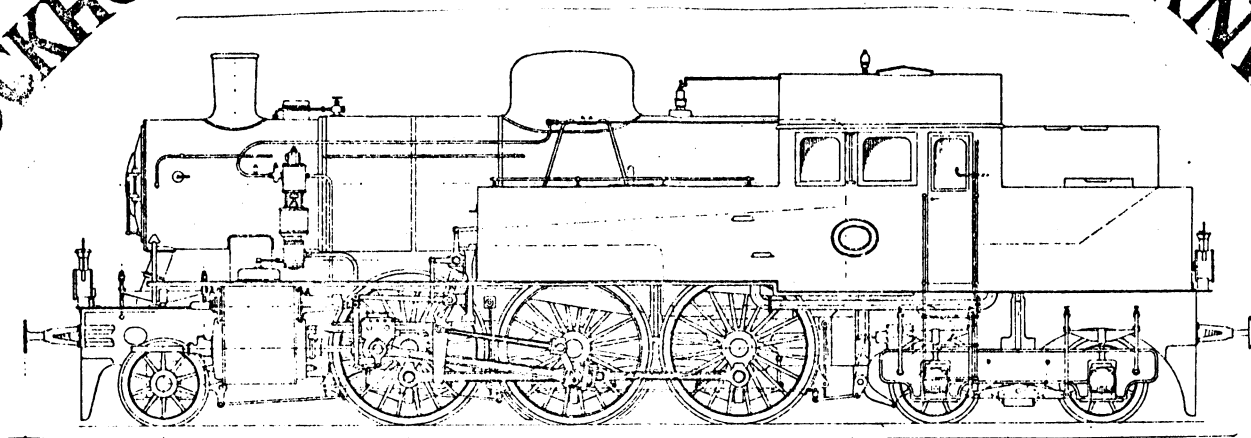


**STOCKHOLM-WESTERÅS-BERGSLAGENS JERNVÄGAR**



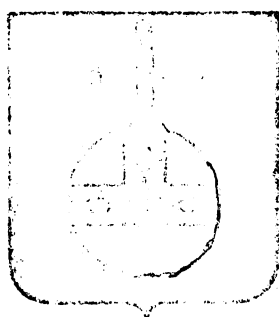
**SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN**

**INBJUDER TILL**

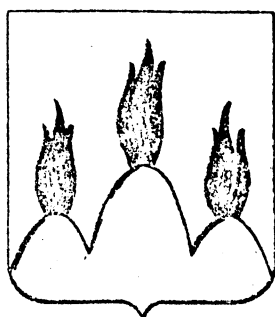
**ÅNGLOKSRESA EFTER SB 1306**

**STOCKHOLM - VÄSTERÅS - STOCKHOLM**

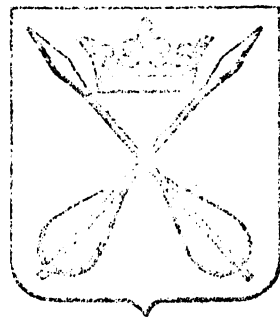
**1972 - 11 - 19**



Uppland



Västmanland



Dalarna

# SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN

Box 124, 101 21 Stockholm 1



SJK

SJK Västerås och SJK Stockholm  
hälsar Dig välkommen till en resa på f.d.  
Stockholm-Westerås-Bergslagens järnvägar  
mellan Stockholm och Västerås.

- Information om resan: Finns i detta häfte:  
Allmän information (denna sida)  
Ungefärlig tidtabell  
Historik och banbeskrivning  
SJK lok Sb 1306  
SJK vagnar
- Fotokörningar: 5 stycken fotokörningar avses göras. Ev. måste någon utgå på grund av tidsbrist. Se separat utdelade skisser på lämpliga platser.  
Vi använder signalen "tåg kommer" ( — — ) före fotokörningarna och "lossa bromsarna" ( — — ) som samlingssignal. Försena ej tåget - stig på snarast.
- Studiebesök: Genom vänligt tillmötesgående av ASEA:s trafikavdelning, får vi tillfälle att bese filmer från ASEA. Se separat utdelad information om studiebesöket på ASEA. Var vänlig följ programmet för den grupp Du tillhör!
- Lunch: ASEA har välvilligt åtagit sig att bjuda på lunch. För tider mm se separat utdelat program.
- Servering: Under resan anordnas servering till humana priser i SWB 20. Smörgåsar, kaffebröd, läsk, kaffe, thé mm serveras. Observera att serveringen är stängd under fotokörningarna!
- Lokåkning: Lotteri med ett lottpreis av 2 kr kommer att säljas mellan Stockholm och Kungsängen. Vinnarlistan kommer att anslås i SWB 20. Anmäl Er snarast till reseledningen. Minimialder för lokåkning 15 år. Lokåkare måste ovillkorligen rätta sig efter lokpersonalens anvisningar.
- Post: Vykort och frimärken för dessa kan köpas av postpersonalen. Vykorten kan postas i SWB 20.
- SWB-lok: Utanför Västerås C står SWB lok G 40 uppställt.
- Reseledning: Reseledarna Rolf B. Pettersson och Evert Andersson och deras medhjälpare träffas säkrast i SWB 20:s tjänstekupé!

VI TILLÖNSKAR DIG EN TREVLIG RESA PÅ SWB!

De läskedrycker, som serveras kommer från Risingsbo Bryggeri i Morgårdshammar på SWB-linjen Sala-Ludvika  
Ej betald annons.

SJK

STOCKHOLM - VÄSTERÅS - STOCKHOLM

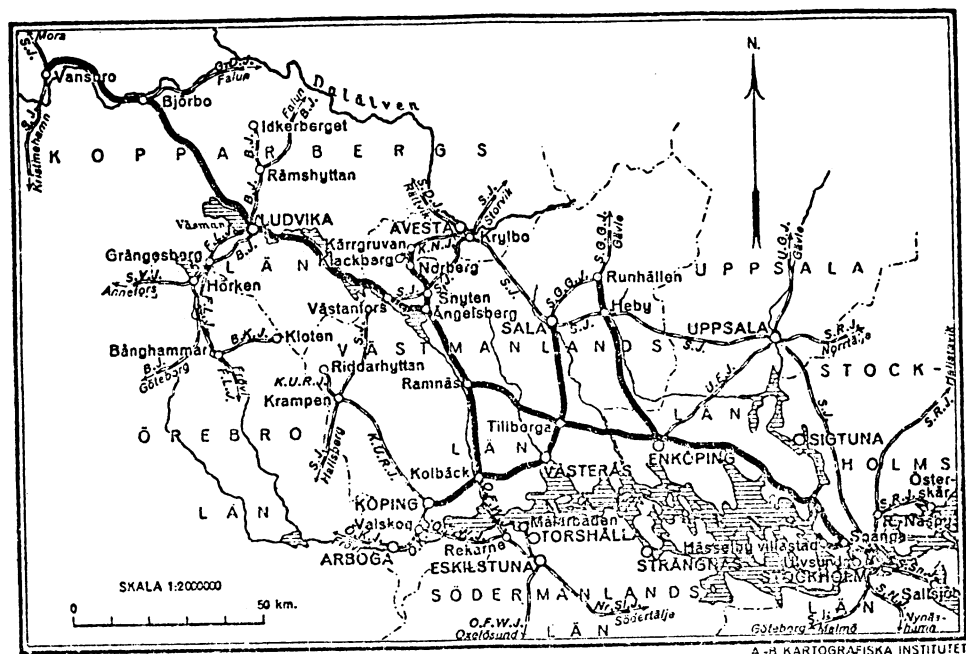
Ungefärlig tidtabell

(Pga fotokörningar kan vissa  
smärre förskjutningar inträffa)

	Ank	Avg	Ank	Avg
Stockholm C Pgb		08.30	19.29	
Sundbyberg		08.39		19.19
Duvbo		08.41		19.16
Spånga		08.43		19.14
Barkarby		08.46		19.11
Jakobsberg		08.49		19.08
Kallhäll		08.52		19.04
Stäket		08.55		19.02
Kungsängen	09.00	09.18		19.58
Bro		09.28		19.50
Bålsta		09.42	18.34	18.40
Krägga		09.50		18.25
Grillby		10.03		18.15
Enköping	10.17	11.20	17.42	18.09
Lundby		11.38		18.33
Orresta		11.50		18.27
Tortuna		12.05		18.22
Tillberga	12.20	12.38	17.10	17.18
Västerås N		12.50		17.02
Västerås C		13.04		16.55

o00o

# STOCKHOLM - WESTERÅS - BERGSLAGENS JERNVÄGAR



Översiktskarta av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar.

Det järnvägsnät, som en gång hette Stockholm-Westerås- Bergslagens Jernvägar eller i dagligt tal Västeråsbanan eller SWB omfattade linjerna (Stockholm)-Tomtebodavästerås-Köping (146 km), Tillberga-Sala (28 km), Tillberga-Ludvika-Vansbro (197 km), Ramnäs-Kolbäck (27 km), Ängelsberg-Kärrgruvan (18 km), Norberg-Klackberg (5 km), Enköping-Heby-Runhällen (47 km) samt Sundbyberg Norra-Ulvsunda och Spånga-Hässelby Villastad-Lövsta (7,3 km).

Detta nät blev inte färdigt på en gång utan byggdes i flera olika omgångar eller tillkom genom övertagande av andra banor.

De rika gruvfälten i Västmanland och södra Dalarna framtvingade tidigt behovet av bättre kommunikationer än de vägar och kanaler som fanns.

I det av greve A E von Rosen år 1845 framlagda förslaget till järnvägsnät i Sverige ingick en bana mellan Stockholm och Göteborg söder om Mälaren. Detta förslag ändrades senare till en linje norr om Mälaren.

Den kungliga kommittén av år 1855 delade i huvudsak denna åsikt. Dessa planer korsades emellertid av överste Nils Ericssons förslag om västra stambanans dragning söder om Mälaren, som också kom till utförande.

Ansträngningarna att få en statsbana genom södra Västmanland fortsatte dock.

Försöket att få norra stambanan lagd den vägen gick emellertid om intet genom att statsbanan mellan Stockholm och Uppsala blev färdig 1866.

Ledande män i Stockholm började istället arbeta för en järnväg mellan Stockholm och Köping med en grenbana till Ängelsberg och major Claes Adelsköld fick i uppdrag att kostnadsberäkna en sådan bana.

I november 1870 inbjöds till aktieteckning. Enligt Adelskölds förslag skulle banan utgå från Tureberg, följa Mälaren något norr om den nuvarande järnvägen mot Sevalle kyrka (Tillberga), varifrån en bana utgick mot Köping och en mot Ängelsberg.

Stockholm-Westerås-Bergslagens Jernvägs-Aktiebolag konstituerades i Stockholm den 28 januari 1871. I bolagsordningen, som fastställdes den 14 februari 1871, utsades att bolagets ändamål var "att anlägga en järnväg från norra stambanan över Almarestäk och Westerås till Köping".

Bolagets aktiekapital skulle utgöra lägst 3 miljoner kronor och fick ökas efter behov. Ett statslån på 5 miljoner kronor begärdes men avslogs av 1871 års riksdag. Istället erhöles beloppet genom ett obligationslån med borgen av Stockholms stad.

I maj 1871 utförde Adelsköld nya undersökningar, vilka gav vid handen, att järnvägen skulle utgå från statsbanan i närheten av Karlberg och dragas över Almarestäket, Kalmarsand och Yttergran till en punkt nära Tillberga kyrka och därifrån till Köping och Ängelsberg.

Koncession på anläggningen erhöles den 24 maj 1872 och till entreprenör för terrassering, bro- och trumarbeten antogs firman Sandell & Wessel. Arbetet började våren 1872.

Snart yppade sig emellertid meningsskiljaktligheter mellan verkställande direktören, trafikchefen vid Köping-Hults järnväg, Marcus Agrelius och överingenjören Claes Adelsköld om banans utförande. Adelsköld tog avsked och efterträddes av sin närmaste medarbetare, ingenjör J. Danielsson. På grund av penningbrist kunde inte planerna på banans färdigbyggande fullföljas. Företaget behövde emellertid aldrig helt avstanna, ehuru det många gånger såg mörkt ut.

Efter flera fruktlösa försök att skaffa medel bildades därför den 28 oktober 1875 Stockholm-Westerås-Bergslagens trafikaktiebolag, som övertog det gamla järnvägsbolagets förbindelser.

Järnvägsarbetet kunde nu fullföljas.

Bandelen Tillberga-Köping öppnades för trafik 7 december 1875 och linjen Tillberga-Ängelsberg 27 juli 1876. Den 12 december 1876 invigdes linjen i sin helhet, Stockholm-Köping och Tillberga-Ängelsberg, av konung Oscar II och den 15 december öppnades den för allmän trafik.

Samtidigt övertogs trafikeringen av Sala-Tillberga järnväg och av Norbergsbanan mellan Ängelsberg och Klackberg.

År 1884 arrenderades även linjen Klackberg-Norberg (5 km) och år 1889 Spånga-Lövsta järnväg, byggd av Stockholms stad.

De följande åren gick utan att några nämnvärda utvidgningar eller förändringar, men omfattande planer till sådana förelåg.

Under år 1896 hade dessa planer mognat och ett nytt bolag, Stockholm-Västerås-Bergslagens Nya järnvägsbolag, bildades. Detta konstituerades den 27 april 1897. Detta bolag upptog i sig såväl det gamla järnvägsaktiebolaget som trafikaktiebolaget. Aktiekapitalet höjdes till 6 miljoner kronor. Dessutom upptogs ett obligationslån för inlösen av de gamla obligationslånen. Bolaget stod nu rustat ekonomiskt för att utvidga sin verksamhet.

I tävlan med Oxelösundsbanan om anläggningen av linjen Kolbäck-Ramnäs, som berör de stora bruken och verken vid Surahammar och Hallstahammar, avgick SWB med seger. I december 1897 påbörjades arbetet på den 27 km långa banan och den 4 november 1899 öppnades banan för allmän trafik. Nästa led i utvecklingen var linjen Ängelsberg-Vansbro. Denna sedan lång tid planerade järnväg var i huvudsak avsedd att från övre Dalarna förse bruken i Västmanland med träkol. På denna sträcka låg den gamla smalspåriga Vässman-Barkens järnväg (Ludvika-Smedjebacken), som öppnades för trafik år 1860. Redan 1875 var det tål om försäljning till SWB, men istället bildades ett nytt bolag, Smedjebackens järnvägsaktiebolag, som 1883 övertog Vässman-Barkens järnväg. Den 29 maj 1891 beviljade K Maj:t koncession för en linje Ängelsberg-Ludvika-Vansbro. SWB beslöt vid extra bolagsstämma 28 februari 1898 övertaga koncessionen. Den 12 november 1898 inlöstes Smedjebacksbanan. Linjen Ängelsberg-Ludvika öppnades för trafik den 26 november 1900.

På grund av de tryckta tiderna anhölls hos K Maj:t och Stockholms stadsfullmäktige om anstånd med färdigbyggandet av linjen Ängelsberg-Vansbro, först till år 1905 och sedan till 1908, vilket även beviljades.

Arbetet på linejn fortgick emellertid mellan Ludvika och Björbo och i december 1901 kunde provisorisk godstrafik inrättas mellan Ludvika och Nyhammar. Någon forcering av arbetet mellan Nyhammar och Björbo ansågs ej nödvändig. Den svåra terrängen fördröjde även arbetets fullbordande och först 1 juli 1904 öppnades linjen Ludvika-Björbo för allmän trafik. Genom överenskommelse med intresserade kommuner och enskilda kunde erforderliga medel för linjen Björbo-Vansbro anskaffas. Linjen Björbo-Vansbro öppnades för allmän trafik 5 november 1907.

Samtidigt med färdigbyggandet av denna linje skedde utvidgningar på andra håll. Enköping-Heby-Runhällens Järnvägs AB hade 1897 fått koncession. Då den nya banan 5 januari 1906 öppnades för trafik, övertogs trafikeringen av SWB. Järnvägen fick snart stora finansiella svårigheter och SWB ansåg sig förpliktad inköpa den mot övertagande av skulderna. År 1908 övergick EHRJ i SWB ägo.

Sala-Tillberga järnväg, som redan från början 1875 trafikerats av SWB inköptes 1906.

Nästa bana, som förvärvades var Ängelsberg-Kärrgruvan med gruvbanan Klackberg-Norberg. Ängelsberg-Kärrgruvan var ursprungligen den smalspåriga, år 1850 koncessionerade banan Norberg-Åmänningen, som år 1874 började ombyggas till normalspår. Den ombyggda banan öppnades för allmän trafik 30 augusti 1876 och arrenderades omedelbart av SWB. Denna arrendetid räckte till 1921, då SWB inköpte aktierna i banan.

Den 1 oktober 1915 öppnades den endast för godstrafik upplåtta järnvägen, byggd av Stockholms stad, mellan Sundbyberg N och Ulvsunda, som trafikerades av SWB.

Genom Ängelsberg-Vansbro linjens tillkomst hade visserligen trafikinkomsterna ökat kraftigt, men utgifterna hade stigit ännu mera. Härigenom uppstod tanken på en gemensam trafikförvaltning av Bergslagens, Stockholm-Westerås-Bergslagens och Gävle-Dala Järnvägar. En överenskommelse slöts 19 november 1908 och en gemensam förvaltning kallad Trafikförvaltningen Göteborg-Stockholm-Gävle (TGSG) upprättades. Överenskommelsen skulle gälla 5 år. 1914 förlängdes för ytterligare 5 år. Vid slutet av den andra perioden fann SWB att dess framtida utveckling skulle bli gynnsammare än de andra banornas, varför man inte hade nytta av anslutningen till TGSG och uppsade avtalet från 31 december 1918. Avvecklingen var avslutad 2 februari 1920.

Under 1920- och 1930-talen fortsatte SWB med växlande framgång och utan några utbyggnader eller nyförvärv av banor.

År 1939 fattade riksdagen principbeslut om förvärv av de privata banorna i Sverige.

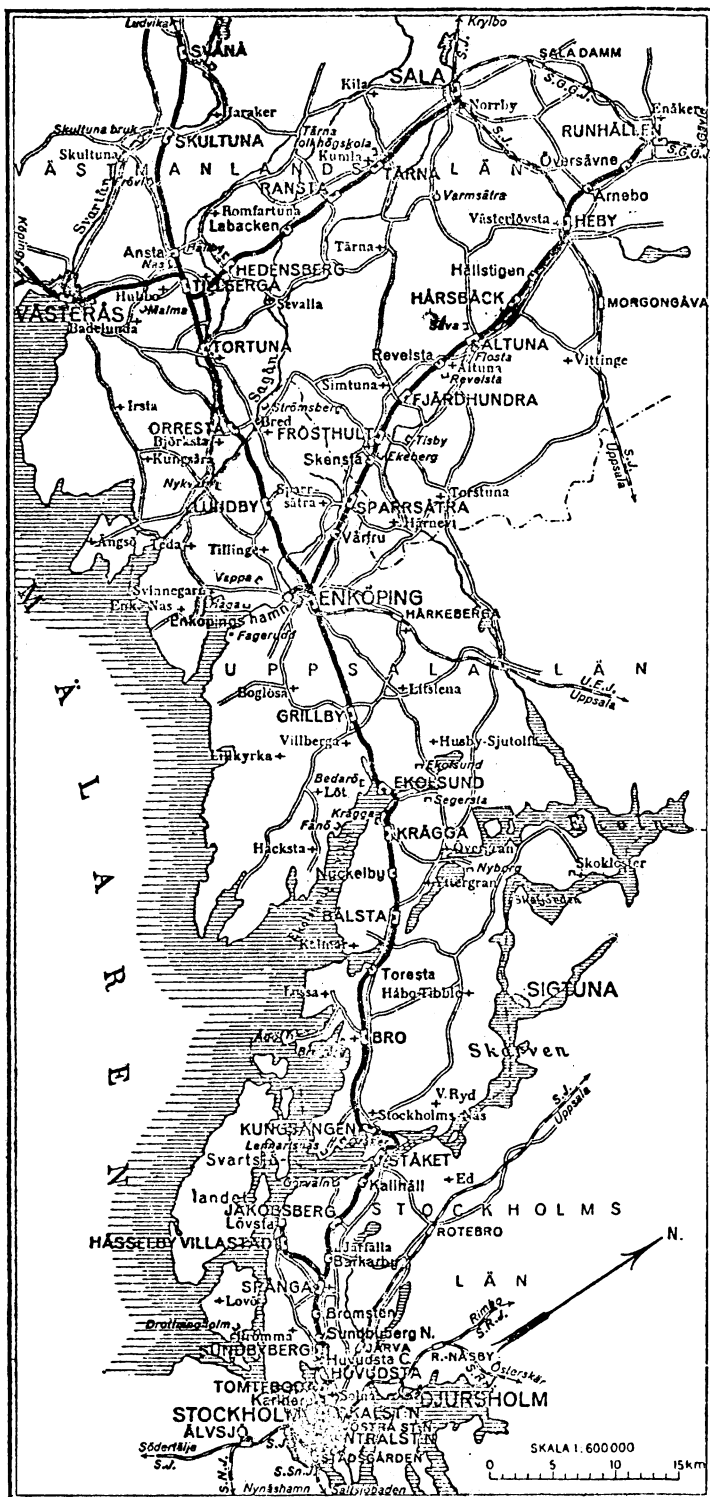
För SWB betydde det att staten genom aktieköp 1 juli 1944 förvärvade banan och 1 juli 1945 införlivade den med SJ.

Tilläggas kan, att linjen Tomtebodavägen-Kungsängen elektrifierades 3 juni 1946, Kungsängen-Västerås 15 januari 1947 och Västerås-Köping 7 juni 1947.

o00o

För uppgifter om lok och vagnar hänvisas till SJK bok nr 8: Historik över den rullande materielen vid Stockholm-Westerås-Bergslagens Jernvägar 1872 - 1944.

# STOCKHOLM - VÄSTERÅS



Km	Sign	Stn
0	Cst	Stockholm C
2,1	Ke	Karlberg
2,5	Tm	Tomtebodas Huvudsta Huvudsta C
6,4	Sub	Sundbyberg Sundbyberg N (hpl) Bromsten (hpl)
11,3	Spå	Spånga
14,4	Bkb	Barkarby (hpl)
17,4	Jkb	Jakobsberg
21,3	Khä	Kallhäll (hpl)
23,5	Stt	Stäket
28,0	Kän	Kungsängen
35,8	Bro	Bro Toresta
44,1	Kmrs	Kalmarsand (hpl)
46,8	Bål	Bålsta Nyckelby (hpl)
53,3	Krg	Krägga (hpl)
56		Ekolsund
63,6	Gib	Grillby
73,4	Ep	Enköping
82,2	Lub	Lundby
88,4	Ora	Orresta
95,0	Ttu	Tortuna
100,7	Tb	Tillberga
105,8	Vån	Västerås N
111,0	Vå	Västerås

## SJK ÄNGLOK Sb 1306

I slutet av år 1915 framlade Järnvägsstyrelsens Maskinbyrå förslag till en ny tanklokstyp, som var baserad på den 1908 levererade Sa-typen, men avsedd att dra tyngre lokaltåg och andra persontåg på längre avstånd och med större hastighet än Sa-loken.

Förslaget var ett tvåcylindrigt, yttercylindrat lok med axelföljden 1'C2', dvs med en löpaxel, tre kopplade drivaxlar och en bakre löpboggi. Konstruktionen utvisade en standardiseringssträvan genom att pannan var av E-typ och drivhjulen samma som hos B-loken. Förråden var väsentligt större än hos Sa och beräknades räcka mellan 110 och 120 km utan påfyllning. Största tillåtna hastighet såväl fram som back var 90 km.

Anbud infordrades under 1916 och beställningen lämnades till Motala Verkstad. De fem loken, litt Sb nr 1306-1310, levererades i början av år 1917, Sb 1306 i början av mars 1917 till ett pris av 97.330 kr/st.

Tre av loken, bland dem Sb 1306, tilldelades vid leveransen dåvarande III distriktet, där de användes för kontinentaltrafiken till Trälleborg och sedermera på HHJ.

År 1942 slopade SJ sin bokstavsunderlitterering och littrat ändrades till S2. När Blekinge Kustbanor år 1957 breddades till normalspår, placerades S2 1306 i Kristianstad för användning på linjen till Karlskrona fram till 1962, när dieseldriften gjorde sitt intåg där.

S2 1306, som B-klassades i Borås 1962 avställdes och konserverades år 1963. Det placerades i HKJ stall i Hästveda.

SJK hade länge diskuterat inköp av ett ånglok och en insamling igångsattes hösten 1971 för inköp av ett S2-lok. Genom medlemmarnas stora offervillighet gav insamlingen snabbt erforderlig summa.

Efter besiktning av lämpliga S2-maskiner bestämde sig klubben för S2 1306. Sedan ett förtjänstfullt upprustningsarbete skett under juli 1972, kunde loket för egen maskin köras upp till Stockholm i månadsskifter juli-augusti. Den 14 augusti 1972 undertecknades köpehandlingarna och loket övergick i Svenska Järnvägsklubbens ägo. Priset var 21.000 plus moms, dvs omkring 25.000. Redan från leveransen blev Sb-loken mycket populära bland lokpersonalen på grund av sina goda gångegenskaper och jämförelsevis stora förråd och maskindistriktet stod ofta i kö för att få sig tilldelade Sb-loken. Utom för den lokal- och persontågstrafik loket var avsedda för, har de också använts för snälltåg, lätta godståg och tom i malmtågsväxling.

Data för litt Sb:

Cylinderdiameter .....	540 mm.	Total vikt i tjänst, med förvärmare .....	81,000 kg.	
Slagets längd .....	620 "	Materialvikt .....	62,500 "	
Drivhjulsdiameter .....	1,750 "	Adhensionsvikt vid fulla förråd .....	43,500 "	
Ångtryck pr cm <sup>2</sup> .....	12 kg.	" tomma förråd .....	42,440 "	
Panna lit. K. {	Rostyta .....	2,08 m <sup>2</sup>	Tryck å skenorna vid fulla förråd, axel I	11,500 "
	Eldyta, eldstad .....	10,7 "	" II	14,500 "
	" 112 st. tuber <sup>50/44</sup> mm., 21 st.		" III	14,500 "
	" tuber <sup>121/122</sup> mm. ....	93,6 "	" IV	14,500 "
	" Eldstad och tuber .....	104,6 "	" V	13,000 "
Överhettningssyta .....	32,6 "	" VI	13,000 "	
Förvärmarens värmeyta .....	ca 13,1 "	" I	11,160 "	
	$\frac{Pd^2}{D}$	" II	14,140 "	
Dragkraft (0,65 $\cdot \frac{Pd^2}{D}$ ) .....	8,050 kg.	" III	14,160 "	
Vattenförråd .....	10 m <sup>3</sup>	" IV	14,140 "	
Kolförråd .....	3,6 ton	" V	6,900 "	
Enl. axelanordn. tillåten max-hastighet ..	92 km.	" VI	6,900 "	



## SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBENS VAGNAR

I Svenska Järnvägsklubben (SJK) verksamhet ingår bl.a. resor för medlemmarna på intressanta delar av det svenska järnvägsnätet.

För att möjliggöra sådana resor med äldre järnvägsmateriel har SJK förutom ett ånglok anskaffat en del historiskt intressanta vagnar.

De vagnar SJK äger, har tillkommit dels genom gåva från Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar (TGOJ), en del av Grängeskonglomeraten, dels genom inköp från SJ. Vagnarna är SJK egendom och är registrerade som privatvagnar hos TGOJ.

Vagnarna är från olika epoker och har från början haft ett för respektive epok representativt utseende, men har under årens lopp genomgått flera ombyggnader. Samtliga vagnar har öppna plattformar och personvagnarna har trækorg med utvändigt teakpanel, vilket var mycket vanligt fram till omkring 1930. Inredning och utrustning är modern och motsvarar i stort sett 1940-talets standard. De flesta vagnarna har använts i reguljär trafik fram till 1960-talet. De vagnar, som SJK erhållit som gåva har fått märkning efter de järnvägar, som de ursprungligen tillhörde och som 1930 förenades i TGOJ.

Nedan följer en sammanställning av viktigare data för vagnarna:

Vagn	Tillv/år	Vikt	Löb	Ant sittpl	Till SJK
OFWJ BCo 2	OFWJ 1889	29,2	20,02	12 + 38	} April 1969 (gåva av TGOJ)
FLJ BCo 19	FLJ 1901	33,4	20,26	12 + 57	
KHJ/ÖKJ Co 20	Kock 1891	26,7	18,70	80	
TGOJ F3 147	Kock 1931	15,6	13,20	--	
SWB A01 20	SWB 1913	29,8	16,85	(0)	Dec 1970 (köp fr SJ)
SWB C5 138	GMV 1908	16,0	14,40	56	Feb 1972 (köp fr SJ)

### Förklaringar:

- OFWJ = Oxelösund-Flen-Westmanlands Jernväg
- FLJ = Frövi-Ludvika Jernväg
- KHJ = Köping-Hults Jernväg (övergick i ÖKJ)
- SJ = Statens Järnvägar
- SWB = Stockholm-Westerås-Bergslagens Jernvägar
- TGOJ = Trafik AB Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar
- Kock = Kockums Mekaniska Verkstad, Malmö
- GMV = Göteborgs Mekaniska Verkstad, Göteborg

Samtliga vagnar underhålls genom frivilliga arbetsinsatser av medlemmarna, utom beträffande trafik- och säkerhetsmässiga detaljer, vilka görs av TGOJ på SJK bekostnad.

Målsättningen har varit att främst återställa exteriören i ett representativt skick. Att återställa dem i originalskick är ej möjligt på grund av de krav, som ställs i dagens trafik, men vissa detaljer avses i framtiden att för-gamlas.

Att i framtiden anskaffa ytterligare personvagnar kommer att bli mycket svårt, eftersom endast ett fåtal trävagnar finns kvar, huvudsakligen använda som tjänstevagnar, och ofta kraftigt ombyggda, varför restaurering kommer att ställa sig både besvärlig och kostnadskrävande.

*3½ klass personvagn litt. C*

*fr. Stockholm-Oxelösunds-Ringsjöarna Jernväg*

- Skiss -

