



GOTLAND

Kalkbanor

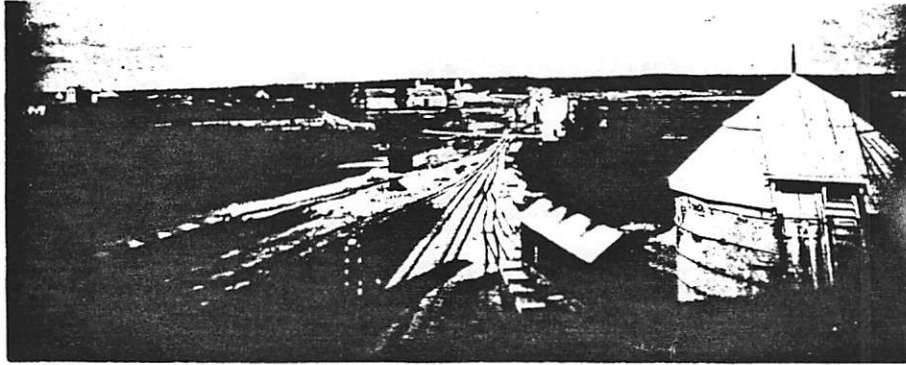


KALKBROTEN PÅ GOTLAND

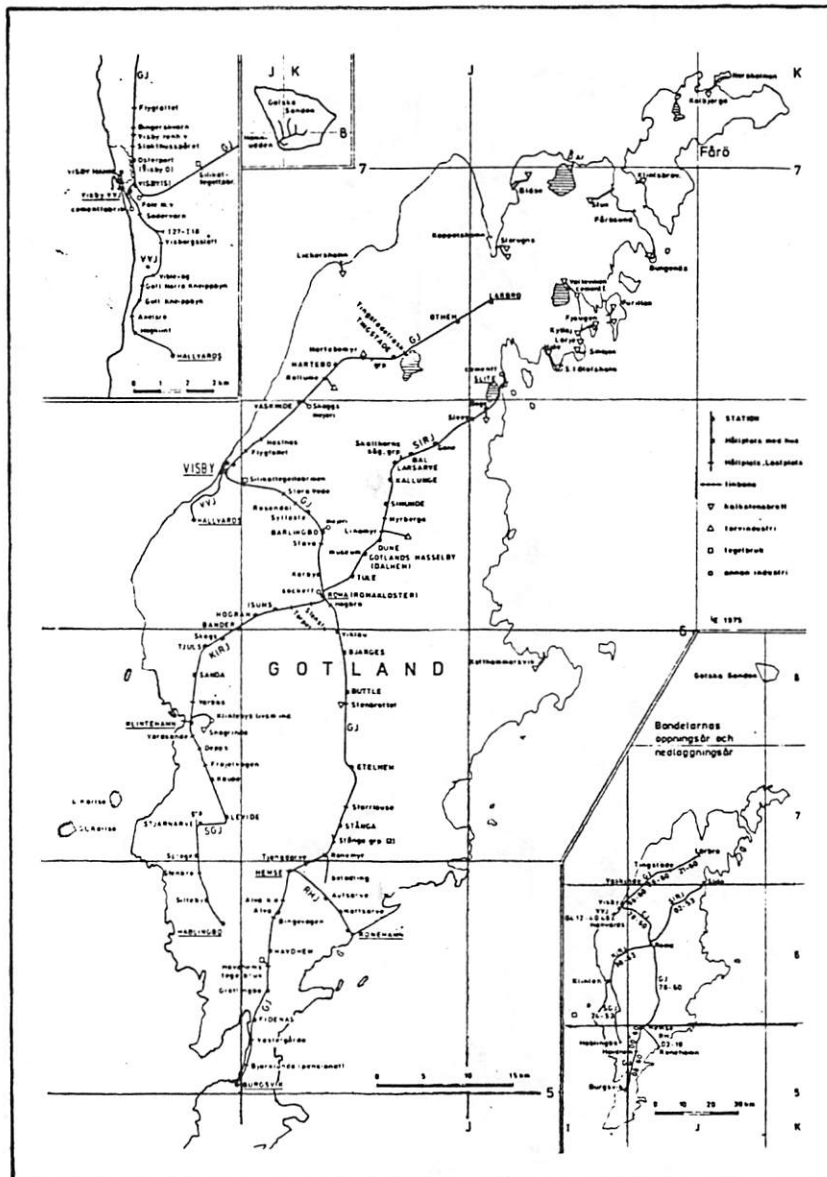
Denna folder utges i samband med SJK Arkeologresa till Gotland 85-05-08. Vi skall i denna folder visa med spårplaner hur banorna har gått. Den rullande materielen har ingående redovisats i SJK Småbanors skrift "INDUSTRILOK PÅ ÖLAND & GOTLAND". Idag har en del kalkbrott åter börjat brytas i mindre skala, såsom Hide och Stucks. Storugns har hela tiden utökat sin brytning och på 1960-talet utbyggdes hamnen med ett djup av 9 m. En hel del finns fortfarande kvar på de nedlagda anläggningarna

såsom spår på bryggorna, bl.a. vid Storugns gamla brygga och Bläse. Vidare finns en hel del masugnar kvar, liksom lokstall och andra till anläggningarna hörande byggnader. Det första man ser när man kommer till Visby är det stora brottet vid Kopparsvik. Vi hoppas att denna lilla skrift skall kunna vara en vägledning vid besök på de olika platserna.

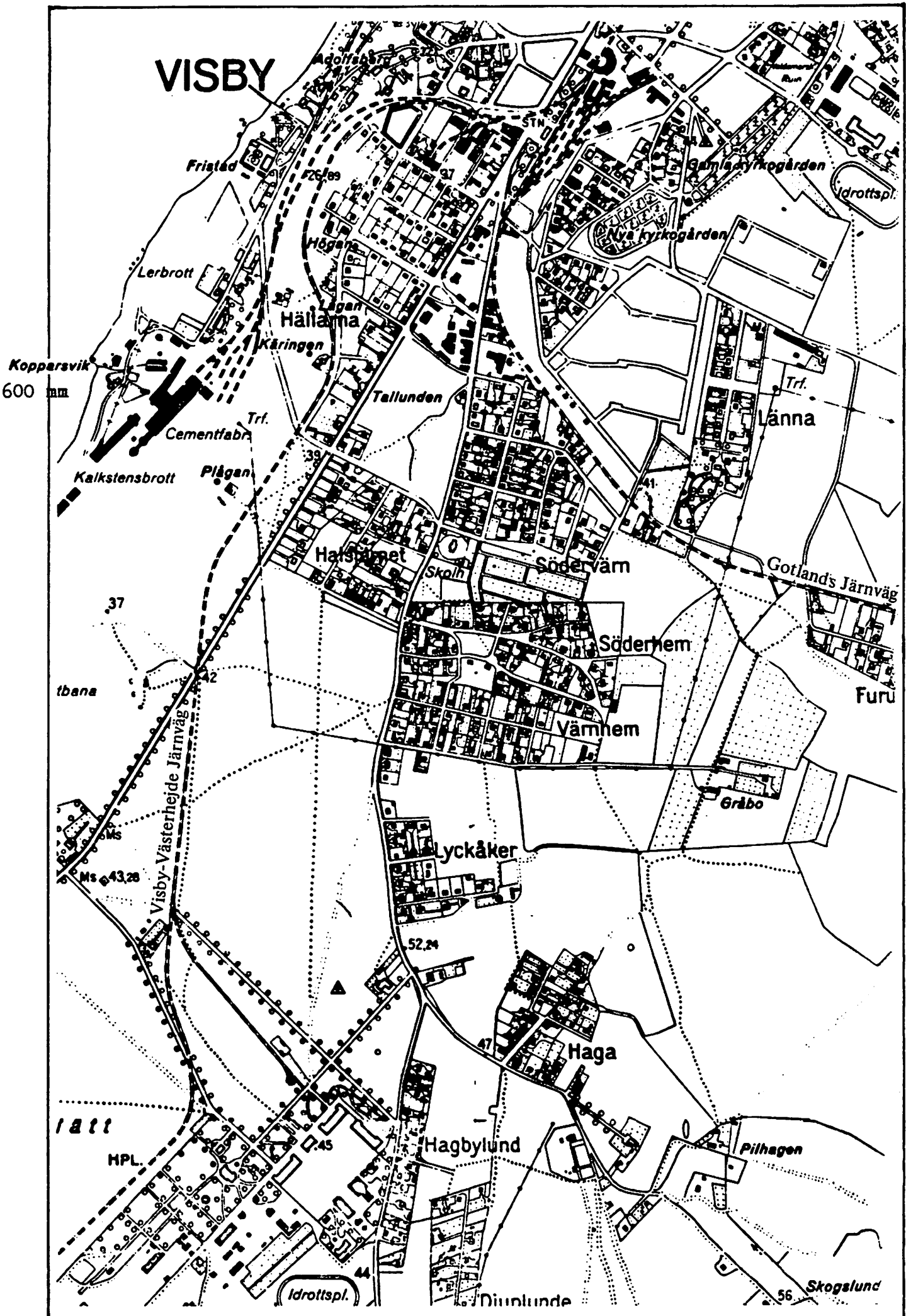
Ake Jansson

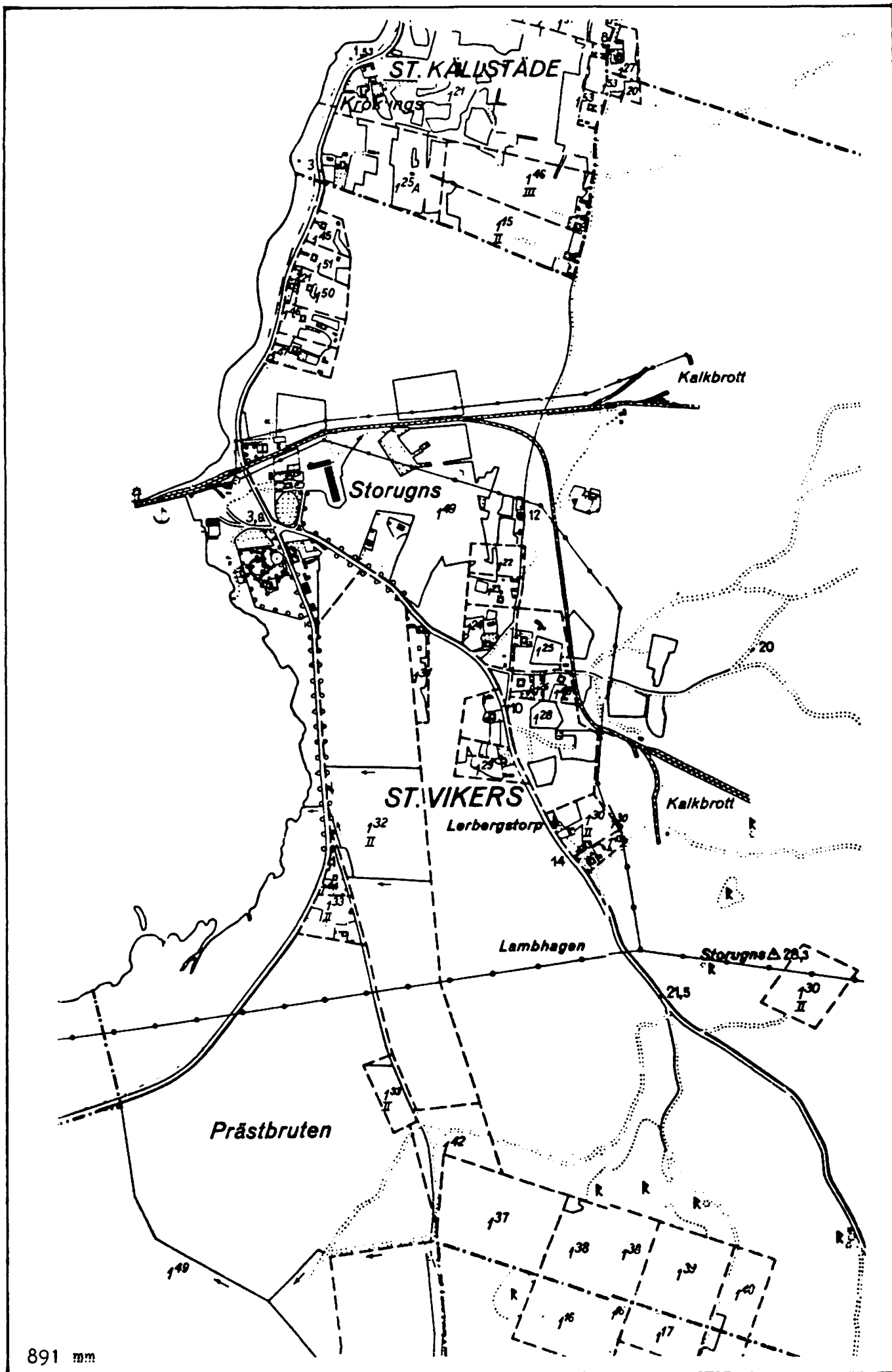


Vy över spårområdet på bangården och nordost ut. Fotot taget 1931 från plattformen på den ena av ugnskorstenarna. I bildens mitt syns en transformator och bortom denna skymtar gaveln på det ena av de två sammanbyggda lokstallarna.
Foto från Mary Karlson, Visby



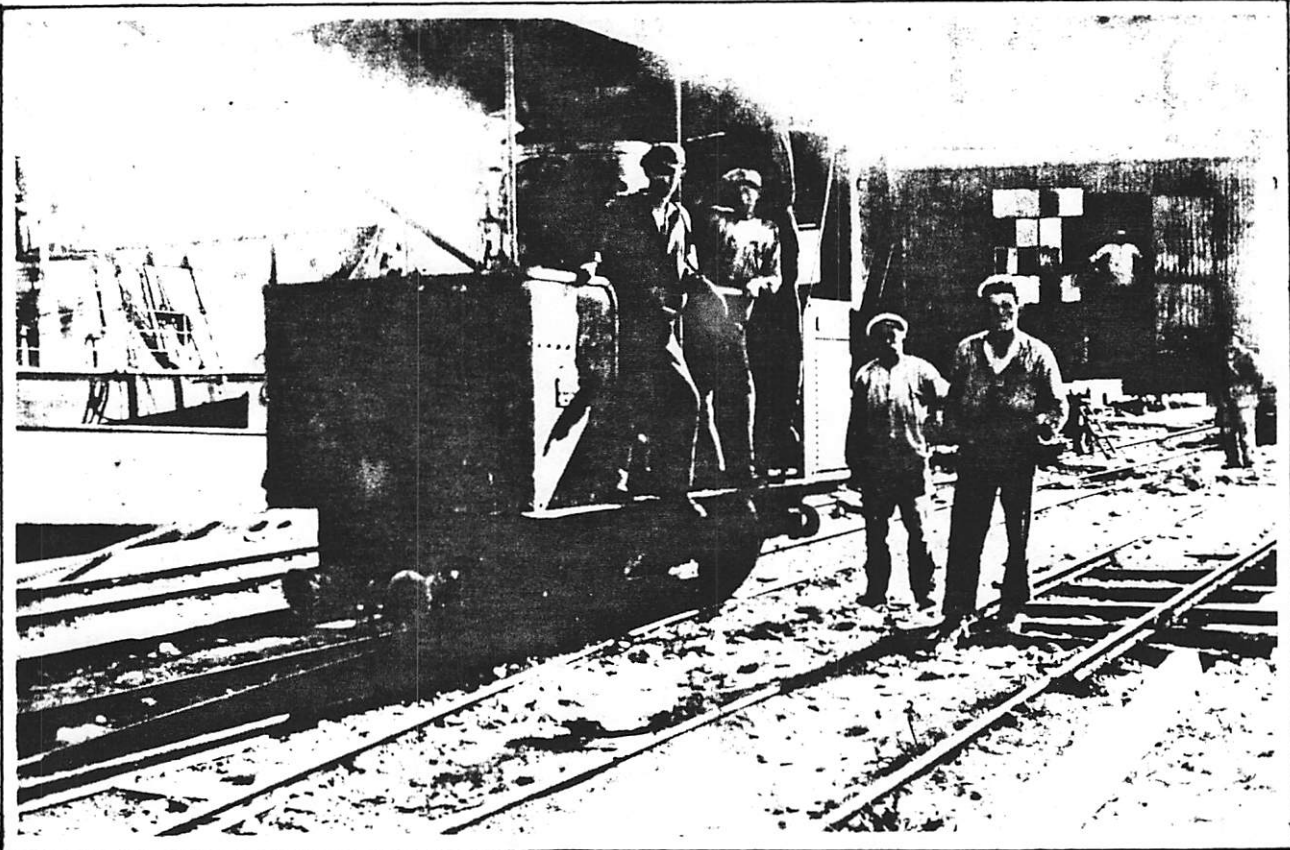
VISBY



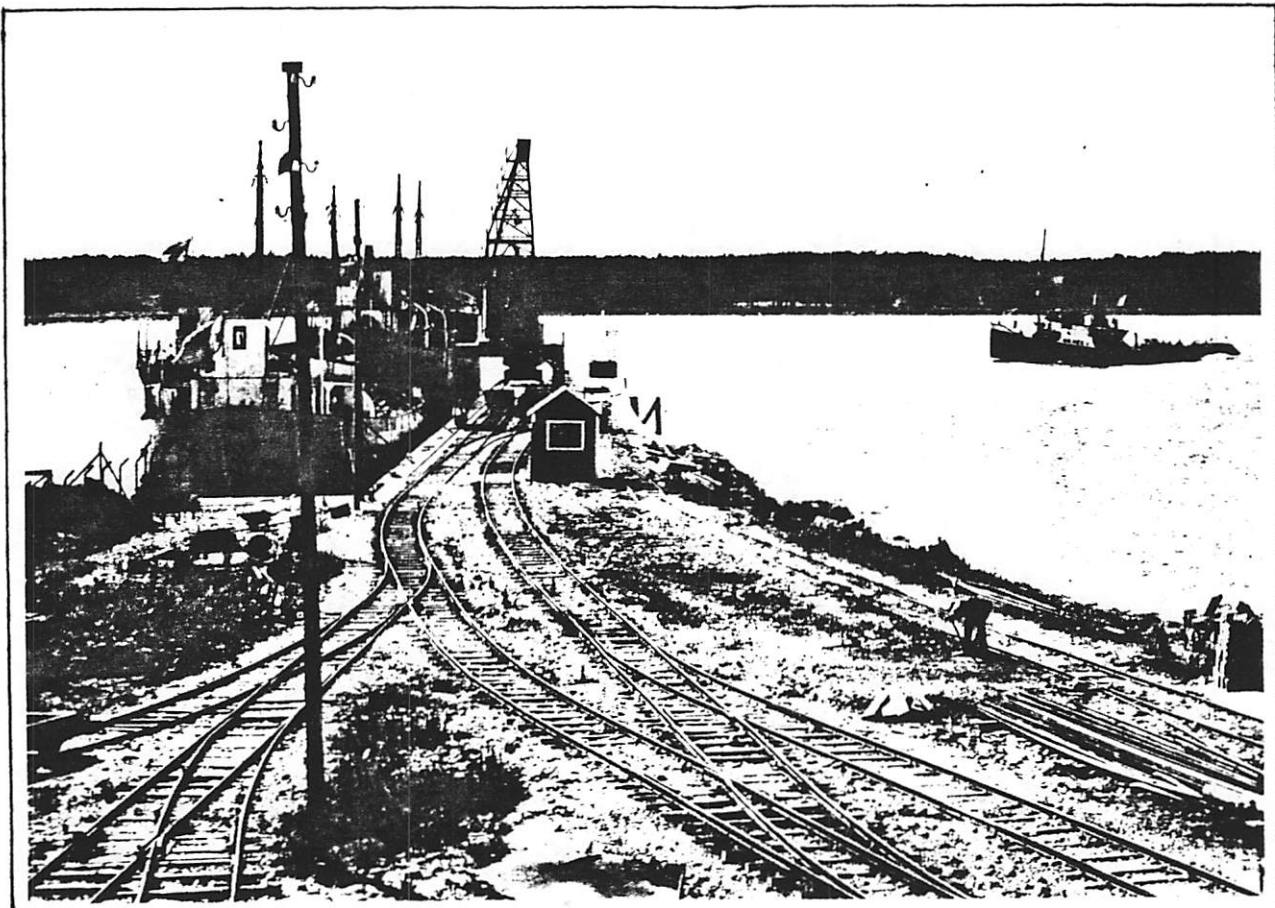


891 mm

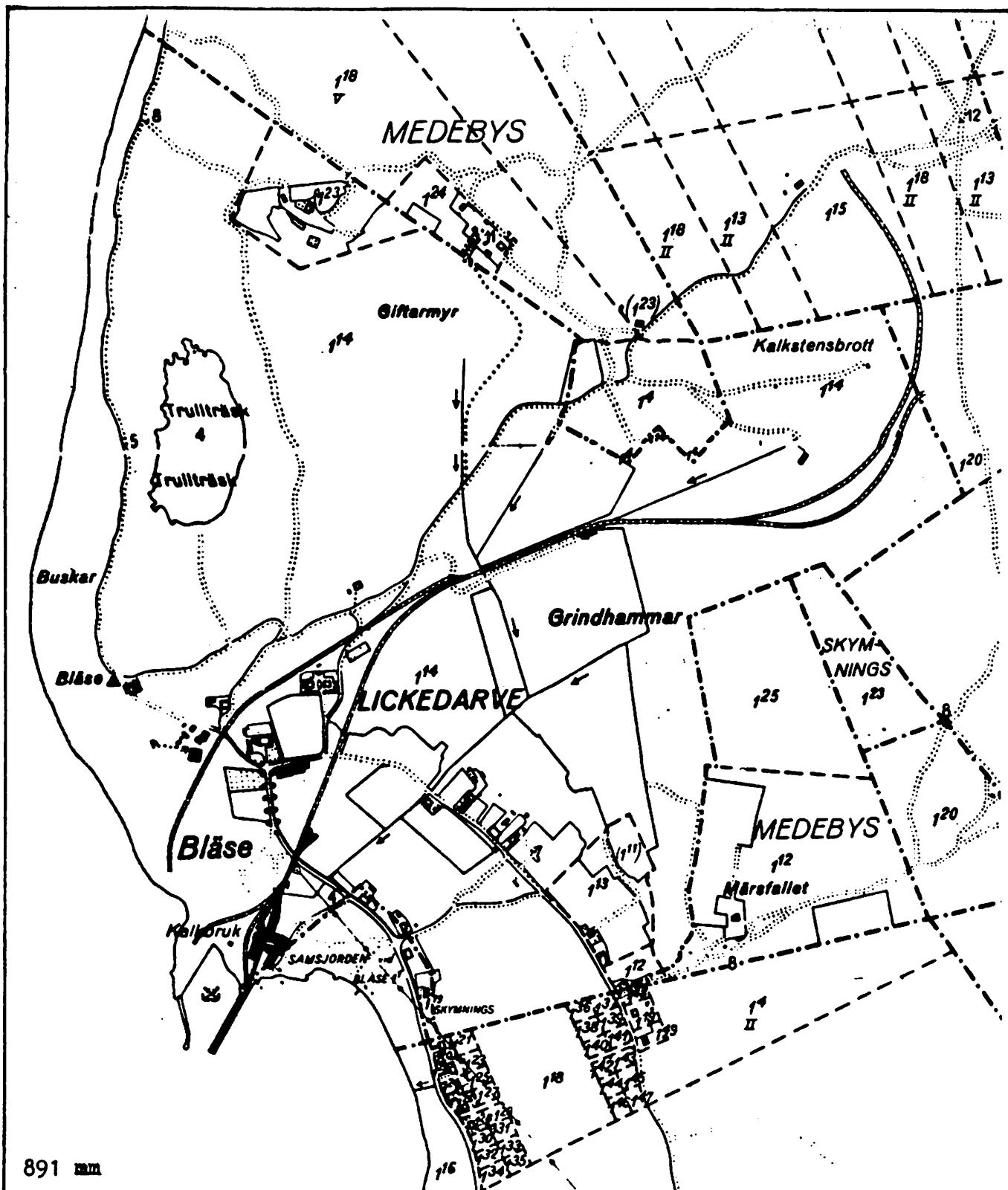
Storugns



Utlastning vid bryggan år 1924. Loket är "STORUGNS" Atlas 146/1913. Lokförare och eldare är R Pettersson samt K Lindkvist. Fotot tillhör E Pettersson, Storugns.



Hamnen år 1936. Båtarna är Oaxen 33 och bogseraren Oaxen V. Foto V Eriksson, Tierp.



891 mm

INDUSTRI- JÄRNVÄGEN VID BLÄSE KALKBROTT

Kalkbrytningen och kalkbränningen inleddes i mitten av 1870-talet varvid två förbränningsugnar byggdes. 1885 övertaget av Bläse Kalkbruks AB. 1891 inköpt av Karta & Oaxens kalkbruk, vilket bildades 1896, vilket var ett dotterbolag till Skånska Cement AB. Brottet nedlades 1954, Övertogs 1955 av AB Gotlands Förenade Kalkbrott (GFK). Järnvägen Kalkbrottet - Bläse hamn byggdes 1895 och nedlades 1954. Spåren kvarlåg tills 1972 då Föreningen Gotlandståget övertog dessa. Idag håller anläggningen på att restaureras för att bli museum och meningen är att spåren åter skall utläggas.

STORUGNS Ursprungligen ett kalkbruk som i slutet av 1880-talet ägdes av H Häggvall sid.5. 1907 övertagit av AB Gotlands Kalkverk, vilka påbörjade kalkbrytningen i större skala. Järnvägen Kalkbrottet - Storugns hamn byggdes 1913 och nedlades trafiken på den 2 km, långa banan. Vid nedläggningen 1963 var spårlängden 6 km.

Bläse



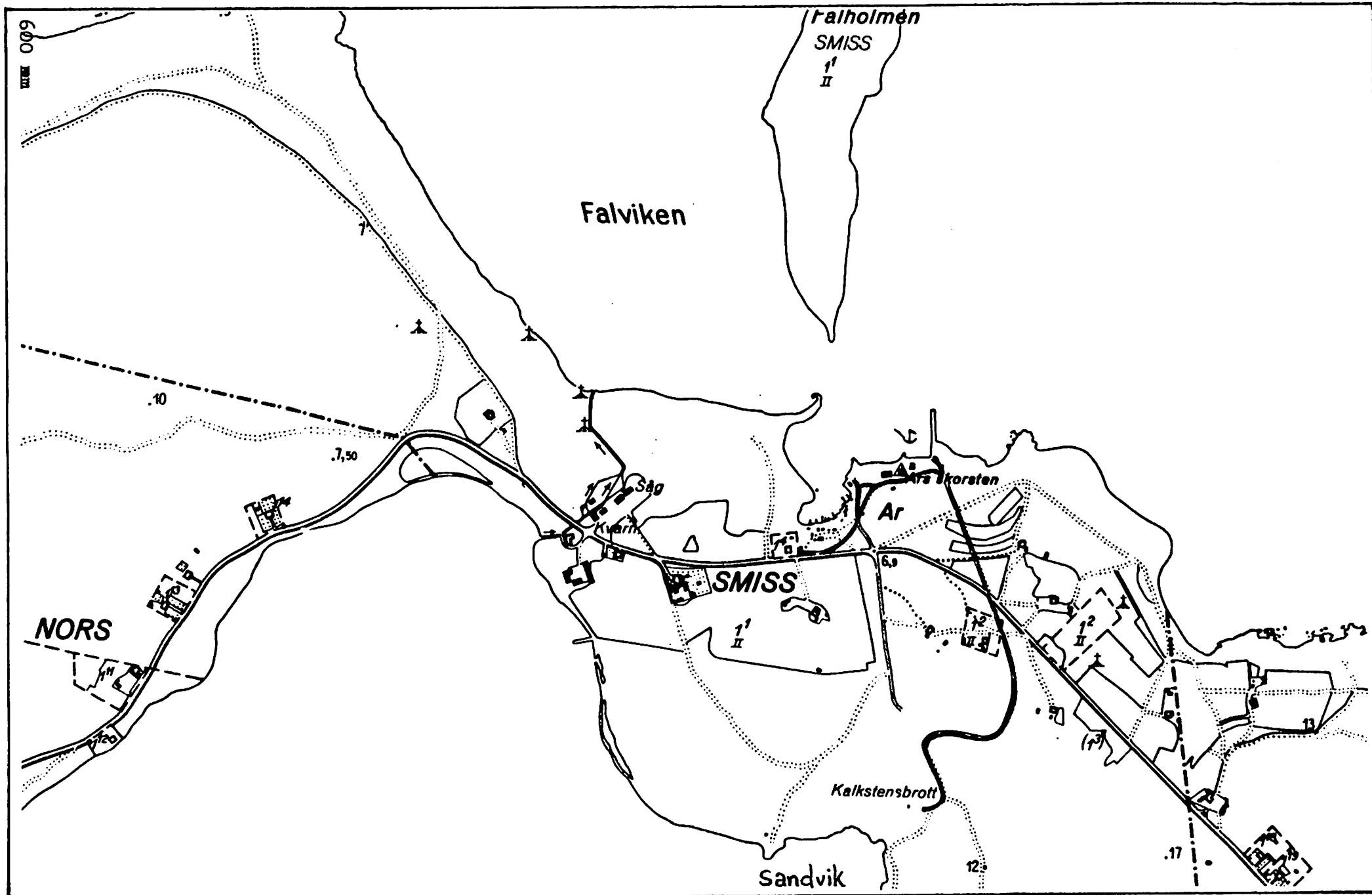
Stenbrottet 1916 eller 1917. Loket är "BLÄSE" Atlas 30/1895.

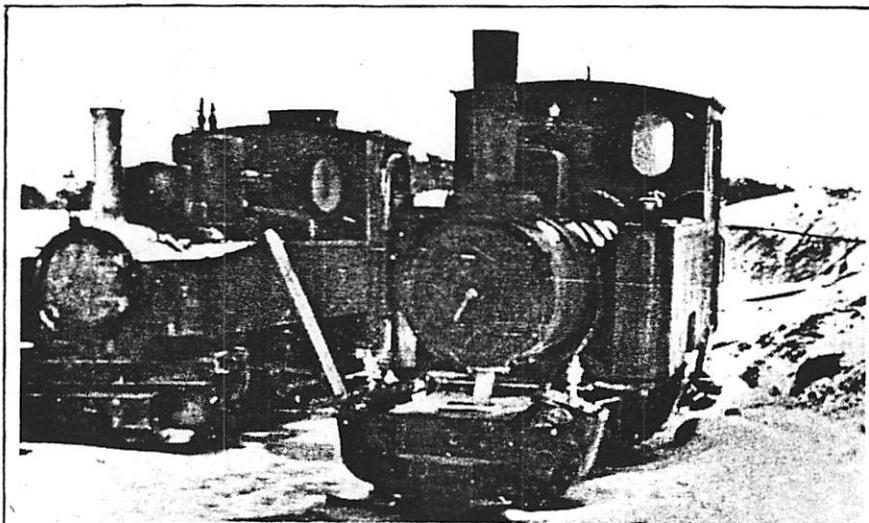
Fotot tillhör G Bergh, Visby.



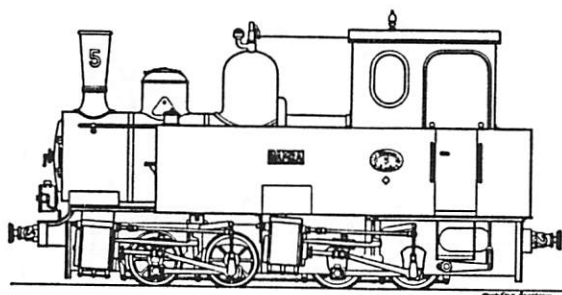
Stenbrottet år 1927. Loket är detsamma som föregående bild.

Fotot tillhör M Frisk, Kappelshamn.





År vintern 1960-61. Henschel 15200/1917 och OK 930/1902 står avställda i kalkbrottet. OK-loket finns numera i trafik hos ÖSIJ i Mariefred. Foto: Gösta Wikander



Ritningen är kopierad från ÖSIJ-Bladet 1/1985 skala 1/45.

Skala 1/87 HO

Ritning: Karl-Erik Åkerblom

TEKNISKA DATA

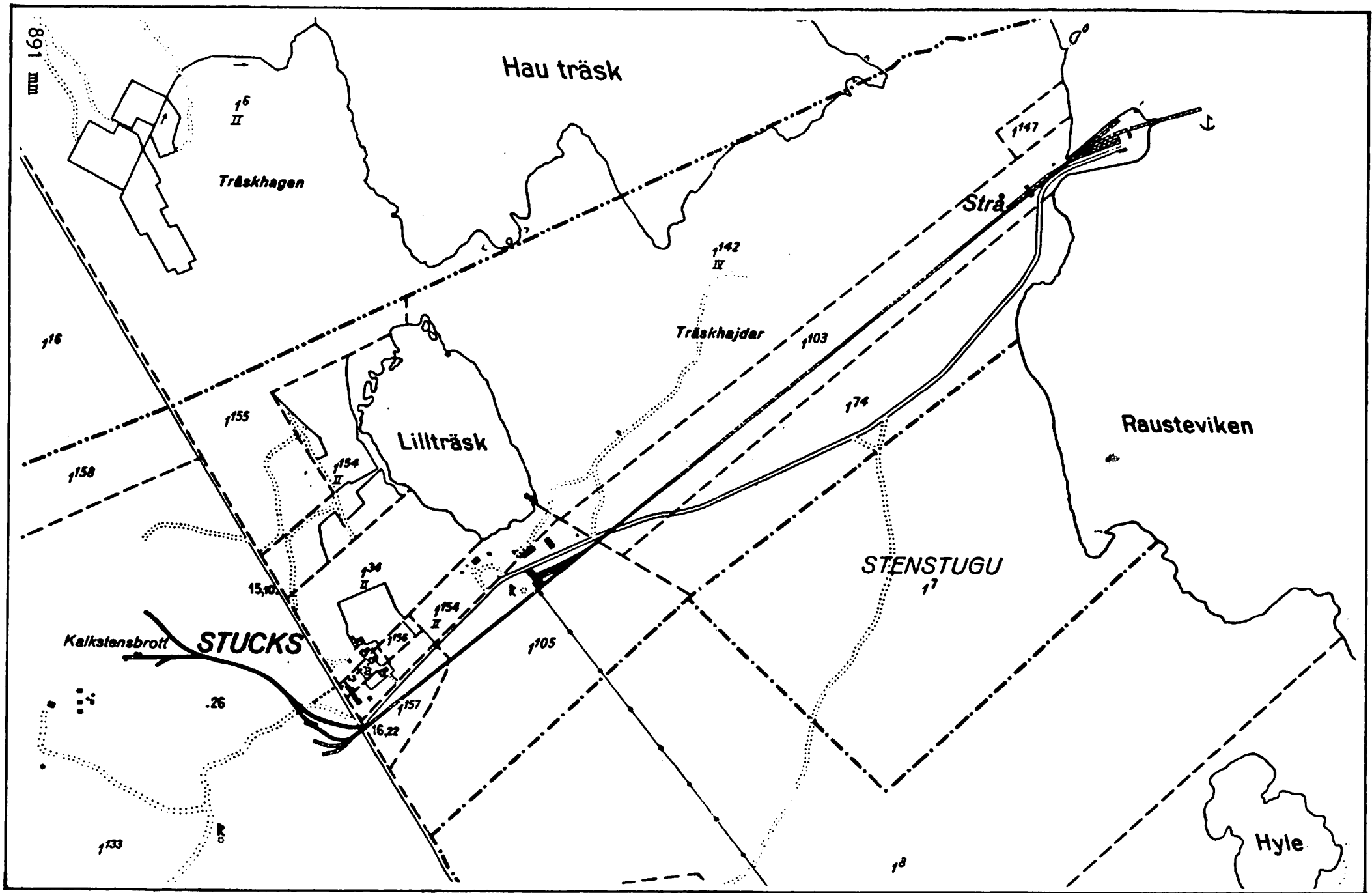
Materialvikt	12 000 kg*	Total hjulbas	2 900 mm
Tjänstevikt	15 000 kg*	Tubantal	92 st
Adhensionsvikt	15 000 kg*	Eldytta	27,3 m ²
Vattenförråd	1 510 l	Rostytta	0,54 m ²
Kolförråd	460 kg	Högsta ångtryck	13 kp/cm ²
Cylinderdiameter	193/295 mm	Längd över buffertbalkar	5 450 mm
Slaglängd	260 mm	Största tillåtna hastighet	25 km/tim
Driv- och koppelhjulsdiameter	580 mm	Loket är utrustat med ångbroms.	
Dragkraft	2 410 kp	Marshalls stidsstyrning och	
Fäst hjulbas	850 mm	Greshams injektorer.	

*Viktarna från loket i originalförande.

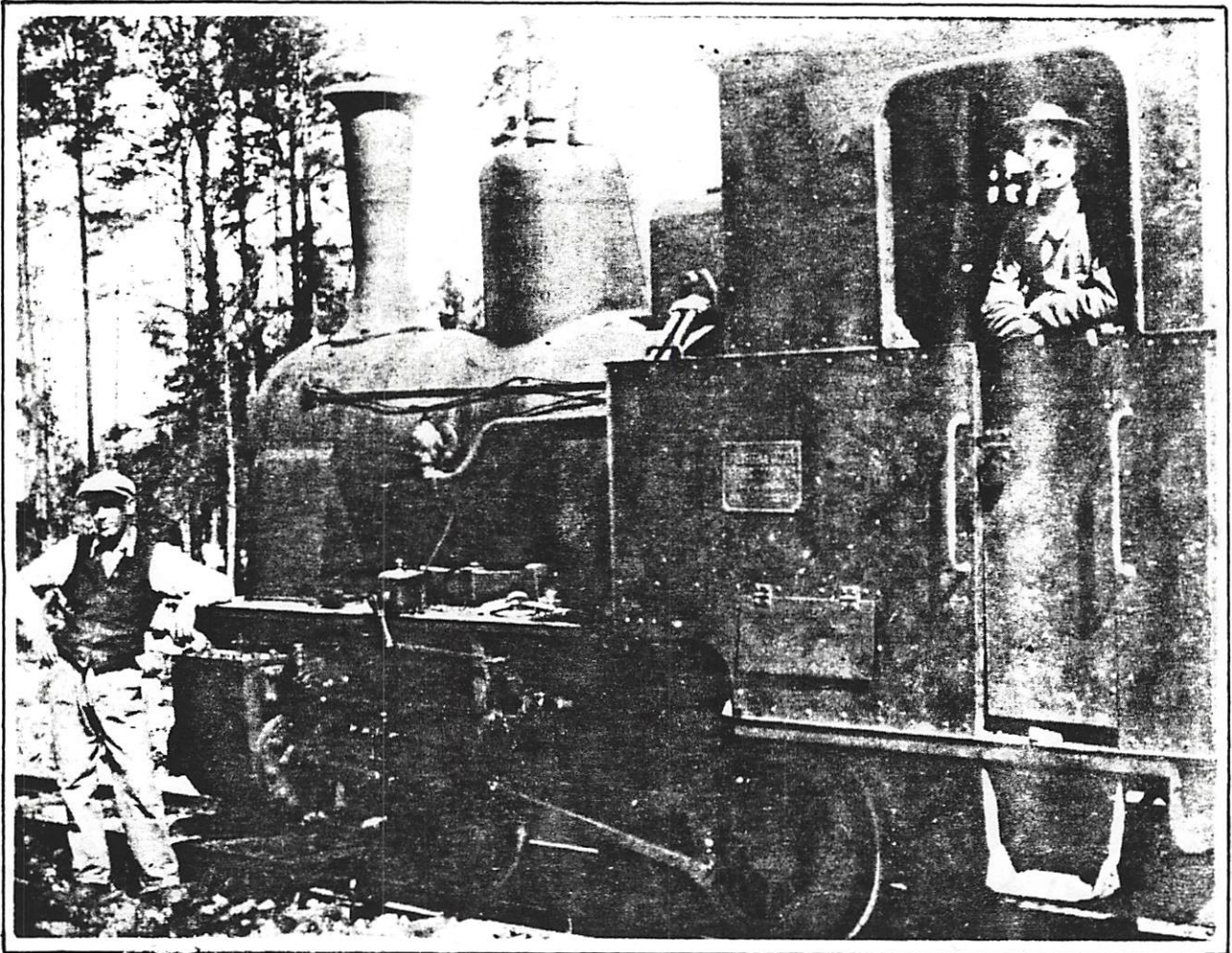
AHR Kalkbruk, såg och kvarn från 1870-talet. 1905 övertogs bruket av det nybildade AB Ahrs bruk. Vid en ombildning 1918 var bruket ett dotterbolag till Barnängens Kemisk Tekniska fabriks AB. 1921-1929 ägdes bruket av G Ekstrand. Kalkbrytningen ökade 1930. 1947 blev NJA ägare. Nedlagt 1982. Järnvägen som var 1 km mellan brottet - Ars hamn trafikerades mellan åren 1930-1959.

STUCKS 1930 startade kalkbrytningen av AB Strå Kalkbruk. Verksamheten i brottet upphörde 1961. 1982 återupptogs verksamheten av NJA som inköpte anläggningarna. Järnvägen brottet - Stucks brygga var 2,5 km och trafikerades mellan åren 1931-1961.

VISBY CEMENTFABRIK 1883-85 anlades cementfabriken av W Carlsson. Aktiebolag bildades 1888. Driften moderniserades och utvidgades åren 1907-09 och 1929-31. Fabriken hade eget kraftverk som eldades med torv från Martebo myr under åren 1907-20. Kraftverket nedlades 1929. AB Visby Cementfabrik blev 1931 dotterbolag till Skånska Cement AB. Fabriken nedlades 1940 och övertogs av Centralföreningen och AB Hampberedning, vilket nedlades 1966. Järnvägen mellan brottet - fabriken 2 km trafikerades 1920-1940, från början med ånglok. En stor 891 mm bangård fanns på området med förbindelse till GJ. Denna revs 1971 i samband med att området började avvecklas.



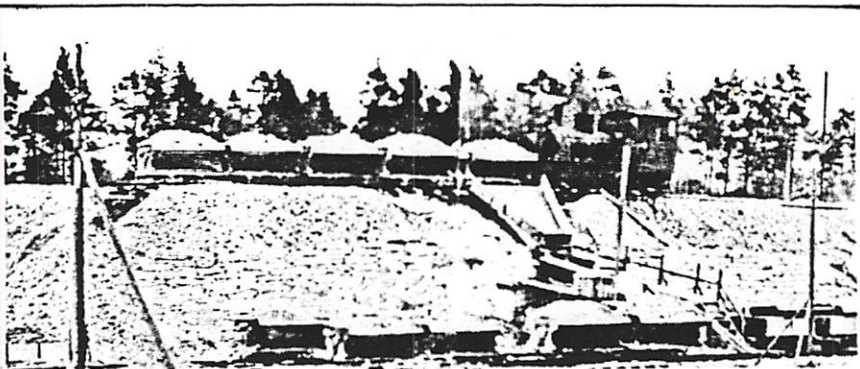
STUX



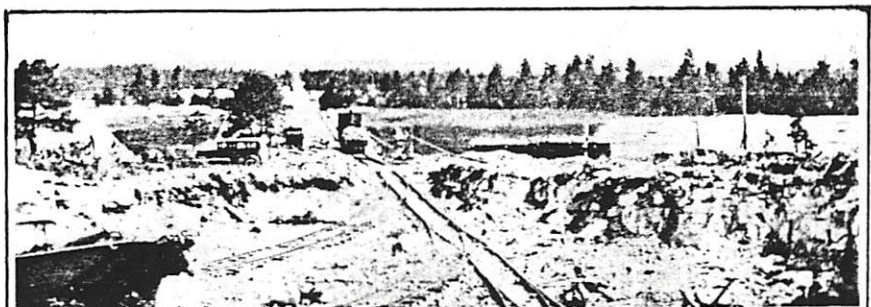
Ett av O & K -loken. Lokföraren hette N Rudberg och lokeldaren G Dahlström.

Bilden tillhör L Rudberg, Valleviken.

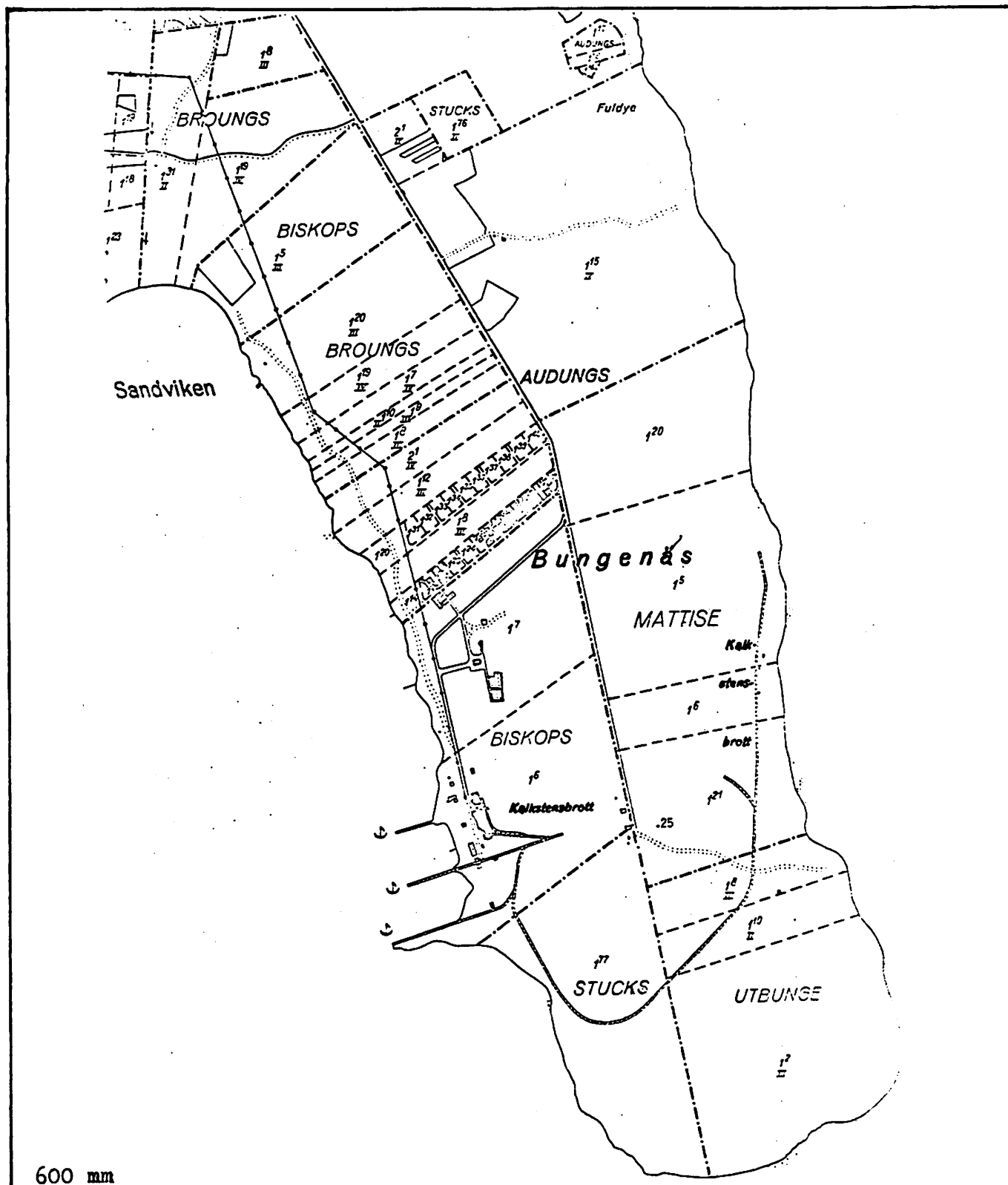
891



Stux i november 1943. Ett av OK-loken med tåg vid skaksållet. Foto: AB Stråbruken



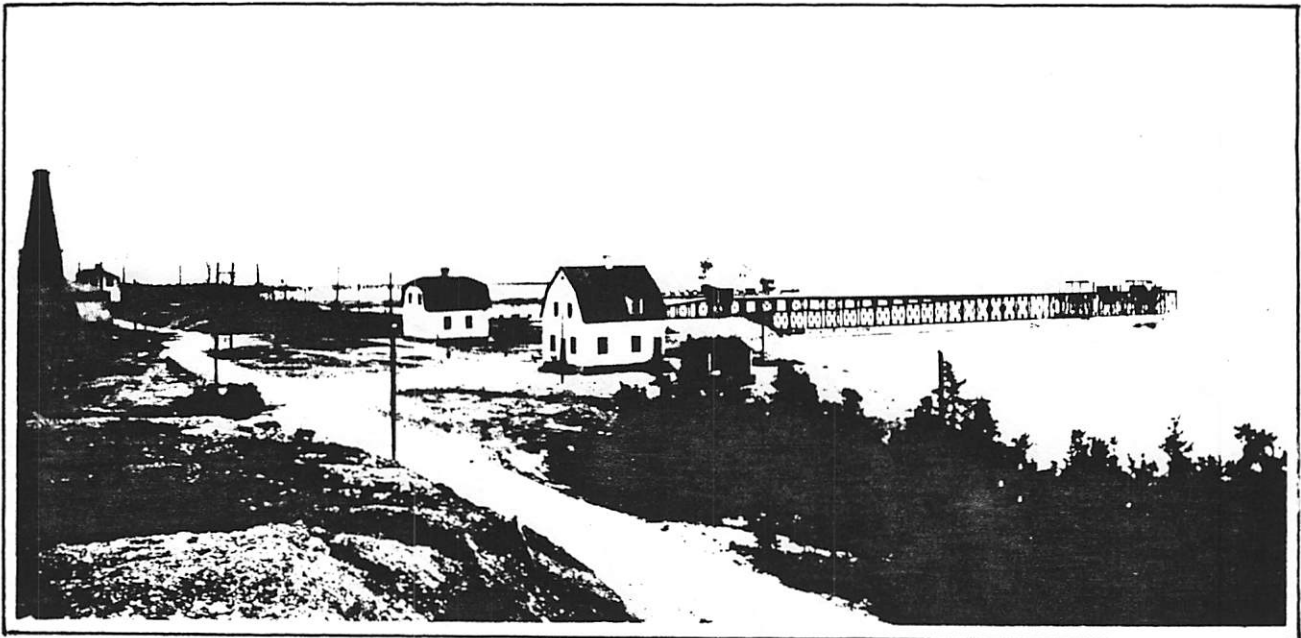
Stux 1931-08-12. Kalkbrottet hade då endast bearbetats ett år. Järnvägen gick i helt rak sträckning ned till utlastningsbryggan vid Fårösunds västra strand. Foto: AB Stråbruken



600 mm

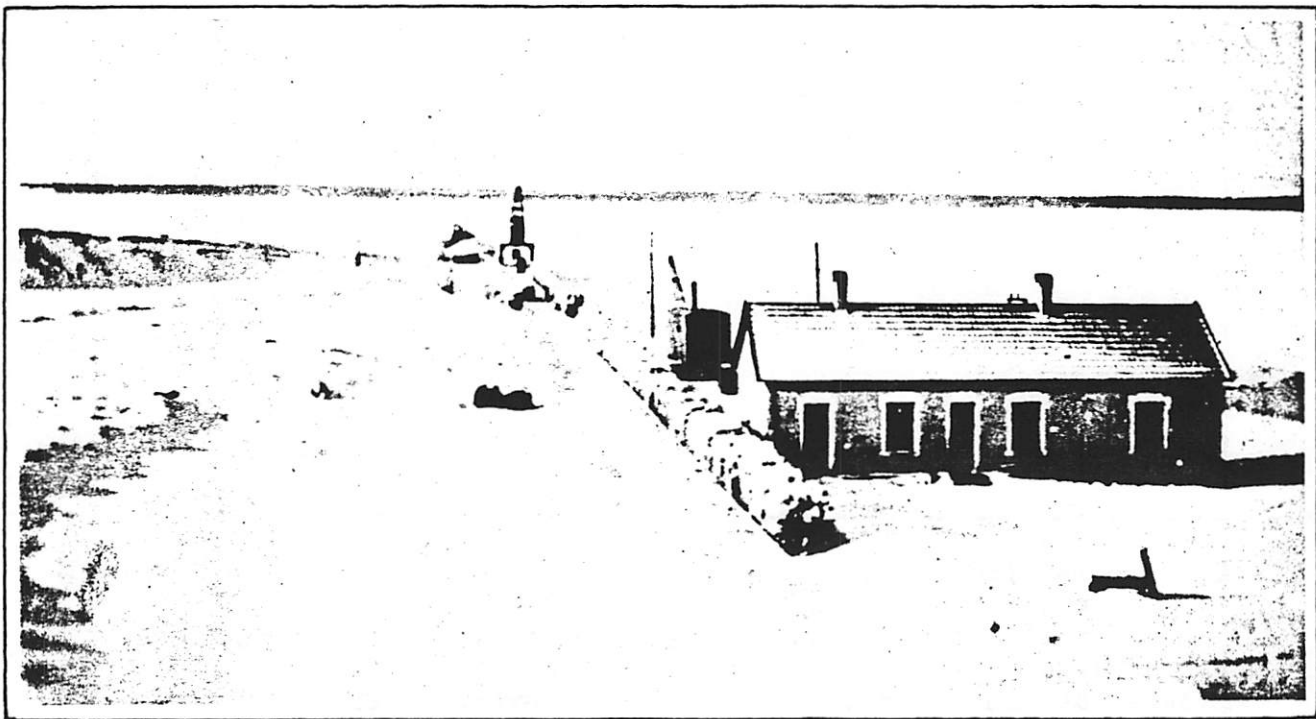
BUNGENÄS Två från början helt skilda kalkbrott, det första påbörjat redan 1906 av Kalkindustri i Södertälje vilka överlät det till Gotländska Kalkstenskompaniet AB 1916. 1925 såldes brottet till AB Bungenäs Kalkbrott. Två kalkugnar var i bruk mellan 1905-1914. 1907 inköptes det andra brottet av SSA. 1921 övergick brottet i AB Bungenäs Kalkbrott som var ett dotterbolag till SSA. 1927 sammanslogs de båda kalkbrodden. Järnvägen brottet - hamnen utbyggdes med åren till en längd av 2km. 1955 hade Bungenäs sammanslagits med GFK och den rullande materielen kunde flyttas allt efter behov. Banan nedlades 1964, varefter militären övertog området som idag är övningsområde och fridlyst för besökare.

Bungenäs



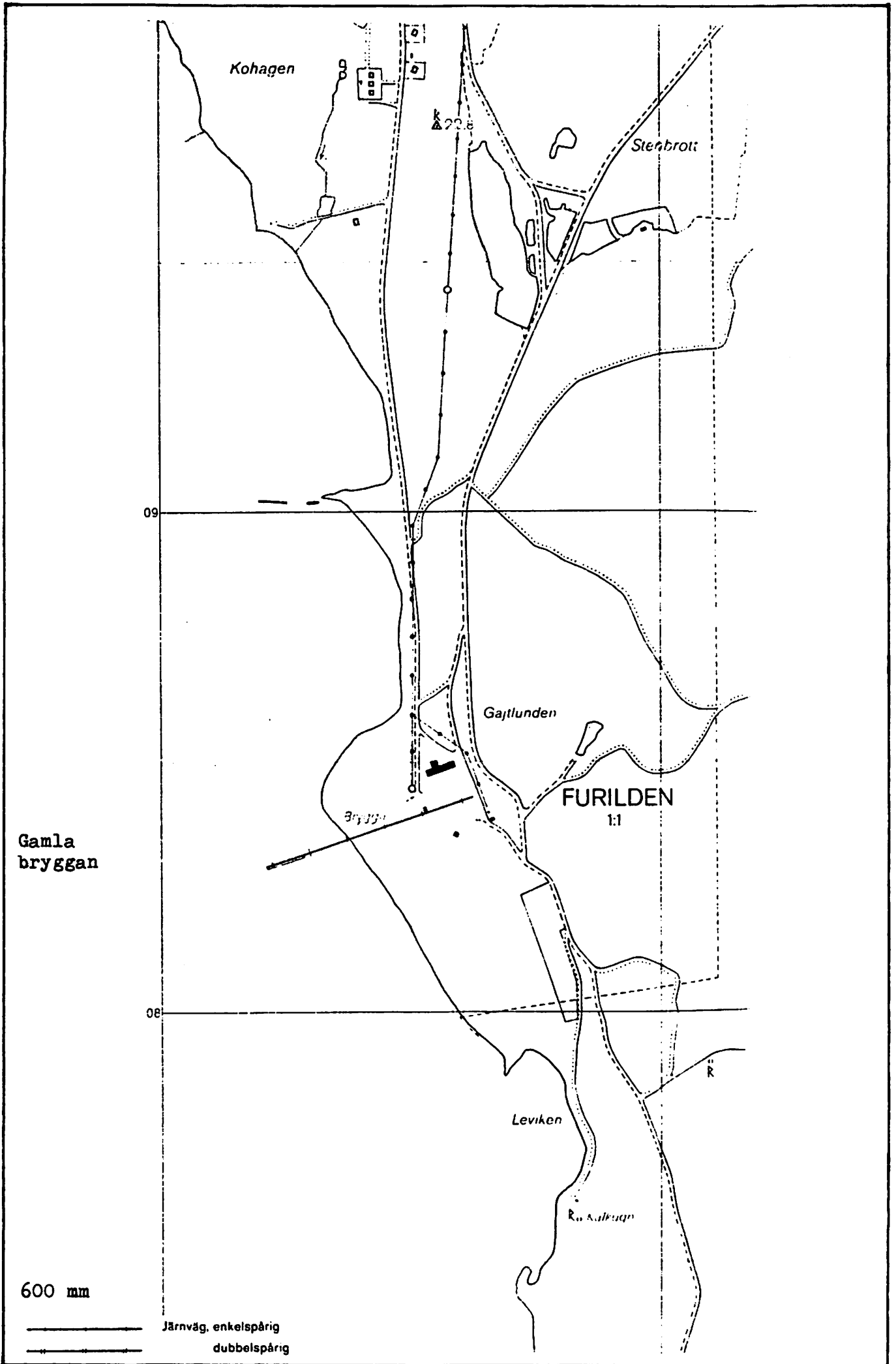
Bilden som troligen är från början av 1930-talet visar bryggorna vid hamnen. Den närmaste bryggan som är den äldsta är idag borta. Den närmaste byggnaden var Konsumaffären och står fortfarande kvar, därefter förmansbostad och kontor. Längst till vänster en av de två kalkugnar som ännu står kvar, dock utan påbyggnad.

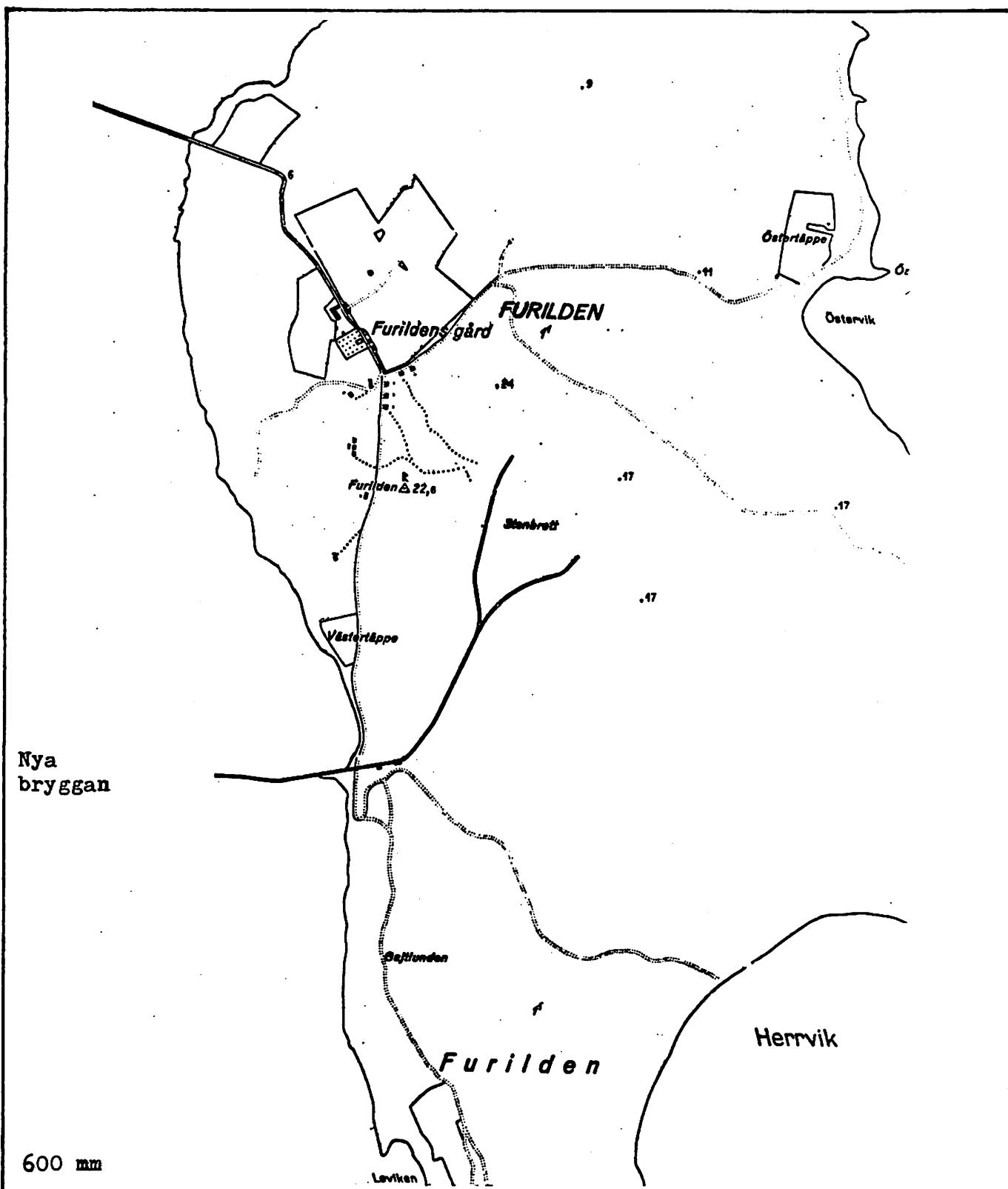
Bilden tillhör Å Svensson, Storugns.



Hamnen år 1940. När bilden togs var det 32 grader kallt.

Bilden tillhör T Lundgren, Eke.



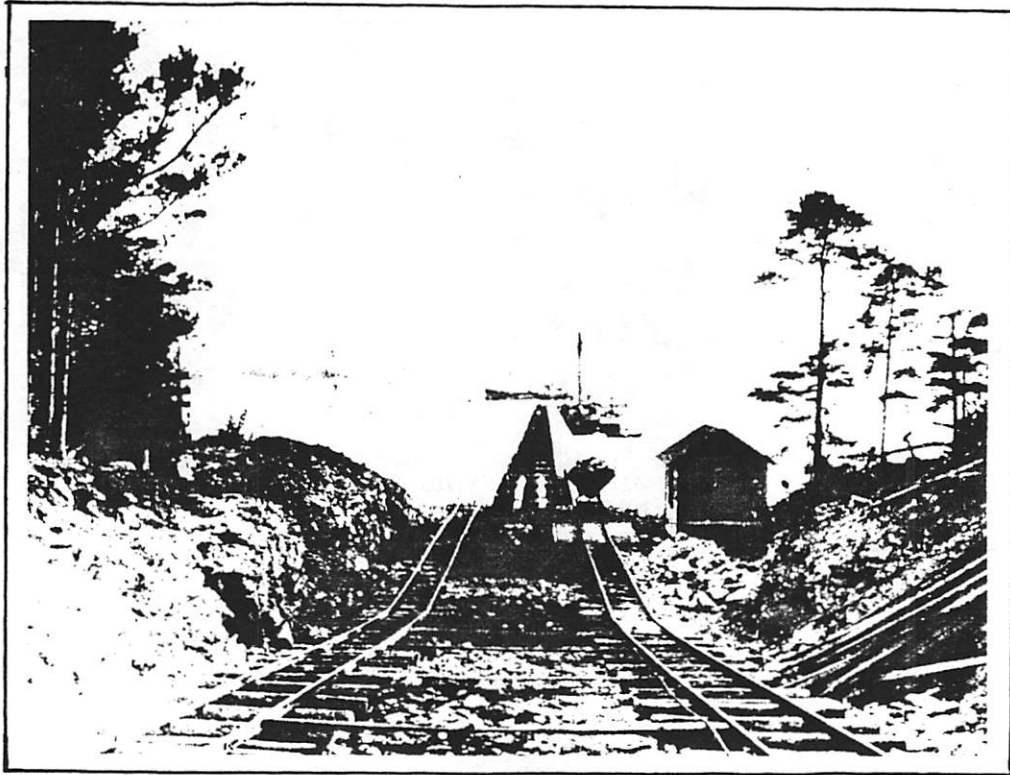


FURILLEN

1904 öppnades kalkbrottet av L Possehl & comp. i Lübeck. Anläggningarna överfördes på ovanstående ägares svenska dotterbolag Gruv AB Dalarna. 1918 såldes ön med kalkbrottet till Stockholms Superfosfatfabriks AB vilket först namnändrades till Fosfatbolaget och sedan 1970 till bolagets nuvarande namn Kema Nord AB. Driften nedlades 1932 och utlastningen på gamla bryggan inställdes 1933. 1943 återstartades driften och en ny brygga byggdes, för att åter nedläggas vid årsskiftet 1973-74. Banan kalkbrottet - gamla hamnen 1904-1933. Kalkbrottet - nya hamnen trafikerades 1942-1973 och var 2 km. Spåren ligger fortfarande kvar och två motorlok och ett antal vagnar finns avställda inom området.

Gotlands Tågvänner har i sin tidning "SLIPERN nr 9 1985" efter en utflykt redovisat vad som finns kvar vid kalkbrottet. 2 lok stående i verkstaden, 23 vagnar, 11 växlar och den stora lyftkranen på hamnen. Spåren mellan brottet och krossen är rivna, men i övrigt ligger bangården intakt.

Furillen



Redan 1904-05 byggdes första lastbryggan på Furillen. Bilden är från maj 1905 och visar "bromsbanan och bryggan sedda från öster vid viadukten",
Bilden från Carl Fricks fotoalbum.



Ett arbetslag på Furillen år 1912, Ångloket på bilden är Märkische Lokomotivfabrik, Schlachtensee, Tyskland 274/1898. Loket köptes begagnat år 1908 och såldes till Valleviken år 1916. Lokföraren hette Jonsson. Fotot tillhör E Johansson, Rute.



DM 2452/1941 och OK 11709/1941 på spåret utanför lokstallet i Furillen 1972-07-29.
Foto: Anders Dahl

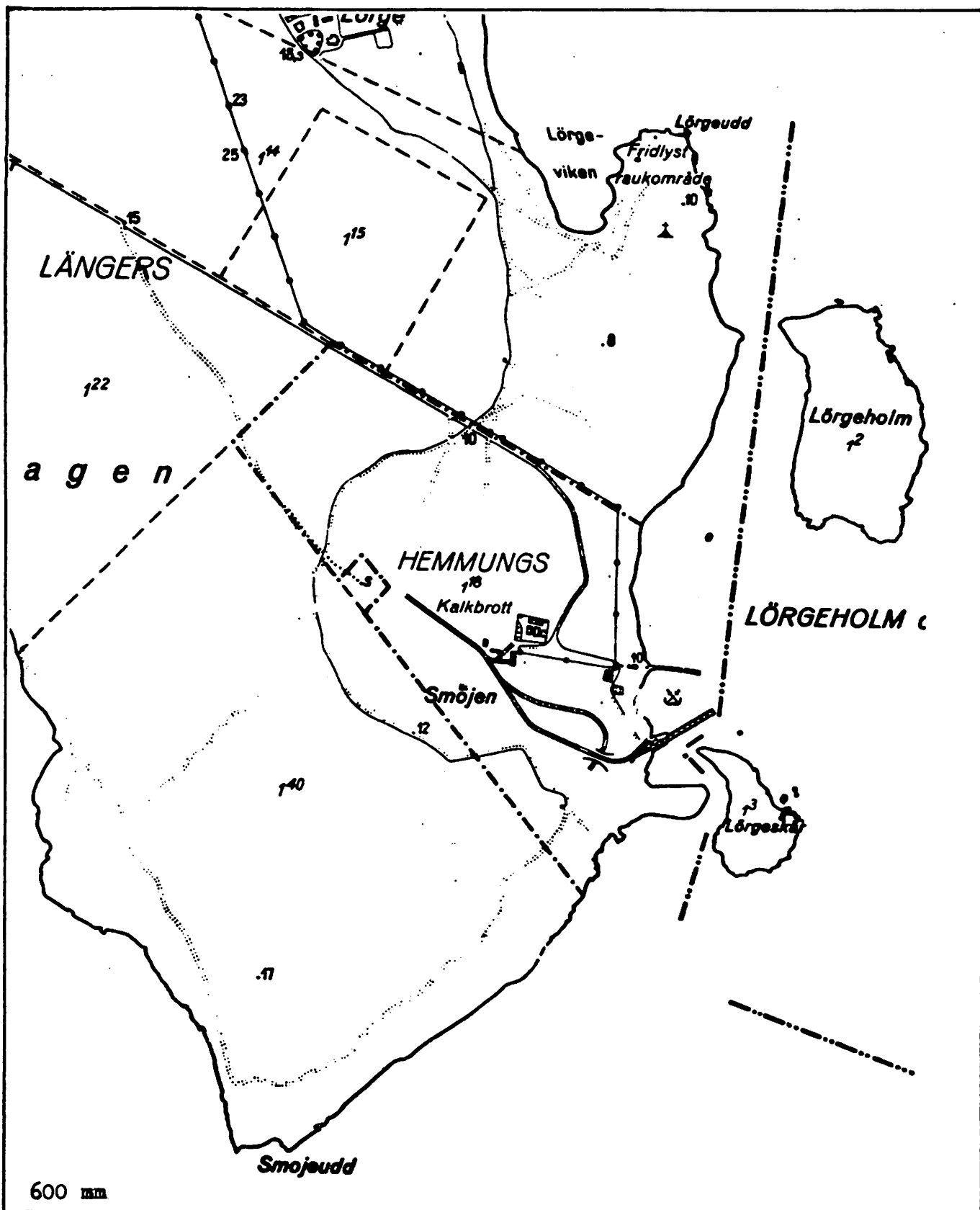


A

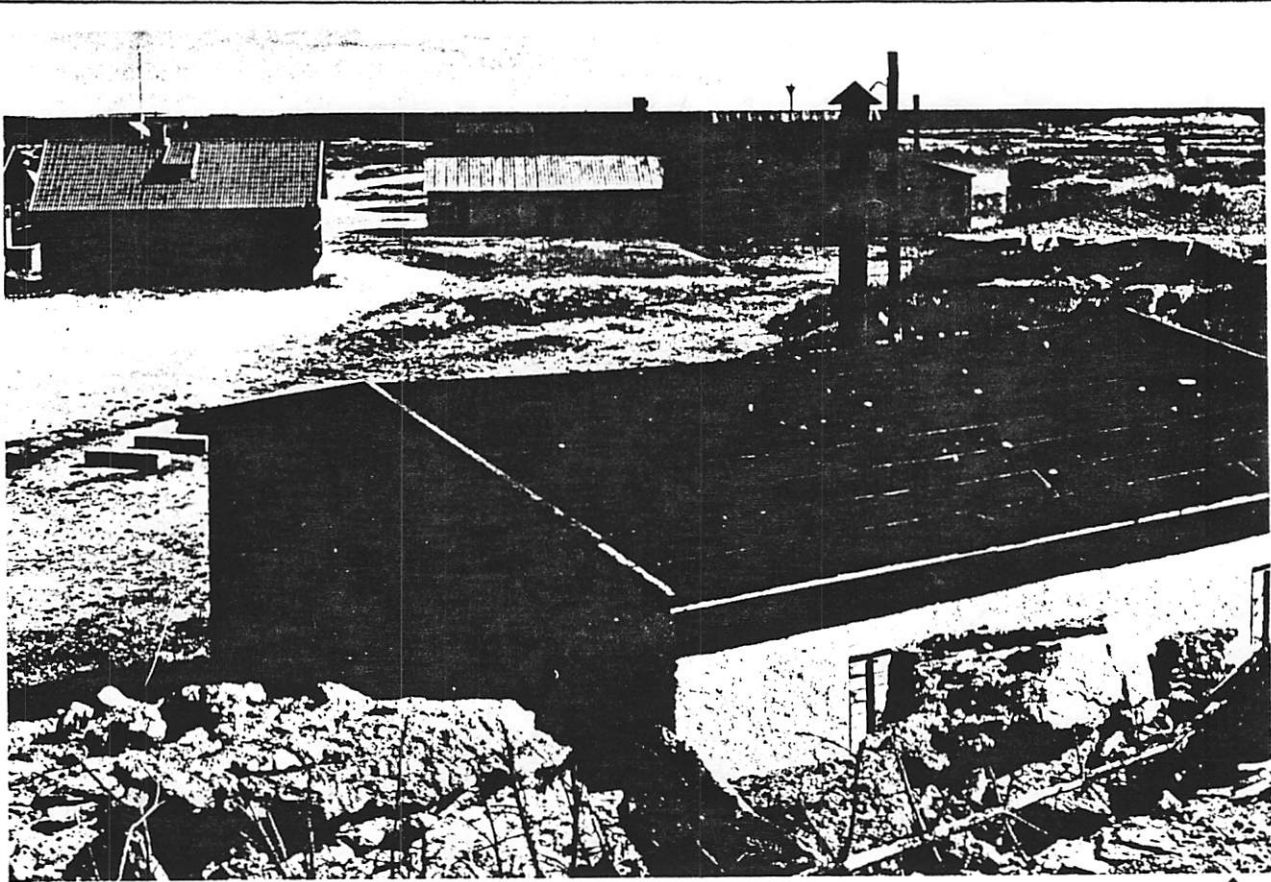
Vagnar uppställda
i FURILLEN.

Foto:
Christer Ahlberg.

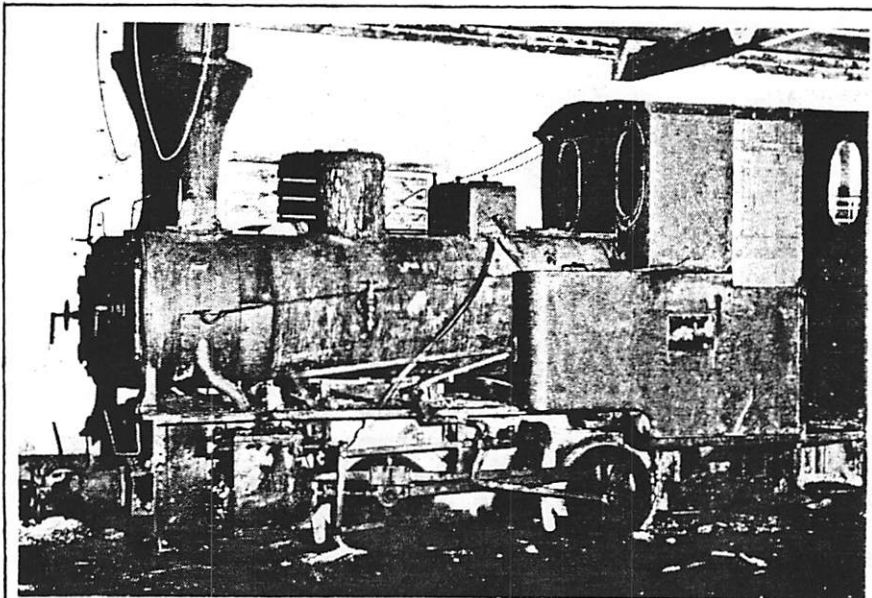


**SMÖJEN**

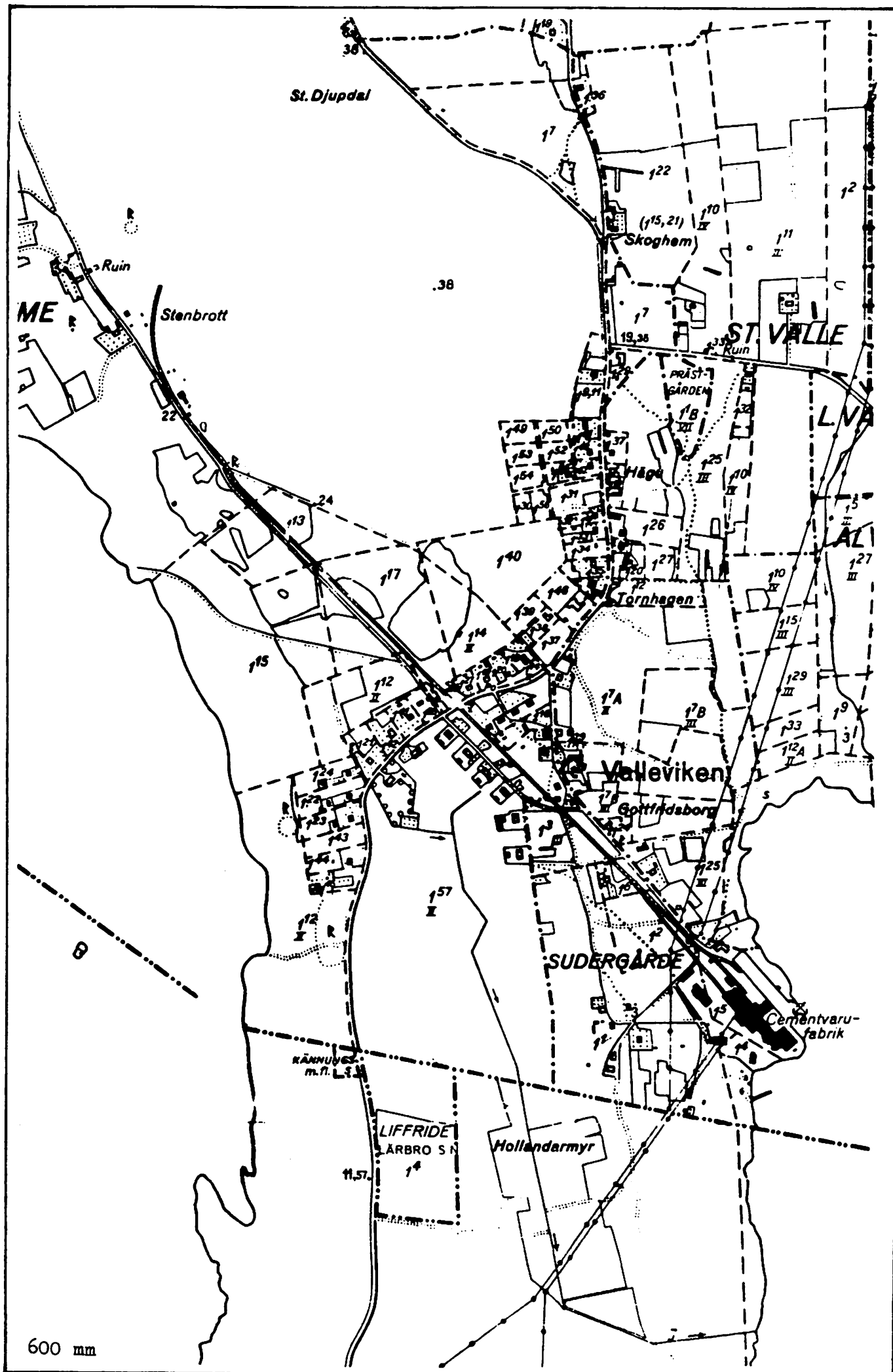
Kalkbrottet började brytas 1897 av J P Hörberg från Karlshamn. 1916 bildades AB Smöjens Kalkbrott vilket efter 1923 var ett dotterbolag till SSA. 1955 sammanslogs det med AB Gotlands Kalkverk med namnet AB Gotlands Förenade Kalkbrott (GFK). Verksamheten nedlades 1964 och avvecklades 1965. Järnvägen kalkbrottet - hamnen drevs från början med hand och hästkraft men övergick 1930 till lokdrift. Banan öppnades 1900 och nedlades 1962. Loket OK 12900/1937 finns hos Föreningen Gotlandståget i Hesselby.



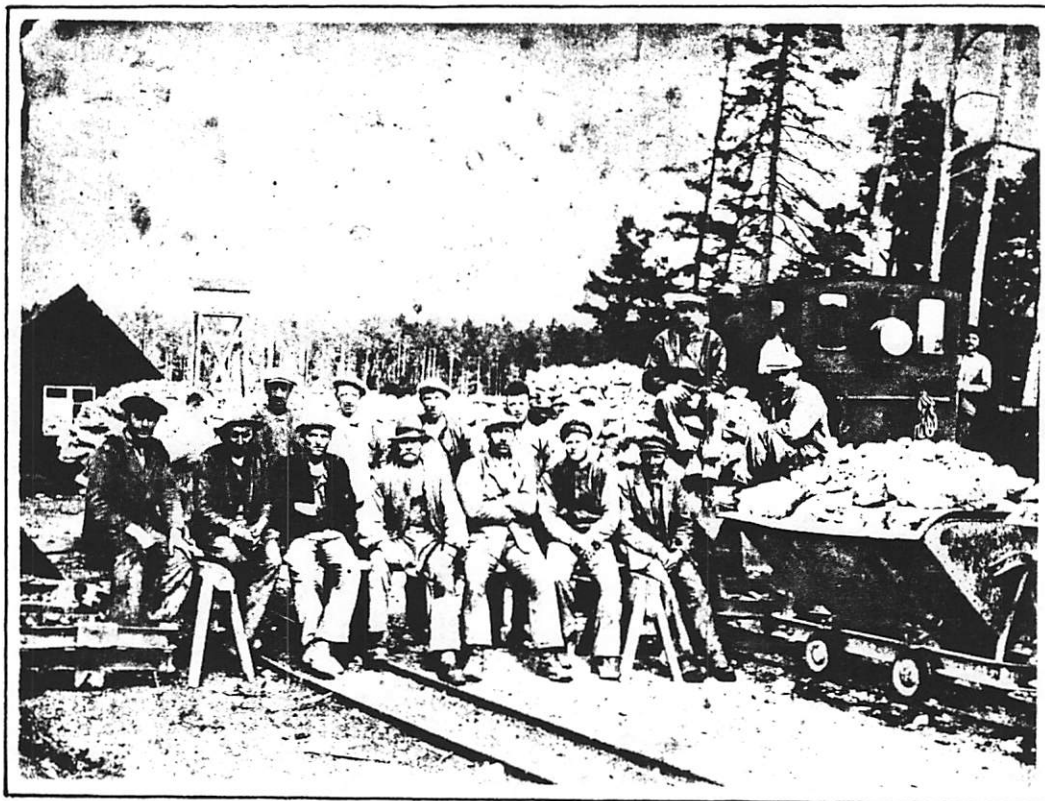
Smöjen med lokstallet i förgrunden. 26/8
1973.



Smöjen 1973-08-26. OK 12900/1937 avställt i lokstallet i Smöjen. Loket finns numera de-
ponerat hos GHJ. Foto: GHJ/Gunnar T. Ljungdahl

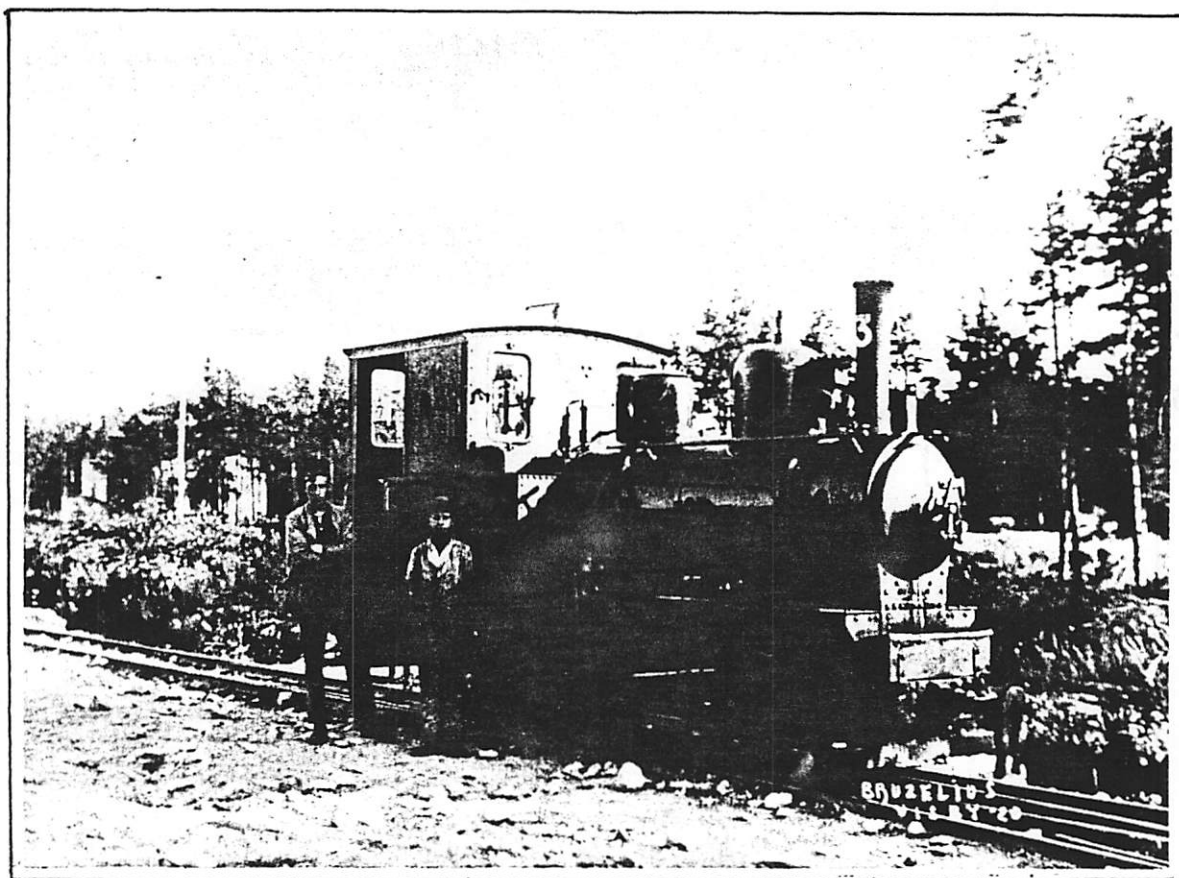


VALLEVIKEN

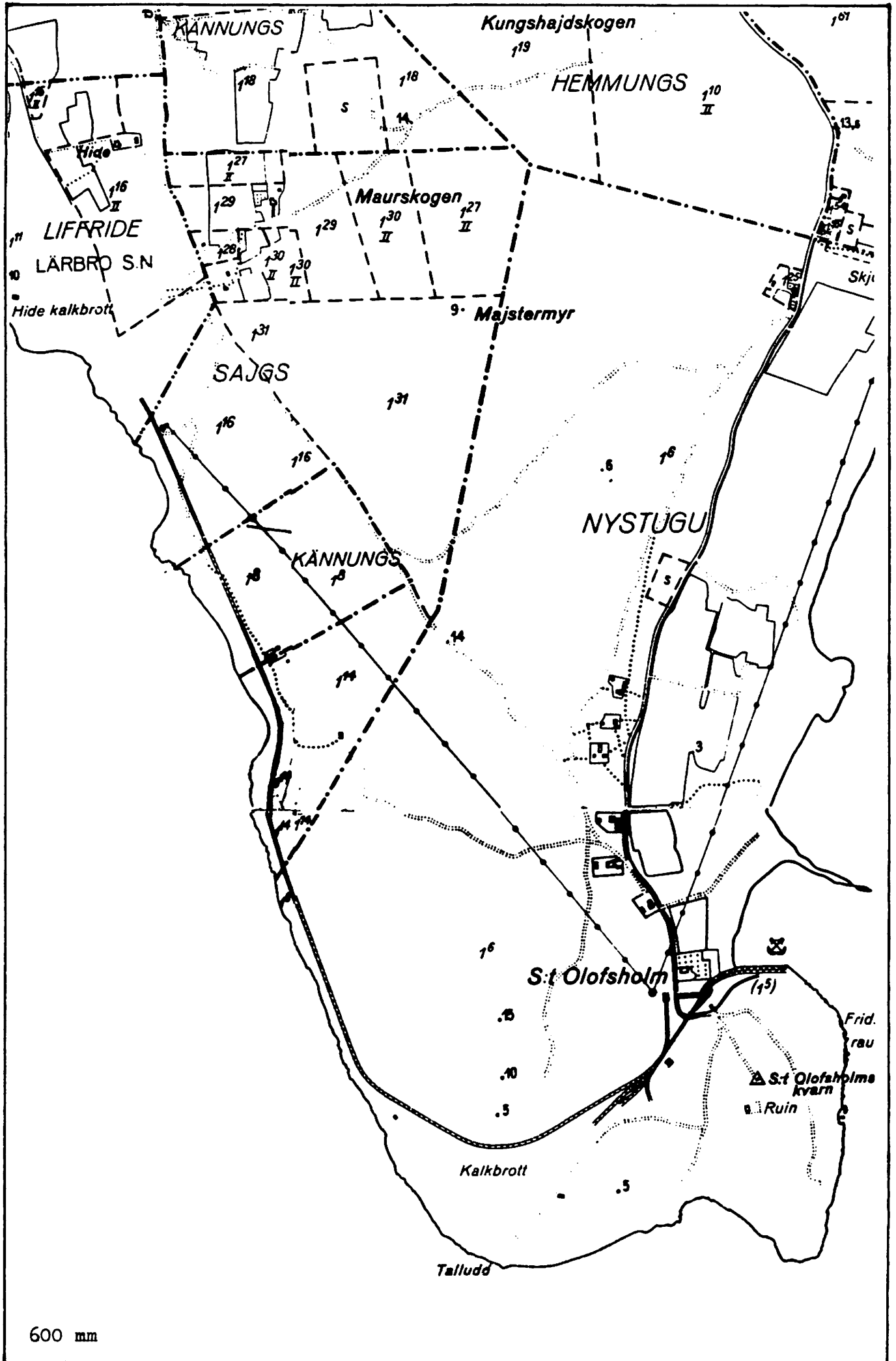


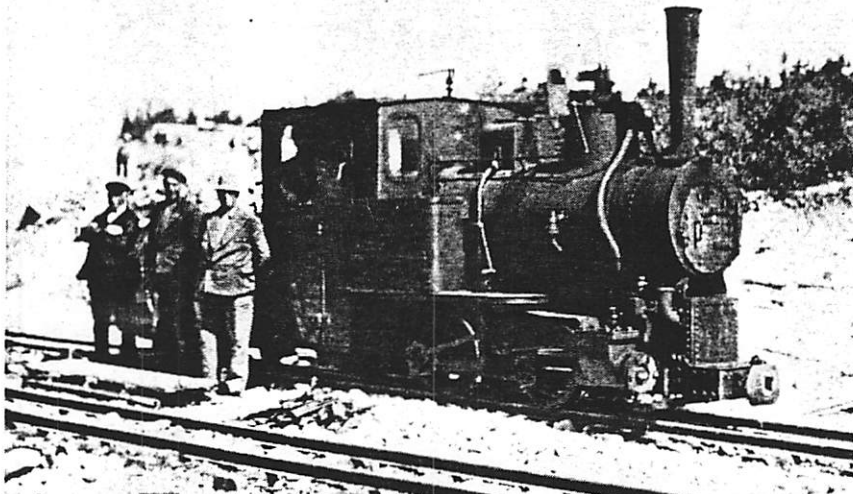
Stenbrottet år 1929 eller 1930. Loket är Ljunggrens 32/1919. Lokföraren hette P Karlsson och kopplaren bredvid loket Johansson.

Bilden tillhör E Sandelin, Vible.

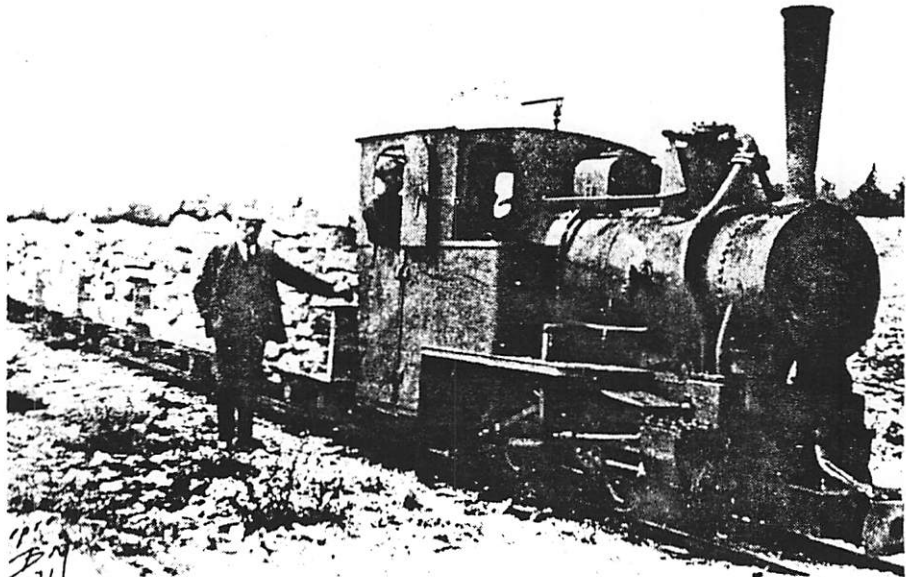


Ljunggrens 32/1919,
Vallevikens Cementfabrik nr 3, Fotograferad 1920 av Bruzelius, Visby.
Foto från W Falcks arkiv

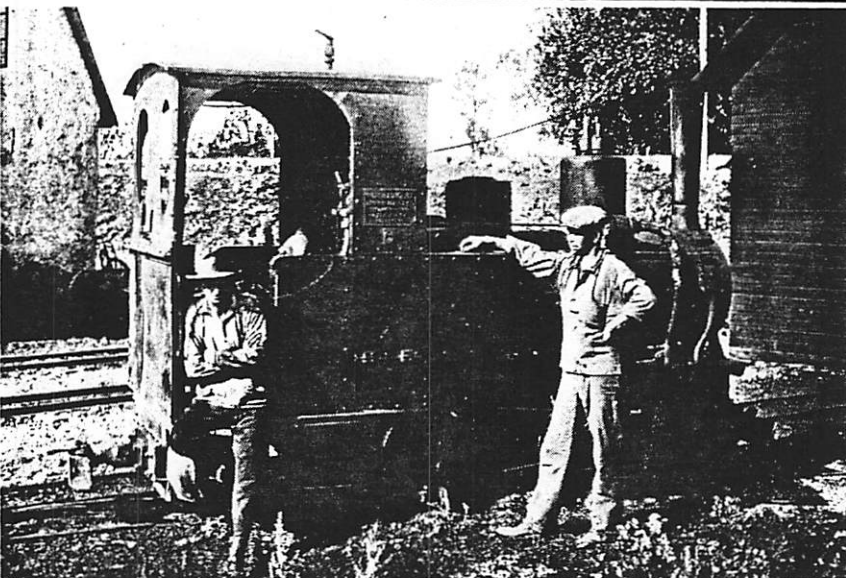




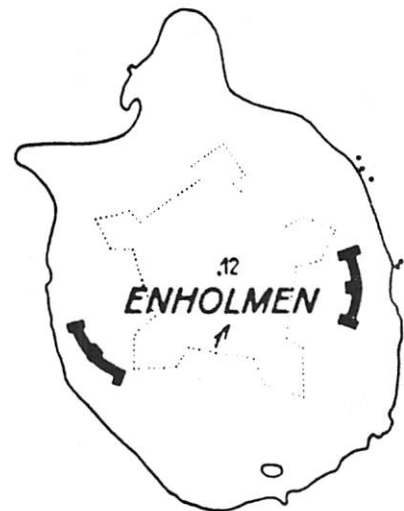
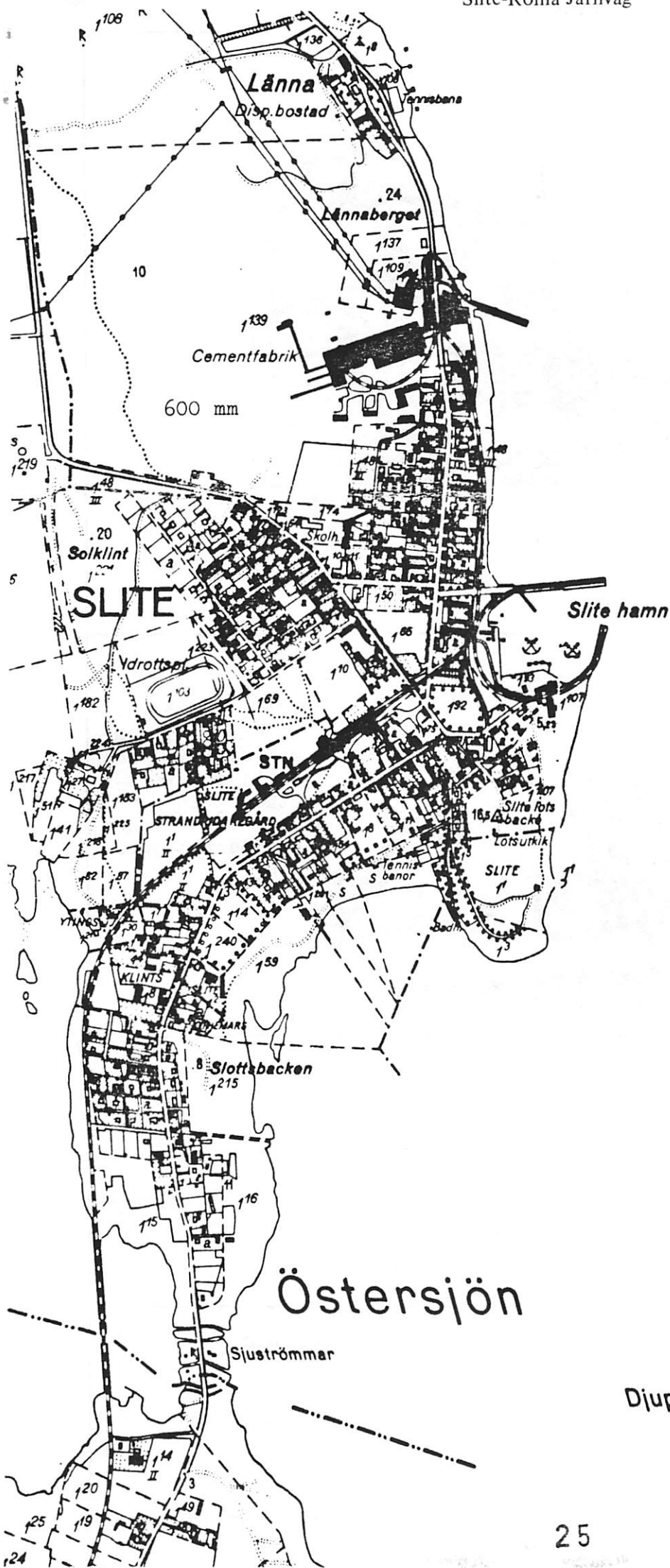
Sankt Olofsholm 1937. Hanomagloket 4756/1907, som haft ett brokigt förlutet som ut-hyrningsloket, tjänstgjorde i mer än trettio år på Gotland. Foto: GHJ/Axel Swinhufvud



Hanomagloket 4756/1907 med kalktåg vid Sankt Olofsholm.
Foto från: Berndt Nördin, Visby



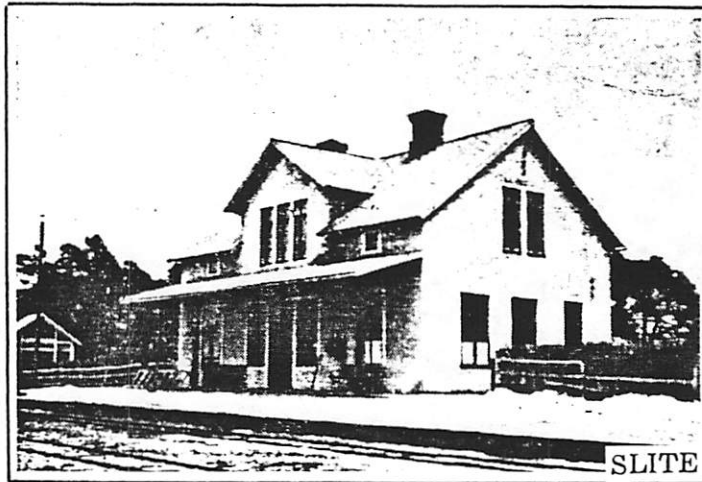
OK 4831/1911 utanför lokstallet i Sankt Olofsholm efter att ha fått tuberna sotade 1931. Sittande i hytten Bror Olsson, stående Karl Pettersson. Foto: GHJ/Anna-Lisa Olsson



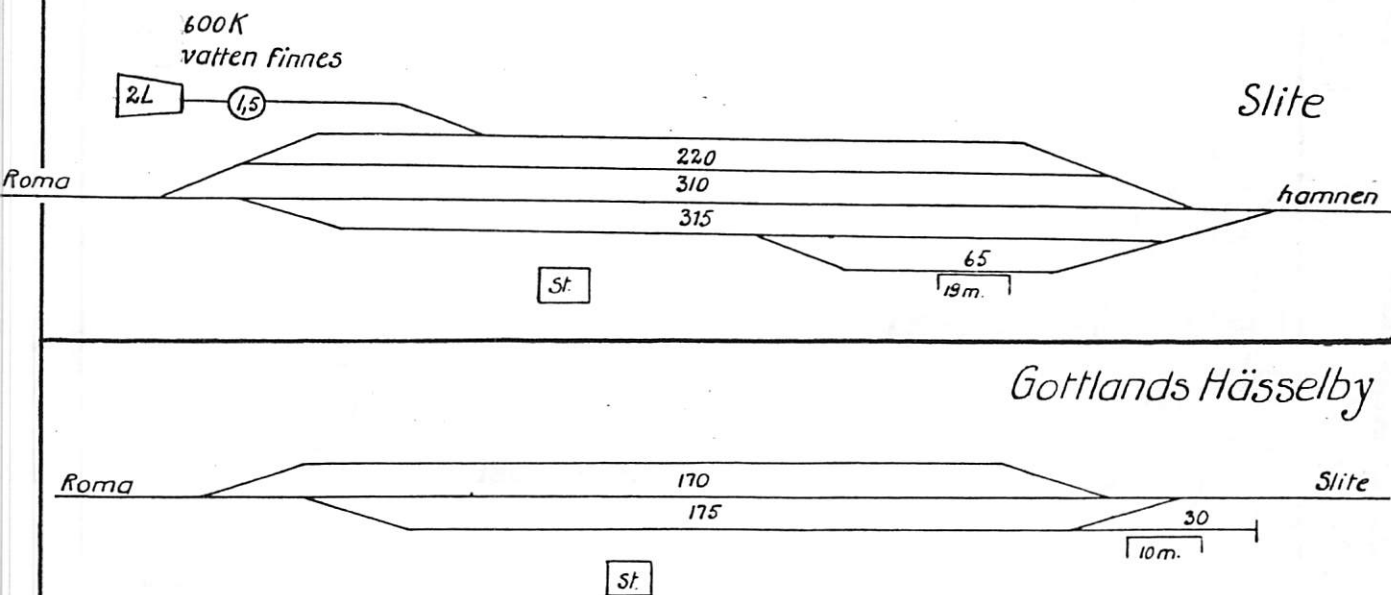
Djuploppet

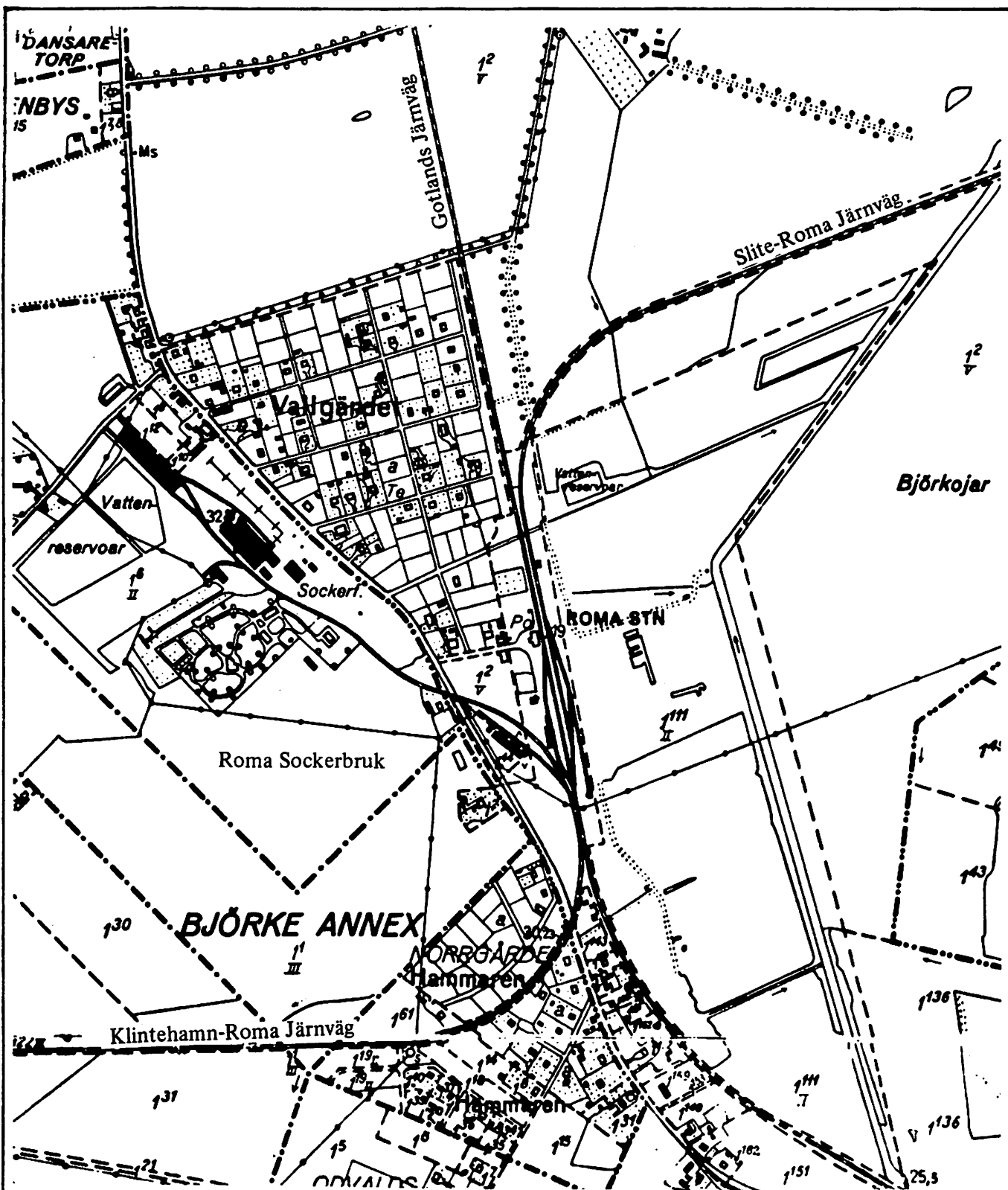


Slite c:a 1937. KHD-loket upptaget ur brottet och avställt. Samling: Tekniska Museet



Slite station invigdes 1903. Vid stationen fanns godsmagasin, lokstall och verkstäder. Spår utgick till hamnen och Cementfabriken.





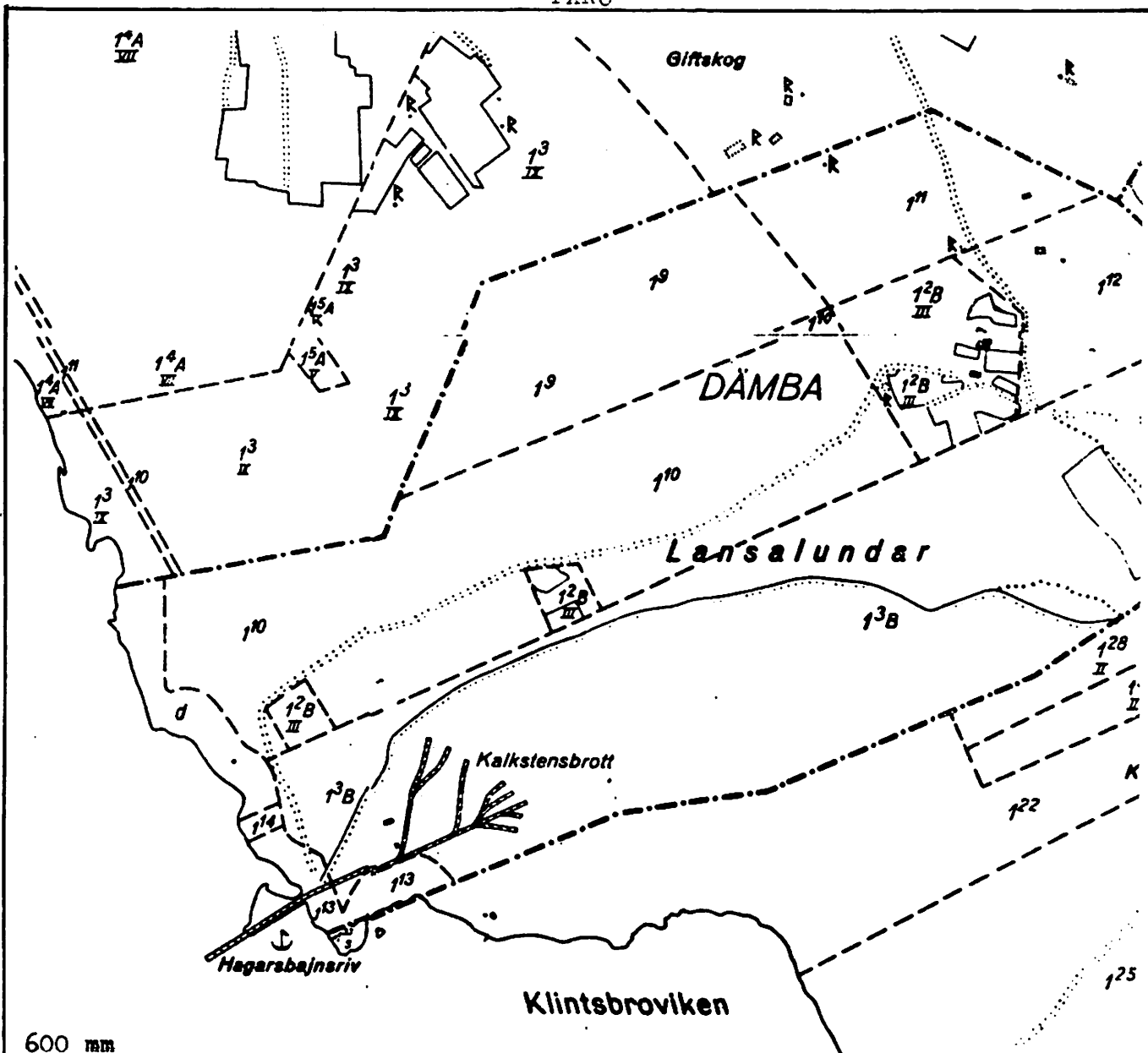
KÄLLOR OCH KÄLLMATERIAL

Benny Jannesson	Detaljkartor.
Gösta Hederström	Översigtskarta N Gotland
Lars Eriksson	Järnvägskarta Gotland.
GHJ Spårstumpen	Bilder.
SJK Småbanors bok	
"Öland & Gotland"	Bilder.
Christer Ahlberg	Bilder.
ÖSLJ Bladet K-E Åkerblom	Ritning.
T Söderlund/Gotland's Tidningar	Bild.
Sveriges Järnvägsstationer	Stationsbilder.
Egna uppgifter, stationsskisser och sammanställning.	
GUN-BRITT & ÅKE JANNESSON	

NÄR DET GÄLLER KOPIERING
VÄND ER TILL

Ljuskopia

SKEPPARGATAN 24 · 114 52 STOCKHOLM · TEL 08-62 14 10



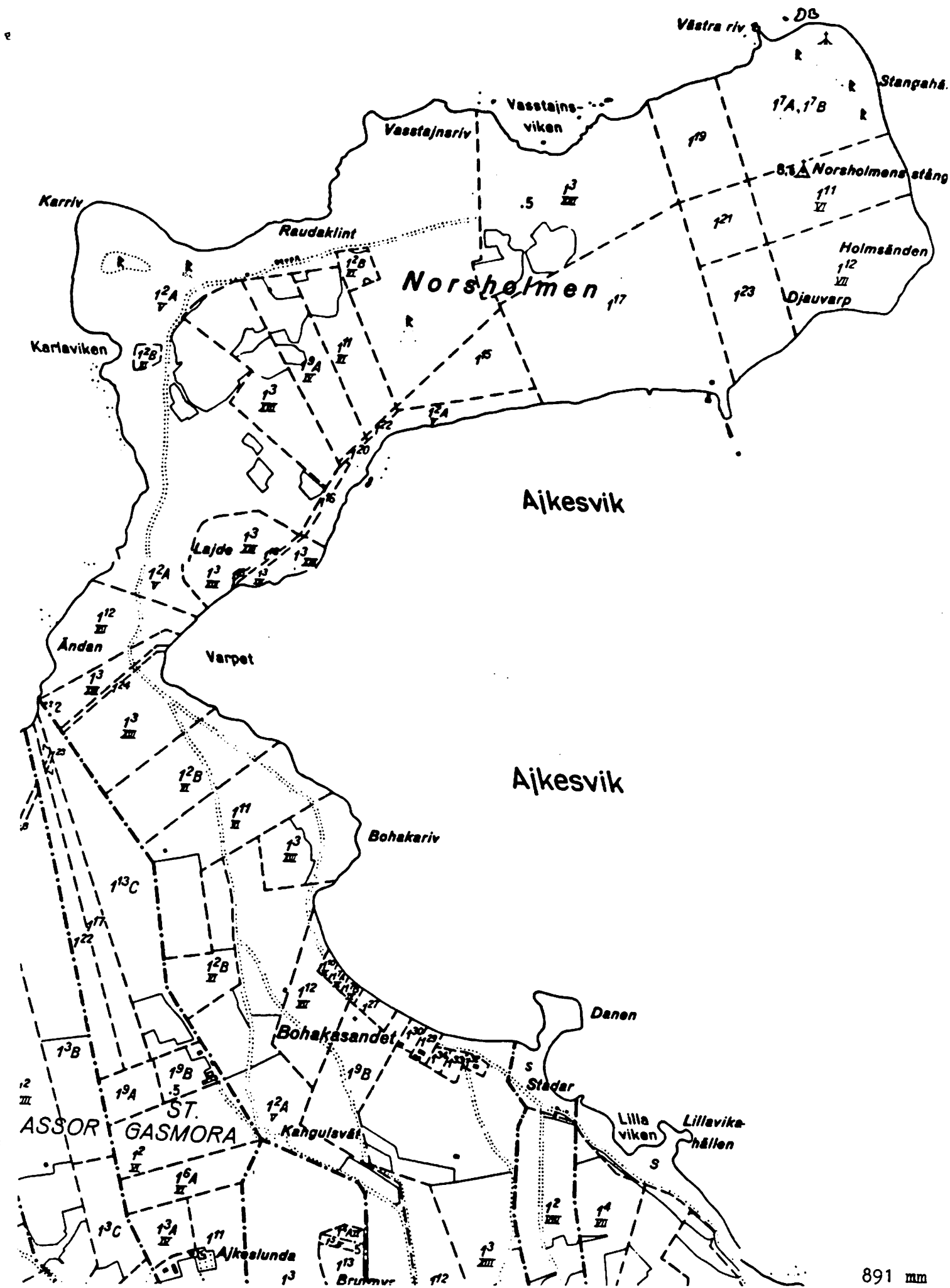
600 mm

VALLEVIKEN Cementfabrik med kalkbrott öppnat 1919 av Gotländska Cement AB som redan 1921 gick i konkurs. 1921 bildades Vallevikens Cementfabrik och 1933 AB Ruteverken, dotterbolag till Skånska Cement AB, och från 1937 AB Iföverken. Cementtillverkningen upphörde 1939 varefter produktionen omfattade siporex och trottoarplattor. Nedlagt 1947, varefter en del byggnader revs 1971. Järnvägen som var i drift 1916-1947 med en längd av 5 km revs 1949.

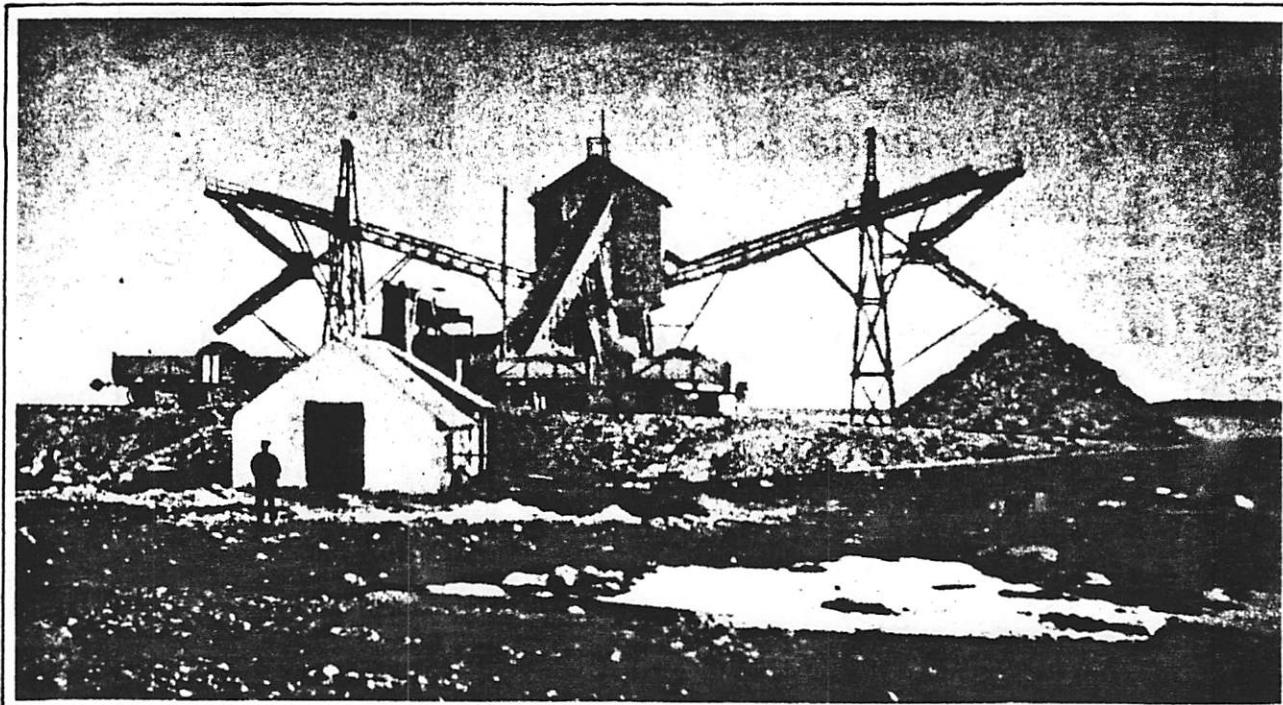
S:t OLOFSHOLM 1903 bildades S:t Olofsholms Kalkbrott AB, som uppgick i sid. 23. AB Gotlands Kalkverk 1906. Hide kalkbrott intill bildade 1904 Hide AB. Sammanslogs med S:t Olofsholm 1907. Verksamheten nedlades 1953. Järnvägen S:t Olofsholms kalkbrott - hamnen byggdes 1915 och var från början hästdragen. 1921 byggdes banan Hide kalkbrott - S:t Olofsholm. Nedlagt 1953 och upprivet 1954-57. Banan mellan Hide och S:t Olofsholm var makadamiserad. Hela banlängden var 7,5 km inkl. bispår.

SLITE 1917 bildades Slite Cement och Kalk AB. Redan 1884 hade sid. 25. kalkugnar anlagts av AB Ferdinand Nyströms Kalkbruk, vilken bildade bolag 1912 med samma namn. Dotterbolag till Skånska Cement AB 1931. Uppgick 1954 i moderbolaget med nuvarande namn. Banan 1926-1945 hade ingen större längd utan gick uteslutande inom fabriksområdet.

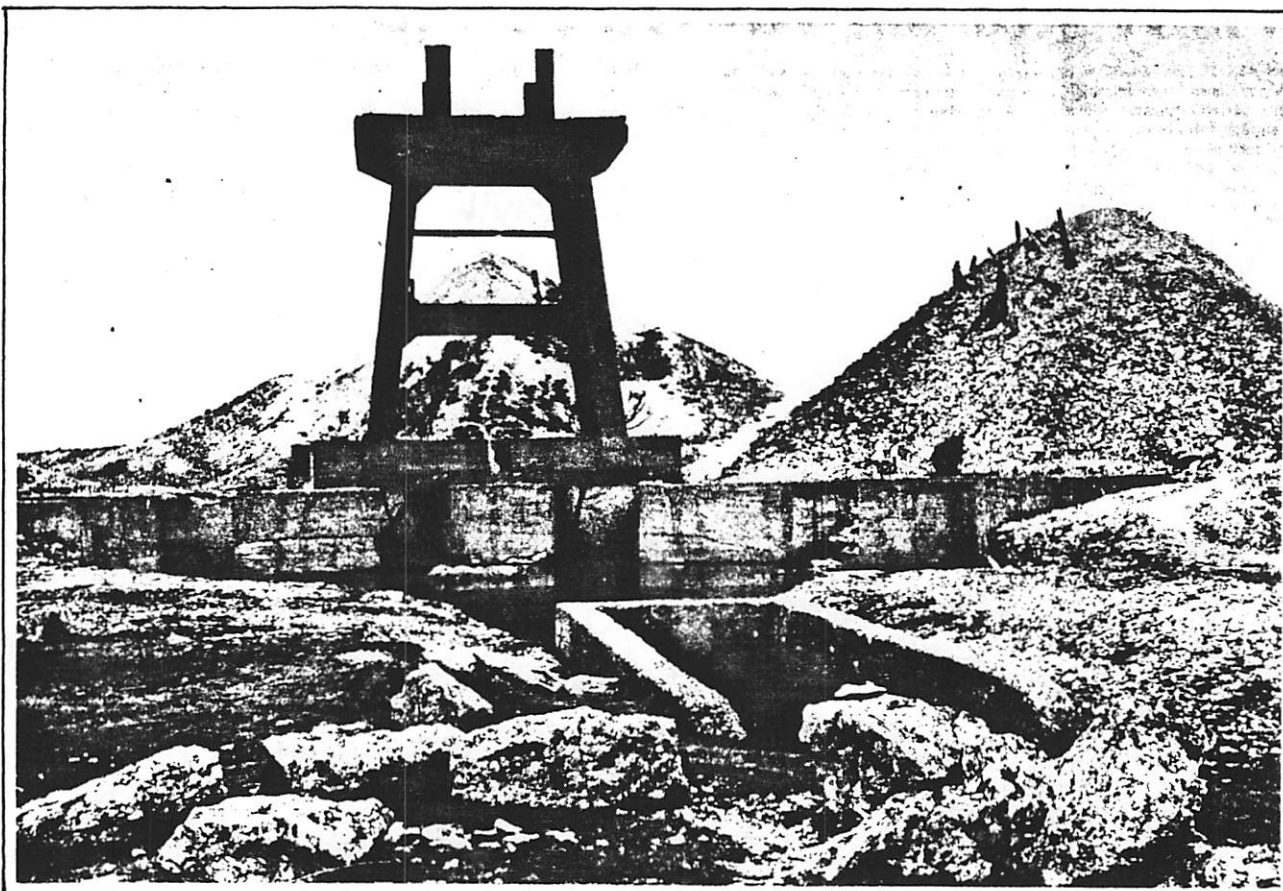
KLINT HAGEN Bana på Färö mellan Klinthagens kalkstensbrott och Hagarsbajnsriv brygga. Delar av banan ligger kvar som dubbelspår mellan hamnen och ett militärförråd.



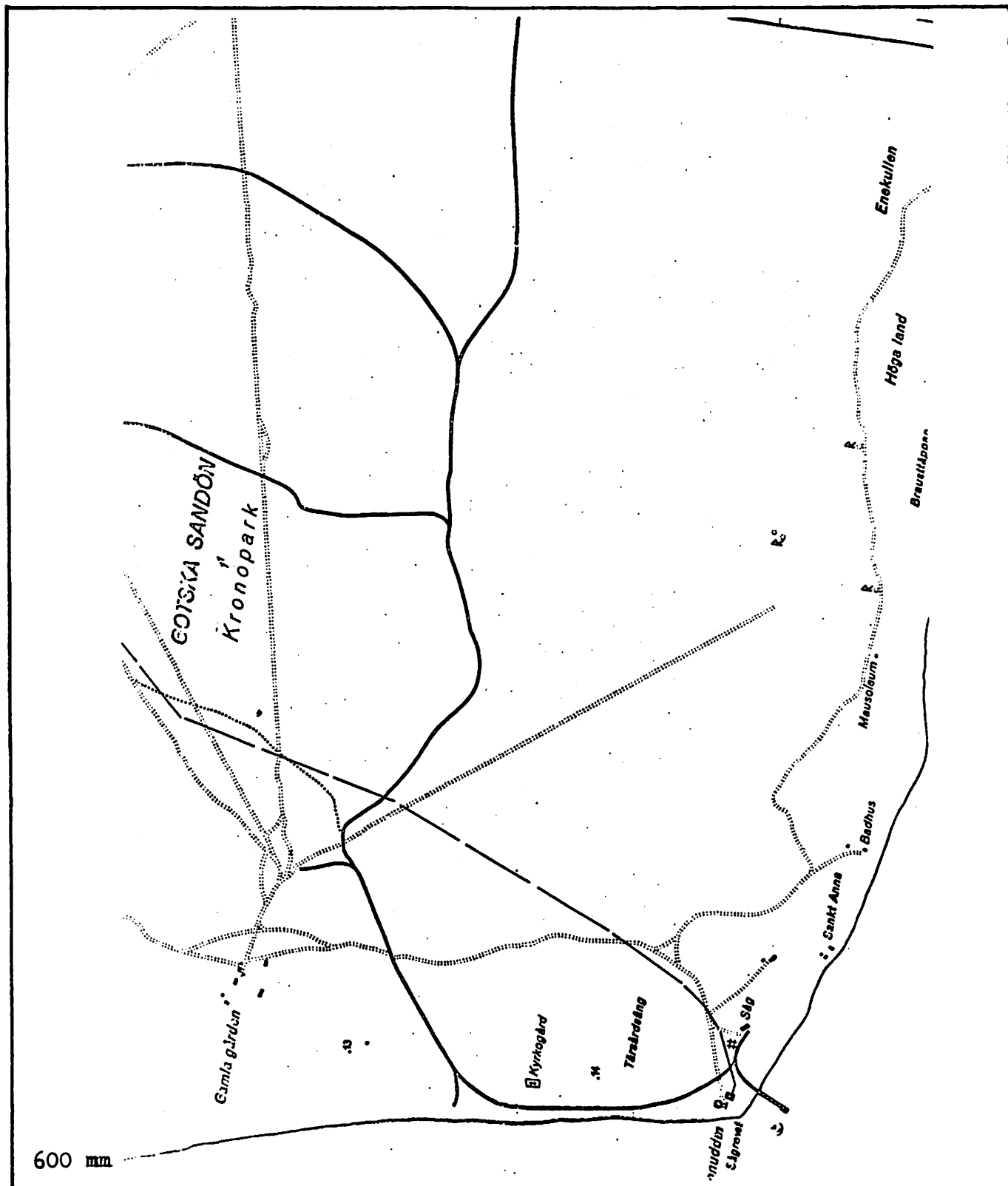
NORSHOLMEN



Bilden är från första världskriget då driften var igång. I förgrunden syns avlastningen och krossen varifrån stenen per transportband gick upp till de höga sorteringsverket i bakgrunden. Angloket och vagnarna såldes efter nedläggningen till Bläse.



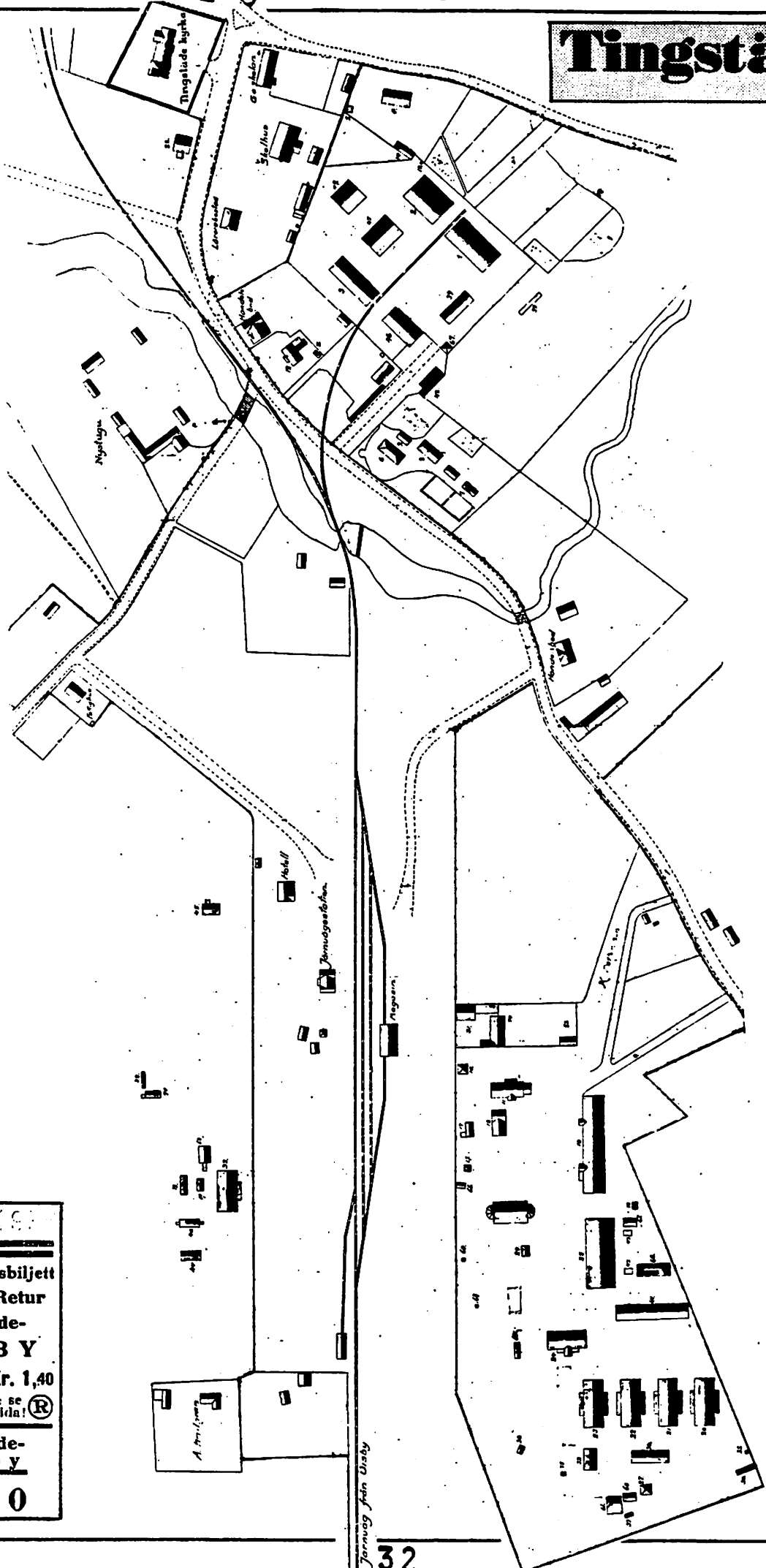
Sorteringsverkets betongben och högar av oskeppad kalksten påminner fortfarande om ett misslyckat försök på Norsholmen för 65 år sedan. Man kan än idag se kanalerna där kalkstenen lossades automatiskt. Foto Tommy Söderlund/Gotland's Tidningar



GOTSKA SANDÖN Skogsavverkning 1922-1925. Flera olika dekauillebanor fanns inom området. "Huvudbanan" 1922-1929 3km. "Gårdsvägsbanan" 1922-1923 2,5 km. "Rakethusbanan" 1922-1942 2,5 km. "Avestabanen" 1923-1929 1,5 km. Den gemensamma banlängden var 6,5 km 1924. Spåren revs 1942-43 och överfördes till Ahrs kalkbrott.

NORSHOLMEN 1916 påbörjades kalkbrytning i stor omfattning vid Ajkesid 29. Den stora krossen som hade byggts krånglade varvid projektet inte blev någon lysande affär. Redan år 1920 nedlades driften och året därpå trädde bolaget i likvidation. Järnvägen som byggdes mellan kalkbrottet och hamnen på udden var 2,5 km. Banan revs 1922-23 varefter den rullande materielen överfördes till Blåse kalkbrott.

Tingstade



6. 6. 1933

G J

Nedsättningsbiljett
Tur och Retur
Tingstade-
VISBY

3:e kl. Kr. 1,40

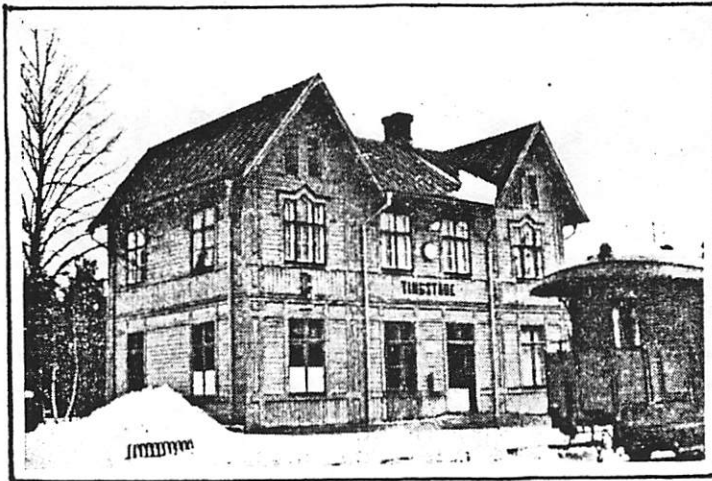
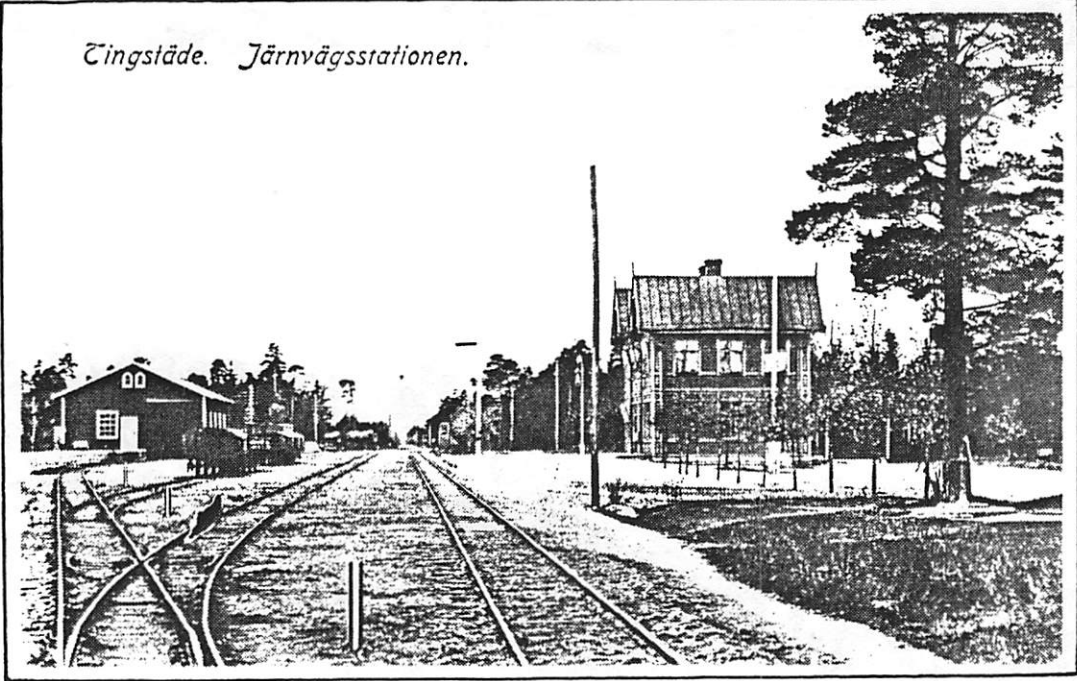
Giltighetstid: se biljettens baksida! ®

Ⓣ **Tingstade-**
Visby

5540

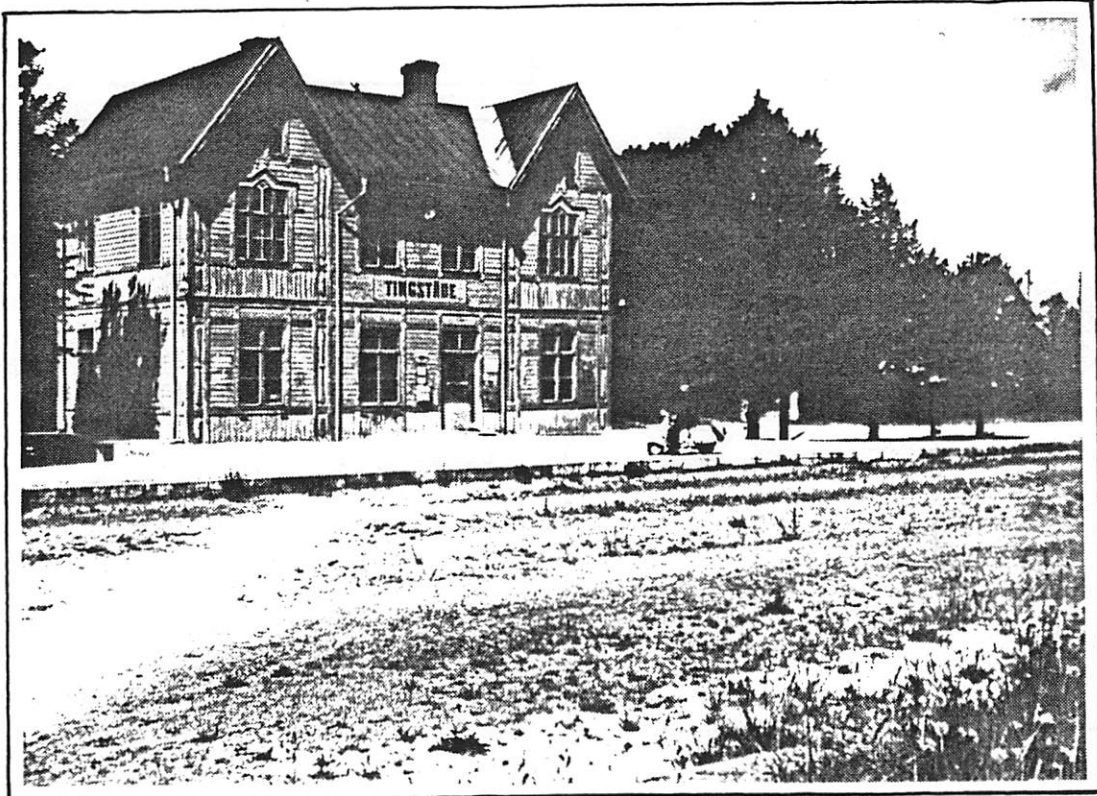
Järnväg från Visby

Tingstäde. Järnvägsstationen.



Tingstäde station invigdes 1899. Slutstation till år 1921. Vid stationen fanns stort gods magasin och lokstall för ett lok.

TINGSTÄDE

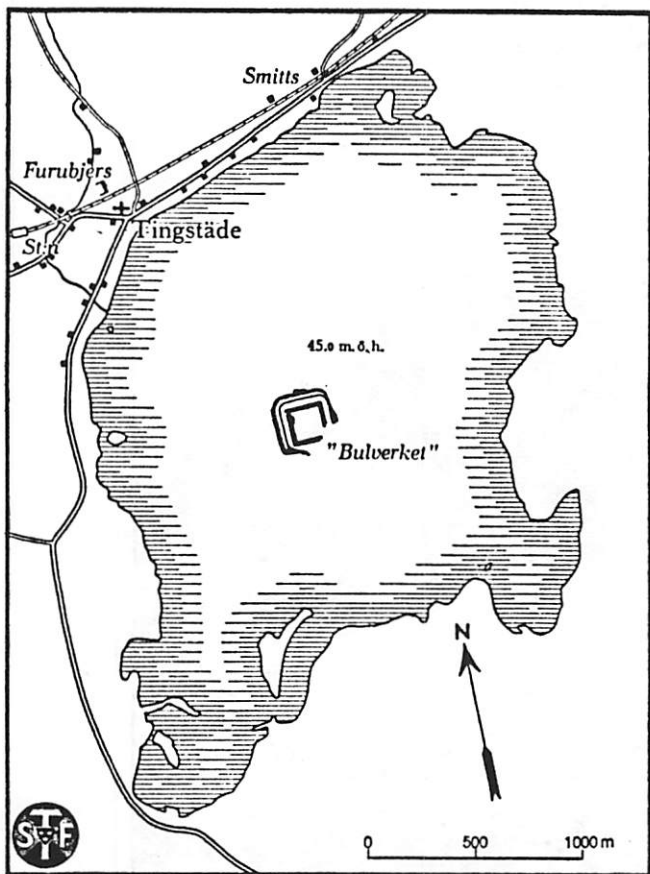


Premiärflyg till Tingstäde



Första flyget till Gotland på Tingstäde träsck år 1930. Under 1930-talet gick passagerartrafik mellan Lindarängen, Stockholm - Tingstäde träsck. Från Tingstäde

transporterades passagerarna till Visby med extratåg från en hållplats som låg mitt för bryggan. Flygplanet som användes var en JU 52:a SE-ADR "SÖDERMANLAND". Förare var den legendariske kapten Ahrenberg, På bilden Anton Jonsson, som var anställd vid GJ, med familj.



Tingstäde träsck med "bulverket".

"BULVERKET" I TINGSTÄDE TRÄSK

Ungefär i mitten av Tingstäde träsck ligger på botten resterna efter en väldig träfästning, som förstördes av eld. Den utgöres av en kvadrat med 175 m. sidor. Den hade fritt vatten i mitten. Den är så uppbyggd, att man i botten nedsatte pålar som förankrades med stenkistor i 2-5 rader. Kistorna var c:a 7 m. breda. och ovanpå detta byggdes golv av stockar. Över vattenytan byggdes hus och befästningar. Antalet stockar i palisaderna var c:a 15.000 st. Övrigt timmer som använts uppgår till ungefär 10,000 stockar. Bulverket byggdes någon gång mellan åren 600 - 1100 e.kr. Under vattenytan är befästningen ganska väl bevarad och kan ses väder liksom den kan beses när det är blankis.

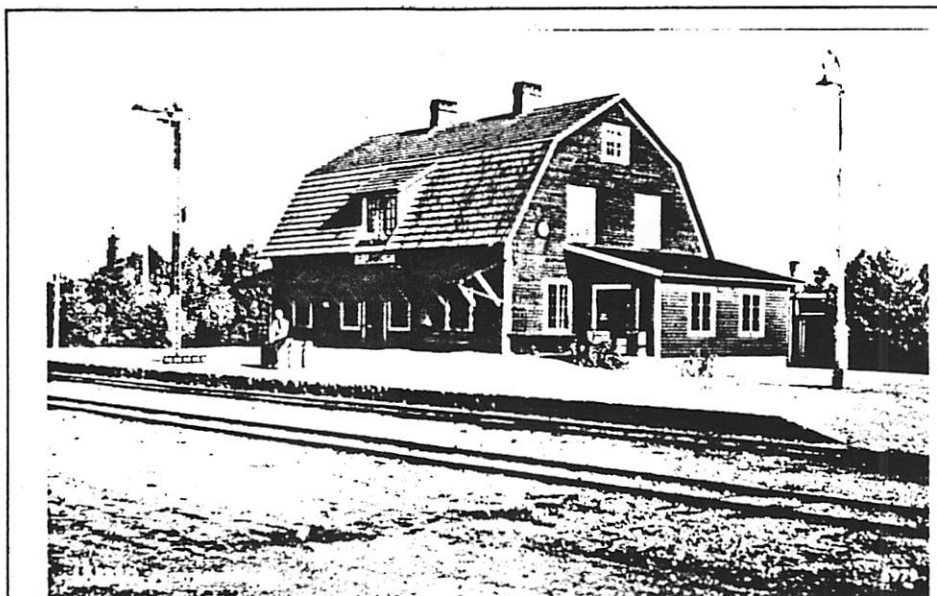
CHRISTOPHER POLHEM

Vid arkeologresan som gjordes förra året i sept längs Byvalla - Långshyttans järnväg besökte vi ju även Polhemsmuseet i Stjärnsund. Första uppehållet görs vid Nystugu i Tingstäde där Ch Polhammar föddes den 18 december 1661 som äldsta barnet i familjen. Vid åtta års ålder dog fadern som varit handelsman i Visby där hade den begåvade Christopher även påbörjat sin skolgång. Ett par år efter faderns död gifte modern om sig men styvfadern ville ej bekosta hans skolgång så han tog honom ur skolan, en farbror i Stockholm tog sig an honom och han fick gå i Tyska räkneskolan, han lärde sig så småningom även latin. Polhammar adlades år 1716 då antogs namnet POLHEM. Den 30 augusti 1751 avled Polhem och begravdes i Maria kyrka i Stockholm, kyrkan härjades av brand några år senare och då förstördes inredning och gravanläggning. Teknologföreningen satte år 1911 upp en minnestavla i kyrkan vid gravplatsen.

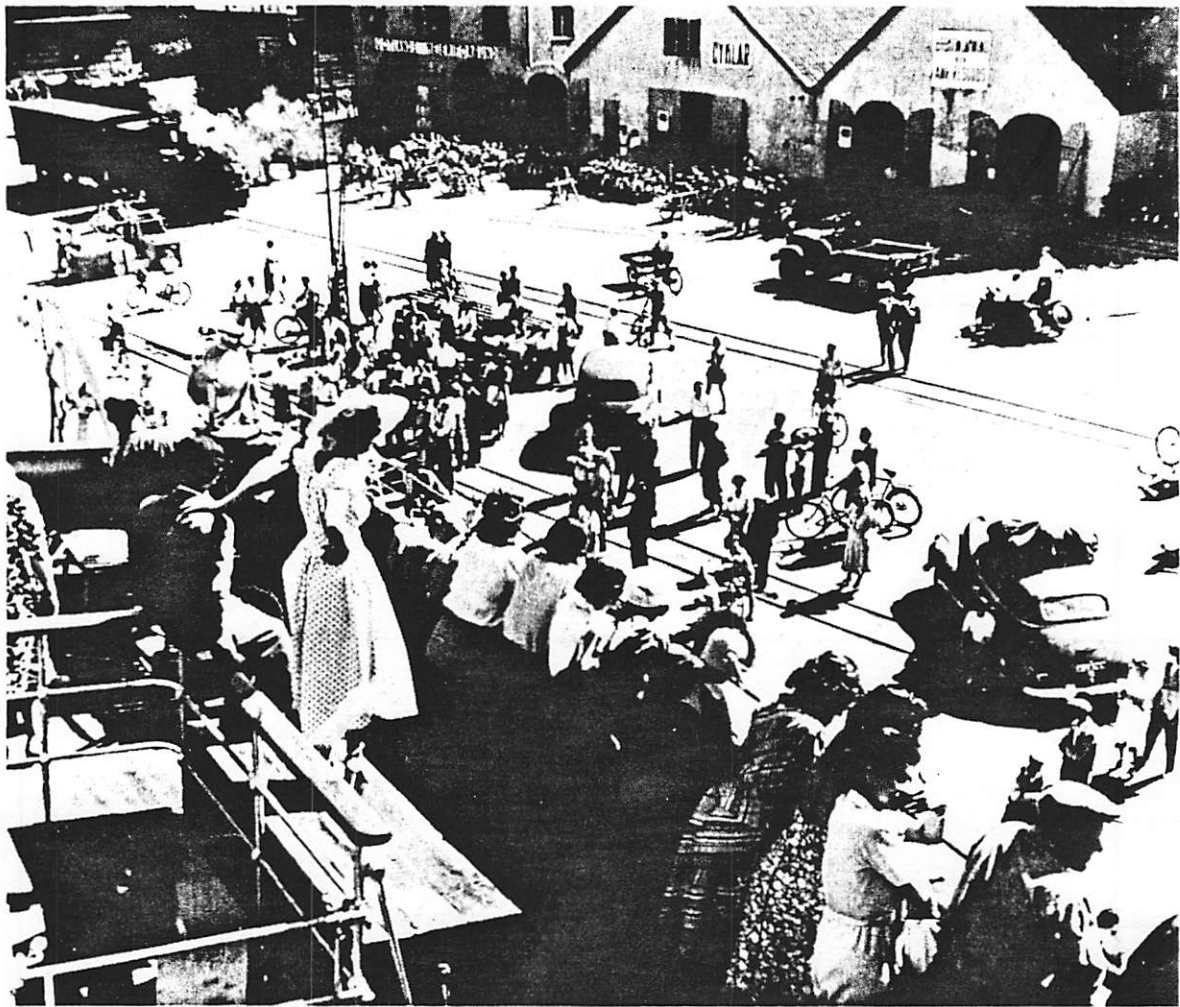
Gun-Britt Jansson

TINGSTÄDE FÄSTNING

Fästningen byggdes i början av 1900-talet och invigdes 1910. Använd in på 1950-talet. Samtliga artilleripjäser står fortfarande kvar på sina platser. Förslag finns att fästningen skall bli museum. I vallgraven finns bevarad en flygplanstrålkastare på en vagn som rullar i vallgraven på en c:a 75 m. lång 600 mm bana.



Stationshuset i Lärbro uppfördes 1921. Entreprenör var Träindustri AB S Larsson, Visby och entreprenadsumman omkring 56.000 kronor. I summan ingick dock även magasin och uthus. Arkitektoniskt är också den här byggnaden märklig med hänsyn till den gotländska byggnadstraditionen. Kombinationen trähus/brutet tak är verkligen inte vanlig när det gäller gotländska bostadshus, vilket man väl få räkna stationshuset till, trots expeditionslokalerna. En ganska "omöjlig" byggnad på Gotland idag. Eller hur? Vykort från 50-talet?



NOSTALGI

Till gångna tider återgår så gärna våra tankar. För fyrtio år sedan när bilden härövan togs kom semesterfirarna till Visby med M/S Gotland, Gotlandsbolagets första motorfartyg. På kajen väntade tåget att föra turisterna vidare till pensionatsverandor och sol och bad.

På kajen samlades också många för att se när båtarna kom och gick – ett folknöje på den tiden. Tiderna förändras, tåget har försvunnit och ersatts av bussar och människorna har fått andra nöjen. Idag vill de flesta turister ha bilen med för att hinna se så mycket som möjligt av semesterön.

M/S Gotland på bilden kunde ta 25 bilar och dom vinschades ombord. Nuvarande M/S Visby tar emot över 500 bilar på sina rymliga bildäck. Och komforten har ändrats med luftkonditionering, sköna sittsalonger och cafeterior och hyttavdelning med hög standard. Och många förströelser har tillkommit, bio, bastu och solarium, lekavdelning för barnen t.ex.

Välkommen ombord! Telefon till vår bokningscentral i Visby: 119 00.

