

Resan till Järnvägs- och fängelsemuseet i Gävle 12 mars 2026

Torsdagen den 12 mars var det dags för en endagstur till Gävle för att besöka dels Järnvägmuseet och del fängelsemuseet i staden.



Tio medlemmar i SPF Seniorerna Järfälla äntrar bussen i Kallhäll. Tidigare hade bussen varit i Jakobsberg och hämtat 30 medlemmar. Totalt 40 st. såg fram emot dagens händelser i Gävle med omnejd. Bakomratten på bussen skymtar vår förare Håkan som skall ta oss till de olika destinationerna.



Första stoppet var Café Furiren som ligger på Laxön ca 25 km från Gävle. Här vankades kaffe och smörgås efter vår nästan två timmars tur.



En interiörbild från kaféet.



Gäller att hitta en bra plats.



Kaffet hålls upp och vi börja angripa smörgåsen som var en tekaka med ost, skinka och lite grönsaker.



Vi låter oss alla väl smaka.



Honnörsbordet?



Utanför sken solen som den nästan alltid gör på våra resor.
Chauffören kallar till uppsittning i bussen för att hinna nå till nästa ställe.

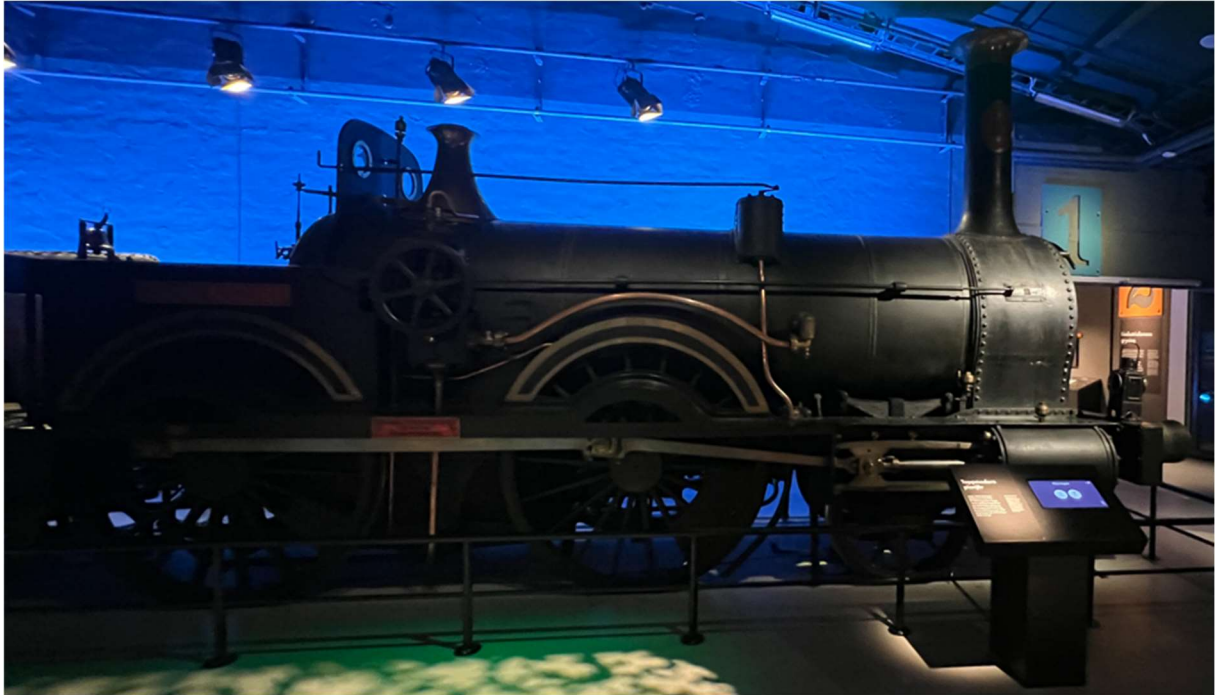


Järnvägs- och fängelsemuseet i Gävle.

Järnvägs- och fängelsemuseet i Gävle (Sveriges Järnvägsmuseum) är Sveriges nationella museum för järnvägshistoria. Museet skildrar svensk järnvägshistoria, med fokus på både tekniken och människorna, resandet och kulturmiljöerna. Museet öppnade ursprungligen 1915 i Stockholm som SJ:s verksmuseum och flyttade 1970 till Gävle, där hela verksamheten för första gången samlades på en plats. Anläggningen ligger i Gävle stads södra del (Sörby Urfjäll/Nynäs-området), i de tidigare lokställen vid Uppsala–Gävlebanan.



SJ:s välkända logga.

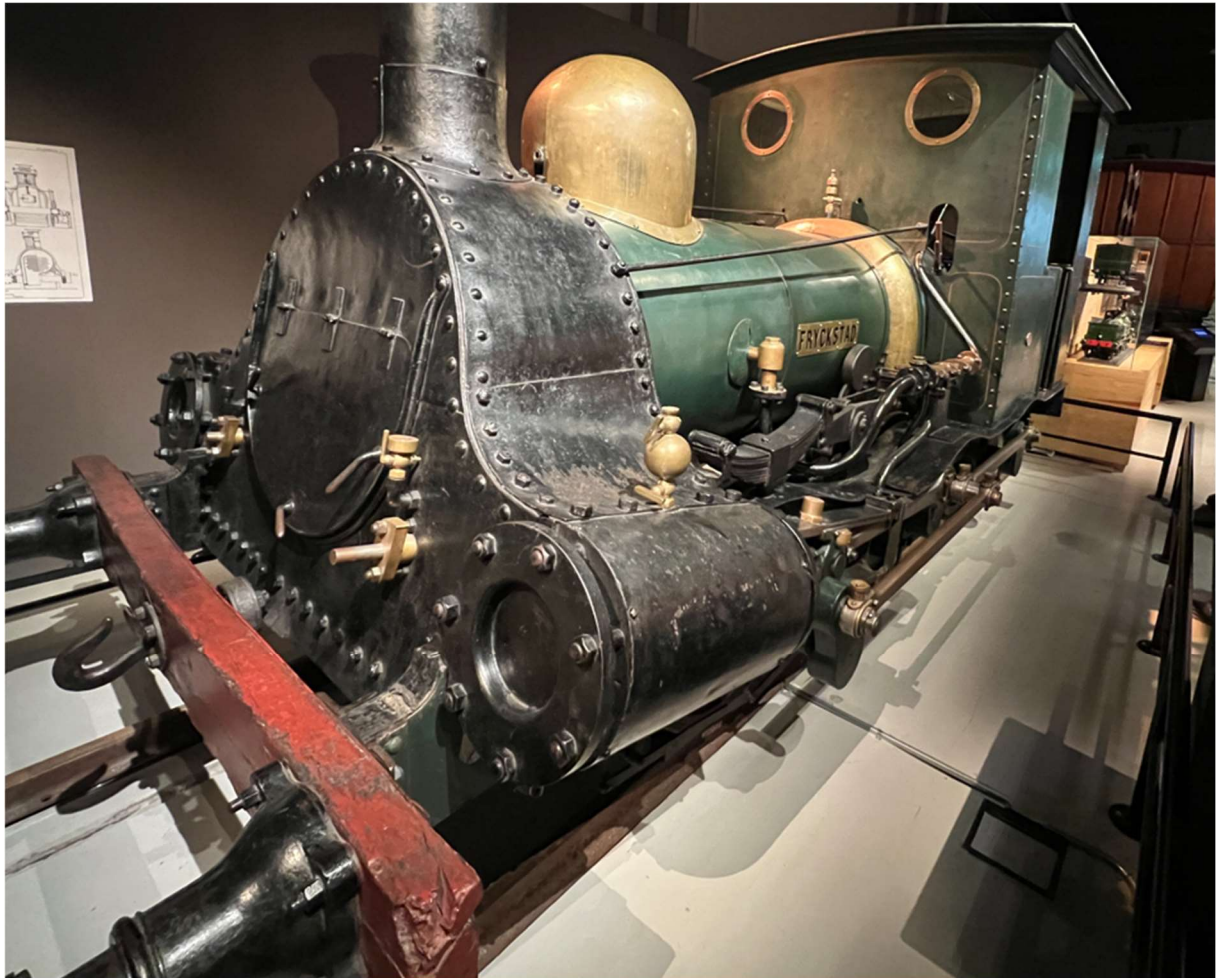


När man stiger in i själva muséeavdelningen möts man av detta gamla ånglok från 1856 som döpts efter den svenska prinsen August. Bilden ovan är tyvärr lite mörk men belysningen i denna del av utställningen var väldigt mörkt.

- Ångloket Prins August är ett bevarat svenskt ånglok från 1856, känt som världens äldsta fortfarande körbara normalspåriga ånglok.
- Byggt 1856 av Beyer, Peacock & Company i Manchester, England.
- Levererades till Statens Järnvägar som en av de första loktyperna på de statliga stambanorna (Södra och Västra stambanan).
- Namngivet efter prins August, hertig av Dalarna, som var känd för sitt intresse för järnvägar.
- Användes i blandad trafik, både gods- och persontåg, på de tidiga stambanorna.
- Hade från början ingen förarhytt och toppfart omkring 75 km/h, vilket var högt för tiden.



Vi blev guidade av Janne (?). Han berättade om Järnvägmuseets historia och om tidig järnvägstrafik i Sverige.



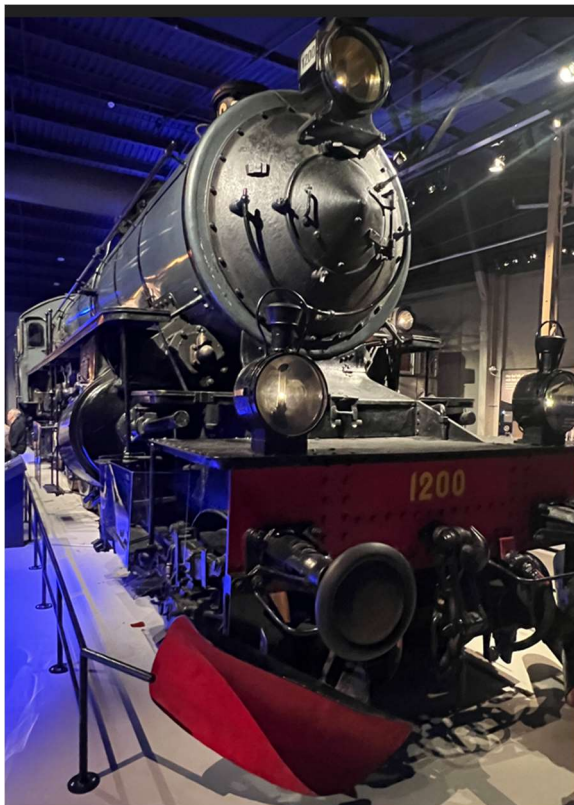
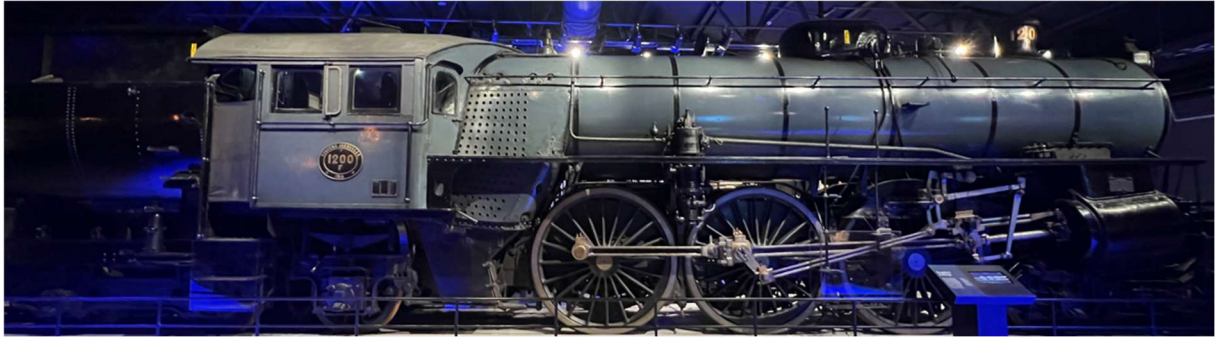
Efter guidens berättelser gav vi oss in bland själva utställningsföremålen.

Här ser vi ångloket Fryckstad som tillverkades år 1855 av Munktells i Eskilstuna, som deras lok nummer 2.

Levererades till Fryckstads Järnväg, den tidiga järnvägen mellan Frycksta vid sjön Fryken (Kil) och Lyckan vid Klarälven (Forshaga). Banan räknas som Sveriges första järnväg för allmän trafik och trafikerades 1849–1871.



Här ser vi en passagerarvagn som har träbänkar i ena delen och stoppade säten i den andra delen.



Detta lok var gigantiskt stort. Namnet på loket var rätt och slätt F1200.

- Typ: SJ litt F (fyrspröskat snälltågslok med tender).
- Byggt: 1914 av NOHAB i Trollhättan, som det första av totalt 11 F-lok
- Tjänstevikt: Cirka 142,8 ton för lok och tender tillsammans
- Effekt: Ungefär 1 550 hk, maxhastighet 90 km/h
- Togs fram för tunga snälltåg på stambanorna Stockholm–Malmö och delvis Stockholm–Göteborg.

F 1200 var inblandat i Getåolyckan 1918, Sveriges svåraste järnvägskatastrof, men reparerades och återgick i tjänst.

Resan till Järnvägs- och fängelsemuseet i Gävle 12 mars 2026

Getåolyckan 1 oktober 1918 där loket F1200 var inblandad

Getåolyckan var en svår järnvägsolycka vid Getå norr om Norrköping den 1 oktober 1918, och räknas fortfarande som den allvarligaste tågolyckan i svensk historia med drygt 40 dödsoffer

Olyckan inträffade på Nyköpingsbanan längs Bråvikens norra strand, vid den lilla stationen Getå i dåvarande Krokeks socken (nu Norrköpings kommun).

Under en mycket regnig period hade banvallen i en brant sluttning rasat i ett jordskred; både järnväg och landsväg drogs med ned mot vattnet.

Ett snabbt gående persontåg, draget av ångloket F 1200 och med omkring tio vagnar, körde i cirka 65–80 km/h rakt in i den bortspolade banvallen i mörker och spårade ur åtta meter ned på landsvägen.

Loket och sju–åtta vagnar drogs ned i skredgropen och krossades svårt, medan några vagnar längre bak stod kvar delvis på spåret.

Glödande kol från lokets panna föll över de krossade trävagnarna, som snabbt började brinna; gastuber under vagnarna exploderade och försvårade räddningsarbetet. Många passagerare satt fastklämda och en del kunde hjälpas ut, men en stor del av dödsoffren omkom innebrända när elden spred sig.

Ombord fanns omkring 170–300 personer enligt olika uppgifter; minst 41–42 personer dog, men exakt antal omkomna har aldrig kunnat fastställas, och ungefär lika många skadades. Olyckan betecknas som Sveriges hittills värsta järnvägskatastrof, både i antal döda och i hur dramatiskt förloppet var.

Bland de omkomna fanns bland annat lokomotiveldaren C-E Carlsson, som senare uppmärksammats särskilt i lokala minnesmarkeringar.

Den bakomliggande orsaken var ett skred i ler- och gruslager där banvallen lagts i en brant sluttning mot Bråviken; den torra sommaren följt av kraftigt regn hade gjort marken instabil och vattensjuk. Jordskredet fick banvallen och landsvägen att sjunka, samtidigt som underliggande lager pressades upp och en liten "halvö" i Bråviken bildades – ett dramatiskt exempel på skredmekanik.

Den geotekniska undersökning som gjordes efteråt fick stor betydelse för utvecklingen av svensk geoteknik och säkerhetsbedömningar vid järnvägsbyggen i känsliga jordarter. På platsen vid Getå finns än i dag en minnessten som påminner om olyckan och dess offer. Vid 100-årsminnet 2018 kördes det historiska loket F 1200 åter till platsen som del av en minnesceremoni, och tyst minut hölls på Nyköpingsbanan.

Olyckan har uppmärksammats i radio, artiklar och utställningar, bland annat av Vetenskapsradion Historia och Postmuseum, där man även berättat om hur posten på tåget förstördes i branden.

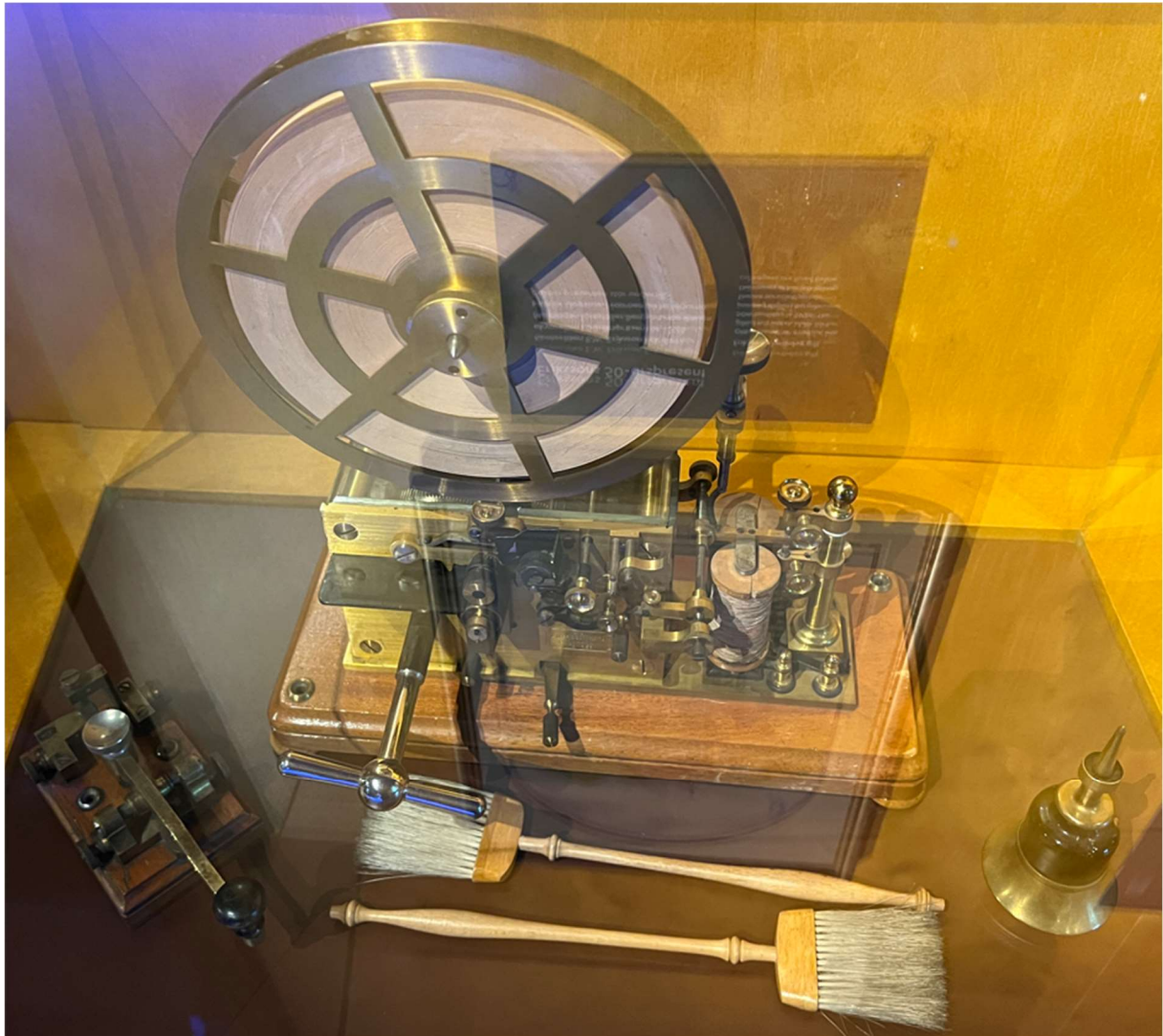
Loket var inte totalförstört utan kunde repareras efter olyckan och togs i bruk igen och fortsatte tjänstgöra hos SJ fram till 1963.



Denna typ av lok byggdes i första hand för att köras på den elektrifierade malmбанan mellan Kiruna och Narvik. Många av oss känner igen tågtypen som var vanlig i vår ungdom.



Att vara rallare var ingen dans på rosor precis. Ett hårt arbete som till 100 procent utfördes med enbart kroppskraft. Bilden visar lite av den utrustning som rallarna använde vid byggandet av järnvägen.



En telegrafstation som var ett vanligt föremål i järnvägens början. I kommunikationen mellan stationerna var telegrafen ett ovärderligt instrument.

Telegrafen användes för att skicka korta meddelanden mellan stationer och mellan station och tåg, till exempel om tågplaner, förseningar eller riskabla situationer. Särskilt användes den för att tågklareraren vid avgångsstationen skulle bekräfta med kollegan på ankomststationen innan tåget fick gå, vilket minskade risk för krock om två tåg var på väg mot varandra.



En

ståtlig restaurangvagn som jag tyvärr inte vet så mycket mer om.



Tittar man in i vagnen ser det ut som på bilden. Det är något annat än dagens Bistro på X2000-tågen! Personligen minns jag när "riktiga" restaurangvagnar fanns på tågen mellan Malmö och Stockholm. Då blev man serverad av en kypare klädd i vit kavajuniform.



En del av denna vagn var dels sovvagn och dels förstaklass sittvagn



Andra delen av vagnen var avsedd för de mindre bemedlade. Här var det träbänkar som utgjorde bekvämligheten.



Den här vagnen hade ingen bekvämlighet att tala om. Det är en fångtransportvagn som kunde rymma nio fångar. Cellerna de satt i var minst sagt minimala.



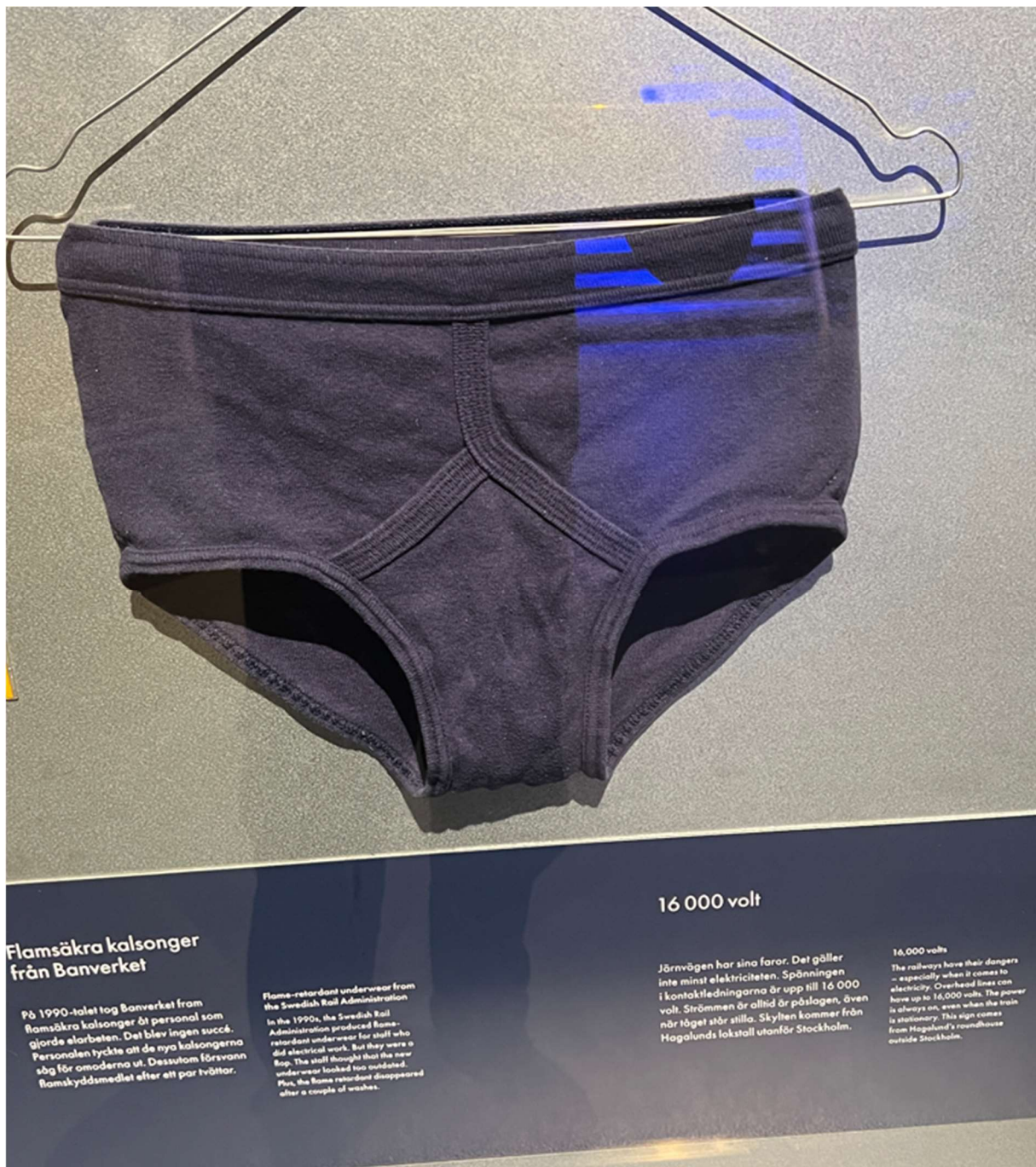
Nu har vi nått fram till de mer moderna tågen. Det liknar ett X2000-tåg men jag är inte säker på om det heter så.



Utvändigt är det väldigt likt X2000.



Invändigt är en del samma som i X2000 d.v.s. fåtöljerna och borden.



Ett par flamsäkra kalsonger ingick utrustningen för de som jobbade med underhåll av järnvägen.

Kanske en lämpligt present till någon herre när passionen blir för stor så att det börjar flamma i brallorna? -☺



Nästa besök var fängelsemuseet. Här är vi på väg in till huset som heter Slotthäktet.

Slotthäktet i Gävle är en historisk fängelsebyggnad från 1600-talet, belägen innanför Gävle slotts murar.

Byggnaden tros ursprungligen ha varit matkällare men omvandlades under 1600-talet till häkte. Den förstördes i slottsbranden 1727 men återuppbyggdes och stod klar 1732.

Här hölls fångar i väntan på rättegång, inklusive under de ökända häxprocesserna 1675 då flera kvinnor anklagades för trolldom och avrättades.



Vår guide, Desirée Kjellberg, som här pratar om gamla tiders straff.



Skampålen i bildens nederkant där den dömda fick sitta fastspänd utanför kyrkan eller på stadens torg för att avskräcka andra att begå brott.

Trähästen i bildens överkant var en träkonstruktion formad som en häst med en vass, spetsig ryggkant. Den dömda tvingades sitta grensle över den här kanten, ofta i flera timmar, med tyngder fästa vid fötterna för att öka smärtan, samt bakbundna händer. Straffet kallades "att rida trähästen" och kunde orsaka svåra skador på underlivet, vitala organ och ibland leda till döden.

Trähästen var ett grymt straffredskap i äldre tider, särskilt i Sverige från 1600- till 1700-talet.



Så här kunde det se ut i slottshäktet i väntan på rättegång och straff. Flera personer i samma cell med avsaknad av sanitära faciliteter.



Den här kvinnan var anklagad för barnamord. Troligen hennes eget barn som hon hade fått med hjälp av huset herre.



Grymheten på 1600-1700-talet var utstuderad. Här har man styckat en kropp och satt uppdelarna på vagnshjul till allmän beskådan i staden.



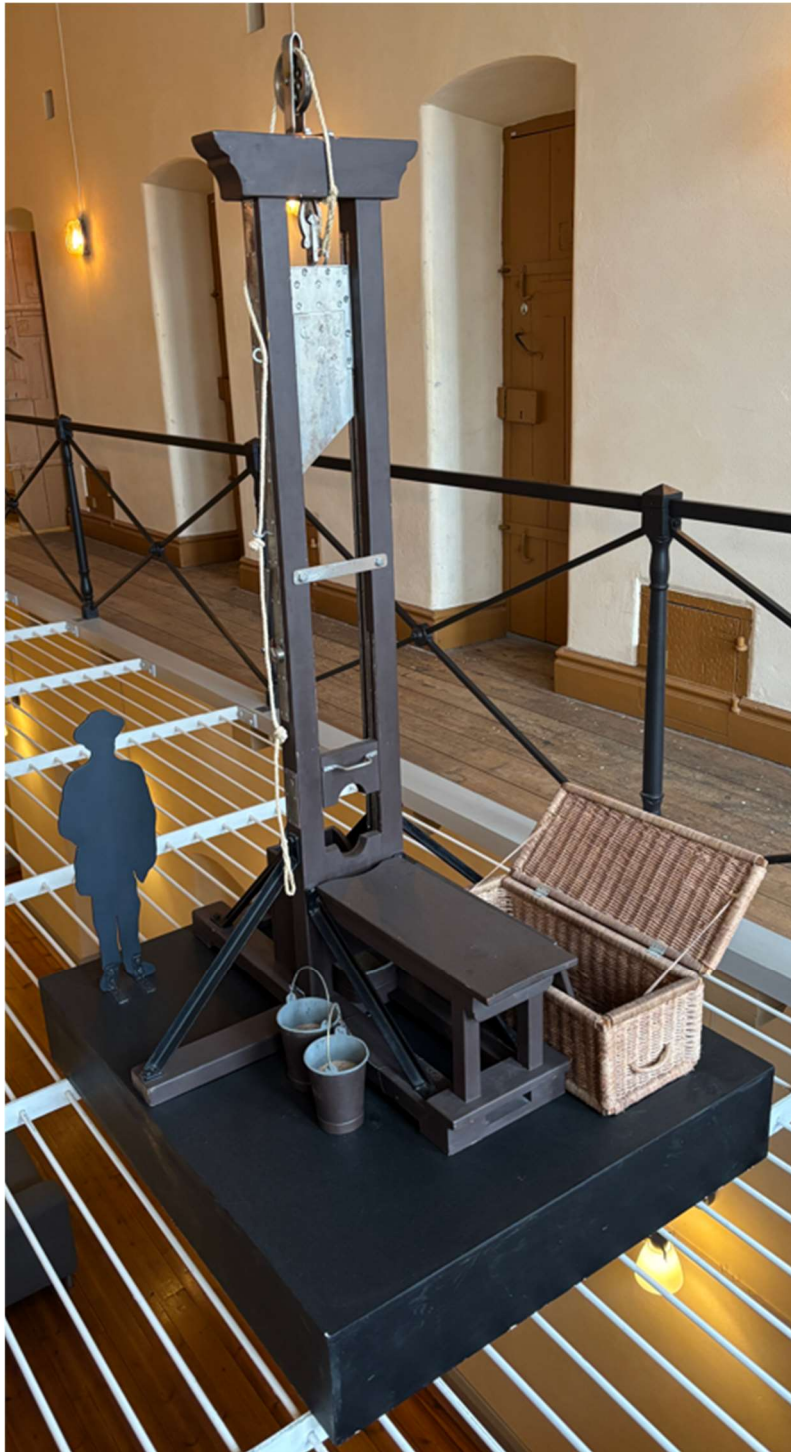
Nu skall vi bege oss in i själva fängelset

Gävle fängelse, även kallat Läns cellfängelse eller Straffängelset i Gävle, är en historisk byggnad som invigdes 1847 som ett av Sveriges första cellfängelser. Det ritades av arkitekten Carl Fredrik Hjelm i T-form enligt Philadelphiasystemet för isolering av fångar, med ursprungligen 66 ljusa och 3 mörka celler på Hamiltongatan nära Gävle slott.

Fängelset byggdes efter 1840-talets fängelsereform för en mer human fångvård, där internerna skulle reflektera i ensamhet istället för i gemensamma utrymmen som det gamla slottshäktet. Det utökades 1885 med en norrflygel (29 celler) och fick korsform, plus tillbyggnader som kök och verkstad 1921; verksamheten skiftade till ungdomsfängelse 1913. Fängelset stängdes 1986 efter 139 år och kallades i folkmun "Hotell Hamilton".



Här står vi inne i fängelset och lyssnar på guiden när hon berättar om fängelsehistoria.



Här fanns även en modell av en giljotin i skala 1:4. När huvudet skiljts från kroppen puttade man ner kroppen i korgen vid sidan.

Giljotin importerades till Sverige från Frankrike och användes endast en gång, den 23 november 1910, då Johan Alfred Andersson Ander avrättades på Långholmen i Stockholm för mord och rån. Dödsstraffet avskaffades 1921.



Fängelse hyste både män och kvinnor men alla satt inlåsta i sin celler. De åt sin mat och gjorde sina naturbehov i en hink inne i cellen. Hade kvinnan barn fanns de också med i cellen som syns på bilden där bl.a. ett litet nyfött barn ligger i en korg.



Ytterligare en cell med säng, bord och träsittplats.



Denna bild skall visa en person som redan vid tidig ålder hamnade på fängelset och sedan åkte ut och in hela tiden. Här fanns dåtidens tv-apparat och på sängen ligger en herrtidning från 70-talet.



Här vinkar Rose-Marie och jag farväl till fängelset iklädda huvor som fångarna var tvungna att ta på sig när de någon gång kom ut ur cellen.

Under 1800-talet var fångarna ofta tvungna att bära huvor när de lämnade sina celler. Detta var en del av det stränga isoleringssystemet för att förhindra att de såg eller kommunicerade med varandra under transporter inom anstalten.

Bilder: Sten och Rose-Marie Pernemark

Text: AI och Sten Pernemark

Senast uppdaterad 2026-03-13