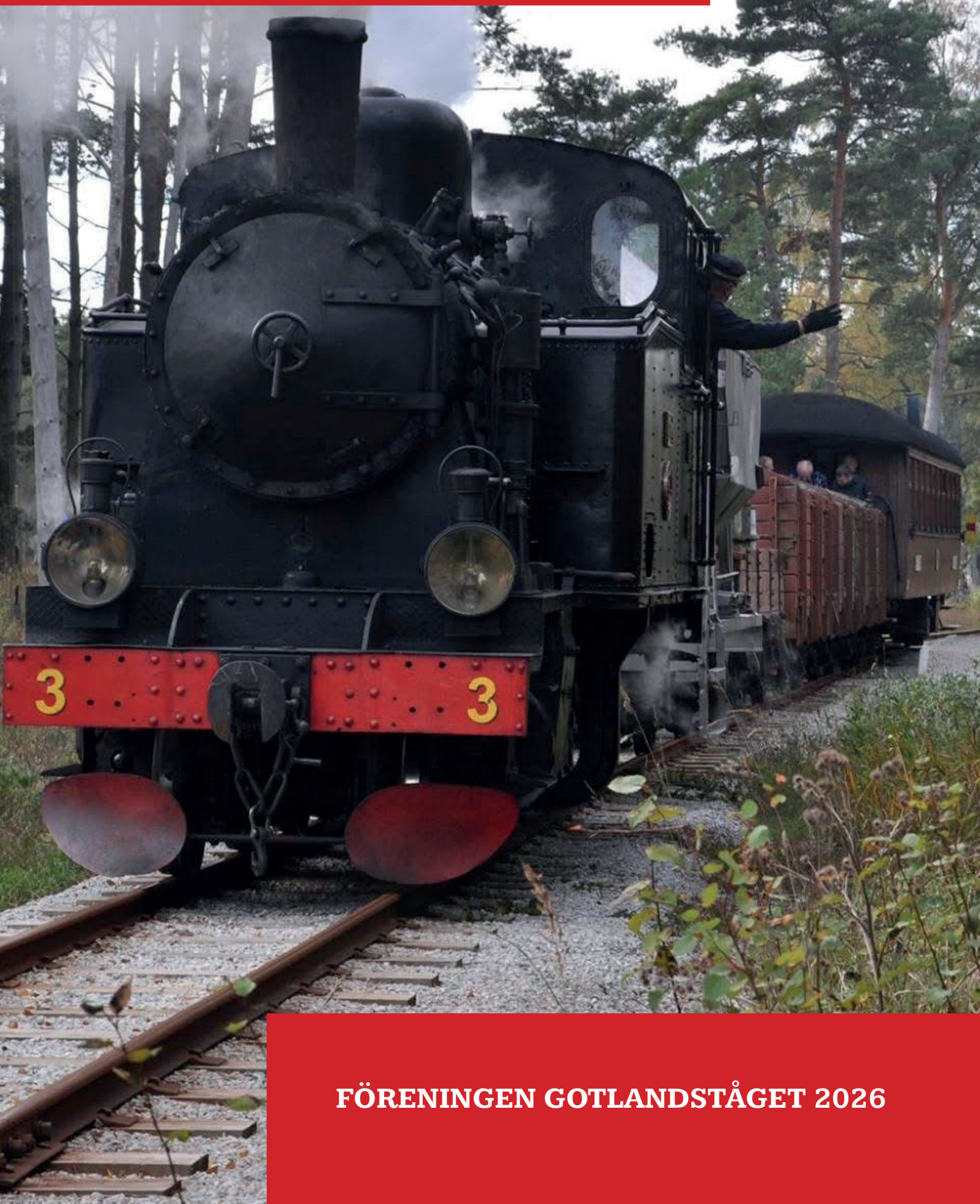


BEVARANDEPLAN

för den rullande materielen vid GHJ



FÖRENINGEN GOTLANDSTÅGET 2026

Tankarna bakom denna bevarandeplan

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 samling 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 flera fordon pågår. Vi kan de närmaste åren räkna med att ytterligare fordon kommer att tas i trafik. På samma sätt har fler vagnskorgar tagits omhand, både godsvagnar och personvagnar. Redan här måste sägas att denna bevarandeplan pekar på vad man kan göra med respektive fordon, inte vad som i nuläget är realistiskt ur ekonomisk och personell synpunkt. Vad som är realistiskt ur dessa perspektiv kan förändras över tid och berör inte bevarandeperspektivet sett över en längre tid.

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 bevarad. 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.

Frågan är nu: 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 hoppllockade 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 museibanor i landet, som sätter samman tåg med fordon från en mängd olika banor och epoker och där den lokala anknytningen saknas helt. Detta kan tyckas vara petitesseer för en begränsad skara fantaster men ibland kan troheten mot den lokala järnvägshistorien hamna i skymundan av en allmän teknikhistoria. Detta ska inte ses som en kritik av GHJ eller andra föreningar, snarare finns det en seriositet vid renoveringar som är imponerande.

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.

Det är därför av värde 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. Under en övergångsfas är det givetvis svårt att hålla detta fullt ut, men i takt med att fler fordon tas i bruk blir det lättare att skapa hela tidstypiska tågsätt.

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 slättten 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. GJ H 215, en korg vi har i våra samlingar, gick regelbundet till mejeriet i Hesselby och hör på så sätt direkt samman med Hesselby station.

Det vanligaste personförande tåget på SIRJ var ett blandat tåg med några godsvagnar, en resgodsvagn litt. F, en tvåaxlig person- och postvagn litt. BCD och en boggivagn litt. 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.

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 ny-tillverkas 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 SIRJ 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 och motorvagnar

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 flera fungerande Gotlandsånglok med *Cementa* som reservlok.

GJ 3 Gotland

Gotland är mycket kostsamt att återställa i körbart skick men det unika är att det kan kombineras med vagnar från järnvägens äldsta 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 attrapper 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. Därför finns det ett flertal olika versioner som loket kan renoveras till.



KIRJ 1 Klintehamn

Klintehamn, byggt 1897, är ett perfekt driftslok på vår bana. Loket gick länge i trafik efter överflyttningen till fastlandet och är mycket ombyggt men med avlägsnade bromsarfotsteg, och gaslyktorna ersatta med elektrisk belysning system *Gotland* överensstämmer det relativt bra överens med det skick det hade 1945. Tryckluftsbromsen behålls av rent praktiska skäl. 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 bettgång. 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 har funnits på att renovera loket som reservlok till SIRJ 3 *Dalhem*.

SJ Z4p 312, 320 och 397

Den verkliga standardlokomotorn på svenska smalspår, introducerad på Gotland 1948. 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 Järnväg upptäcktes i Gottåsa söder om Växjö 2014. Motorvagnen är en f d Purreyångvagn av samma typ som VVJ:s ångvagn B. Motorvagnen ombyggdes till bensenmotorvagn år 1932 och gick i trafik till 1940. Renovering startades år 2017 och beräknas vara avslutad år 2027. Motorvagnen kräver vändskivor och rymmer 26 sittande. Med en tvåaxlig personvagn motsvarar motorvagnen en boggivagn i kapacitet. Den utgör ett värdefullt exempel på 30-talets försök att motorisera persontrafiken före rälsbussarna.

SIRJ BYo 8

Vår rälsbuss modell Hilding Carlsson är en trogen replik av ett fordon som levererades till SJ år 1948 och som beställt av SIRJ. Rälsbussen fick aldrig EJ-märkning, men i vårt utförande kommer den att ha det. Rälsbussen byggs från grunden med korg av ask, helt enligt förebild, med ett stort antal delar från en skrotad dansk s. k. Skinnebus. Med BYo 8 och MÅJ XC 10 täcker vi mycket väl de motorvagnståg som med tiden kom att ersätta ångloken.



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 återföreana 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 tryck- lufts- och skruvbroms.

Renoveringsbehov: CD 43 är komplett sånär som på att den har godsvagnsfjädrar. Dessa ska på sikt bytas mot långa personvagnsfjädrar. Inredningen i postkupén är inte komplett, Ritning finns över den kompletta inredningen med bl.a. bord längs långsidorna. Vagnen ska vid lämpligt tillfälle målas i ekimitation invändigt på samma sätt som GJ C 44. Utvändigt är vagnen målad i en färgsättning den aldrig haft. Antingen ska den förses med en vit GJ-märkning som mer överensstämmer med GJ:s märkning av postvagnar under 1940-talet, eller så målas den liknande 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.

GJ C 46

En verklig särling i samlingen. Vagnen är en före detta flakvagn litt. 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 förvärvats 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. Nytt golv med längsgående golvbrädor, Fotsteg i vagnens ena ände monteras.

KIRJ BC 301

Vagnen levererades från Atlas i Stockholm år 1898 och var den första plattformsvagnen på Gotland. Den var eventuellt målad i klassfärger vid leveransen, grön 2 klassdel och rödbrun 3 klass. Vagnen ombyggdes på 1940-talet till ren 3 klassvagn litt. C med borttagen mittvägg. Den slopades i samband med förstatligandet. Ramverket skrotades medan vagnskorgen hamnade som sommarstuga, varifrån den hämtades av GHJ 2016.

Renoveringsbehov: KIRJ BC 301 planeras renoveras tillbaka till skicket före ombyggnaden till litt. C. Det innebär rekonstruerad 2 klassavdelning och nya soffor i 3 klass. Korgens väggar i 2 klass togs delvis bort och dessa ska återuppbyggas. Vagnen ska få ett nytt underrede, antingen från en annan vagn, eller ett nytillverkat efter originalets mått. Utvändigt målas vagnen reöbrun, eller i klassfärger.



GJ BCo 4 och Co 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 Högklint.

GJ Co 5 övertogs av GHJ 1981 och är en av föreningens i särklass mest intressanta vagnar med tanke på dess oförändrade utseende. Vagnen gick som bromsvagn i bettågen de sista åren. Den står i vagnhall 2 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 vägglädsel 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 ta underredet från slopade Bop 887. 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. Nyttillverkat underrede.



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. Vagnen ska dessutom få ny takbeklädnad av segelduk.

NBJ C 70/NVHJ 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 stationsexpedition i Vena sedan stationshuset där rivits. Övertagen av GHJ 1977.

Renoveringsbehov: Venavagnen har genomgått en totalrenovering i Hesselby. Korgens skick har befunnits vara utmärkt. Däremot har all inredning avlägsnats under den sista SJ-tiden. Alla innerväggar har återuppbyggts och nytillverkning av inredning gjorts. Den färdiga vagnen sattes i trafik år 2023.



SJ Bop 876

Vagnen är byggd av Fole som SRJ Co 64. Vagnen gick i trafik på Roslagsbanan 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 gotländska miljö den går 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 vagnen renoverats till 1940-talsskick. Vagnen har fått värmefläktar för trafiken vid Tomtetåget.

SJ Bop 878

Vagnen är byggd av Södertelge Verkstäder 1911 och har deponerats till Föreningen Gotlandståget år 2022 på 25 år. Den saknar anknytning till Gotland och är att renoveras i SJ skick som förstärkningsvagn vid t.ex. Tomtetåget, men också i trafik med våra lokomotorer. Efter en renovering med ommålning utvändigt och invändigt samt omklädning av samtliga soffor togs vagnen i trafik år 2023.



Resgodsvagnar littera F

GHJ har idag fem vagnar litt. F varav tre korgar. Flera av vagnarna planeras att renoveras till sitt tidstypiska skick och de passar bra in i de olika museala kombinationer av fordon som planeras.

GJ F 206

Vagnen är en tidstypisk liten F-vagn från tiden före sekelskiftet, byggd av Landskrona 1896. Som F-vagn hade den konduktörskupé och skruvbroms. Den har ramverket i behåll men saknar plattform. 206 har, till skillnad från övriga F-vagnar, dubbla bladdörrar. Vagnen blev SJ Fp 97 och efter nedläggningen blev den garage. GHJ övertog korgen 1996 och den väntar på renovering.

Renoveringsbehov: GJ F 206 är i behov av en totalrenovering av korgen. Under tiden som garage togs kortväggen i plattformssänden, samt väggen mellan konduktörskupén och godsutrymmet bort. Dessa måste återuppbyggas. Ny plattform med räcke behövs, liksom allt under ramen. Axlar typ 23a ska monteras.

GJ F 213

GJ F 213 liknar 206 i mycket. Den stora estetiska skillnaden är att vagnen har skjutdörrar i plåt. Vagnen byggdes av Fole år 1902. Som SJ-vagn hette den SJ Fp 99. Ramverket är komplett, även plattformen finns kvar. Allt under rambalkarna saknas dock och måste tillverkas eller tas ur förråd.

Renoveringsbehov: Se F 206.

KIRJ F 305

Vagnen är tillverkad av Atlas år 1898 och är en av de två täckta vagnar som KIRJ inköpte till invigningen detta år. F 305 är från början en typisk liten F-vagn av sekelskiftesmodell, men den förlängdes vid okänd tidpunkt och kom att gå kvar i trafik vid SJ som Fp 100 till nedläggningen. Korgen förvärvades 2025 och planeras att renoveras till trafikdugligt skick i det skick den är nu.

Renoveringsbehov: Korgen är komplett från rambalkarna och upp. Plattformen är avskuren i likhet med flera andra F-vagnar. Rostsanering, byte av rötskadat trä, ny plattform, axlar och broms.

KIRJ F 307

F 307 är den sista vagn som byggdes på Gotland och levererades till en enskild järnväg. Den levererades från KIRJ:s egen verkstad så sent som 1945. Vagnen blev SJ Fp 101 och slopades inför nedläggningen 1960. Som korg stod den länge på Gotlandsflis område, varifrån den hämtades 1977.

Renoveringsbehov: Vagnen genomgår totalrenovering till trafikdugligt skick och planeras att tas i bruk år 2028.

SIRJ F 7

Den s.k. Slitefinkan byggdes av Görlitz 1920 för att levereras tillsammans med vårt lok SIRJ 3 Dalhem. Vagnen är en kort F-vagn med typiska tyska detaljer som lokekrade hjul och plåtlagergafflar. Vagnen ombyggdes till G-vagn år 1942, men har av GHJ återställts till F-utförande. Den stod uppställd i museitåget i Roma och kom till GHJ år 1972.

Renoveringsbehov: SIRJ F 7 renoverades 1997 men renoveringen blev inte färdig. Delar av inredningen i konduktörskupén saknas och vissa moderna detaljer bör bytas ut. Hyllor i resgodsavdelningen ska monteras.

SIRJ F 500

Den andra moderna resgodsvagn vi har är SIRJ:s F 500 från år 1942. Vagnen är byggd på underredet till VVJ:s ångvagn B, en systervagn till MÅJ XC 10. När VVJ lades ned år 1940 hade ångvagnen inte gått för egen maskin sedan flera år och inga köpare fanns till en omodern ångvagn. KIRJ hade planer på att köpa vagnen och bygga en tvåaxlig personvagn på ramverket. Av detta blev intet, SIRJ köpte vagnen, skrotade korgen och byggde en stor resgodsvagn på ramverket. Detaljer som gaveldörrar och inredningen till konduktörskupén togs från SIRJ F 554 som samtidigt byggdes om till

G-vagn. Den nya vagnen fick nr. 500. När SJ tog över 1948 blev den SJ Fp 102. Vid nedläggningen ställdes korgen upp som sommarstuga i Gammelgarn varifrån den hämtades år 2007.

Renoveringsbehov: När sommarstugans ytterväggar och tak togs bort framkom att vagnens tak var i dåligt skick. Detta renoverades av GHJ, men sedan ställdes korgen upp i väntan på ytterligare åtgärder. Den f.d. ångvagnsramen har ett udda avstånd mellan långbalkarna, men vagnen BLJ NN 210 har passande. Vagnens korg är i hyfsat skick, men saknar gaveldörrar, skjutdörrar och inredning i konduktörskupén.

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.

Täckta vagnar littera G

Vi har ett stort antal täckta vagnar i våra samlingar från såväl GJ som SIRJ och KIRJ. De **äldsta** är från 1878 (GJ G 103) 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 216 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.

Matvaruvagnar littera H

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. Utöver dessa finns **GJ H 247**, som idag har skjutdörrar som en G-vagn. Tillsammans kan de tre vita vagnarna dessutom utgöra en påminnelse om "griståget" som gick i trafik mellan Andelsslakteriet och Visby hamn fram till 1962.

Betvagnar littera I

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.

Öppna vagnar littera N

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

Grusvagnar littera P

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 **ÖJ P 399** och **P 477** SJ-märks dock för att smälta in i den gotländska järnvägs miljön. Som P-vagnar kan de också platsa i ett modernt bettåg från SJ-tiden.

Cisternvagnar littera Q

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. Fler-talet fastländska godsvagnar har tryckluftsbroms 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.

Kommentar kring renovering av vagnar:

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 nyligen 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 SJRJ 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
GJ F 213	Korg	Totalrenovering	1915 års tåg
GJ G 238	Korg	Totalrenovering	
GJ H 245	Korg	Totalrenovering	Matvaruvagn
KIRJ G 313	Korg	Totalrenovering	F.d. KIRJ sommarvagn

Eventuellt återskapade vagnar

Trots den stora mängden bevarade vagnar är det några typer som är försvunna idag. Bland personvagnarna saknas någon av de större tvåaxliga vagnarna som GJ C 6 och 7, eller KIRJ C 303 (2). Bland godsvagnarna saknas främst GJ:s större betvagnar, dels de treaxliga I-vagnarna, dels de storbäriga 9 m långa betvagnarna i 600-serien. En annan typ som är borta är kalkvagnarna litt. R. Ingen av de Hsp-vagnar som Andelsslakteiet inköpte till sina transporter finns kvar, ej heller någon av de treaxliga råsockervagnarna, Slutligen saknas en treaxlig betvagn.

Tre av dessa typer skulle kunna återskapas. Det finns tankar på att rekonstruera GJ C 6 efter ombyggnaden till post- och resgodsvagnen GJ DF 41. Som person- och resgodsvagn litt. CF skulle den bli en utomordentlig handikappvagn. De stora betvagnarna skulle också gå att återskapa. Det finns två ramverk i Ockelbo i Gästrikland som härrör från minst en GJ-vagn. Ett av dessa ramverk skulle kunna tas omhand och rekonstrueras till en litt. I, gärna med bromshytt. Den tredje typen är en treaxlig betvagn,

FORDON	STATUS	ÅTGÄRDER	ANMÄRKNING
GJ CF 41	Rekonstruktion	Nybygge	Handikappvagn
GJ I 600	Rekonstruktion	Byggs på 9 m ram	F.d. litt NNrp
GJ I 601	Rekonstruktion	Byggs på f.d. GJ ram	Hämtas i Ockelbo
GJ Ia	Rekonstruktion	Byggs på ny ram	

Betvagnar ur 600-serien, och treaxlig vagn littera Ia, Foto: Olof Sjöholm. Gotlandstågets arkiv



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 trafiktappar 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 underredet, 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	Renovering senare	Tillhör Jvm
GJ G 103	Renoveringsobjekt	Totalrenovering	
GJ G 104,	Ramverk	Återuppbyggd korg	
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 från år 1878 hade längre axeltappar. 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 särkupévagnar 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. Foto- och gasbelysning förekommer samtidigt. Träbänkar. Vita alternativt gröna gardiner i vagnarna. Sommarvagnar förekommer i trafiken (NC 47).

FORDON	STATUS	ÅTGÄRDER	ANMÄRKNING
KIRJ 1 <i>Klintehamn</i>	Renoveringsobjekt	Totalrenovering	
GJ AC 23	Renoveringsobjekt	Totalrenovering	
GJ C 42	I trafik		I SvJvm bevarandeplan
GJ C 44,	I trafik		I SvJvm bevarandeplan
GJ BCo 4	Renoveringsobjekt,	Totalrenovering	I SvJvm bevarandeplan
GJ F 213	Renoveringsobjekt	Totalrenovering	

Reservfordon:

GJ 3 <i>Gotland</i>	Ej kördugligt	Renovering senare	Tillhör Jvm
GJ NC 47	Renoveringsobjekt	Totalrenovering	I SvJvm bevarandeplan
GJ Co 5	Renoveringsobjekt	Totalrenovering	I SvJvm bevarandeplan
KIRJ BC 301	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 KIRJ 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 boggi-vagnar, i synnerhet på linjen mot Burgsvik.

Bevarandemål:

Detta tåg skall visa upp tågens utseende under den senare delen av privatbaneepoken när boggi-vagnarna 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 alltså 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 KIRJ 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 <i>Dalhem</i> ,	Avställd	Totalrenovering	
RSAB 01	Komplett,	Total renovering	Ej prioriterad
SSA I 07,	I trafik		
SSA I 806,	I trafik		
KIRJ 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 Co 5	Korg	Total renovering	Var GJ:s bromsvagn i bettågen
GJ I 600	Ramverk	Total renovering	Rekonstruerad vagn med bromshytt

Kommentar:

Detta är ett tåg som i praktiken redan finns: Fyra av betvagnarna är idag körklara och totalrenoverade: KIRJ I 340, SSA I 07 och 806 samt GJ I 812. Till dessa tillkommer P-vagnen SGJ P 430. Den tågsammansättningen gick som extratåg vid MRO-mötet 2016, samt vid Museijärnvägens dag samma år. Med tiden kan samtliga sju betvagnar sättas in i tåget som blir ett imponerande tåg från betkampanjerna på höstarna. GJ Co 5 gick under 1940-talet som bromsvagn i bettågen och det vore roligt att återskapa detta,

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 Dalhem	Under renovering	Totalrenovering	
SIRJ F 7	I trafik		
SIRJ F 500	Renoveringsobjekt	Totalrenovering	F. d. VVJ ångvagn B
SIRJ G 546	Renoveringsobjekt	Totalrenovering	
SIRJ G 561	Renoveringsobjekt	Totalrenovering	
SIRJ N 531	Renoveringsobjekt	Totalrenovering	

Eventuellt tillkommande fordon:

SIRJ BCDö 1	Halv korg	Totalrenovering	Står i Gothem
SIRJ BCD 3	Korg	Totalrenovering	Står i Tofta

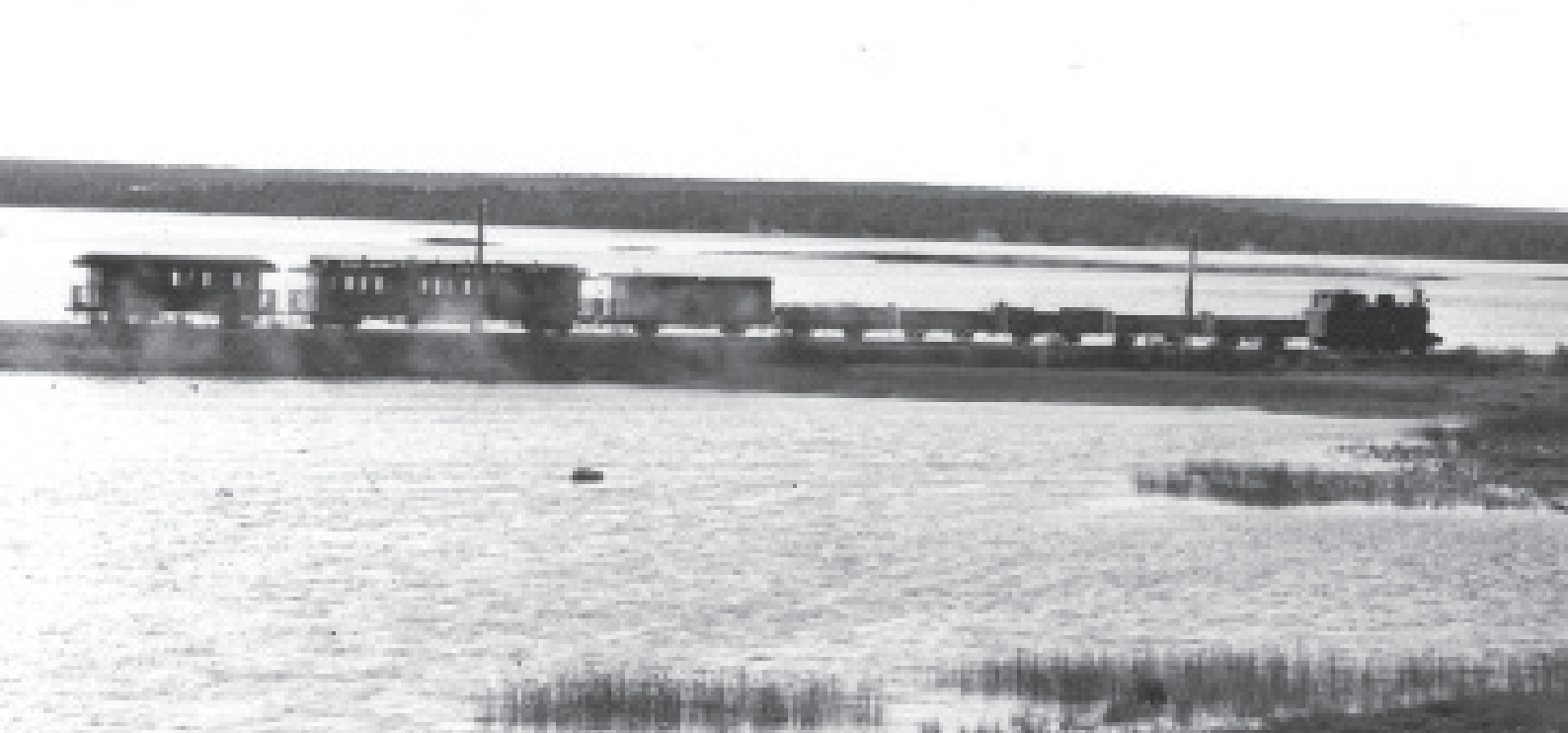
Måluppfyllelse i nuläget:

Bevarandemålet för detta tåg är ännu inte helt 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.

SIRJ 3 Dalhem med blandat tåg passerar Sju Strömmar 1947, Föreningen Gotlandstågets arkiv



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	ANMÄRKNINGAR
KIRJ 1 <i>Klintehamn</i>	Renoveringsobjekt	Total renovering	
KIRJ N 310	Renoveringsobjekt	Total renovering	
KIRJ I 340			
KIRJ G 316	Renoveringsobjekt	Total renovering	
KIRJ GC 317	Renoveringsobjekt	Total renovering	Ombyggd till GC
KIRJ G 309	Renoveringsobjekt	Total renovering	
KIRJ F 305	Renoveringsobjekt	Total renovering	
KIRJ BC 301	Renoveringsobjekt	Total renovering	Hög prioritet

Kommentar:

Båda tågen från sidobanorna kan ses som visioner mer än realiteter i dagsläget. . 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 313 och 316 är så kompletta att de 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 sommarvagn på en I-vagn, men den korgen är komplett som G-vagn och att återställa den till litt IC kräver en omfattande ombyggnad som snarare förstör en välbevarad vagn.

Måluppfyllelse i nuläget:

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

Tågets prioritering just nu: Inte prioriterat i nuläget

Tågets prioritering är naturligtvis beroende av i vilken mån renovering av personvagnen BC 301 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.



KIRJ.tåg i Roma omkring år 1900. Gotlandstågets arkiv

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	I trafik		Multipelkörbar
SJ Z4p 397	I trafik		Multipelkörbar
SJ Gp 310033	I trafik		
SJ Gsp 300411	I trafik		
KIRJ F 307	Under renovering	Totalrenovering	Hög prioritet
SJ Cp 407	I trafik		
SJ Bop 876	I trafik		
SJ Bop 878	I trafik		Tillhör JTJ

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 KIRJ F 307, som f. n. genomgår renovering. Vagnen är byggd så sent som 1945 och avviker från t.ex. SJRJ F 7 genom sitt modernare utförande och sin storlek. Med denna vagn har vi åter-skapat 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 vagntyper 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 tvåtgstrafik skulle uppstå vid trafiktöppar.

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 andra 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	Under renovering	Totalrenovering	F d ångvagn
SJ Cp 407	I trafik		F. d. NVHJ C3 61
GJ Co 8	I trafik		
GJ CF 41	Projekterad	Nybygge	Replik av GJ DF 41

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.

Måluppfyllelse i nuläget:

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

Tågets prioritering i nuläget: HÖG

Detta tågsätt består endast av tre fordon där ett genomgår renovering just nu och där de andra är trafikvagnar. 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.



GJ M1 "Mimi" och BCo 2 i Visby. Föreningen Gotlandstågets arkiv

Rälsbusståg från 1940/50-talen

Hur såg ett sådant tåg under perioden ut?

Det verkligt typiska persontåget från 1945 fram till nedläggningen bestod av de röda Hilding Carlssonrälsbussarna med ett eller två fyraxliga släp. Gotlandsbanornas flacka banprofil medförde att de hade dispens att köra med två släp i tågen. Ofta bestod tågen av en rälsbuss, ett post- och resgods-släp och ett passagerarsläp, möjligen med resgodsavdelning.

Bevarandenål:

Det har länge varit vår ambition att ha en rälsbuss i våra samlingar, När detta inte visat sig möjligt har vi inlett projekt att bygga en kopia av rälsbussen SIRJ BYo 8 och tankar finns att möjligen även bygga ett släp av UDFo-typ.

Särskiljande drag:

Det verkligt typiska för rälsbussarna på Gotland var den röda färgen. Denna infördes av GJ och KIRJ vid den första leveransen 1945 och vid förstatligandet 1948 beslöt SJ att färgen var lämplig att behålla eftersom den syntes väl och dessutom var populär bland gotlänningarna. Ett annat särskiljande drag var det faktum att man enbart hade boggisläp på Gotland. Det tvåaxliga släpet är således en avvikelse från detta, men två släp av UF-typ målades röda 1960 när de gotländska rälsbussarna hade flyttats över till Uddevalla för att matcha dessa.

Fordon	Status	Åtgärder	Anmärkning
SIRJ BYo 8	Under tillverkning	Nybygge	Replik av SJ Yo1p 690
SJ UF2p	Korg	Totalrenovering	Ombyggd från 1435 mm

Eventuellt tillkommande fordon:

GJ UCFO	Projekterad	Nybygge	Replik av GJ UCFO
---------	-------------	---------	-------------------

Måluppfyllelse i nuläget:

Målet anses inte vara uppfyllt då inget av fordonen är klara att tas i bruk.

Tågets prioritering i nuläget: HÖG

Tåget är prioriterat eftersom det pågår arbeten med att bygga rälsbussen och att det har gjorts en insamling för att få den byggd.

Rälsbuss i Lärbro. Föreningen Gotandstågets arkiv



Modernt bettåg från 1950-talet

Bevarandemål:

Målet är att kunna visa ett exempel på de allra sista bettågen som rullade på Gotland mellan 1953 och 1956.

Särskiljande detaljer:

Tåget dras av två multipelkopplade lokomotorer litt. Z4p. Vagnarna utgörs av en blandning av ålderdomliga vagnar i EJ-märkning och modernare SJ-märkta vagnar. Sist i tåget går en bromsvagn littera Co. Tåget är handbromsat då Gotland var den sista region hos SJ som hade handbromsade godståg.

Fordon	Status	Åtgärder	Anmärkning
Z4p 320	Under renovering	Riktväxel	Multipelkörbar
Z4p 397	I trafik		Multipelkörbar
GJ I 812	I trafik		
GJ I 813	Renoveringsobjekt	Totalrenovering	Låg prio i nuläget
SSA I 07	I trafik		
SSA I 806	I trafik		
SJ Psp	Renoveringsobjekt	Totalrenovering	F.d. ÖJ, låg prio
SJ Psp	Renoveringsobjekt	Totalrenovering	F.d. ÖJ, låg prio
GJ Co 8	I trafik		I Jvm bevarandeplan

Eventuellt tillkommande fordon:

GJ I 600	Rekonstruerat fordon	Modern storbärig vagn
GJ Ia	Rekonstruerat fordon	Treaxlig betvagn

Kommentarer:

Tåget består av en blandning av fordon från SJ och EJ, precis som det såg ut på slutet av järnvägsepoken. Moderna och omoderna fordon blandat och de två multipelkörande lokomotorerna utvecklades på Gotland för denna typ av tjänst. Tillsammans med rälsbussarna ett verkligt typiskt gotländskt tåg från 1950-talet.

Måluppfyllelse i nuläget:

Eftersom alla fordon inte är renoverade och dessutom multipeldriften på lokomotorerna måste det anses som att målet inte är uppfyllt ännu.

Tågets prioritering i nuläget: MEDEL

Det finns f.ö. andra fordon och fordonskombinationer som går före i prioriteringsordningen.

Samtidigt finns det ett antal fordon renoverade så att ett kortare bettåg går att få samman.

Prioriteringsordning under kommande femårsperiod

FORDON	STATUS	ÅTGÄRDER
MÅJ XC 10	Under renovering	Totalrenovering
SIRJ 3 <i>Dalhem</i>	Under renovering	Totalrenovering
KIRJ F 307	Under renovering	Korgrenovering, komp. underrede
GJ Co 5	Renovering ej påbörjad	Korgrenovering, komp. underrede
GJ G 238	Renovering ej påbörjad	Totalrenovering
GJ H 245	Renovering ej påbörjad	Totalrenovering
KIRJ 1 <i>Klintehamn</i>	Renovering ej påbörjad	Pannbesiktning

Kommentar

De fordon som prioriteras på kortare sikt är de som kompletterar de två snabbast färdigställda trafik-tågen, dvs 30–40 talståget och 50-talståget samt vagnar som kan transportera cyklar och har tjänste-kupé. Resande och resgoods måste prioriteras i första hand.



Littera för svenska vagnar

Huvudlittera

Littera Beskrivning

- A personvagn med 1:a klass sittutrymme
- B personvagn med 2:a klass sittutrymme
- C personvagn med 3:e klass sittutrymme
- D inredning för postsortering och posttransport
- E personvagn med inredning för fångtransport
- F resgodsutrymme och konduktörskupé
- G täckt godsvagn ("godsinka")
- H täckt matvaruvagn
- I öppen godsvagn med minst 60 cm höga väggar, utan stolpar
- K öppen godsvagn med svängel (smalspåriga fordon)
- L öppen godsvagn för transport av träkol
- M öppen godsvagn för transport av malm (på GJ M = motorvagn)
- N öppen godsvagn med omkring 25 cm höga väggar och trälämningar med stolpar
- NN öppen godsvagn utan väggar och lämningar, men med stolpar
- O öppen godsvagn utan väggar men med plåtlämningar och stolpar
- P öppen godsvagn för transport av grus
- Q specialgodsvagn (på GJ Q = tankvagn, på SJ Q = kalkvagn, senare tankvagn, på SSA Q = sockercisternvagn)
- R täckt godsvagn för transport av släckt kalk

Underlittera

Littera Beskrivning

- a 3-axlig vagn
- h inredning för hästtransport
- m maximal last understigande 7,99 ton (täckt smalspårigt fordon)
maximal last understigande 9,99 ton (öppet smalspårigt fordon)
- o fordon försett med boggier
- p fordon med spårvidd 891 mm
- s maximal last överstigande de under "m" angivna värdena
- r fordon med stor rymd och stor lastförmåga
- t fordon med spårvidd 1067 mm
- tu fordon med spårvidd 1093 mm
- u fordon som i visst avseende avviker från SJ standard

Några svenska littera för dragfordon

Littera Beskrivning

- B Ånglok med tender, tre drivaxlar och löpboggie fram
- K Ånglok med tre drivaxlar, utan löpaxlar
- L Ånglok med tender, tre drivaxlar och en löpaxel fram
- N Ånglok med fyra drivaxlar, utan tender
- S Ånglok med tre drivaxlar och löpaxel fram, utan tender
- X Motorvagn med standardkoppel
- Y Motorvagn som saknar standardkoppel