



SVENSKA  
JÄRNVÄGSKLUBBEN



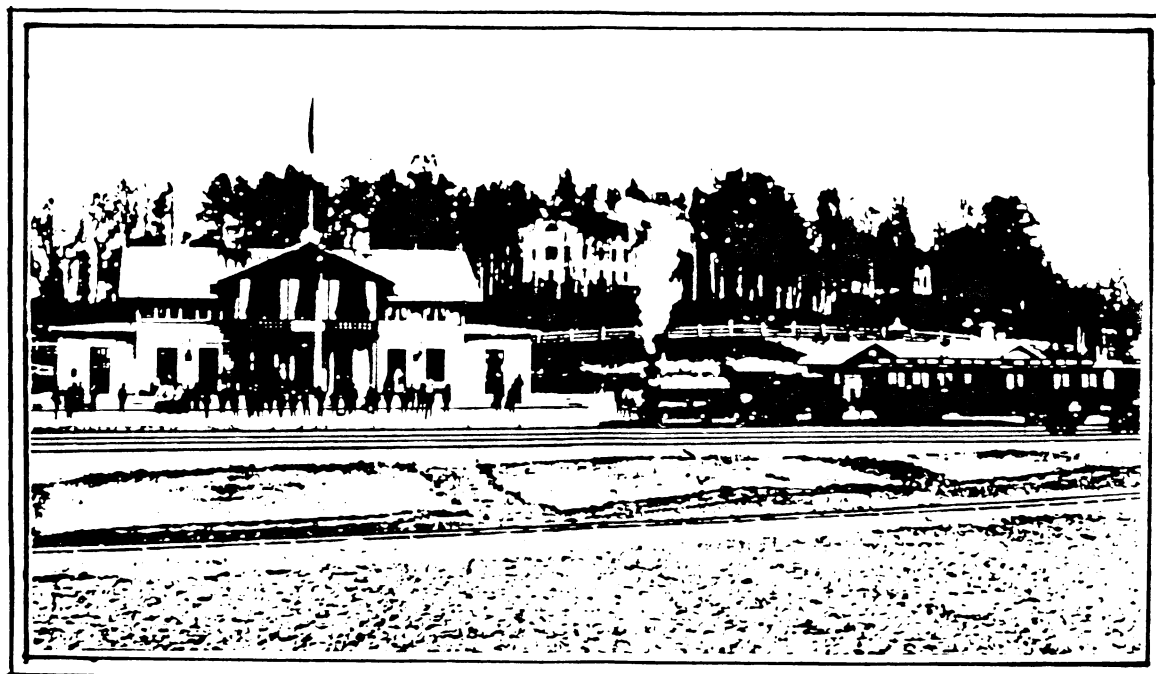
SJK

Höstutfärd på

M.E.J.

Mora-Elfdalens Jernväg

15/10 1983



SJK:s höstresa på

MORA - ÄLVDALENS JÄRNVÄG

Välkommen. Du är den förste passageraren på MÄJ på 22 år!  
Vår förare heter Rolf Karlsson, Borlänge (SJ lokförare) och  
tillsyningsman är Ingvar Berglund, Mora (SJ trafikbitr. och  
skyddsombud),

Tidtabell:

Mora	avg 11.15	
Morkarlbby		Passeras pga vägsignaler
Eldris	x	
Gopshus	x	PRIVAT
Fotokörning 1		Spjutmosjön, avstig vänster
Fotokörning 2		Spjutmosjön, avstig vänster
Oxberg	12.30-12.40	Se nedan!
Fotokörning 3		Oxbergsbron, avstig vänster
Gåsvarv (Fotoankomst)	x	PRIVAT, avstig höger
Älvdalen	ank 13.30	

SERVERING PÅ ÄLVDALENS STATION, JUST FÖR DIG

Älvdalen	avg 13.50	
Mora	ank 14.55	
(Mora	avg 15.09 tåg 681 mot Borlänge - Stockholm	
	avg 15.10 tåg 3374 mot Sveg - Östersund	

OBS! Efter uppehållet i Oxberg kör tåget fram till Oxbergsbron. Det stannar framför vägsignalkontakten. Fotografen stiger av på vänster sida och går i rask takt över bron till fotoplatserna innan bommarna fälls och tåget passerar.

**NÄR DET GÄLLER KOPIERING**

**VÄND ER TILL**

**Ljuskopia**

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

GÖRAN DÄCKER

## MORA - ÄLVDALENS JÄRNVÄG

### Historik

Mora-Elfdalens järnväg invigdes den 1 november 1900. Den är normalspårig och 41 kilometer lång. Från början fanns koncession för ytterligare fyra kilometer upp till Rot, där Rotälven möter Österdalälven. De vackra stationshusen byggdes i timmer med en säregen arkitektur. (Det är inte sant att Anders Zorn ritat dem, men det kan tyckas att arkitekten har fått mycken inspiration av den store morasonen). Dessa stationshus var från början sex till antalet. Fyra återstår. Se även banbeskrivningen.

Under seklets första år fanns långt framskridna planer på en järnväg mellan Orsa och Elverum, vilken skulle ansluta MÄJ vid Blyberg och följa denna på höger sida upp till Älvdalen och vidare till Rot, där den skulle gå över på Österdalälvens södra sida, följa denna upp till Åsen, där den avvika via Horrmund och Stöa till Elverum i Glommas dalgång.

MÄJ trafikerades från starten av Mora-Vänerns Järnväg (MVJ). Bolaget hade alltså inga egna lok och vagnar. Nästan alla aktier ägdes av Älvdalens Skogsmedelsfond. Aktiekapitalet var drygt en miljon kronor. 1906 försattes bolaget i konkurs, men MVJ trafikerade banan till 1908.

Från maj 1909 ägdes och trafikerades banan av Falun-Rättvik-Mora järnväg (FRMJ) som ingick i Gävle Dala järnvägar (GDJ).

I juli 1948 blev MÄJ en SJ-bana genom att hela GDJ förstatligades.

I september 1961 lades persontrafiken ner. Den bestod då av ett rälsbusspar. Men... i mitten av 1940-talet gick dagligen i varje riktning fyra rälsbusståg och två loktåg, varav det ena medförde direktvagnar Stockholm-Gävle-Falun-Rättvik-Mora-Älvdalen och åter. Styckegodset lades ner samtidigt med persontrafiken, med undantag för Älvdalens fraktstyckegods, som fanns till i september 1969.

1970 fick bandelen Mora-Oxberg ett stort uppsving och en nödvändig upprustning när Oxbergs virkesterminal togs i bruk.

1977 upprustades Oxberg-Blyberg inkl Oxbergsbron.

1983 upprustades Blyberg-Älvdalen.

Hela sträckan har sth 40 km/h, med undantag för Mora-Hemus, Oxbergsbron och Älvdalen. Största axeltryck är 20 ton.

Nuvarande trafik: Banans största kund är Trätåg AB (Oxbergsterminalen) som lastar ca 42 timmervagnar (Lp) vardagligen. Timmertågen går måndag-lördag och dras av T 44. På måndag-fredag kvällar går loket ensamt upp och hämtar 21 lastade vagnar. På morgonen tisdag-lördag drar loket upp 42 tomvagnar till det lediga lastspåret och hämtar återstående 21 lastade vagnarna. Samtliga lastade vagnar (Lp), även från terminalerna i Lomsmyren och Tallhed, dras från Mora av elektrolok. Banans näst största kund är Weddes sågverk i Blybergsvilan. Här lastas sågat virke och flis. Vagnslaster

till och från Älvdalen är ringa, men i och med den höjda bärigheten kan nu försvaret transportera tunga militärfordon dit, fvb till Älvdalens Skjutfält vid Trängslet. "Vutarna" till Blyberg och Älvdalen går måndag, tisdag och torsdag förmiddag och dras av Z 67-lokomotor.

### Banbeskrivning

Mora (km 0) invigdes 1891 som slutstation på Mora-Vänerns järnväg (MVJ). 1896 fick Mora spårförbindelse - en bro över Österdalälven - med Mora-Noret på FRMJ/GDJ.

Morastrand (km 1,1) f d hållplats på MÄJ och MVJ, som ursprungligen hade varsina spår ut från Mora.

Morkarby (km 2,2) Stationshuset, som nu står på SJ's driftvärnsgård nära Hinsnoret på BJ, låg på höger sida. Ett mindre godsmagasin finns kvar.

Eldris (km 8,5) f d hållplats och lastplats för träkol och virke. Stationshuset, som låg på höger sida, står nu vid Gopshusbacken (Gopshusgården). Lastspåret låg på vänster sida. Endast en jordkällare finns kvar.

Låde (km 13,0) f d lastplats med kolugnar. Banvaktstuga och lastkaj finns på höger sida.

Hökberg (km 16,5) Banvaktstuga på vänster sida

Km 20,4 Original-lutningsvisare av trä på höger sida.

Gopshus (km 21,8) Stationsbyggnad (med f d post) på höger sida. Privat.

Spjutmosjön tillkom på 1960-talet. Den är konstgjord, men har en konstant nivå, vilket ger den en vackrare strandlinje än andra vattenkraftmagasin. Järnvägen gick före sjöns tillkomst till höger om nuvarande linjen, på en lägre nivå. Från den sista av de tre sjöbankarna syns bäverbon. På andra sidan sjön syns Zorns Gopsmorstuga.

Oxberg (km 27,2) Före stationsområdet fanns på vänster sida en tjärfabrik och ett porfyrstenhuggeri. Stationshuset och mötesspåret finns på vänster sida. Förr fanns här vattenkastare för ångloken.

Oxbergs virkesterminal på höger sida om stationsområdet, med två 600m lastspår, som vardera används av varannat tåg. Loket går runt förbi stationen. I dagarna finns planer på uppförandet av en flisanläggning för Kvarnsveden (Stora Kopparberg) här.

Oxbergsbron (km 28,3) kombinerad järnvägs- och landsvägsbro, fram till 1977 bemannad (brovaktstugan på höger sida) och utrustad med semafor och gammaldags bommar med den vackra klangen.

Blyberg (km 31,3) Stationshuset gåg på vänster sida, flyttat för sågverkets expansion.

Gåsvarv (km 36,4) Stationshuset, på vänster sida, är privat. Banans högsta punkt 257 möh, 90 meter högre än Mora, 20 meter högre än Älvdalen. Gammal stavning: Gåshvarf.

Älvdalen (km 40,8) Stationshuset, på höger sida, är större än övriga byggnader längs MÄJ. Det är till salu. Möjligen flyttar Älvdalens kommun hit turistbyrån. Här finns godsmagasin och tvåports lokstall med vattentorn (nu garage), här fanns en 15 meters vändskiva vid stallet samt en kolbrygga. Linjen var tänkt att fortsätta till Rot mellan lokstallet och kyrkan.

P.S. Njut av "Vy från linjen" i TÅG 10/81.

Thomas Edoff, Mora

MORA - ELFDALENS JÄRNVÄG

Sign. MEJ Spårvidd 1435 mm.

Konc. 24/8 1894 (Mora Noret - Älvdalen) 43 km.

15/3 1895 konc. övertagen av FRMJ (Mora Noret - Mora(strand) 2 km.

Öppnad 1/11 1900 (Mora(strand) - Älvdalen) 41 km.

26/5 1908 inköptes MEJ av FRMJ och tillträdades 1/5 1909.

1/1 1920 uppgick FRMJ i GDJ.

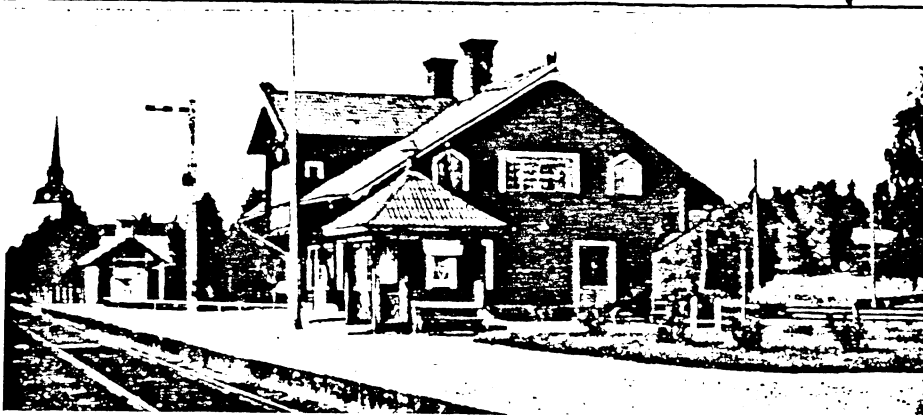
Övertagen av SJ 1/7 1947.

Persontrafiken nedlagd 1/9 1961.

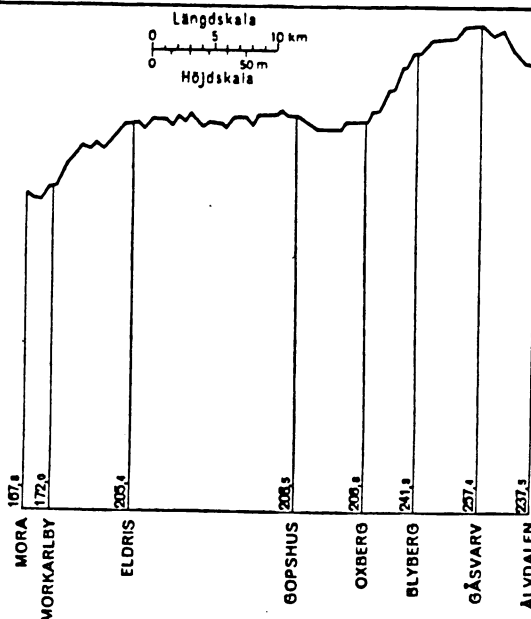
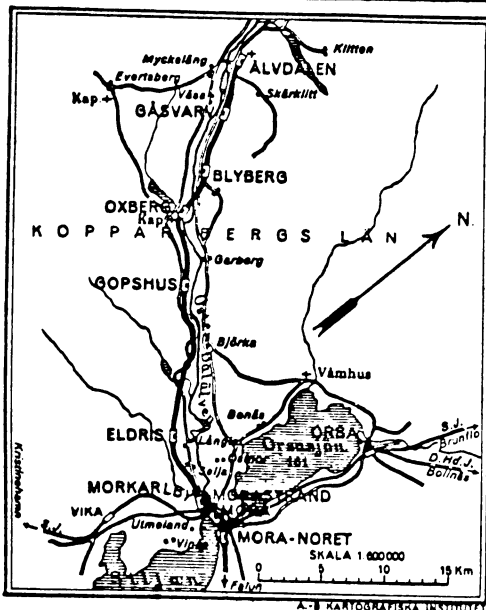
STATIONER OCH HÅLLPLATSER

km.	Sign.	Namn.
0		MORA-NORET
2	Mra	MORASTRAND namnändrad till MORA (öppnad 1/11 1891 GDJ)
4		MARKARLBY
11		ELDRIS
24	Gos	GOPSHUS
29	Oxb	OXBERG
33	Bbe	BLYBERG
38	Gvv	GÅSHVARF namnändrad till GÅSVARV
43	Äd	ÄLFDALEN namnändrad till ÄLVDALEN

MEJ har aldrig haft någon egen rullande materiel. Från början trafikerade MVJ och därefter GDJ linjen fram till förstatligandet.



Älvdalens station. 1925



Uppgifter från Järnvägsdata SJK 31, Tdt.del B och Svenska Järnvägsföreningen sammanställda av Å Jansson.