



SMB 100 år

Jubileumståg

Stockholm - Tillberga - Ludvika -

Hanneboda - Köping - Westerås -

Tillberga - Stockholm

25 - 26 sep. 1976

STOCKHOLM-WESTERÅS-BERGSLAGENS
JÄRNVÄGAR
1876—1976

JUBILEUMSTÅG

SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN/MUSEIFÖRENINGEN SWB

Nr 00141

- | | | |
|--------------------------|-----------------------------|------|
| <input type="checkbox"/> | Västerås—Tillberga—Västerås | 10:— |
| <input type="checkbox"/> | Västerås—Kolbäck—Västerås | 15:— |
| <input type="checkbox"/> | Barnbiljett | 5:— |
| <input type="checkbox"/> | / 1976 | |

25.9.1976

SWB 100 år

Stockholm C

LUDVIKA

över Ängelsberg

SJK/mfSWB

60:—

00190

26.9.1976

SWB 100 år

Ludvika

STOCKHOLM C

över Köping

SJK/mfSWB

75:—

00005



TIDTABELL FÖR
J U B I L E U M S T Å G E N
25 - 26 sept. och
3 okt. 1976

TIDTABELL GÄLLANDE 25 sept 1976

<u>Station</u>	<u>ank.</u>	<u>avg.</u>
Stockholm C		9.20
Kungsängen		10.01
Bålsta	10.25	11.06
Grillby		x
Enköping	12.00	13.14
Tillberga	14.00	14.30
Skultuna	14.42	14.46
Ramnäs	15.03	15.08
Ängelsberg	15.30	16.05
Fagersta C	16.20	16.45
Vad	17.00	17.04
Söderbärke	17.30	17.35
Smedjebacken	17.48	18.00
Ludvika	18.20	

FOTOKÖRNINGAR KOMMER ATT ÄGA RUM
PÅ FÖLJANDE PLATSER:

Ekolsund (mellan Bålsta - Grillby)
Orresta (mellan Enköping-Tillberga)
Hugnora (mellan Vad - Söderbärke)

Möter 2823
Förbigås av S736, möter S731,
vattentagning.

H3 58 tillkopplas, kol- och
vattentagning.

Vattentagning med hjälp av
ångspruta.
Möter S777

Kol- och vattentagning.

TIDTABELL GÄLLANDE 26 sept 1976

<u>Station</u>	<u>ank.</u>	<u>avg.</u>
Ludvika		8.30
Grängesberg C	8.55	9.00
Ställdalen	9.20	9.25
Kopparberg	9.35	9.45
Storå		10.15
Lindesberg	10.35	11.28
Vanneboda		11.50
Fellingsbro		12.05
Arboga	12.20	12.35
Valskog		12.55
Köping	13.05	14.30
Kolbäck	14.50	15.00
Västerås C	15.20	15.35
Tillberga	15.48	15.52
Enköping	16.22	17.15
Kungsängen	18.00	18.05
Stäket	18.11	18.14
Stockholm C	18.40	

FOTOKÖRNINGAR KOMMER ATT ÄGA RUM
PÅ FÖLJANDE PLATSER:

Vasselhyttan (mellan Kopparberg -
Storå)

Valskog

Möter 4812

Möter S546, vattentagning.

Möter S737

Möter S739, kol- och vattentagn.

Möter S810

Möter 3740, S812

H3 58 fränkopplas (ev. sker detta
i Tillberga), kol- och vattentag-
ning Sb, möter S744.

Möter 2852

TIDTABELL GÄLLANDE 3 okt 1976

<u>Station</u>	<u>ank.</u>	<u>avg.</u>
Västerås C		9.50
Tillberga	10.05	10.36
Västerås C	10.52	
Västerås C		11.15
Tillberga	11.35	12.35
Västerås C	12.51	
Västerås C		13.18
Kolbäck	13.42	14.05
Västerås C	14.30	
Västerås C		15.10
Kolbäck	15.35	16.30
Västerås C	16.55	

BILJETTPRISER:

ToR Västerås - Tillberga 10:-

ToR Västerås - Kolbäck 15:-

Barn 6-12 år ToR 5:- båda sträck-
orna.

Möter S731, S806

Möter S747, S774

Möter S719, S738

Möter S743, 3740, S812, S889

Vid försening gäller angiven ordinarie avgångstid. Försenad ankomst innebär alltså förkortat uppehåll, ej ändrad avgångstid.

Fotokörning kan utgå vid försening.

Vi använder signalen "tåg kommer" (två långa) före fotokörningarna och "lossa bromsarna" (en kort och en lång) som samlingssignal. Försena ej tåget - stig på snarast.

Svenska Järnvägsklubben och museiföreningen SWB hälsar Dig välkommen till en som vi hoppas trivsam och givande resa på 100-års jubilerande Västeråsbanan samt Trafikaktiebolaget Grängesberg - Oxelösunds Järnvägars linje Ludvika - Vanneboda - Köping.

I denna jubileums-mapp

har vi samlat en del material med följande innehåll som kanske kan vara av intresse för resan.

1. Allmän information (tre blad).
2. Fotokörningskartor (två blad).
3. Tidtabellshäfte.
4. Stationsförteckning med kartor och bilder.
5. Blad med kartor över TGOJ linjer.
6. Kortfattad historik om SWB, H3-loken samt Vessman - Barkens Järnväg.
7. Broschyrer över Mälarleden och Ludvika kommun.

Fotokörningar

Fem stycken fotokörningar har vi tänkt genomföra. Se tidtabellshäftet samt separata kartor över dessa platser.

Servering

Under resan anordnas servering till humana priser i serveringsvagnen. Kaffe, thé, smörgåsar, öl, läsk, korv m.m. serveras. Observera att serveringen är stängd under fotokörningarna!

Under uppehållet i Enköping finns möjlighet till förfriskningar, smörgåsar m.m. i Åsenstugan, ca 200 m. söder om stationen uppe på höjden t.v.

Jubileums-middag

Kuponger till gemensam middag i Ludvika försäljes till ett pris av 32:-. I priset ingår varmrätt, lättöl/vatten, smör och bröd samt kaffe. Önskas snaps, dessert och dyl. betalas detta direkt till restaurangen. Middagen serveras kl. 19.30 på Star Hotell Elektra, Eriksgatan 6 ca 300 m. från stationen.

SWB-kåseri

Efter middagen kåserar förre stationsmästaren Bertil Blomme om Västeråsbanan.

Övernattning

För dem som beställt hotellrum genom SJK, finns här en förteckning över hotellens adresser.

Holmia, Fredsgatan 11
Rex, Engelbrektsgatan 9
Ritz, Storgatan 34
Stadshotellet, Carlavägen 7
Star Hotel Elektra, Eriksgatan 6
(Samtliga ligger centralt)

Frukost

serveras på hotellet. Kan även inhandlas i tågets serveringsvagn från kl. 8.00.

Lunch

kan intagas på Domus restaurang, Glasgatan i Köping. Gå Glasgatan från stationen upp till busstationen/Stora gatan.

I reseledningen

ingår Lars Olof Lind från SJK samt Torsten Brodén från mf SWB.

FESTLIGHETER KRING TÅGET

- I Ängelsberg kommer lokens vattenförråd att fyllas med hjälp av Fagersta Brandkår och dess gamla ångspruta.
- I Lindesberg skjuter F:a Modellkanoner från Strängnäs dubbel svensk lösen som avgångssignal.
- I Köping fyller 75-års jubilerande Köpings brandkår lokens vattenförråd. Framför stationen har oktetten Brunns-
musikanterna tagit plats och spelar jubileumsmusik. F:a Modellkanoner skjuter även här en dubbel svensk lösen som avgångssignal.
- I Västerås De två 6-punds skeppskanonerna från 1786, vid Västerås Hamn saluterar jubileumståget och det goda samarbete som under de gångna hundra åren varit rådande mellan järnvägen och hamnen. Svensk lösen avfyras när tåget passerar Svartå-bron. Efter saluten hälsar loken med två korta signaler.
- Ute i "buskarna" kring jubileumstågets färdväg finns medlemmar ur Västerås Amatörfilmclub som dokumenterar denna stora händelse.

MEDDELANDE FRÅN FÖRSÄLJNINGSAVDELNINGEN

- Böcker, vykort kommer att försäljas gemensamt av SJK och mf SWB. SJK:s praktverk: DEN RULLANDE MATERIELEN VID SWB säljes till ett pris av 70:--.
- Jubileumsstämpel Alla försändelser som postas ombord på tåget förses med en specialstämpel.
- Frimärken tillhandahålles av försäljningspersonalen.
- Lotterier Mf SWB säljer lotter à 1:- på tuschteckningar med järnvägsmotiv av konstnären Harald Eklund i Kungsängen.
- Jubileumstallrik till minne av SWB-järnvägens gångna hundra år, kan beställas genom mf SWB till ett pris av 100:--. Leverans beräknas till början av oktober. Tallriken tillverkad i vitt benporlin är tryckt i färgerna svart, rödbrunt och gult. Som motiv är valt en av "rävarna", ett rödbrunt ånglok som i sex exemplar trafikerade SWB under tjugotalet år i seklets början.



Andelar i SWB-loket
H3 58

försäljes genom mf SWB till ett pris av endast 58:--/st. Andelen är utförd som en gammal SWB-aktie och tryckt i svart på kopparbrunt papper. Köparens eller mottagarens namn textas i tusch. Försäljningspersonalen visar gärna hur den ser ut.

FÖLJANDE FIRMOR HAR VÄLVILLIGT BIDRAGIT
MED GÅVOR:

ICA HAKON AB (Luxuskaffe).

PRIPPBRYGGERIERNA, REGION STOCKHOLM (Festis)

För sammanställning av detta jubileumsmaterial har
svarat: Lars Beijer: H3-lokens historia.

Bertil Blomme: SWB-historiken.

Olle Ek: Fotokörningskartor.

Thomas Walldow: Allmänna bladen, driftplats-
förteckning, bildsidor med
kartor, historiken över Väss-
man Barkens Järnväg och tid-
tabellshäftet.

HJÄRTLIGT VÄLKOMMEN OMBORD!

önskar




SJK



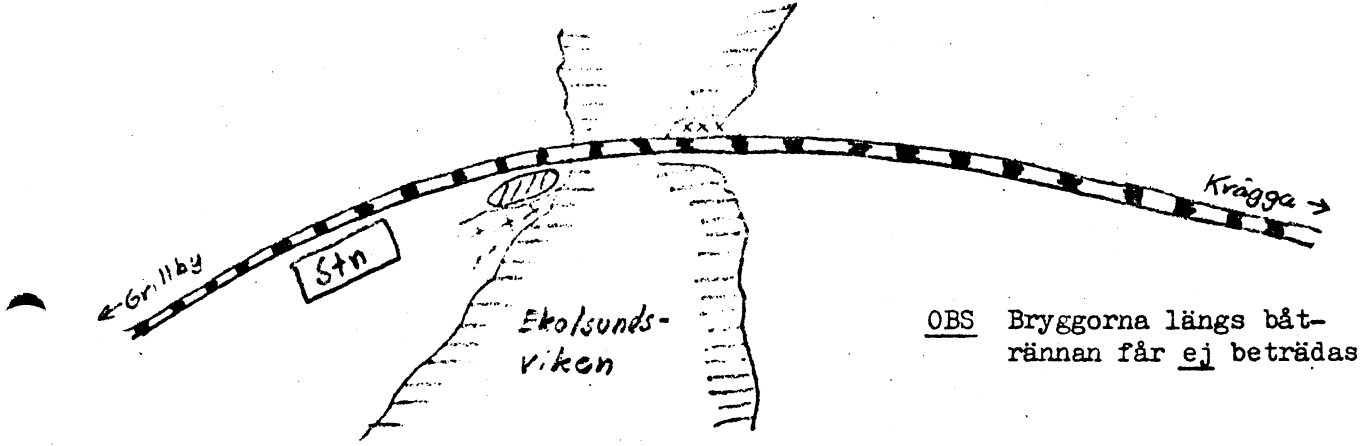
Museiföreningen



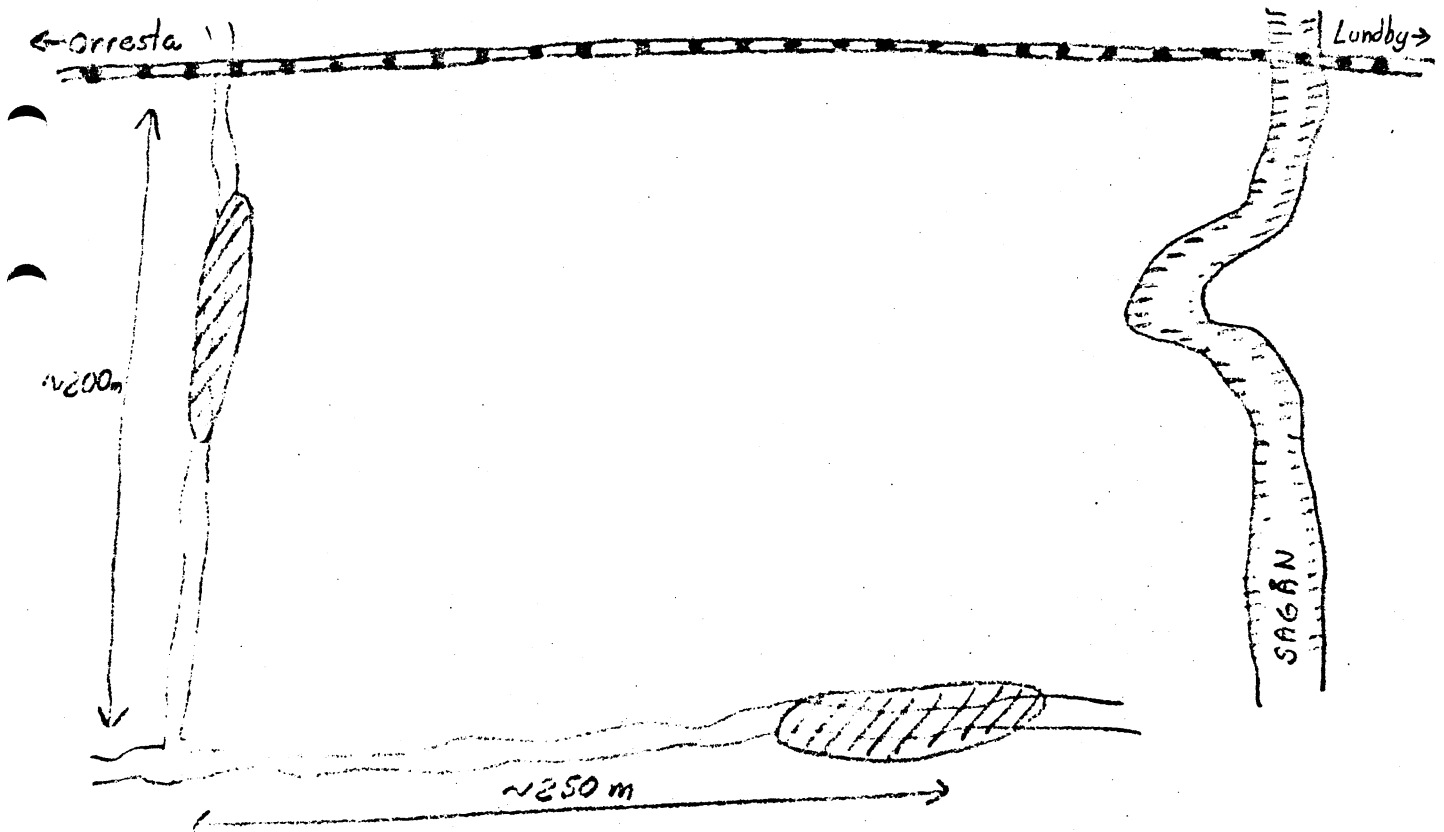
FOTOKÖRNINGAR

Då det är dags för fotokörning blåser loket två långa signaler. Stig snabbt av och på tåget så vi slipper inställa fotokörningar p.g.a tidsbrist. Studera nedanstående skisser noga. Lämpliga ställen för fotografer har markerats med . Om Du vill stå på ett annat ställe måste Du kontrollera att Du ej syns från de rekommenderade fotoställena.

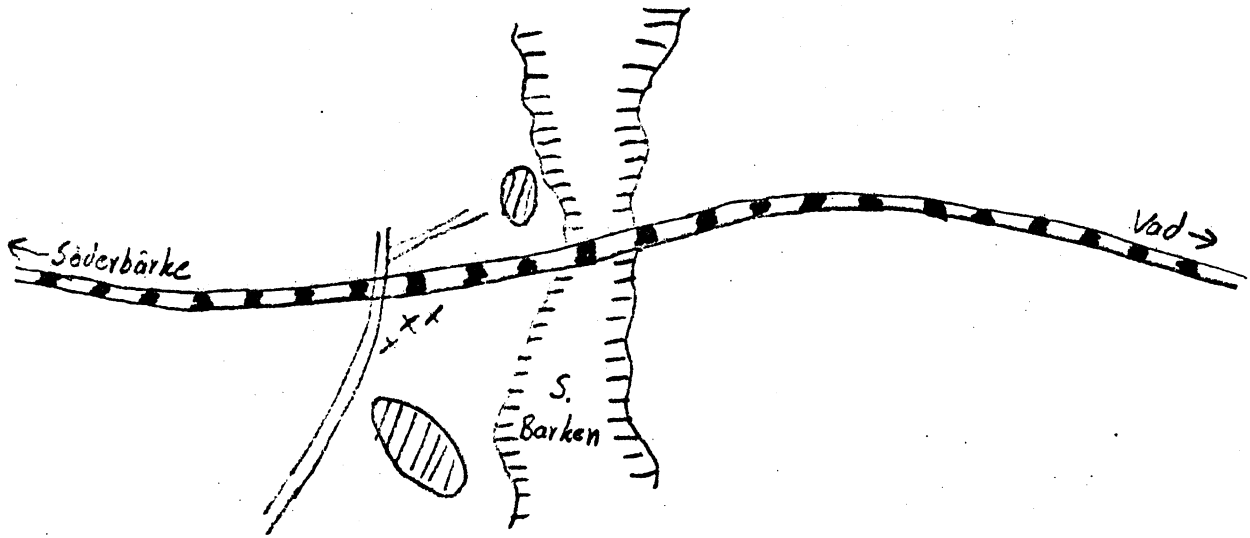
Fotokörning 1 km 56,2 Ekolsund Omkring kl. 1120



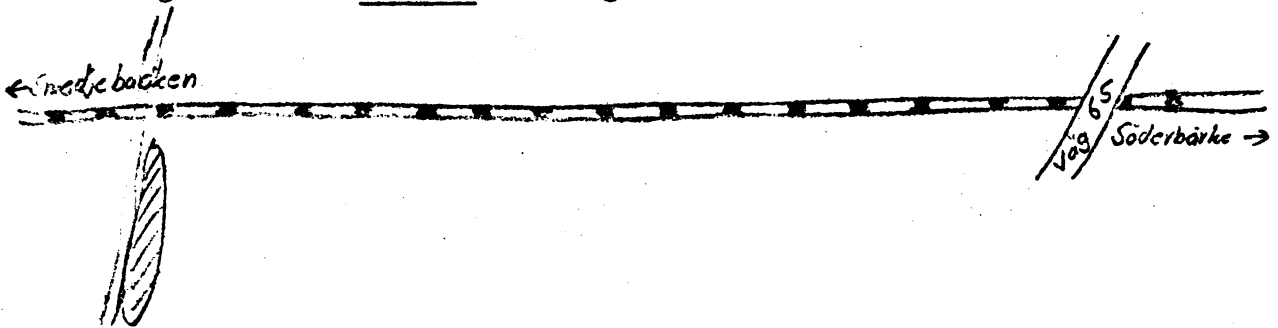
Fotokörning 2 km 87 Lundby-Orresta Omkring kl. 1335



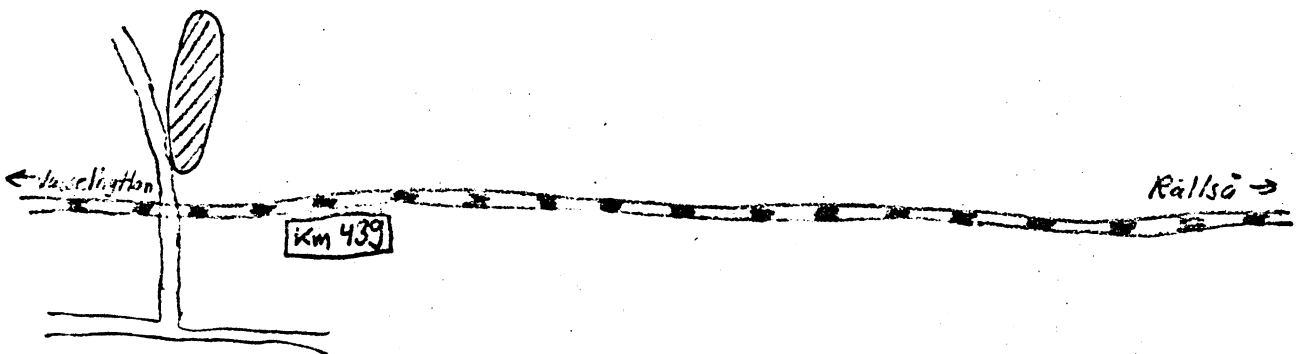
Fotokörning 3 km 178,2 Hugnora bro Omkring 1710



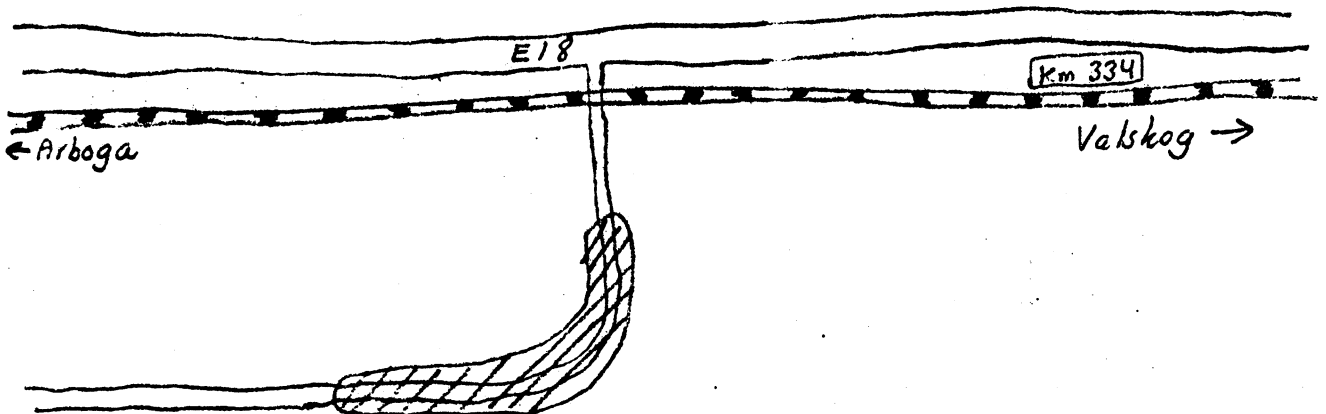
Fotokörning 4 km 191 Vanhäll Omkring 1740



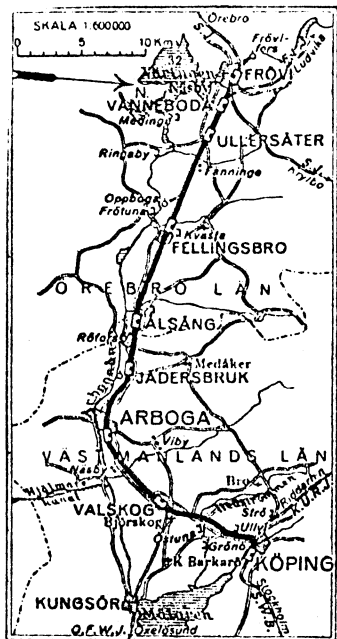
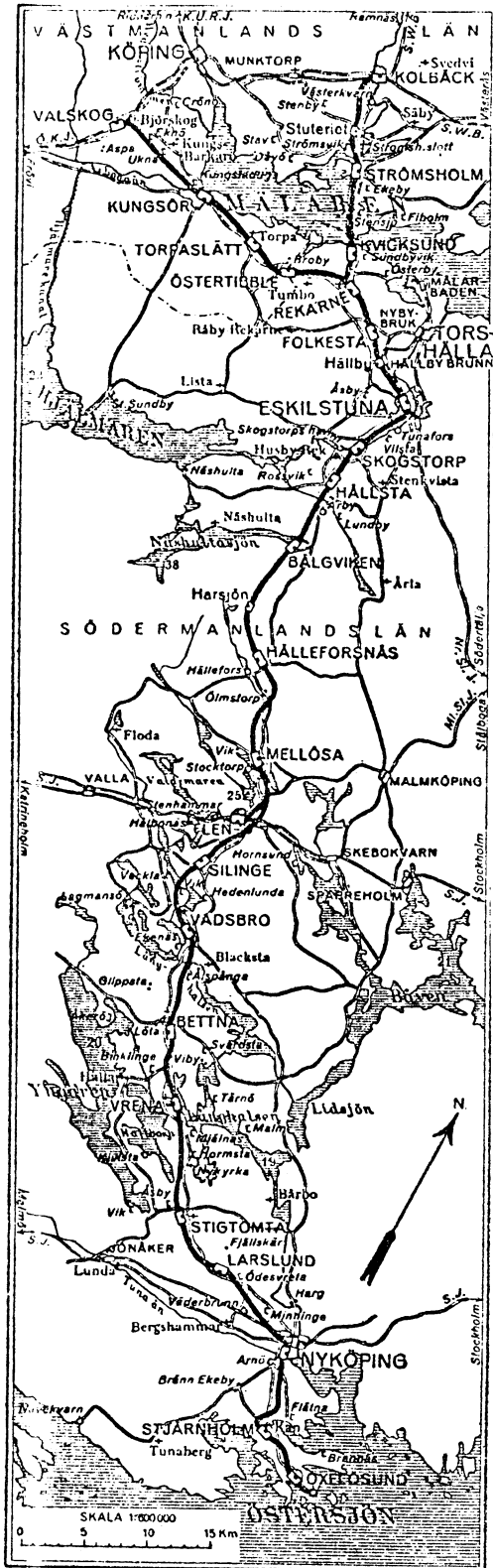
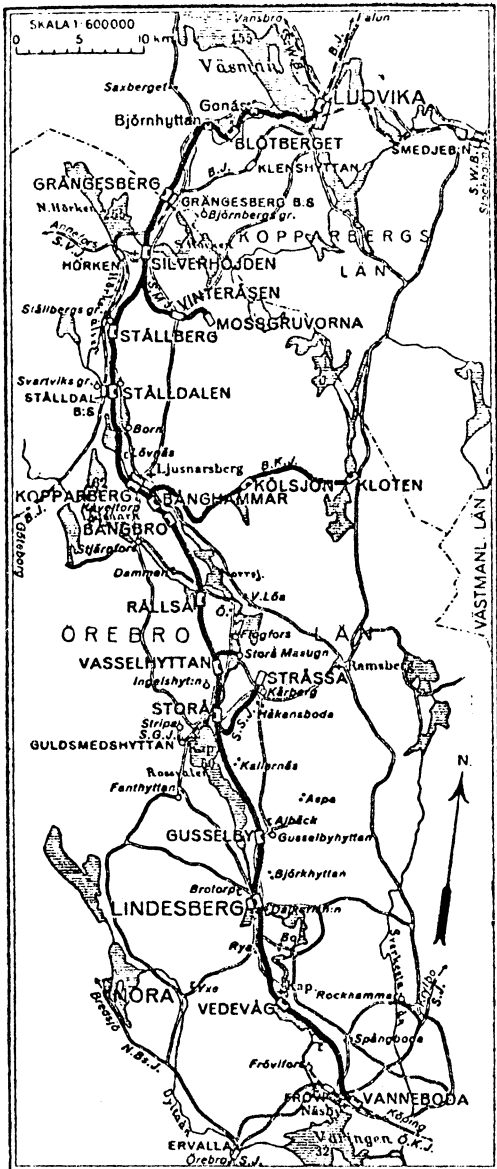
Fotokörning 5 km 439,0 Rällså-Vasselhyttan Omkring 1005



Fotokörning 6 km 333,9 Arboga-Valskog Omkring 1240



KARTOR ÖVER TGOJ
 (Hämtade ur Svenska Järnvägsföreningen 1926)



STOCKHOLM-VESTERÅS-BERGSLAGENS JERNVÄGAR

"Invigningen av Stockholm - Westerås - Bergslagens Jernvägar skedde den 12 december 1876. Festtåget avgick från Stockholm central kl. 9.00 på morgonen. Bland de i festtåget deltagande var, förutom Hans Majestät Konungen med uppvaktning, många från huvudstaden särskilt inbjudna honoratiores. Ankomsten till Westerås skedde kl. 2.15 em. Perrongen var festligt prydd med flaggor och vimplar och en stor triumfbåge var uppsatt.

Kongl. Westmanlands regemente paraderade liksom också stadens skarpskyttekår. Båda formationerna med fanor och klingande spel." (Utdrag av referat från invigningen av SWB.)

Konungens tal: "Omsider har denna med rätta, länge eftersträvade dag kommit, då denna bana, som sammanbinder huvudstaden med hjärtat av Westmanland ovh dess rika bergslager, blivit färdig. Att detta företag kommit till stånd utan understöd av offentliga medel, blott genom egen offervillighet och oaktat molande svårigheter, ökar förtjänsten hos dem som börjat, fortsatt och fullbordat densamma. Jag uttalar därför här i landets namn, min tacksamhet jämte mina välgångsönsknningar för banans framgång, då jag nu förklarar Stockholm - Westerås - Bergslagens järnväg öppnad för allmän trafik."

Epoken SWB var därmed inledd. Den skulle räcka i nära 70 år. Banan hade under sitt vardande mött och skulle under de framföriggande åren möta skiftande öden och händelser på både gott och ont. Den största händelsen i banans historia var tvivelsutan förstatligandet, som skedde den 1 juli 1945. Dagen då det i järnvägssammanhang så välkända namnet SWB för alltid skulle suddas ut och banan införlivas i det stora SJ-nätet.

Vad som framtvingade byggandet av denna stora, privatägda järnvägsanläggning, var att statsmakterna icke följde järnvägsplaneraren, Greve Adolf Eugene von Rosens förslag att anlägga endera västra eller norra stambanan i sådan sträckning, att den förband Västmanlands bergslager och orterna på norra mäljarstranden med huvudstaden. Regeringens beslut att anlägga de nämnda stambanorna i sin nuvarande sträckning, var i hög grad tillskyndat av Översten vid Flottans mekaniska kår, Nils Eriksson, som nu hade anförtrotts uppdraget som högste chef för statens järn-

vägsbyggnader. (Nils Eriksson var broder till uppfinnaren John Eriksson.)

Huruvida Nils Erikssons helt diametrala uppfattning till von Rosens idéer om stambanornas sträckning var utslag för något prestigeladdat tänkande eller om andra, välmotiverade orsaker framfördes är okänt. Ett är då säkert. Nils Eriksson hade med sin järnvägsplanering ställt Västmanlands bergslager, orterna norr om Mälaren, Köping och Västerås utan statsgaranterad järnväg.

Man kan således påstå att det var den statligt anställda järnvägsbyggherren Nils Eriksson, som framtvingade initiativtagare till byggandet av SWB. De mest entusiastiska för projektet var Friherren och Generallöjtnanten Gillis Bildt och Greven E.J. Sparre. Dessa två, med åtta andra likasinnade järnvägspionjärer, bildade SWB järnvägsaktiebolag den 28 januari 1871.

Som banans byggnadschef förordnades Majoren Claes Adelsköld. Även kallad Sveriges rallare nr 1. Han gjorde skäl för det namnet, sedan han verkat som järnvägsbyggare i 26 år och gjorde undersökningar och förslag till mer än 3000 km enskilda järnvägar.

I början av år 1875, således nära två år före den kungliga invigningen, började järnvägstrafiken inom västeråsområdet nalkas sin begynnelse. Bandelen Västerås - Köping var då färdigbyggd och trafikabel. Kort därefter, i april 1875, etablerades reguljär tågförbindelse Västerås - Köping - Örebro. Mellan Köping och Örebro fanns den redan år 1867 färdigbyggda Köping - Hults järnväg.

Färdigbyggd kom SWB att omfatta 479 bankilometer, fördelade på följande linjer: Stockholm C - Köping, Sundbyberg - Ulvsunda, Spånga - Hässelby Villastad, Tillberga - Sala, Tillberga - Ludvika - Vansbro, Ramnäs - Kolbäck, Ängelsberg - Kärrgruvan, Norberg - Klackberg och Enköping - Heby - Runhällen. Nätet byggdes icke på en gång, utan färdigställdes i flera repriser. Vid invigningen var således endast bandelarna Stockholm C - Köping, Tillberga - Ängelsberg - Kärrgruvan och Tillberga - Sala färdigbyggda.

Huvudaktieägare i SWB-bolaget har varit Västerås stad perioden 1873 - 1914, Stora Kopparbergs Bergslags AB perioden 1915 - 1920

och åter igen Västerås stad perioden 1921 - 1944. Det ankom således på Västerås stad att, enligt statsmakternas beslut, överlåta järnvägsanläggningen till statligt ägande och trafikering 1945.

Det är i dagarna jämnt 100 år sedan denna, för sin trakt och bygd så värdefulla och samhällsnyttiga kommunikationsled kom till och de första ångloksdrivna tågen började pusta och stånka fram genom landskapet. Anläggningen gjorde skäl för namnet "en järnbärrarlandets pulsåder", som alltid tjänstvilligt och effektivt hjälpte till att föra gruv- och skogsegendomarnas produkter ut i världen och som därmed var en grundläggande faktor för uppkomsten av de växande och industrialiserade samhällena i banans sträckning.

oo00oo

Spring, anghäst, spring öfver berg, öfver fält,
Der folket din djerfva bana har stält,
Och mycken lycka på färden!
Och helsa från oss till allt skönt, som du ser,
Från axet i marken, till liljan som ler
Derborta, i hvimlande verlden.

Res med Västeråsbanan till mellersta Sveriges vackraste nejder och tag uppehåll å någon av de många platser, som lämpa sig härför!



1. Bälsta. — 2. Enköpings station. — 3. Bergsprängningsarbeten. — 4. Festtagets ankomst till Vesterås station och äreporten på vägen mellan stationen och staden. — 5. I Domkyrkan. — 6. Festmiddagen på Rådhuset. — 7. Mottagandet på perrongen, Vesterås station (hvars frontdekorationer ses öfverst å tafan).

SWB H3 58, senare SJ A6 1689

SWB H3 nr 58 ingick i en serie om fyra sexkopplade snälltågslok som levererades till SWB i november 1910 från NOHAB. Dessförinnan hade samma år fyra nästan identiska lok levererats till Bergslagens Järnvägar. Loktypen var konstruerad i samarbete mellan BJ och NOHAB och kan sägas vara en utveckling av BJ:s litt C3. Den var utformad för att kunna dra 185 tons vagnvikt i 10 promilles stigning med 60 km/tim och att kunna gå i 90 km/tim på plan mark.

Hos SWB ersatte H3:orna, de blev slutligen 8 st till antalet, bl a de på 1870-talet tillverkade C-loken. De blev snabbt populära av lokpersonalen, framförallt för sina goda gångegenskaper. Loken var dessutom lätteldade och billiga i drift och underhåll.

På SWB ombyggdes loken i flera omgångar. Den första ändringen, i början av 1920-talet, var att sandboxarna under gångborden sammanfördes till en central sandbehållare på pannan, som inbyggdes under samma kåpa som ångdomen. I början av 1930-talet ombyggdes hytterna från öppna till slutna. H3 58 fick slutna hytt år 1933. Ungefär vid samma tid fick loken röklyftare, monterade direkt på skorstenen. Röken från skorstenen blev dock ej helt effektivt hindrad från att tränga in i hytten. Detta faktum medförde att loken från 1941 försågs med en annan typ av röklyftare, stora skärmar monterade på gångbordet och som sträckte sig upp till skorstenen. SWB blev ensamma om att använda sig av sådana rökupptrivarskärmar på H3:orna. Förutom SWB och BJ hade ju även SDJ, GDJ och HHJ lok av samma typ. Loken utrustades för vedeldning omkring 1942, då också tendern erhöll en påbyggnad så att den rymde ca 15 m³ ved, vilket räckte för normal förbrukning Stockholm - Västerås.

Vid förstatligandet 1945 erhöll loken vid SJ littera A6 och nummerades 1687-1694 i nummerordning med SWB nr 56 som 1687 och nr 72 som 1694. Mf SWB:s H3 nr 58 blev således SJ A6 nr 1689.

Som SJ-lok användes A6 1689 på fd SWB till 8.6.1946, då loket sändes till Kalmar för tjänst i persontågen Kalmar - Nässjö. Loket hade dessförinnan ombyggts för vedeldning 6.10.1945 i Tillberga. Ändrades dock åter till koleldning 17.4.1946 i Västerås.

Andra förändringar under de första åren på SJ var att tryckluftspumpen flyttades och undersmörjning anordnades. I Kalmar var loket koleldat till oktober 1947, då det utrustades med oljeeldning, som användes tills det åter blev koleldat, Borås 5.2.1949. År 1952 ilades i Örebro den av Motala 1951 tillverkade pannan SJ 2415. Den ersatte då SWB-pannan nr 143, tillverkad år 1937.

SJ utförde 4 st pannrevisioner innan loket konserverades - 2 st kl III och 2 st kl V. Vid kl III revisionen i Tillberga 4.5.1956 utbyttes 163 stagbultar och vid den sista revisionen 28.2.1961 i Borås fick fyrboxen ny bakgavel samt utbyttes 4 st tak- och 4 st bladstagsbultar. Dessutom isattes nya småtuber.

Loket hade sin sista tjänstgöring i Dalarna, dit det kom från Kalmar 1955, och då främst i persontågen mellan Falun/Borlänge och Rättvik. A6 1689 avställdes i februari 1962 och konserverades för beredskapsuppställning november samma år i Borås. Loket sändes norrut och placerades i ett plåtloklus norr om Långsele tillsammans med A6 1694 fd SWB H3 72. Där stod de till januari 1975, då de togs fram för att skickas till Kalmar för skrotning på KVAB.

A6 1689 reserverades dock för Stockholms Ångsällskap och blev kvar i Ånge, där det kvarstod till våren 1976 då det inköptes av Mf SWB och senare skickades till Enköping för restaurering.

Tekniska data:

Sth	90 km/tim	Löphjulsdiam	880 mm
Dragkraft	7,5 Mp	Tjänstevikt lok o tend	94,4 ton
Cylinderdiam	520x614 mm	L ö b lok o tend	17 212 mm
Slidstyrning	Walschaert	Hjulbas lok o tend	13 900 mm
Drivhjulsdiam	1712 mm	Ångtryck	12 Kp/cm ²

VÄSSMAN - BARKENS JÄRNVÄG (LUDVIKA - SMEDJEBACKEN)

Redan 1855 förelåg förslag till en hästbana med nämnda sträckning med en längd av 16 km och med en spårvidd av 891 mm. Till banbygget hade beviljats ett statslån på 133.333 riksdaler banko. Under år 1857 bestämdes att spårvidden skulle utökas till 1188 mm och med den merkostnad detta medförde, fick bolaget statslånet höjt med 200.000 riksdaler banko. Totala anläggningssumman beräknades till 437.000 riksdaler banko. Den 1 juni 1860 var banan färdig och trafikerades från början med ånglok.

Den vid banan använda rälsen var av järn med en vikt av 17,45 kg/m. Några vanliga skarvjärn förekom ej. I stället lades en fyrkantig järnplåt under skarven, vars utstickande delar på ömse sidor bockades upp mot rälsfoten. Banans största stigningar uppgick till 20% och kurvor med en radie på endast 118 meter förekom. Några mer avancerade konstruktionsarbeten förekom ej, endast ett par större träbroar fanns och dessa reparerades emellanåt genom pålappning av mera virke. De höll dock banan ut.

Den rullande materielen bestod av öppna godsvagnar med 5 tons bärighet inköpta i England. Munktells mek. verkstad i Eskilstuna levererade de fyra ångloken, varav det första loket "WESSMAN", levererat 1857, ej hade någon förarhytt. De tre senare "BARKEN", "SMEDJEBACKEN" och "LUDVIKA" var mera modernt utrustade. De var 6-kopplade och vägde 17 ton. Loket "LUDVIKA" ombyggdes sedemera av SWB till normalspår, men kom dock ej i trafik. Lokens dragkraft inskränkte sig till 10-14 vagnar, eller en nettovikt av 50-70 ton.

I början fanns inga speciella personvagnar, utan de öppna godsvagnarna förseddes med provisoriskt tak och fick därefter duga till personbefodran. En elegant personvagn med röda plyschsoffor levererades dock, troligen från Atlas, när Carl XV skulle inviga eller överresa banan. Vagnen, kallad "Kungsvagnen", var till en början för fin för att användas i daglig trafik. En vid järnvägen anställd snickare byggde en 3:e klass vagn med "Kungsvagnen" som modell. Någon mer personvagn behövdes ej. Skulle någon gång ytterligare vagnar behövas, insattes de öppna godsvagnarna.

Telegraf och signaler förekom ej under en lång följd av år. Ändstationerna Smedjebacken och Marnäs (Ludvika) byggdes med rundgångsspår, medan mellanstationerna Munkbo och Sandsta blev mycket primitivt utrustade med endast stickspår. Lastning och lossning skedde ofta på huvudspåret. Stickspåren vållade helt naturligt emellanåt svårighet vid växling, varför personalen hittade på att alltid medföra en lång kätting och en stor, stark plank. Kättingen användes, när loken drog vagnar som skulle in på stickspår med växel i färdriktningen. Kättingen fastsattes mellan lok och vagnar, Loket gick på huvudspåret och just som loket passerat stickspårväxeln omlades denna så att vagnarna drogs in på stickspåret. Plankan användes när lok skulle skjuta ut vagnar från stickspåret. Den sattes snett mellan loket på huvudspåret och en vagn på stickspåret, eldaren höll i plankändan vid loket och konduktören vid plankändan vid vagnen, och då loket satte sig i rörelse, kunde vagnen föras från stickspåret genom växeln ut till huvudspåret. Manövern var riskabel men något missöde inträffade ej.

Tidtabellen var nästan hela tiden upplagd så att tåg utgick på morgonen vid 8-tiden från Smedjebacken, ankom omkring kl. 9 till Marnäs (Ludvika), återgick omkring kl. 10 och var åter i Smedjebacken omkring kl. 11. Var godstrafiken större, insattes extratåg.

Ända in på 1870-talet gick inga tåg på sön- och helgdagar och ofta var även trafiken inställd under vintermånaderna. Snöplogning skedde med häst och vanlig vägplog.

Någon minimiavgift för gods förekom ej, varför fraktavgiften ibland endast uppgick till några få ören per sändning. Det transporterade godset utgjordes mest av malm och järn samt sågade trävaror.

Malmen vidareändades från Smedjebacken med skutor till hyttorna vid bl.a. Trummelsberg, Västerbyhytta, Seglingsberg, Ängelsberg och Västanfors. Vintertid kom forkarlar till Smedjebacken ända från Vingåker och Köping m.fl. platser med spannmål, mjöl och dylikt och fick järn i återskjuts.

Redan 1875 var det tal om banans försäljning till SWB. Man begärde då 485.000 kr, eller samma summa som aktiekapitalet utgjorde. År 1878 beviljade Kungl. Majt några bruksägare koncession på en järnväg från Ängelsberg till Ludvika och öster om sjön Vässman till en punkt i närheten av Vanälvens utlopp i Västerdalälven mot lösen av Smedjebacksbanan. Priset uppgavs då till 500.000 kr. På grund av ekonomiska svårigheter beslöts emellertid att järnvägen skulle säljas för 200.000 kr om verklig spekulant yppade sig. Man trodde då att utländsk sådan skulle finnas. I stället blev ett nytt bolag bildat, Smedjebackens järnvägsaktiebolag, som 1883 övertog Vässman - Barkens järnvägsaktiebolags affärer. Under flera år framöver pågick trafiken utan störningar.

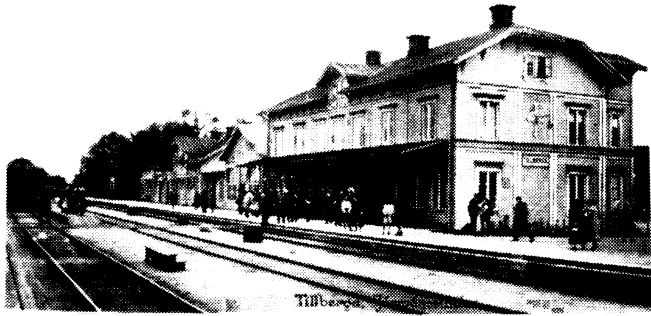
Vid extra bolagsstämma den 28 febr. 1898 beslöt SWB att linjen Ängelsberg - Vansbro skulle byggas. Smedjebacksbanan inlöstes för 250.000 kr den 12 nov. 1898. Den 26 nov. 1900 öppnades Ängelsberg - Ludvika för trafik. Den 11 mars året därpå begärde styrelsen för SWB att trafiken på den smalspåriga banan skulle få läggas ned, men Kungl. Majt dröjde ända till den 3 juli 1903 innan tillstånd lämnades.

Nedläggandet var f.ö. förenat med en del rätt betungande villkor, bl.a. att ett normalspår skulle utläggas på den gamla banvallen mellan Skinnarbo (Morgårdshammars anhalt) och Smedjebackens hamn, varigenom även en dyrbar ombyggnad av bron över Kolbäcksån måste verkställas.

Sista tåget på den gamla Smedjebacksbanan gick den 6 aug. 1903. Här och där längs nuvarande järnvägens sträckning kan man se den gamla banans banvall.

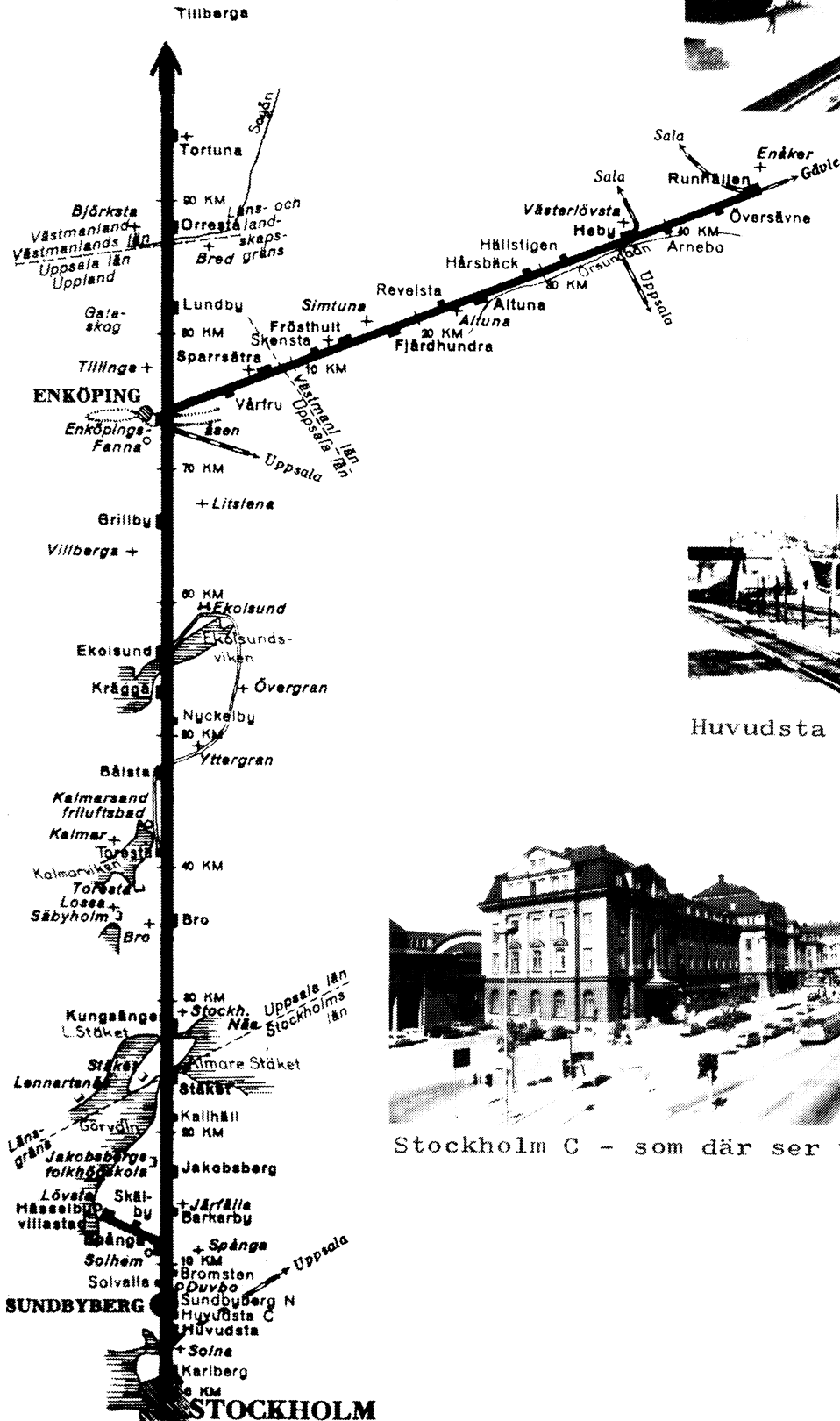


Karta över Ludvika - Smedjebacksområdet år 1926.



Stationen i Tillberga med restaurangen t.v.

Sundbyberg långt innan höghuset uppfördes.



Huvudsta -likaså- ett minne blott.



Stockholm C - som där ser ut idag.

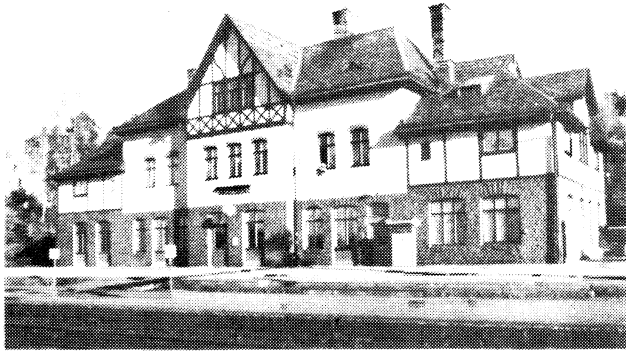
TECKENFÖRKLARING	
Skala 1: 500 000	
0 5 10 km	
	Huvudlinjer tillhörande S.W.B.
	Andra linjer tillhörande S.W.B.
	Andra linjer med direkta vagnar till och från Stockholm
	Andra linjer med persontrafik
	Station, resp. hållplats vid S.W.B:s linjer

Köping, Järnvägsstationen.

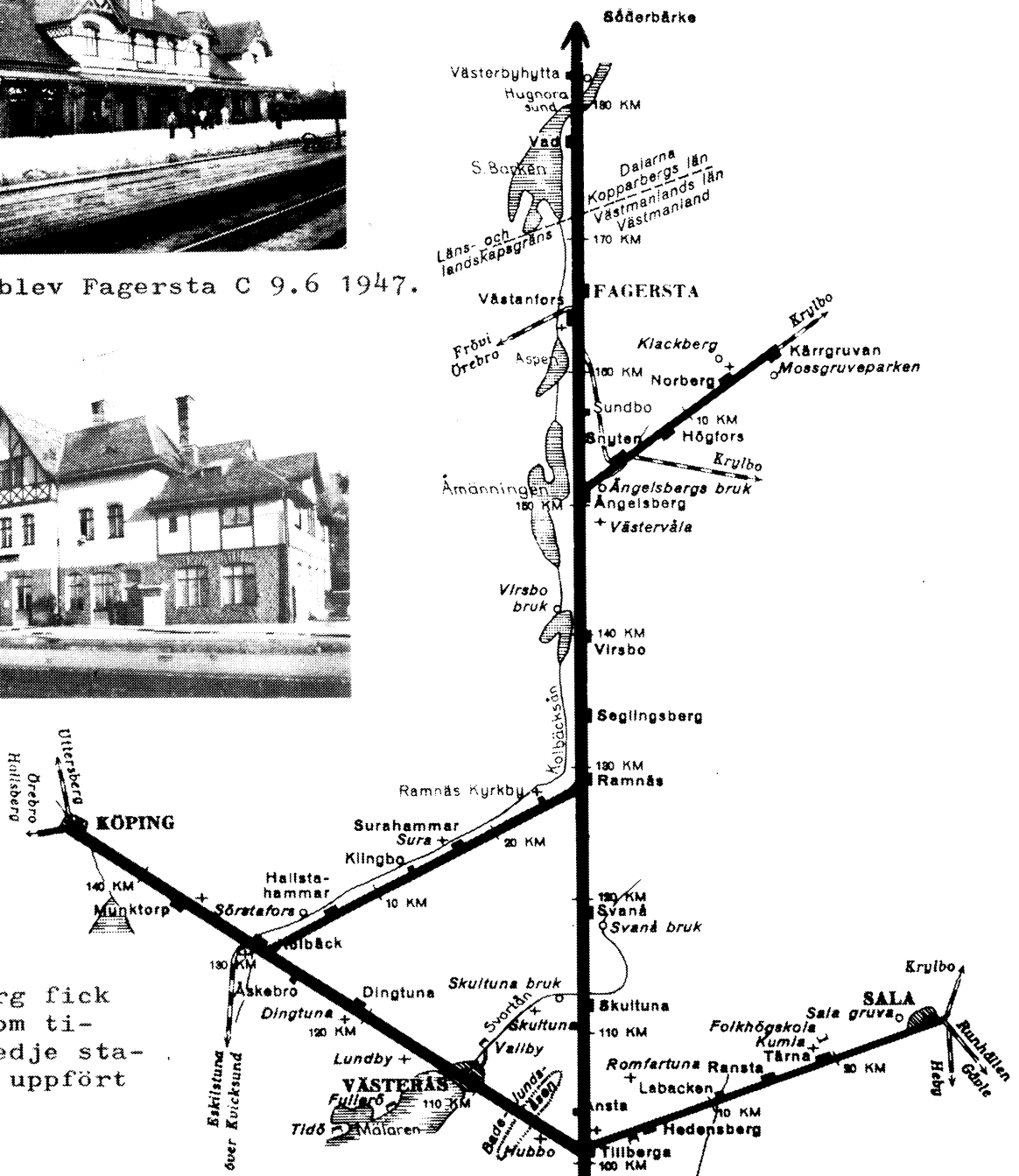
SWB-stationen i Köping foto-graferad år 1914. Spåren närmast kameran tillhör nu avsmnade Uttersbergsbanan (KUJ).

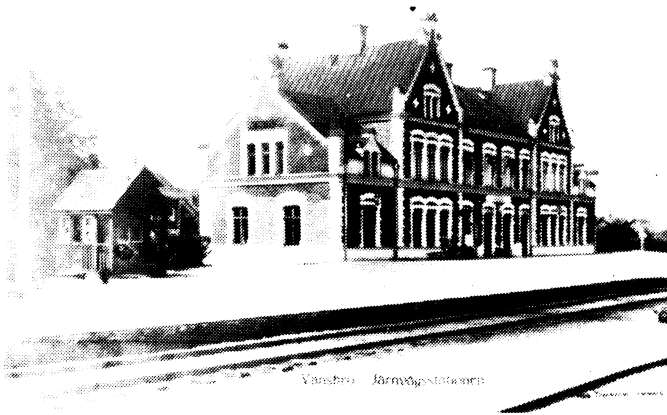


Vestanfors blev Fagersta C 9.6 1947.



↑
Angelsberg fick sitt genom tiderna tredje stationshus uppfört år 1900.





Det byggnads-
minnesförkla-
rade stations-
huset i Vansbro.

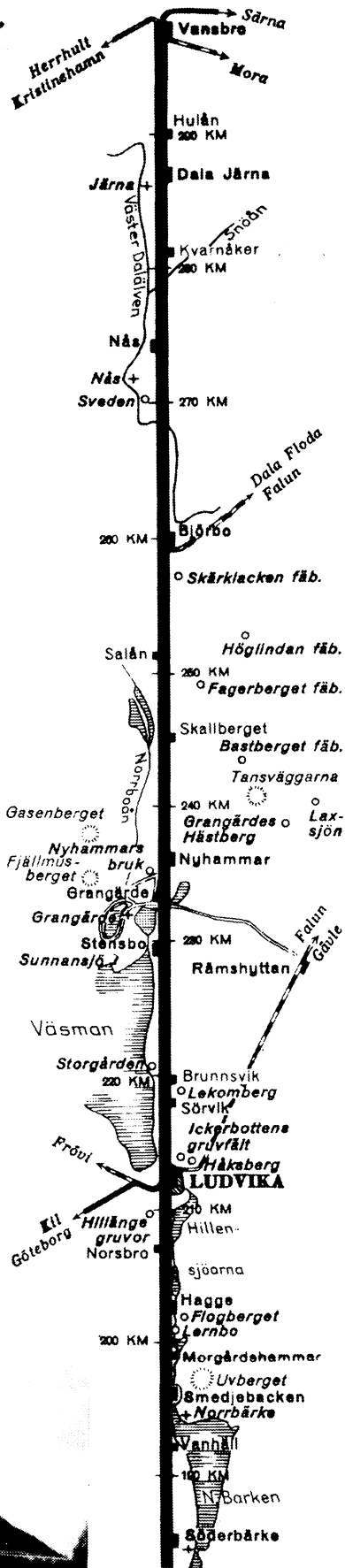


Ludvika gamla
järnvägsstation
med järnvägsho-
tellet t.v.



Smedjebacken
i vinterskrud.

Morgårdshammar t.v.
och Hagge, två sedan
länge nedrivna sta-
tioner.



FÖRTECKNING ÖVER SAMTLIGA DRIFTPLATSER
SOM FUNNITS OCH FORTFARANDE FINNS LÄNGS
JUBILEUMSTÅGETS FÄRDVÄG.

I tabellen använda förkortningar:

Hp = Hållplats (för persontåg)

Hlp = Håll- och lastplats

Hpr = Hållplats för rälsbussar

Lp = Lastplats (endast gods)

H = Höger sida om spåret
i färdriktningen.

V = Vänster sida om spåret
i färdriktningen.

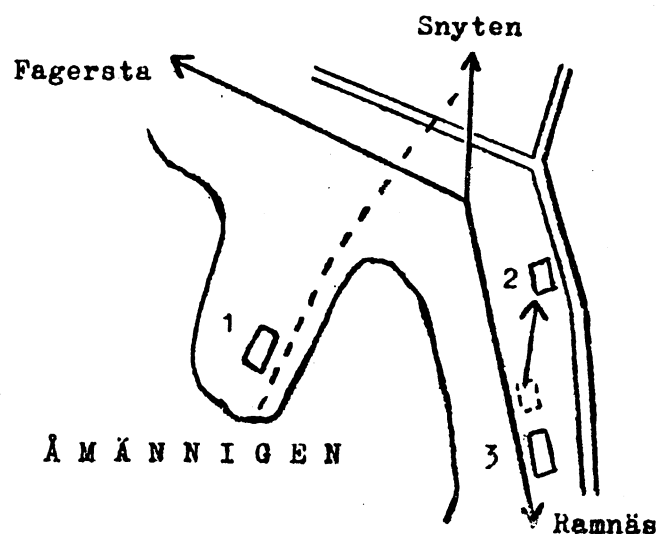
Förkortning för station
angives ej.

Km efter skyltarna längs järn- vägen.	Sign.	Namn	Driftpl. öppnings- datum.	Slag av driftpl.	Stnbyggn. läge vid spåret.	Allmänt
0	Cst	Stockholm C	17.7 1871		H	
0,7	Nst	Stockholm N	20.9 1866		H	Idag endast godstrafik.
2,1	Ke	Karlberg	17.7 1871	Hp	H	SL-station.
2,6	Tmö	Tomteboda Övre	15.5 1882	Hp		Här vid Tomteboda började SWB, eller Västeråsbanan, som bolaget kallades i dagligt tal. Hp-byggnaden riven.
4,7	Huv	Huvudsta	1.10 1880		H	Nedlagd omkring 1960. Stationsbyggn. riven.
5,3	Huc	Huvudsta C	15.5 1908	Hp	H	Nedlagd i mitten på 1950-talet. Hp-byggnaden riven.
6,3	Sub	Sundbyberg	15.2 1876		V	Ursprungliga stationen ersatt med en skyskrapa innehållande olika SJ-förvaltningar med station för pendeltågen i bottenvåningen
7,3	Subn	Sundbyberg N	1.5 1900	Hp	H	Nedlagd 1963. Hp-byggnaden riven.
8,9	Solv	Solvalla		Hp	V	Nedlagd. Hp-byggnaden riven.
9,4	Brst	Bromsten	23.6 1900		H	Nedlagd 11.5 1968. Stationsbyggn. riven.
11,3	Spå	Spånga	15.12 1876		V	Den moderna SL-stationen är den tredje i ordningen. De två tidigare uppfördes av SWB. Det första stationshuset 1876-1908 finns bevarat i Ramnäs och uppfördes där som bostad för stationsföreståndaren.

Km efter skyltarna längs järnvägen.	Sign.	Namn	Driftpl. öppningsdatum.	Slag av driftpl.	Stnbyggn. läge vid spåret.	Allmänt
14,4	Bkb	Barkarby	1878	Hlp	H	SL-station. Gamla Hp-byggnaden revs i mitten på 1960-talet.
17,5	Jkb	Jakobsberg	15.12 1876		H	SL-station. Den av SWB uppförda stationen ligger kvar på höger sida.
21,3	Khä	Kallhäll	15.8 1907	Hlp	H	SL-station. Stationshuset från SWB finns kvar på höger sida. Spår till ARLA på Slammertorps området.
23,5	Stt	Stäket	1.6 1888		H	Nedlagd 11.5 1968. Stationsbyggnaden riven. Idag fjärrstyrd mötesplats.
28,0	Kän	Kungsängen	15.12 1876		H	Ändstation för pendeltågstrafiken på Västerås-banan.
35,8	Bro	Bro	15.12 1876		H	Persontrafiken nedlades 28.5 1972. (Godstrafiken kvar). Spår till KF:s stora lager till vänster.
41,6	Tot	Toresta	16.8 1878	Hp	V	Nedlagd 27.5 1967. Hp-byggnaden riven.
44,1	Kmrs	Kalmarsand		Hlp	V	Persontrafiken nedlades 28.5 1972. Hp-byggnaden riven.
46,8	Bål	Bålsta	15.12 1876		V	Persontrafiken nedlades 28.5 1972. Fjärrstyrd tågmötesplats.
51,5	Nkby	Nyckelby	15.11 1883	Hlp	H	Nedlagd 28.5 1972. Hp-byggnaden riven.
53,3	Krg	Krägga	18.2 1904		V	Nedlagd 28.5 1972. Stationsbyggnaden ombyggd till bostad. Fjärrstyrd tågmötesplats.
56,2	Eko	Ekolsund	15.12 1876		V	Nedlagd 28.5 1972. Nuvarande stationsbyggnaden uppfördes 1901 efter den kände arkitekten Erik Lallerstedt's ritningar.
63,6	Gib	Grillby	15.12 1876		V	Persontrafiken nedlades 28.5 1972. Stationsbyggnaden såld till ett bageri. Fjärrstyrd tågmötesplats.

Km efter skyltarna längs järnvägen.	Sign.	Namn	Driftpl. öppningsdatum.	Slag av driftpl.	Stnbyggn. läge vid spåret.	Allmänt
73,4	Ep	Enköping	15.12 1876		V	Bland stationens bispår kan märkas banan till hamnen, som en gång i tiden trafikerades av persontågen på EHRJ. Nämda banas utgångskurva mot Heby - Runhällen ligger kvar ett stycke nordväst om stationen.
82,2	Lub	Lundby	15.12 1876		H	Persontrafiken nedlades 27.5 1967. Fjärrstyrd tågmötesplats.
86,4	Skvd	Skarsvad		hpr		Hållplatsen som uppfördes av SJ, nedlades 21.5 1966.
88,4	Ora	Orresta	15.12 1876		H	Persontrafiken nedlades 27.5 1967. Tågmötesplats till 17.6 1974, varefter stationen helt drogs in.
95,0	Ttu	Tortuna	15.12 1876		H	Persontrafiken nedlades 21.5 1966. Sedan 1968 har AB Makadamindustri en utlastningsanläggning i drift. En av de största kunderna är SJ, som här utlastar makadam till upprustning av järnvägarna i Mälardalen.
97,2	Mylg	Mycklinge		hpr		Hållplatsen uppfördes av SJ. Nedlagd.
100,7	Tb	Tillberga	15.12 1876		H	Till vänster ligger SJ huvudverkstad, uppförd 1920 av SWB.
103,6	Ans	Ansta	1.1 1877	hlp	V	Nedlagd. Som kuriosas kan nämnas att omkring år 1900 utlastades hö här. Järnvägsvagnarna drogs till Tillberga med hjälp av oxar.
112,5	Suu	Skultuna	27.7 1876		H	Persontrafiken nedlagd 11.5 1968. Bispår till Skultuna Bruk (Gränges) samt ett sågverk.
119,3	Svan	Svanå	27.7 1876		H	Persontrafiken nedlagd 12.5 1968. Stationshuset helt ombyggt till bostad. Strax innan stationen skymtar på höger sida resterna av en banvall. På den låg mellan 1878 - 1928 en järnväg till det 1,5 km längre norrut belägna Svanå Bruk.

Km efter skyltarna längs järnvägen.	Sign.	Namn	Driftpl. öppningsdatum.	Slag av driftpl.	Stnbyggn. läge vid spåret.	Allmänt
129,2	Rm	Ramnäs	27.7 1876		H	Stationsbyggnaden från 1879 ersatte ett mindre hus från 1876. Ett hundratal meter väster om stationshuset ligger den redan omnämnda Spånga station. Spår till Ramnäs Bruk.
133,9	Sgl	Seglingsberg	27.7 1876		H	Stationen helt indragen sedan 11.5 1968. År 1880 anlades en sidolinje till Seglingsbergs Bruk. Trafiken upphörde 1907.
140,5	Vso	Virso	27.7 1876		H	Under förra seklet hette stationen Nordanö. Till vänster syns Virso Bruks stora rörverk.
143,9	Fio	Finnbo		Hpr		Hållplatsen uppfördes av SJ. Nedlagd.
145,7	Muö	Mursjön		Hpr		Hållplatsen uppfördes av SJ. Nedlagd.
148,3	Våla	Västervåla		Hpr		Hållplatsen nedlagd.
150,9	Äbg	Ängelsberg	27.7 1876		H	Ängelsberg har haft tre stationer genom årens lopp. Samtliga finns kvar. I kartdelen har redan nuvarande byggnad presenterats. De övriga finns avbildade på nästa sida. Här t.v. finns en karta med stationshusen inprickade.



1. Den första uppfördes 1856 då gamla Norbergsbanan öppnades.
2. Den andra byggdes 1876 då linjen Ängelsberg - Tillberga stod klar samma år och Norbergsbanan ombyggts till normalspår och erhållit nuvarande sträckning. Nyttjas som bostad.
3. Nuvarande uppfördes i samband med att järnvägen Ängelsberg - Vansbro öppnats.

Km efter
skyltarna
längs järn-
vägen.

Sign. Namn

Driftpl.
öppnings-
datum. Slag av
driftpl.

Stnbyggn.
läge vid
spåret.

Allmänt

De två "pensionerade" stationshusen i
Ängelsberg.



Smalspåriga norbergsbanans samt...



SWB:s första.

152,2	Äbgs	Ängelsbergs såg		lp		Sidospår till Norsk Hydro som har en anläggning vid huvudspåret. Förr även spår till ett numera nedlagt sågverk.
158,1	Sdbo	Sundbo	26.11 1900	Hp	H	Nedlagd 11.5 1968.
163,7	Fgc	Fagersta C	1.7 1900		V	På SWB-tiden hette stationen Västanfors (Vfs). Den namnändrades 9.6 1947.

Km efter skyltarna längs järnvägen.	Sign.	Namn	Driftpl. öppningsdatum.	Slag av driftpl.	Stnbyggn. läge vid spåret.	Allmänt
165,9	Fgb	Fagersta Bruk	26.11 1900		H	Fagersta Bruk hette tidigare Fagersta (Fga) och namnändrades samtidigt med Västanfors. Sista persontåget stannade 27.5 1967. Nu disponerar Fagersta Bruk stationen för sin godstrafik.
168,1	Smb1	Sembla		lp		Nedlagd.
175,0	Fnh	Finnhällan	17.7 1907	lp		Bispår till sågverket på vänster sida.
176,7	Vad	Vad	26.11 1900		V	
181,9	Vbhy	Västerbyhytta	26.11 1900	hlp	V	Förr bispår till Västerbyhytta masugn. Håll- och lastplatsen nedlagd. 27.5 1967.
185,3	Sre	Söderbärke	26.11 1900		H	
191,9	Vahä	Vanhäll	10.12 1901	hp	H	Nedlagd.
	Flab	Flatenberg		lp		Nedlagd.
196,4	Smj	Smedjöbacken	26.11 1900		H	Från stationen utgår spår till Smedjöbackens Valsverk på höger sida.
198,7	Mgh	Morgårdshammar	1.5 1903	hlp	H	Persontrafiken nedlagd. Hp-byggnaden riven.
203,0	Hge	Hagge	26.11 1900		H	Persontrafiken nedlades 11.5 1968, var- efter stationsbyggnaden revs. Bispår till Hagge såg.
207,4	Nobr	Norsbro	1902	hlp	V	Nedlagd. 1963.
209,7	Hllüg	Hillängo	25.12 1917	lp		Nedlagd.
212,7 / 498,8	La	Ludvika	31.12 1875		II	Stationshuset är det andra i ordningen på platsen. (Bild på det första återfinns i kart-delen). Driftplatsen byggdes av BJ.

Mollan Smedjöbacken och Ludvika låg tidigare den smalspåriga Vessman - Barkens järnväg. So särskild historik i denna mapp.

Km efter
skyltarna
längs järn-
vägen.

Sign.	Namn	Drift* l. öppnings- datum.	Slag av driftpl.	Stnbyggn. läge vid spåret.	Allmänt	
497,5	Asea	Asea	hp	H	Hållplatsen nedlagd 1965.	
492,7	Gos	Gonäs	8.10 1873	V	Driftplatsen byggdes med stations status och stationsbyggnad. Byggnaden riven och ersatt med hållplatskur. Trafiken nedlagd 29.5 1976.	
489,7	Bb	Blötberget	1.1 1906	H	Persontrafiken nedlagd 29.5 1976. Från bangårdens norra ände utgår spår till gruvan på vänster sida.	
487,8	Böh	Björnhyttan	lp			
483,1	Bjks	Björkås	1.1 1906	hp	V	Nedlades 11.5 1968.
480,9	Gg	Grängesberg C	8.10 1873	V	Allteftersom gruvdriften utökats har spår och stationshus flyttats ett flertal tillfällen.	
478,9	Ggm	Grängesberg malmbangård	lp			
475,2	Shö	Silverhöjden	8.10 1873	V	Silverhöjden har mist sin stationsbyggnad. I stället har man fått en hållplatskur på den motsatta sidan. (H)	
468,2	Stäb	Ställberg	8.10 1873	V	Ner till höger spår till Ställbergs gruva. Vid stationshusets södra gavel står en hög radiomast för TGOJ:s tågradio.	
463,1	Stl	Ställdalen	8.10 1873	V		
455,3	Kpg	Kopparberg	1872	V	Ett stort lokstall med verkstad ligger på höger sida strax innan stationen.	
453,3		Bånghammar	1872	V	Driftplatsen sedan länge nedlagd. Stationshuset ombyggt till bostad. Förr utgick här en järnväg till Kloten.	
451,4	Båb	Bångbro	1872	H	Nedlagd sedan 27.5 1967. Tågmötesplats.	
444,2	Rlä	Rällså	1872	V	Nedlagd sedan 11.5 1968. Tågmötesplats.	

Km efter skyltarna längs järn- vägen.	Sign.	Namn	Driftpl. öppnings- datum.	Slag av driftpl.	Stnbyggn. läge vid spåret.	Allmänt
438,1	Vah	Vasselhyttan	1872		V	Nedlagd sedan 11.5 1968. Förr dispår till Storå masugn.
		Björneboda	1913	1p		Nedlagd.
434,3	Sr	Storå	1872		H	Norra delen av bangården tillkom 1915 i samband med öppnandet av malmbanan till Stråssa gruva som ansluter på vänster sida. Från höger inkommer industribanan från Guldsmodshyttan.
424,3	Gsy	Gusselby	1872		V	
419,2	Ld	Lindesberg	16.11 1871		H	
418,1	Dkh	Dalkarshyttan		1p		
410,2	Vdv	Vedevåg	16.11 1871		V	Spår till Vedevågs Bruk invid stationen.
401,1	Röj	Röjen				Förgreningsväxel.
400,0/301,8	Vnn	Vanneboda	1.5 1901		V	Stationen tillkom i samband med att KHJ överlätit delen Frövi - Örebro till staten och nu behövde en egen slutstation. Här rådde febril verksamhet med lokbyten, omlastning av gods och tågbyten för resande. Invid stationshuset uppfördes även ett hotell. Storhetstiden varade dock endast drygt 25 år. I slutet på 1920-talet kom man underfund med att det gick lika bra att malmtågsloken drog tågsätten till Eskilstuna. I samband med att Örebro - Frövij-linjen gick till staten, drogs Ludvikabanan via Vanneboda - Röjen. Ett arrangemang som underlättade för malmtrafiken mellan Grängsbergssområdet och hamnen i Oxolösund. Stationshuset revs 1967 sedan persontrafiken bortrationaliserats fem år tidigare. Det omtalade hotellet revs redan på 1930-talet.
305,0	Ur	Ullersäter	7.8 1857		V	Sedan stationen lades ned 11.5 1968, har stationsbyggnaden ombyggt till bostad. Driftplatsen anlades av Köping - Hult-bolaget.

Km efter skytarna längs järn- vägen.	Sign.	Namn	Driftpl. öppnings- datum.	Slag av driftpl.	Stnbyggn. läge vid spåret.	Allmänt
311,2	Oba	Oppboga	15.9 1913	hp	H	Persontrafiken nedlagd 1965. Från hållplatsen utgår spår till Oppboga pappersbruk på höger sida.
313,6	Feb	Fellingsbro	7.8 1857		V	Driftplatsen anlades av KHJ.
320,6	Ålg	Ålsäng	7.8 1857		V	Nedlades 1963. Iordningställdes av KHJ, som också byggde nuvarande stationshus i sten 1895.
324,9	Jbk	Jädersbruk	7.8 1857		V	Sista persontåget stannade 1963. Platsen anlagd av KHJ.
327,0		Arboga Verkstad	7.8 1857	1p		
329,3	Arb	Arboga	7.8 1857		H	På vänster sida ligger det gamla stationshuset från KJH-tiden.
336,9	Vsg	Valskog	1.10 1867		V	Den förr så livaktiga järnvägsknuten är nu helt struken ur TGOJ:s tidtabell, sedan det sista tåget stannade 29.5 1976. Stationsbyggnaden uppfördes av OFWJ under dess första tidomkring 1876. I byggnaden inryms i dag en möbelfirma.
345,6/145,7	Kp	Köping	7.12 1875		V	SWB byggde "nya" stationen i Köping 1875. Den gamla stationsbyggnaden som syns till höger när tåget går över bron trafikerades av KUJ och KHJ gemensamt åren 1867 - 1875.
136,5	Morp	Munktorp	7.12 1875		H	Nedlagd sedan 21.5 1966. Stationshuset rivet.
130,2	Kbä	Kolbäck	7.12 1875		V	
125,7	Åbr	Åskebro	1901		H	Sedan tåguppehallen slopades vid tidtabellsskiftet 1963, har hp-byggnaden flyttats till annan plats.

Km efter skyltarna längs järn- vägen.	Sign.	Namn	Driftpl. öppnings- datum.	Slag av driftpl.	Stnbyggn. läge vid spåret.	Allmänt
120,8	Dt	Dingtuna	7.12 1875		V	Stationen miste persontrafiken 21.5 1966, styckegodstrafiken 1970, vagns- lasttrafiken 1972. Då fjärrblockering- en stod klar i oktober 1975, avbemannas des stationen.
117,0 ca		Långängskrogen	1904	hp		Hållplatsen drogs in redan 1921.
112,8	Våv	Västerås Västra	1959	-	V	Dagligdags menar man rangerbangården när man talar om Västerås Västra. Men vid nämnda kilometertal låg tidigare något som kan liknas vid en "station", en tågexpedition av ett materielförråd (mfd 104). Expeditionen tillkom 1959, då Västerås nya lokstation stod färdig att tas i bruk. Härifrån sköttes in- och utsläppen av lok och motorvagnar, förutom den sedvanliga tågklarerings- tjänsten. Provisoriet indrogs ej förrän 10.4 1975, sedan fjb blivit så klart att Västerås Central kunde ta över uppgif- ten.
111,0	Vå	Västerås Central	7.12 1875		V	Centralstationsbyggnaden har genomgått stora yttre och invändiga ombyggnader under de gångna hundra åren, bl.a. åren 1919 och 1948. Även godsmagasin och ban- gård har genomgått stora omändringar. Spårområdet fick ett helt nytt "ansikte" 1975 vid fjärrblockeringens införande.
105,8	Vån	Västerås Norra	1944		H	Västerås C hette tidigare bara Västerås. Men då den endast för möten avsedda sta- tionen Västerås Norra stod klar att tas i bruk vid julotid 1944, fick huvudsta- tionen tillägget Central. Obs. att vid Norra har aldrig någon resandutväxling förekommit, endast godstrafik till de många industrierna med spåranslutning från stationen. Bemannad till fjb:s in- tåg 1975.