

Föreningen Gotlandstågets historia

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

Föreningen Gotlandståget bildas

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

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

GHJ bildas, invigs och trafikeras

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

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

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

80- och 90-talen

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

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

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

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

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

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

Nutid och framtid?

Idag har föreningen funnits i mer än 30 år. I snart ett kvartssekel har ångtågen tuffat mellan Hesselby station och Eken. Fler fordon har tagits i trafik och miljön i Hesselby och Tule har återställts till ett skick nära ursprunget. Som ett resultat av detta blev båda stationerna byggnadsminnesförklarade hösten 2002.

Samtidigt har vårt ursprung, loket *Dalhem* stått avställt i ett antal år på grund av dålig panna. Det som började med en tubläcka har vuxit till att handla om större insatser på pannan, byte av stagbultar och totalreovering av eldstaden. Detta överstiger för närvarande föreningens resurser och insamling av medel pågår. Vad som är möjligt att göra i framtiden handlar egentligen om två saker: Ekonomiska och personella resurser. Där kan alla göra en insats!

Anders Svensson