



Museiföreningen  
**Anten-Gräfsnäs**  
**Järnväg**



**Utformningsprofil**  
Utgåva 2024

# Bakgrund

Anten - Gräfsnäs Järnväg, som förkortas AGJ, drivs av en ideell förening och all verksamhet inom föreningen baseras på ideell obetald verksamhet.

När AGJ etablerade sig i Anten 1970 berodde detta på att man där funnit en plats där många av de önskemål man hade för att kunna etablera en attraktiv museijärnväg. Där fanns en vacker linjestreckning utefter sjön Anten, en god banstandard med kraftig ej för sliten räls och ett relativt hyggligt slipersbestånd, ett antal representativa stationsmiljöer, samt ett ur turistisk synpunkt attraktivt slutmål, Gräfsnäs Slottspark. Däremot saknades uppställningsspår, verkstad och andra för lokdriften nödvändiga anordningar. Dessa byggnader och anordningar har successivt sedan dess återskapats längs museibanan.

Inom AGJ anser vi att det är viktigt att för framtiden försöka spara och kunna visa upp hur en järnväg med allt vad därtill hör till en gång kunde se ut och fungera. Här inbegripes då inte bara att kunna visa upp några äldre lok och vagnar från en svunnen epok, utan AGJs ambition är att försöka bevara en kortare järnvägssträcka intakt och där även slå vakt om hela den miljö och atmosfär som fanns vid en mindre järnväg. AGJs ambition är således att kunna köra riktigt gammaldags tåg i en autentisk miljö, utan störande inslag från dagens moderna samhälle. AGJ vill ge människor en möjlighet till "En resa i tiden" där man kan uppleva en fläkt av en förgångens tid genom olika syn-, hörsel-, lukt-, känslo- och stämningsintryck.



För AGJ är därför själva järnvägen och den miljö där den går fram av stor betydelse. Järnvägen Brobacka – Anten - Gräfsnäs är en typisk svensk smalspårsbana som smälter väl in i den omgivande naturen. På bansträckan finns stigningar, kurvor, bergsskärningar, höga bankar, långa raksträckor, kulvertar, bro, gammaldags vägport och tunnel. Järnvägen har en mycket vacker sträckning och det omgivande landskapet uppvisar, med några ytterst få undantag, inte några byggnader eller anläggningar som verkar störande för ögat.

Under flera år har det diskuterats inom AGJ att sammanställa ett dokument där det framgår hur det är tänkt att våra anläggningar och fordon skall presenteras för allmänheten. Dokumentet skulle även kunna vara en hjälp med t.ex. färgval i samband med revisioner, fastighetsupprustningar m.m.

Fördelen med ett dylikt dokument som redovisar den "utformningsprofil" som genom åren "växt" fram som en lämplig utformning av vår anläggning är följande:

- gör förhoppningsvis vår verksamhet enklare.
- ger ett enhetligt intryck
- gör att omvärlden känner igen oss
- ger förhoppningsvis större genomslagskraft
- för kunskapen vidare avseende synsättet att AGJ skall ses som en helhet där kombinationen fordon, byggnader, bana, natur är viktig.

Det dokument som här redovisas är ett försök till sammanställning av de slutsatser och erfarenheter som vi kommit fram till under de senaste 60 årens verksamhet.

Som grund för **fordonsdelen** av dokumentet ligger bl.a. handlingar skrivna av Stig Lundin, Peter Lööf samt Anders Jansson och som bl.a. berör färgsättning, utseende och märkningen av AGJs rullande materiel.

Dessa handlingar har kompletterats med NCS-numret (Natural Color System) på den färgkulör som vi idag använder som "standard" på just de detaljerna vid AGJ. Vi har här redovisat en färgöversättning från de s.k. SJ färgerna till NCS-systemet. Sammanställningen gjordes för ett antal år sedan av en annan museiförening. Vi håller f.n. på att översätta färgskalan till det nya systemet S-NCS.

När det gäller **ban- och signalsidan** redovisas de normer och de färgkulörer som 2024 används vid AGJ.



Vad avser våra **fastigheter** har dokumenterats de färgkulörer som vi 2013 använder vid AGJ.

Påpekas bör att tanken är att detta skall vara ett s.k. levande dokument som löpande avses kompletteras och justeras för att det skall hållas aktuellt. Det är dock viktigt för alla nya aktiva att man känner till vilken "standard" som utarbetats vid AGJ genom åren.

**Det här presenterade dokumentet är ett tredje utkast, där vissa fel kan förekomma, men med din hjälp så kommer dokumentet på sikt att bli ganska komplett och riktigt.**

**STYRELSEN**

# Historisk bakgrund.



*Resenärer och ortsbefolkning i väntan på tåg vid Björboholms station. Med några tiotal år på nacken har stationen hunnit etablera sig med en omgivande lummig trädgård.*

Sedan i mitten av 1800-talet har utvecklingen i samhället gått oerhört snabbt. Mycket av det som i dagens samhälle upplevs som något helt naturligt, kunde våra förfäder inte ens drömma om. För att ge perspektiv åt tillvaron och även för att bereda framtida generationer möjlighet att förstå hur det moderna samhället vuxit fram, är det viktigt att representativa delar av gårdagens teknik bevaras och åskådliggörs i sitt rätta sammanhang.

Under flera hundra år var en stor del av befolkningen verksam i ett förhållandevis statiskt jordbrukssamhälle. Som kraftkälla användes då huvudsakligen hästar, oxar och människan egen muskelkraft. Mindre industrianläggningar, såsom hammare, kvarnar och sågar var lokaliserade till vattenfall.

En stor del av de viktiga transporterna skedde på sjöar med hjälp av segelfartyg och flera av landets kanaler är för övrigt anlagda vid denna tid. För transporter på land var man hänvisad till dragare såsom hästar och oxar.

Under 1800-talet gjorde ångkraften sin entré. Härigenom erbjöds plötsligt helt nya förutsättningar för industrins lokalisering. Från mitten av 1850-talet uppfördes en rad ångsågar, ånghammare, ångkvarnar etc på olika håll runt om i landet. Ångkraften gjorde även sin inbrytning på transportmarknaden och snart kunde man se ångbåtar och ångtåg som tuffade fram på olika håll i landet.

Järnvägarna var en viktig förutsättning för det moderna industrisamhällets framväxt. Det blev lättare att resa och att transportera varor och på många håll framstod järnvägarna som en grundläggande förutsättning för utvecklingen i bygden.

Staten byggde de viktigaste järnvägslinjerna – de s.k. stambanorna – medan det blev upp till enskilda intressenter att anlägga och driva anslutande sidolinjer.

Under en lång följd av år var järnvägarna med sina ångtåg något av en pulsåder i många bygder. Om man skulle ut i stora världen började resa vid den lokala järnvägsstationen, där man köpte biljetten i stationshuset. Väntade man besök så fick man likaså åka till stationen för att möta vid tåget.



*Detta foto från Bengtsfors station på den smalspåriga Lelängenbanan ger en god bild över vad järnvägen innebar för den bygd den genomkorsade. Här finns bl a den stora lagerbyggnaden för lantbruksprodukter, telestationens kopplingsstolpar och på plattformen inväntar man tåget från storstaden Uddevalla som har med sig bl.a. nyheter från omvärlden.*

Varor och förnödenheter kom i de flesta fall med järnväg för avhämtning vid godsmagasinet. Skulle man lasta gods, såsom virke och boskap, skedde det ofta på järnvägsvagn vid lastkajen. För transporter till och från stationen användes i äldre tider häst och vagn. Senare började även bilar av äldre årgång att synas vid järnvägsstationerna.

Stationerna var länge en samlingspunkt för folk i bygden. De tjänstgjorde dessutom ofta som poststationer.

Längre tillbaks – innan telefonnätets utbyggnad – var även järnvägstelegrafen ett viktigt medel för att snabbt få fram meddelanden.

De flesta stationer var ganska lika. Längs Västgötabanan, från Göteborg förbi Anten och vidare till Skara, fanns i princip tre olika typer av stationshus.

Anten hade hus av mellanmodellen, medan Kvarnabo och Björsared (numera i Gräfsnäs) var av den minsta typen.

Vid stationerna fanns även godsmagasin, uthus, avträde, jordkällare, lastkaj, en liten trädgård – allt ordnat efter ett relativt enhetligt mönster.

Vid VGJ låg i de flesta fall godsmagasinet norr om stationshuset, medan uthuset låg söder om med gaveln mot banan.



*Olofstorps station på 1930-talet.*

För dåtidens människor var järnvägsstationen ett viktigt inslag i vardagslivet. Runt om i landet har det funnits flera tusen små stationer, men numera finns knappast någon av alla dessa stationer kvar. Stationshusen har sålts eller rivits och i de fall de ännu finns kvar i någorlunda ursprungligt skick är oftast den järnväg de betjänade utplånad. Sakta men säkert håller därför en viktig epok i den svenska samhällsutvecklingen på att försvinna.

Inom AGJ anser vi att det är viktigt att man strävar efter att försöka bevara en del av den miljö och kommunikationsteknik som under närmare 100 år var så betydelsefull för det svenska samhället. Tyvärr medför den snabba utvecklingen att man många gånger inte hinner förstå att en epok är slut och en annan tar vid, innan det är för sent.

# BANA och INFRASTRUKTUR:

*Numera finns det inte så mycket kvar av järnvägarna från förr i Sverige.*

*De järnvägar som finns kvar är oftast kraftigt moderniserade för att klara dagens snabbtåg. Linjerna är omlagda och rätade, syllarna består av betong, rälsen är helsvetsad, ballasten utgörs av makadam, stationsanläggningarna är till stor del rivna och ersatta med "terminaler", persontågen är oftast moderna silverfärgade snabbtåg, godstågen mestadels av containervagnar, signalerna styrs genom fjärrstyda datorstälverk m.m.*



*Borta är nästan alla de järnvägar som slingrande gick utmed sjöar och dalgångar. Borta är de tjärdoftande träsliparna. Borta är det karakteristiska dunket från skenskarvarna. Borta är de små stationerna och stinsen som vinkade av tåget. Borta är ångloken och de rödbruna personvagnarna. Borta är de typiska godsvagnarna för spannmål, kalk, träkol, timmer och kreatur. Borta är även alla semaforer och mekaniska vägbommar.*

*För AGJs del är linjen som sådan mycket representativ för svenskt smalspår med vackra skärningar och flera långa stigningar.*

*Själva järnvägen är därför även den något som man verkligen måste slå vakt om så att kommande släkten kan se hur 1800-talets ingenjörskonst löste dåtidens transportbehov.*

*Den estetiska utformningen av spår- och signalanläggningarna bör därför i möjligaste mån följa den standard som fanns vid de smalspåriga järnvägarna på 1940 - 50-talet samt i övrigt följa de föreskrifter som Transportstyrelsen föreskrivit.*

*Detta betyder inte att banunderhållet inte skall kunna moderniseras och utföras med moderna maskiner, men en representativ samling av äldre banarbetsverktyg bör bevaras och kunna på sikt visas i utställningsform främst då från järnvägarnas första tid.*

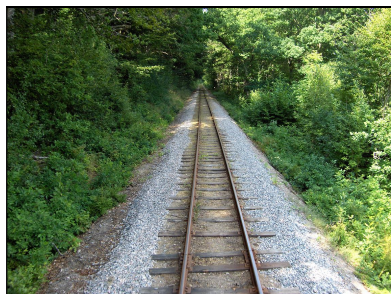
### **Vanliga färgkulörer i denna del**

SJ Vit 00	SJ Grå 11
SJ Svart 24	SJ Grön 54
SJ Gul 64	SJ Gul 77
SJ Röd 88	

### **Andra styrande dokument i denna del**

AGJ Föreskriftsamling 001 (AGJ Säkerhetsföreskrift)  
AGJ Föreskriftsamling 002 (Tillägg och undantag till AGJF 001)  
AGJ Föreskriftsamling 320 (Bantekniska Föreskrifter)

### **Spåranläggningar**



Spåranläggningen skall vidmakthållas med skarvspår och vignolrälér. Makadam som ballastmaterial bör i det längsta undvikas på stationsområdena. CBa kan besluta om undantag.

### **Plattformar:**



Plattformar mellan spår bör anläggas i trä av den typ som finns i Anten och Gräfsnäs. Passager för resenärer bör utformas i samma material och utföras så att besökare inte tvingas att passera spår på andra platser än de som ansluter via plankade övergångar. Plattformskant närmast stationshus bör utföras i sten. CBa kan besluta om undantag.

**Stängsel:**

Avspärningar kan göras med hjälp av trä- eller järnstolpar med stängsel av lämplig tidsenlig 1920 - 50-talstyp.

Trästolpar oljas med inslag av svart pigment. (i publika delar). Järnstolpar målas svarta med **SJ Svart 24**.

CBa kan besluta om undantag.

**Broar:**

Broarnas järnkonstruktioner målas med **SJ Svart 24**.

Däckning utförs i tryckimpregnerat trä som kan oljas med inslag av svart/brunt pigment.

**Belysningsstolpar:**

Rundsvare, kreosotimpregnerade stolpar. CBa kan besluta om undantag.

Vid lokstationen i Anten kan äldre f.d. NKIJ belysningsstolpar förekomma. Målas med **SJ Svart 24**.

**Vändskivorna i Anten och Gräfsnäs**

Vändskivan i Anten: Bärande konstruktioner målas med **SJ Svart 24**.

Räcken målas med **SJ Svart 24**.

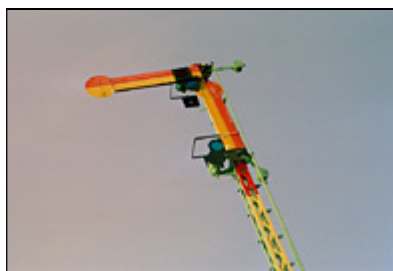
Däckning utförs i tryckimpregnerat trä som kan oljas med inslag av svart/brunt pigment.

Vändskivan i Gräfsnäs: Bärande konstruktioner målas med **SJ Svart 24**.

Däckning utförs i tryckimpregnerat trä som oljas med inslag av svart/brunt pigment.

**Signalsäkerhetsanläggningar:**

*Vid användning av teknisk utrustning skall i möjligaste mån anläggningsdetaljer användas som stämmer in i den tidsålder som AGJ vill representera, d.v.s. 1940 - 1950-tal, om detta ej inverkar på säkerheten. Det är viktigt att det finns en god och praktisk funktionalitet i systemen.*



**Semaformaster** – baksida samt sidor - **SJ Grå 11**, framsida - **SJ Röd 88** samt **SJ Gul 77**. Vissa lykt detaljer målas **SJ Svart 24** Vingarna målas enligt SäO.

**Ljussignalmaster i järn** – målas **SJ Gul 64** eller **SJ Grå 11**

**Cementsignalmast** – obehandlad.

**Dvärgsignal** - målas **SJ Svart 24**



**Signalkurar** – (utvändigt) målas **SJ Grön 54** och **SJ Gul 64** (invändigt).

**Galvade kopplingskåp** behålls galvade så långt det är möjligt.  
Om detta ej går så målas de med **SJ Grön 54**.

Sitter skåpen på signalmast i järn målas skåpet i samma färg som masten om målning behövs.



**”Äldre” linbomstativ med linmotor** – målas **SJ Svart 24**



**ÅSSA ”nyare” bomstativ** – målas **SJ Grön 54**

**Växleställ, spännverk o.dyl.** (ej master eller semaforer) – målas **SJ Svart 24**



**Växelklot** – målas **SJ Röd 88** samt **SJ Gul 77**. Växleställare målas **SJ Svart 24**

**Spårspärrar** (ej klot och övriga järndetaljer) – **SJ Röd 88**



**Elväxelomläggare** – målas **SJ Gul 77**



**Bomfällare** – målas **SJ Grön 54**

**Övriga järndetaljer som hör till dessa anordningar** målas – målas **SJ Svart 24**.

**Kilometertavlor (stolpe)** – målas **SJ Vit 00**, Skylt – enligt SäO.

Övriga märken målas i enlighet med vad SäO föreskriver.

**"Plåtstins"** – **SJ Grå 11** på järnstativ.

I övrigt enligt AGJF 001 och 002. Övrig färgsättning på anordningar tillhörande signalsäkerheten beslutas av cBa i samråd med cSä.

# FORDON:

Varje järnväg hade en någorlunda enhetlig stil på sin rullande materiel. Man hade sålunda inte någon enstaka vagn av ett 50-tal olika modeller, som det lätt kan bli då man strävar efter att bevara ett exemplar av varje vagnstyp, utan man hade vanligen ett större antal av några få modeller, för att lösa den transportuppgift järnvägen hade (t.ex. timmertransporter). Vagnarna var målade efter ett enhetligt färgschema och varje vagn var ordentligt märkt med vagnens nummer och järnvägens signatur. Det är viktigt att även i detta avseende sträva efter att ge en riktig bild av hur det kunde se ut vid en järnväg. Många gånger måste då helhets- och enhetskänslan betyda mer än att någon enskild detalj på ett fordon är riktig.



Den estetiska utformningen av järnvägsfordonen skall således följa de riktlinjer som tagits fram inom föreningen för detta samt i övrigt följa de föreskrifter som Transportstyrelsen föreskrivit.

## **Vanliga färgkulörer i denna del**

SJ Vit 00  
SJ Grå 15  
SJ Svart 24  
SJ Grön 48  
SJ Gul 64  
SJ Gul 68  
SJ Gul 71  
SJ Gul 77  
SJ Röd 81  
SJ Röd 88  
SJ Röd 92  
SJ Röd 95

Vid beställning av färg skall färg för utomhusbruk användas såväl inne i som utanpå vagnar. Färgtypen bör anpassas efter vilket underlag som skall målas.

## Märkning.

Föreningen har sedan många år den märkningsprincipen att de vagnar som används i vår ordinarie trafik skall bära ägarjärnvägen AGJs signatur. Anledningen till detta är att ge en enhetlighet och att ägarsignaturen AGJ skall synas överallt vilket också ur marknadsföringssynpunkt är den bästa reklam man kan tänka sig.

När det gäller övriga vagnar bör en AGJ-märkning eftersträvas men denna är inte nödvändig t ex om vagnen iordningsställts till ett utseende som till stora delar representerar vagnens ursprungsutseende eller en fas i vagnens ombyggnad. Den signatur som vagnen vid just det tillfället bar kan då sättas på fordonet.

För dragfordon och motorvagnar gäller att cSä i samråd med cMa bestämmer signatur i varje enskilt fall.

## "Museifordon".



Fordon som klassas som "*Museifordon*" kan ha den färgsättning och bära dåvarande ägarjärnvägs signatur efter den tidsepok fordonet renoverats till. Det bör eftersträvas att fordonets färgsättning kulörmässigt blir så snarlik den som fordonet hade under den tidsepok det renoveras till.

## "Trafikfordon".



AGJ söker i första hand återspegla en smalspårig järnväg med materiel i 1940 - 1950-talsutförande. Endast i undantagsfall återställs fordon i "originalutförande". Järnvägen skall verka "driftsmässig". Dock hade vissa fordon tex BLJ 6 en linjering som höll i väldigt länge så detta bör ändras. Vad gäller de gäller vagnar så fanns sån linjering bara dem första 10 åren. Vi talar då om sent 1800-tal samt tidigt 1900-tal. Detta är endast aktuellt på äldre plåtvagnar som renoveras till original.

## Färgsättning

### Ånglok



**Ångloken** som används i AGJs trafik skall målas med **SJ Svart 24** med **SJ Röd 88** på buffertbalkar, plogar och hjulringar. Undantag kan ske avseende vad gäller lok som får SJ märkning eller kommer från banor som ej hade röda hjulringar. Då gäller blanka hjulringar.

CMA kan besluta om undantag från denna färgsättning.

Ånglokens signatur och märkning fastställs av cSä i samråd med cMa i varje enskilt fall.

### Motorlok



**Motorloken** som används i AGJs trafik skall färgsättas enligt följande:

- **Tp** – **SJ Grön 50** med **SJ Röd 88** på plogar och buffertbalkar. Underredet samt vissa ledstänger m.m. målas med **SJ Svart 24**. Loken behåller sin SJ märkning.
- **HBA2** – **"Tysk maskingrön"** med **SJ Röd 88** på plogar och buffertbalkar. Ledstänger m.m. målas med **SJ Svart 24**. Underredet målas med **SJ Röd 88**. Loket behåller sin privatbanemärkning.

### Lokomotorer



Lokomotorerna som används i trafik skall utvändigt målas med **SJ Röd 92**. Underredena målas med **SJ Svart 24**. Plogar och buffertbalkar målas med **SJ Röd 88**. Underredet målas med **SJ Svart 24**. Loken behåller sin SJ märkning.

Den s.k. "Böksholmslokomotorn" utgör ett undantag och kan "privatbanemålas".

### **Böksholm:**

Målas i **orange** och **grön**

### **Övriga dragfordon**

Övriga dragfordons färgsättning fastställs av cMa i varje enskilt fall. Så mycket av dess originalfärgsättning skall eftersträvas vid färgval.

SJ:s färgskala skall användas om detta ej helt strider mot det historiska ursprunget.

Signatur och märkning fastställs av cSä i samråd med cMa.

### **Rälsbussar med tillhörande släpvagnar.**

Rälsbussar och släpvagnar, som hör till dessa, och som används i trafik skall utvändigt målas enligt följande:



**Rälsbuss YP med tillhörande släp** – Rambalk samt boggiar **SJ Svart 24**, korg nedtill **SJ Röd 81**, korg upptill **SJ Gul 74**, Tak **SJ Grå 11**.

### Invändigt



- **Förråd - SJ Grön 52**
- **Stommar bänkar - SJ Grön 52**
- **Ytterdörrar insida - SJ Grön 52**
- **Tak kupé – Perstorpsplatta,**
- **Tak förarutrymmen - Vit 0005-Y20R.**
- **Väggar/tak - Perstorpskiva**



**Rälsbuss Yo1 med släp** – Hilding Carlssons ursprungsfärg hette "Creme D" och vi har bedömt motsvara s.k. "Lantmannagul". Denna färg finns dock ej i SJs färgskala, Bussen har silverfärgat tak. Gröna linjen är **SJ Grön 48**. Boggier målas **SJ Grå 10**.

#### Invändigt



- **Förarbord** - lackas
- **Stommar** bänkar - --
- **Ytterdörrar** insida - --
- **Tak** - --
- **Väggar** – brun galon monterad på masonite

#### Motorvagnar



**Motorvagn X1** – Oljad teakklädsel, svart tjärat tak, **SJ Svart 24** på järndetaljer och underrede.

#### Invändigt



- **Förarbord** - lackas samt förses med linoliummatta.
- **Stommar** bänkar - lackas
- **Väggar** – lackad skiva
- **Tak** - --

**Rälsbuss och motorvagnarnas signatur och märkning** fastställs av cSä ii samråd med cMa i varje enskilt fall.

## Personvagnar



**Personvagnar med plåtklädsel**, som används i trafiken, målas utvändigt med **SJ Röd 92**. Underrede samt övriga järndetaljer målas med **SJ Svart 24**.  
Plattformssköldar målas med **SJ Röd 92**.



**Personvagnar med träklädsel** som används i trafiken, oljas. Underrede samt övriga järndetaljer målas med **SJ Svart 24**.  
Plattformssköldar målas med **SJ Röd 95**.

Väv- eller tjärpappstak tjäras **svarta**.  
Tak som är plåtklädda målas med **SJ Grå 06** eller med **SJ Svart 24**.

Personvagnar som används i trafiken märks med AGJs signatur, littera, vagnsnummer m.m. Klassbeteckningar kan förekomma. På vissa vagnar används gjutna emblem.

Historiska personvagnar färgsätts och märks efter den tidepok de skall efterlikna.

### Invändigt

*De fordon som används i den "dagliga" trafiken slits och den policy som då bör genomsyra verksamheten är att vi för att kunna hålla fordonen snygga så långt det är möjligt bör begränsa antalet kulörer och färgtoner invändigt i våra trafikfordon. Problem kan annars uppstå när man skall bättra på flagnad färg eller liknande att man får en avvikande kulör.*



Trafikpersonvagnar färgsätts invändigt enligt följande:

- **Väggar:** – *SJ Gul 68* respektive *SJ Gul 71*.
- **Fönsterkarmar:** Fernissas på insida, oljas med **benarolja** eller målas med **SJ Röd 95** på utsidan.
- **Tak:** *SJ Gul 68*
- **Bänkstommar:** *SJ U*
- **Invändiga dörrar och hatthyllor:** *SJ Röd 95* alt. *ådringsmålning*
- **Golvmattor:** Linoliummatta.
- **Gardiner:** Grönt bommulstyg.
- **Lackade trälistor:** Fernissa.

### Täckta gods- och packvagnar



Täckta gods- och packvagnar målas **SJ Röd 92** eller **Bohusröd linoljefärg**. Underredena målas med **SJ Svart 24** eller med **SJ Röd 92**.

#### Märkning



**Täckta godsvagnar** som används i trafiken märks med AGJ signatur, littera, vagnsnummer direkt på vagnskorg och rambalkar.

På täckta godsvagnar tillverkade under åren 1900-1929 uppsätts efter hand gjutna märktavlor. CMa kan besluta att fordon som återställts till sitt ursprungsutförande märks med sin originalmärkning.

Som **littera** används SJ äldre litterasystem med bokstav som underlittera. De nummerserier som skall användas utarbetas av cSä.

### Öppna godsvagnar

**Öppna godsvagnar** som användas i trafiken målas med **SJ Röd 92** eller **Bohusröd linoljefärg**.

Axlarna kan målas med **SJ Svart 24** eller med **SJ Röd 92**.

**Övriga öppna godsvagnar** fastställs färgsättning av cMa i varje enskilt fall. SJ:s färgskala skall användas om detta ej helt strider mot det historiska ursprunget. Signatur och märkning fastställs av cSä.

## Specialvagnar



Färgsättning fastställs av cMa i varje enskilt fall. SJ:s färgskala skall användas om detta ej helt strider mot det historiska ursprunget. Signatur och märkning fastställs av cSä i samråd med cMa. Trafikfordon skall ha tydlig märkning.

## Tjänstefordon:



**Fordon** som enbart används som arbetsfordon målas *SJ gul 77* eller *SJ Röd 81*. Undantag beslutas av cBa.

- **Stopp- och rikt - SJ Gul 77.**
- **Sopmaskin - SJ Gul 77.**
- **Flaktralla - SJ Gul 77 alt. SJ Röd 81.**
- **Motordressiner - SJ Gul 77 alt. SJ Röd 81.**
- **Slipersbytare - SJ Gul 77.**
- **Robeltrallor - SJ Gul 77.**
- **BL 09 (stoppmaskin) - SJ Gul 77.**

Ett antal arbetsfordon undantas från denna målning och kan istället målas **SJ grå 11**, **SJ svart 24** eller **SJ röd 92**.

- **Ballastplog - SJ Grå 15**
- **Spårrensare - SJ Grå 15**
- **Kranvagn – SJ svart 24**
- **Spikmaskin**

Banarbetsfordon bör märkas med AGJ signatur och ev. inventarienummer.

De godsvagnar som avsatts för banavdelningens behov skall följa den färgsättning och märkning som är för AGJs trafikfordon.

# FASTIGHETER:

Varje järnväg hade en enhetlig stil på sina byggnader. Vid AGJ är alla stationsbyggnader längs museibanan uppförda i samma karaktäristiska stil, typisk för VGJ-byggnader efter 1898. Målade i samma färg, så som fallet var vid VGJ (Västergötland-Göteborgs Järnväg).



Nuvarande färgsättning på stationshusen har tagits fram i samarbete med antikvarisk expertis och Tranemo färg.

## Principer för exteriör färgsättning av våra fastigheter:

### **Stationshus:**

**Panel :** S3030-Y30R

**Foder:** S5030-Y30R

**Dörrar och Fönster:** S 4550-Y80R "engelskt rött"

### **Uthus, godsmagasin, vissa träbyggnader:**

**Panel :** "Falu rödfärg".

**Foder:** "Guldocker"

**Dörrar och Fönster:** S 6020-G30Y "skogsgrön"

(Humblebo och Arelid avviker avseende foderfärger)

### **Verkstäder, fordonsbyggnader:**

**Panel :** "Falu rödfärg".

**Foder:** "Guldocker"

**Dörrar och Fönster:** S 6020-G30Y "skogsgrön" eller **SJ Svart 24**

*Noteringar avseende "Falu Rödfärg":*

*Eftersom kulöravvikelser kan förekomma mellan olika tillverkare, eller om man blandar pulverfärg själv, så rekommenderas att vi tills vidare använder färdigblandad Falu Rödfärg med beteckningen "röd" från Falu Vapen Färg AB.*

*Noteringar avseende "guldocker":*

*(S 2040-Y20R)*

## Stationshus i Anten, Kvarnabo och Gräfsnäs.



**Panel :** S3030-Y30R  
**Foder:** S5030-Y30R  
**Dörrar och Fönster:** S 4550-Y80R "engelskt rött"

### Invändigt Antens stationshus

**Väntsal:** 3020-Y20R (motsvarar SJ Gul 71)  
**Expedition:** 3020-Y20R (motsvarar SJ Gul 71)  
**Trapphus nederdel:** 3020-Y20R (motsvarar SJ Gul 71)  
**Trapphus överdel:** 1010-G95Y (motsvarar SJ Gul 68)

**Bagagerum (nederdel):** 3020-Y20R (motsvarar SJ Gul 71)  
**Bagagerum (överdel):** 1010-G95Y (motsvarar SJ Gul 71)

**Väggar kök:** "Grön Tell" Alcro Färgprisma Servalac Hbl

### Invändigt Gräfsnäs stationshus:

**Väntsal väggar:** Enheter 4x18 A, 4x30 C, 4x1,5 F, 4x0,5 H, 4x2,5 J, 4x48 L (halvblank)  
**Väntsal bänkar:** Enheter 4x18 A, 4x30 C, 4x1,5 F, 4x0,5 H, 4x2,5 J, 4x48 L (blank)

**Kök Väggar:** 0005-Y20R  
**Foder m.m. i kök:** Enheter 4x18 A, 4x30 C, 4x1,5 F, 4x0,5 H, 4x2,5 J, 4x48 L (blank)



## Uthus i Anten, Kvarnabo och Gräfsnäs.



**Panel :** "Falu rödfärg".  
**Foder:** "Guldocker"  
**Dörrar och Fönster:** S 6020-G30Y "skogsgrön"

### **Kiosk/förråd i Anten.**



Panel : S3030-Y30R  
Foder: S 5030-Y30R  
Dörrar och Fönster: S 4550-Y80R  
Träkonstruktioner, utvändiga – oljade/svartbetsade.

### **Telefonkiosk i Anten.**



Panel : S 7020-G50Y  
Järnkonstruktioner, utvändiga: S 7020-G50Y  
Tak: SJ Svart 24

### **Oljebod, vedförråd, dressinbodrar och godsmagasin i Anten.**



Panel : Falu rödfärg.  
Foder: "Guldocker"  
Dörrar och Fönster: S 6020-G30Y "skogsgrön"  
Träkonstruktioner, utvändiga – oljade/svartbetsade.

### Museihall och "driftlokstall" i Anten.



**Panel** : Falu rödfärg.  
**Foder**: "Guldocker"  
**Dörrar och Fönster** (trä): S 6020-G30Y "skogsgrön"  
**Fönster i gjutjärn**: SJ Svart 24  
**Träkonstruktioner, utvändiga** – oljade/svartbetsade.

### Verkstaden (nya delen).



**Panel** : Falu rödfärg.  
**Puts**: "Guldockra"  
**Foder**: "Guldockra"  
**Dörrar och Fönster** (trä): S 6020-G30Y  
**Fönster i gjutjärn**: SJ Svart 24

### Verkstaden (gamla delen).



**Panel** : Falu rödfärg.  
**Foder**: "Guldockra"  
**Dörrar och Fönster** (trä): S 6020-G30Y

### Jordkällare i Anten.

**Dörrar** (trä): S 6020-G30Y "skogsgrön" alt. Svart "tjärfärg".

### Anslagstavlor i Anten, Kvarnabo och Gräfsnäs:

**Anslagstavla**: S3030-Y30R

### Kolgårdstillbehör, kolkran m.m. i Anten:

**Järnkonstruktioner** – **SJ Svart 24**  
**Träkonstruktioner** – oljade/svartbetsade/tjärade.

**Personallokalen Paradiset**

Panel : ----  
 Foder: ----  
 Dörrar och Fönster (trä): S 4550-Y80R

**Uthus Anten (vid personallokal)**

Panel : ----  
 Foder: ----  
 Dörrar och Fönster (trä): - S 4550-Y80R

**Dirhuvdens anhalt:**

Panel : S3030-Y30R  
 Foder: S5030-Y30R  
 Dörrar och Fönster: S 4550-Y80R

**Humlebo banvaktarstuga.****Huvudbyggnad**

Panel : **Okänd.**  
 Foder: SJ Vit 00  
 Fönster: SJ Vit 00  
 Dörrar : "guldocker"

**Uthus och dressinbod**

Panel : Falu rödfärg.  
 Foder: "guldockra"  
 Dörrar och Fönster (trä): S 6020-G30Y "skogsgrön"

**Arelids hållplats.**

**Panel :** Falu rödfärg.  
**Foder:** SJ Vit 00  
**Fönster:** SJ Vit 00  
**Invändigt:** SJ Grå 10

**Uthus och dressinbod i Kvarnabo.**

**Panel :** Falu rödfärg.  
**Foder:** "guldocker"  
**Dörrar och Fönster:** (trä): S 6020-G30Y "skogsgrön"  
**Träkonstruktioner, utvändiga** – oljade/svartbetsade.

**Vattenkastare i Kvarnabo.**

**Järnkonstruktioner – SJ Svart 24**  
**Träkonstruktioner** – oljade/svartbetsade/tjärade.

**Övriga utsmyckningar:**

**Träkonstruktioner, utvändiga** – oljade/svartbetsade.

**Parkbänkar** (ej serveringsbord) – stomme **SJ Grå 06**, träkonstruktioner S 6020-G30Y

**Papperskorgar:** 6020-G30Y (**SJ Grön 54**)

**Flaggstänger med fundament** : **SJ Vit 00**

**”Hattar” till utomhusbelysning:** Utvändigt emaljerade grön eller svart, invändigt vit emalj.

**Blommor, buskar m.m.** – så långt det är möjligt skall växter som var vanliga på stationsområdena på 1940 - 1950-talet användas.

# TRAFIK:

*Den estetiska utformningen av utrustning och rekvisita inom trafikverksamheten skall följa de riktlinjer som tagits fram inom föreningen för detta samt i övrigt följa de föreskrifter som Järnvägsstyrelsen föreskrivit.*

## Biljetter



”Edmonsonska” biljetter skall användas så långt det är möjligt.

Kartongfärger enligt följande:

Gul/brun – 3:e klass

Grön – 2:a klass

## Uniformer



Ett ”AGJ uniformsreglemente” bör utarbetas.

Till dess bör följande beaktas:

Järnvägens personal ska bära uniform eller likvärdigt vid trafikdagar.

Tkl och Tbfh ska ha full uniform.

Lokpersonal och stationskarlar kan ha enklare mundering. Kravet är dock att uniformsmössa bärs. Varselkläder för personal i tjänst vid trafikdagar bör undvikas så långt det är möjligt.

Vid icke trafikdagar bör varselkläder och någon form av kännetecken från AGJ användas. Vid vistelse i spår bör varselkläder eller varselväst användas.

# REKLAM & INFORMATION:

Föreningens behov av marknadsföring är lite speciella. Att ägarsignaturen AGJ syns överallt är också ur marknadsföringssynpunkt den bästa reklam man kan tänka oss. Den skapar dessutom en god sammanhållning inom järnvägsföreningen och på sätt och vis kan AGJ faktiskt känna sig som de smalspåriga järnvägarnas arvtagare som för traditionerna vidare.

Dessutom är det viktigt att aktivt medverka i alla möjliga andra sammanhang. Detta kräver en sammanhållen profil på våra alster. Det ska gå att känna igen marknadsföringsmaterial som kommer från Anten - Gräfsnäs Järnväg.

## Marknadsföring:

### Logotyp:

Såväl Museiföreningen Anten - Gräfsnäs Järnväg som Anten - Gräfsnäs Järnväg använder vinghjulet med AGJ:s monogram som logotyp.



Till monogrammet tillfogas texten **Museiföreningen Anten - Gräfsnäs Järnväg** samt **Anten - Gräfsnäs Järnväg** i Arial Narrow enligt nedan:



För AGJ:s avdelningar tillfogas texten **Anten - Gräfsnäs Järnväg** samt namnet på avdelningen



Om plats inte medger så kan monogrammet förekomma utan vidhängande text. Däremot ska monogrammet inte utelämnas.

AGJ har under de senaste 20 åren även marknadsfört sig med hjälp av sloganen ”**En resa i tiden**”. Ett varumärke som vi även skyddat hos Patent- och Registreringsverket.



Avsikten är att använda denna slogan så mycket vi kan i annonser, utskick och liknande så att det blir ett känt varumärke för trafiken vid AGJ. Övre delen av märket är hämtat från en ”gammal” tjänstetidtabell på HSJ (Hjo-Stenstorps Järnväg).

Vi använder oss även av begreppet ”**Västgötabanan**”.

Även detta är skyddat hos Patent- och Registreringsverket, men ”ägs” ej av AGJ utan av en privatperson. AGJ har dock tillåtelse att använda detta begrepp.

## Grafisk profil

Avsikten är att Anten - Gräfsnäs Järnväg skall använda en grafisk profil på alla sina trycksaker, i annonsering, etc. Följande typsnitt rekommenderas:

Arial Narrow: Logotyp, titeltext samt i rubriker

Arial: Rubriker

Calabri: Tabelltexter etc

Times New Roman: Brödtext i brev etc.

## Exponering i väntsalar:

Endast AGJs broschyrer eller broschyrer som anknyter till AGJ och dess verksamhet skall exponeras i väntsalar och biljettexpeditioner. Exponering av andra föreningars broschyrer m.m. bör ske på särskild anvisad plats i museihallen eller annat lämpligt utrymme.

Anledningen till detta är att vi ibland fått förfrågningar från resenärer som tagit fel på såväl bana som avgångstider.

# NCS Koder

SJ-Färg	Bästa standard NCS-kulör	Likhet	Anmärkning
SJ 00 Vit	Vit	Perfekt	
SJ 06 Grå	Saknas	--	"Silver"/aluminiumfärg
SJ 10 Grå	2005-G80Y	Mycket god	SJ-färgen är en aning gråare
SJ 11 Grå	4005-G50Y	Mycket god	SJ-färgen är en aning grönare
SJ 12 Grå	5502-G	God	SJ-färgen är något mörkare
SJ 13 Grå	6502-Y	Mindre god	SJ-färgen är gulare
SJ 15 Grå	6502-B	God	SJ-färgen är något mörkare
SJ 16 Grå	7502-G	God	SJ-färgen är något mörkare
SJ 24 Svart	Svart	Perfekt	
SJ 27 Blå			
SJ 28 Blå	7030-R90B	God	SJ-färgen är något mörkare
SJ 31 Blå	2060-B	God	SJ-färgen är något mörkare
SJ 32 Blå	6030-B10G	Mindre god	SJ-färgen är ljusare och gråare
SJ 33 Blå	5020-B10G	Dålig	SJ-färgen är gråblåare.
SJ 34 Blå	5005-B80G	God	SJ-färgen är något ljusare
SJ 35 Blå	3005-B80G	God	SJ-färgen är något ljusare
SJ 36 Blå	7010-B50G	God	SJ-färgen är mörkare
SJ 37 Blå	7020-B30G	Mycket god	SJ-färgen är blåare
SJ 42 Grön	5020-B90G	God	SJ-färgen är något mörkare
SJ 45 Grön	8010-G30Y	Mindre god	SJ-färgen är mörkare
SJ 47 Grön	7010-G10Y	Mindre god	SJ-färgen är mörkare
SJ 48 Grön	6040-G20Y	God	SJ-färgen är gulare
SJ 50 Grön	5050-G30Y	God	SJ-färgen är gulare
SJ 52 Grön	5040-G20Y	Mycket god	SJ-färgen är aningen gulgråare
SJ 54 Grön	6020-G30Y	God	SJ-färgen är något gulare
SJ 55 Grön	6020-G50Y	God	SJ-färgen något mindre grön
SJ 64 Gul	5010-Y10R	God	SJ-färgen är något gulare
SJ 65 Gul	<b>3010-G90Y</b>	Mycket god	
SJ 67 Gul	<b>1010-G90Y</b>	Mycket god	
SJ 68 Gul	1010-Y	God	SJ-färgen är något rödare
SJ 71 Gul	3020-Y20R	God	SJ-färgen är något mörkare
SJ 74 Gul	0050-Y10R	Mycket god	SJ-färgen är en aning mörkare
SJ 77 Gul	0080-Y10R	God	SJ-färgen är något mörkare
SJ 81 Röd	1080-Y50R	God	SJ-färgen är något mörkare
SJ 83 Röd	<b>2080-Y70R</b>	Mycket god	
SJ 86 Röd	1080-Y90R	God	SJ-färgen är något gulare
SJ 88 Röd	1090-Y90R	God	SJ-färgen är något rödare
SJ 92 Röd	5040-Y90R	God	Klassiskt SJ-röd
SJ 95 Röd	6040-Y60R	God	SJ-färgen är något gulare

Likhet kan vara:

**Perfekt** – Perfekt matchande kulör hittad i NCS-atlasen.

**Mycket god** – Mycket väl matchande kulör hittad i NCS-atlasen.

**God** – Någolunda matchande kulör hittad i NCS-atlasen.

**Mindre god** – NCS-kulören är i alla fall någorlunda rätt.

**Dålig** – NCS-kulören får betraktas som en nödlösning.

Frågetecken i kolumnen längst till höger markerar att skattningen är särskilt osäker.

Varje färg i NCS-systemet har en kod. Exempelvis: S 2050-Y40R.  
S:et anger om det är NCS second edition som gäller.

Det första tiotalet (20) anger procent svarthet.

Det andra tiotalet (50) anger procent färgstyrka.

De sista siffrorna anger färgton. Y40R betyder gul med 40% rödhet. För andra färgtoner används R och B (röd-blåhet), B och G (Blå-grönhet) och G och Y (Grön-gulhet)