

:spaning



:spaning

32-33/2020

TEMA TÅG OCH JÄRNVÄG

Värde 75:-

Vi hjälper dig att spana

Spaning är en tidskrift om kulturarvet i Västmanland, som det såg ut igår och som det ser ut idag. Spaning vill vara till hjälp och inspiration för alla som på olika sätt arbetar med att göra kulturarvet tillgängligt, känt och levande i Västmanland, samtidigt som vi bjuder på kunskap, inspiration och tips till alla dom som intresserar sig för kulturarvet till vardags. Spaning ges ut av Västmanlands läns museum och Västmanlands Hembygdsförbund och Fornminnesförening.

Omslagsbilder

Omslagets framsida
Tågresenärer år 1957. Okänd fotograf.
Bildkälla: Järnvägsmuseet.

Omslagets baksida
Verkstadsarbetare vid mitten av
1950-talet. Foto: Lennart Nilsson.
Bildkälla: Järnvägsmuseet.

INNEHÅLL

- 3** > **Det viktigaste just nu** Ledaren. Av Jennie Schaeffer
- > **Spegeln**
- 4** Från ånga till el. Av Robert Sjöo
- 10** En historia med sidospår. Av Niklas Ulfvebrand
- 14** Tågbyggarna. Av Till Klingenhäger
- 18** Surahammars bruk uppfann hjulet. Av Katarina Curman och Markku Ollila
- 20** "Den ruskigaste av alla ruskiga". Av Anders Nordebring
- 26** Kamratanda och rangordning. Av Susanne Cassé
- 28** Det våras för Oxbron. Av Ellen Holtermann Wiig
- 30** Grönskande oaser och paradisiska parker. Av Katarina Curman
- 32** En söndagskväll i Tillberga. Av Bertil Blomme
- 34** På perrongen. Av Jennie Schaeffer
- 36** Jag tager min fotpåse... Av Katarina Curman
- 38** Resmössa rekommenderas. Av Lena Engström Englin
- 40** Många lyckliga år på SJ. Av Katarina Curman
- 42** Tågminnen.
- 50** Kluster för samarbete. Anna Wallén berättar
- 52** > **Spanaren** De hade ingen chans. Av Thomas Tydal
- 54** > **Experten** Ljusblå horisonter och urbana verkstäder. Av Gabriella Olshammar
- 56** > **Utflykten** Ta tåget till tåget. Av Ann Österberg
- 58** > **Ur litteraturen** KUJ-visa upptecknad efter Gösta Andersson.
- 60** > **Ur samlingarna** Spår av tåg. Av Ivan Klaesson

- 1** **notiser**
- 1** **Pris och beröm**
- 2** **Utställningar på Västmanlands läns museum**
- 2** **På nya poster**
- 3** **Rapporter**
- 3** **Böcker om tåg och järnväg**
- 4** **Böcker om Västmanland**

Tag plats

”Järnvägsstationerna är våra portar till det fantastiska och okända. Genom dem försvinner vi ut till äventyr och solsken, och till dem - ack och ve! - vänder vi tillbaka”, skriver den engelske författaren Edward Morgan Forster om tågstationer på kontinenten i boken *Howards end* 1910. Men det är inte bara de större stationerna på kontinenten som öppnar för något spännande och okänt. Även tåg och tågstationer i Västmanland har skapat och väckt minnen ända sen en första lokdragen provisorisk trafik startades av Norbergs gruvbolag på sträckan Kärrguvan–Trättsbo på 1850-talet.

Att många har minnen förknippade med tåg märktes tydligt när Spaning ställde frågan om tågminnen från Västmanland under hösten 2019. I det här numret finns flera spännande tågminnen från er läsare. Tack så mycket för att ni så generöst delar med er!

Tåg och infrastruktur för resande och transporter är ett högst aktuellt ämne. I tider av oro eller som nu, till följd av Coronavirusets utbredning, begränsas våra möjligheter att resa. Det är kanske först då vi märker hur mycket våra liv och vår vardag formas av resandet. Svenskarnas resmönster har på senare tid förändrats dramatiskt till följd av klimatdebatten. Dubbelt så många svenskar väljer tåg framför flyg jämfört med för bara ett och ett halvt år sedan, enligt SJ:s Sifo-undersökning från maj 2019. Själv är jag en av dem som valde tåg istället för flyg förra året och tåggluffade med hela familjen. Vi startade på Västerås central och slutade resan i norra Italien några dygn senare. På den resan fick vi riktig närkontakt med det svenska och europeiska järnvägsnätet, tågen och stationerna. Tåggluffning är ett sätt att ta del av ett levande kulturarv som jag verkligen rekommenderar!

I detta nummer av Spaning kan du läsa om framtiden, om Tågklustret i Västmanland och hur de planerar för framtidens tåg och banor. Spanaren Thomas Tydal delar med sig av hur han har greppat tag i möjligheten att digitalisera och effektivisera arbetet i tågvärlden på ett oväntat sätt. Spaning tar också upp det industrihistoriska perspektivet, vi bekantar oss med tåg- och hjultillverkning i Västerås och Surahammar och botaniserar bland reskläder, järnvägsparker och mycket mer!

Tåg och järnväg är ett rikt ämne och Spaning skulle lätt kunnat bli två dubbelnummer denna gång. Vi hoppas med det här numret att de tågekunniga kommer att få nya infallsvinklar på ämnet och de inte lika insatta kommer att se vårt tågburna kulturarv med nya ögon.

FOTO: LASSE FREDRIKSSON



God läsning!

Jennie Schaeffer,
Länsmuseichef

Från ånga till el

Av Robert Sjöö

Järnvägar och andra kommunikationer har aldrig tagit hänsyn till administrativa gränser inom landet. Man kan därför egentligen inte tala om Västmanlands järnvägar, men landskapet har allt det som behövs för att beskriva hur järnvägen kom, blomstrade och höll på att försvinna, för att sedan komma igen med förnyad kraft.

I DET INDUSTRIALISERADE EUROPA byggs massor av järnvägar under 1830- och 40-talen. Det svenska näringslivet har inte tillräckliga ekonomiska muskler och landets politiker är minst sagt tveksamma till så stora statliga investeringar som att anlägga järnväg mellan olika landsändar. Det är sjötransporter som gäller och bygget av Göta kanal pågår för fullt. En järnvägsivrare, greve Adolf Eugène von Rosen, har fått Kunglig Majestäts privilegium att anlägga järnväg i Sverige men problemet är finansieringen. Ett första steg, att förbinda Mälaren, Hjälmartern och Vänern med en planerad Svea kanal till Västkusten, möter gillande hos engelska finansörer och 1852 bildas järnvägsbolaget Royal Swedish Railway i London. På svenska kallar man det kort och gott för *Köping-Hults Järnväg*, det är namnet på ändpunkterna för den tänkta banan. von Rosen tar också initiativ till en järnväg mellan Nora och Örebro som blir ett annat bolag, *Nora-Ervalld Järnväg*. Det dröjer till den femte juni 1856 innan båda de första svenska järnvägarna för så kallad allmän trafik kan öppnas från Nora till Örebro. KHJ sköter trafiken på båda banorna med lok och vagnar som importerats från England. Av olika skäl så kommer aldrig järnvägen fram till Hult. 1857 har linjen blivit klar till Arboga men först 1867 har Köping vid Mälaren spårkontakt med Örebro och därefter byggs den inte vidare. Bolaget ändrar senare namn till *Örebro-Köpings Järnväg*. Nu blir det tydligt att den genaste vägen till en lämplig hamn går österut. Innan det förverkligas har ett annat bolag bildats i London, Swedish Central Railway Ltd, på svenska; *Frövi-Ludvika Järnväg*. Idén är att gruvan i Grängesberg ska knytas till en lämplig punkt på KHJ.

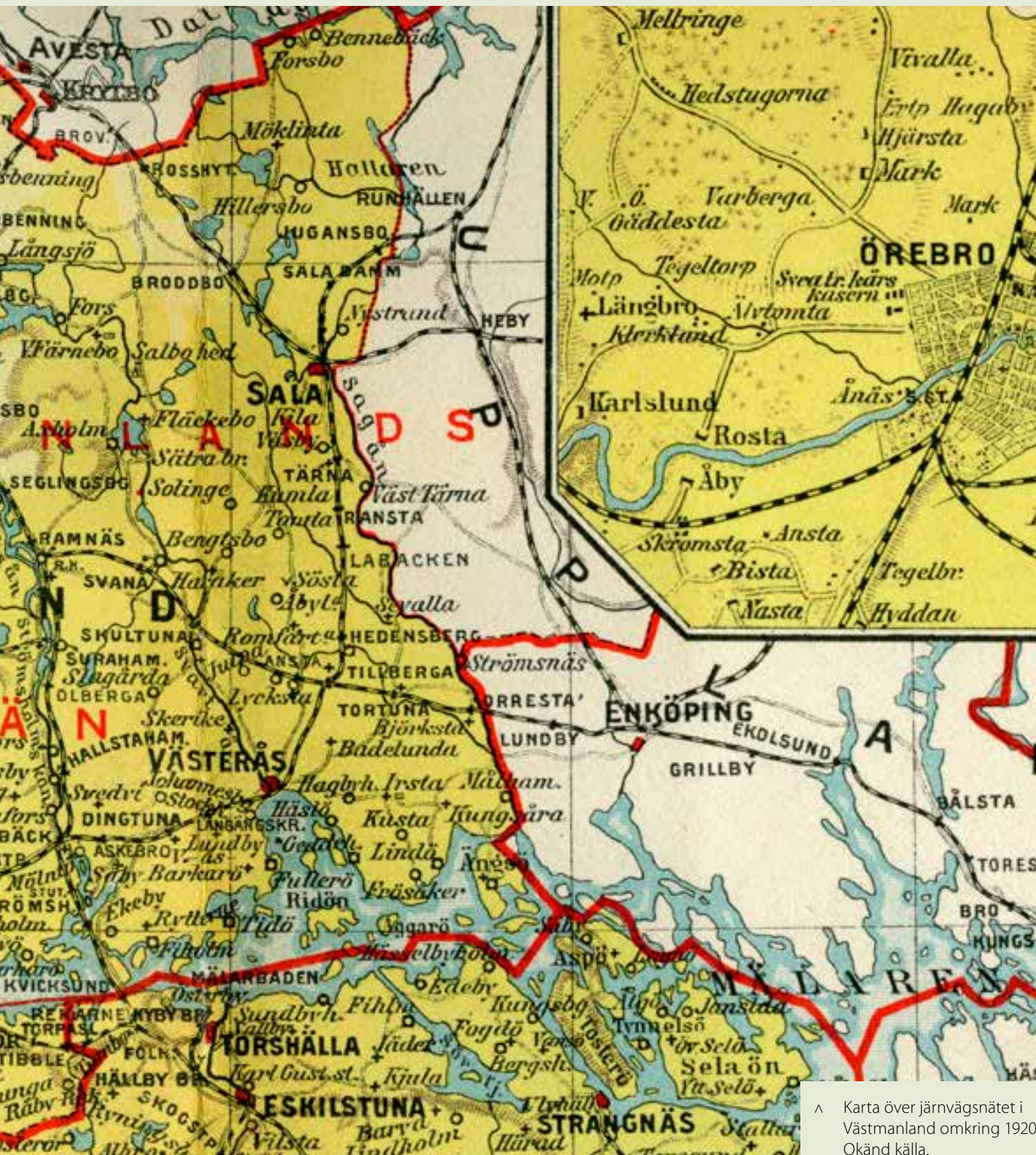
Trafiken låter vänta på sig till hösten 1873. Nora blir i samma veva knutpunkt för Karlskoga bergslag när *Nora-Karlskoga Järnväg* öppnas, senare mer känd som Nora Bergslags Järnväg.

VID BYGGET AV NORA-ERVALLA JÄRNVÄG används ett primitivt ånglok för att dra vagnar med grus, slipers och räler längs med anläggningen. Loket är ursprungligen byggt för en smalspårig bana i Västmanland, *Norbergs Järnväg* (Ängelsberg-Kärrgruvan) vid Munktells Mekaniska Verkstad i Eskilstuna 1853. Vid den här tiden finns ingen yrkeskår av ingenjörer eller rallare. Pionjärerna får improvisera och laga efter läge. Ingenjören och bruksförvaltaren Fredrik Sundler har erfarenhet av att bygga enkla hästbanor i Värmland och då han fått förtroendet att ansvara för anläggningen av Norbergs Järnväg beställer han ett eget lokomotiv av Munktells för att underlätta banbygget. Utan erfarenhet av annat än stationära ångmaskiner tar verkstaden fram det första svenskbyggda ångloket, kallat Förstlingen. Loket går inget vidare och det gör inte bygget av Norbergs Järnväg heller. Sundler får sparken och loket säljs till Nora-Ervalldprojektet där det byggs om till så kallad normal spårvidd, samma som vi ännu har på den svenska järnvägen, 1 435 millimeter. Norbergs Järnväg, med den ovanliga spårvidden fyra svenska fot, eller 1 188 millimeter, öppnas några veckor efter Nora-Örebro, i juni 1856. Sommaren 1856 har Västmanland mest lokdragen tågtrafik i hela landet, även om den är allt annat än omfattande.



^ Rallare, järnvägens grovarbetare, här på SWB vid ett gruståg i Ramnäs grusgröp 1899. Foto: Järnvägmuseet.





^ Karta över järnvägsnätet i Västmanland omkring 1920. Okänd källa.



^ Järnvägen mellan Örebro och Arboga öppnades i augusti 1857. Ur illustrerad Tidning.

I JÄRNVÄGENS BARNDOM finns inga enhetliga system. Millimeter är ett utrikiskt påfund. Här talar vi om fot och tum. Många gånger blir det en blandning. En spårvidd som befinns lämplig när man vill bygga lite mindre - och mycket billigare - är $3\frac{1}{2}$ engelska fot (1 067 millimeter). För denna spårvidd bestämmer sig *Köping-Uttersbergs Järnväg* vars idé är att frakta malm från bruken längs Hedströmmen nordväst om Köping. Banan byggs och lok beställs från Munktells i Eskilstuna som nu, 1863, har betydligt mer erfarenhet men inte riktigt kan förstå beställningshandlingen. Ett förtydligande behövs beträffande spårvidden. När de första loken levereras så passar ändå inte hjulen på spåret. Någon hos beställaren har varit före sin tid och i hastigheten mätt spårvidden på den lagda rälsen från mitt till mitt i stället för det riktiga måttet mellan rälnas innerkant. Loken har således levererats med för bred spårvidd, 1 093 millimeter. Det minst pinsamma blir att spika om spåren och banan får en helt unik bredd. Ja, inte riktigt. *Surahammars bruk* bestämmer sig för en milslång bana med samma mått men bara för att kunna bedriva samtrafik.

STATENS INSTÄLLNING MJUKNAR till sist och 1853–54 års riksdag inser att Sverige behöver järnvägar mellan Stockholm, Malmö och Göteborg. De statliga projekten genomförs med enorma resurser och hög fart. Staten lånar belopp utomlands som överstiger den årliga statsbudgeten flera gånger. När inte rallare finns att tillgå så kan hela regementen beordras ut för att delta i byggerna. Redan 1862 är Västra stambanan, Stockholm-Göteborg, färdig och två år senare den södra, Stockholm-Malmö. Det

är en besvikelse för borgerskapet i Västerås att Västra stambanan kom att gå söder om Mälaren. Till skillnad från von Rosens plan, att knyta samman städer, så är statens ambition att gå rätast möjliga väg och uppmuntra privata bolag att stå för anslutningsbanor genom att ge fördelaktiga lån. Västerås och Västmanland, på fel sida om Mälaren, har bokstavligen hamnat i bakvattnet. Statsbanebygget fortsätter norrut. Uppsala är trots allt en given angöringsort, dit järnvägen kommer 1866. I stället för att fortsätta mot Gävle och längs kusten så bestämmer man sig för att vika av inåt landet. Statsbanan är på väg mot Västmanland. *Norra stambanan* ska vidare från Uppsala genom Heby och Sala mot Krylbo i södra Dalarna. Linjen Uppsala-Krylbo är farbar i december 1873.

NU ÄR STUNDEN KOMMEN för länets huvudstad att få del av de möjligheter som järnvägens snabba transporter kan erbjuda. Det skulle vara en ytterst lämplig förbindelse mellan Köping och Stockholm via Västerås. Ett bolag *Stockholm-Västerås Bergslagens Järnvägar* (SWB) tar på sig uppgiften. En särskild linje dras mot Sala med knutpunkt i lilla Tillberga norr om Västerås, dit även järnvägsverkstäderna förläggs. Hela järnvägen kan öppnas för trafik i september 1876. Bolaget tar då även över trafiken på Norbergs Järnväg, som i samband med det breddas till normalspår. Några år tidigare har ett annat bolag byggt en förbindelse till stambanan, *Krylbo-Norbergs Järnväg*. SWB kommer att bli en av landets största och mest betydande privatbanor. Året efter att SWB står färdig öppnas en bana söder om Mälaren, *Oxelösund-Flen-Västmanlands Järnväg* med anslutning till Köping-Hultbanan i Kolbäck. Äntligen kan malm och timmer från Bergslagen snabbt köras till en hamn vid havet för att skeppas vidare.

I SLUTET AV 1800-TALET har tilltron till järnvägens möjligheter varit enorm. Bolag har bildats i en strid ström, men investeringarna är stora och det är även lånen. Hur tätt kan ett järnvägsnät bli och hur ska delarna kunna vara lönsamma? Ett par sena tillskott är *Sala-Gysinge-Gävle Järnväg* och *Enköping-Heby-Runhällens Järnväg*, 1900 respektive 1906. Samordning har redan nu blivit till konkurrens och banorna förvaltas ganska snart av SWB. Ånga måste också ersättas med elektrisk drift. ASEA är drivande och ledande i utvecklingen, vilket gör företaget och Västerås till centrum för teknisk innovation för järnvägen under resten av 1900-talet. Samtidigt dras de privatägda järnvägarna med stora lönsamhetsproblem. Många bolag står på ruinens brant trots att många linjer är viktiga transportlänkar. Den politiska lösningen blir

ett allmänt förstatligande av de privata järnvägarna. Det ska ske på frivillig grund, inte ens stora SWB kan klara elektrifiering av sina banor och staten tar över 1944. Ett undantag från förstatligandet är *Trafikbolaget Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar (TGOJ)* som 1897 köpt aktiemajoriteten i Köping-Hult, Frövi-Ludvika och Oxelösund-Flen-Västmanlands järnvägar, allt för att få full kontroll på Bergslagens guld, järnet. Frakterna till hamnen i Oxelösund är och förblir lönsam. TGOJ kommer ändå in i staten som dotterbolag till SSAB och 1988 överläts infrastrukturen till det nybildade Banverket.

PÅ 1960-TALET FINNS ingen tro på järnvägens framtid. Det är bil- och lastbilstrafik som ska stå för utvecklingen. Nu börjar den stora järnvägsdöden. Alla smalspårsbanor försvinner och flera andra rivs upp. En oljekris 1973

föder ändå ett medvetande om att Sverige inte får bli för oljeberoende. Än är kanske inte miljömedvetandet så stort, men den eldrivna tågtrafiken kommer att behövas, om inte annat som alternativ. Med basen i Västerås tar SJ och ASEA (senare ABB) fram konceptet som ska rädda den svenska järnvägen. Landet är stort, banorna gamla och spåren kurviga. Det är för dyrt att bygga nya höghastighetsspår men ett elektriskt tåg som lutar i kurvorna blir lösningen. Centrifugalkraften kan utnyttjas och bekvämligheten ombord kan behållas trots farter på upp till 200 km/h. X2000 lanseras 1990 och det blir vändningen. Tågresandet tar fart. Efter nästan 30 år i trafik är det dags för en ny version av tåget som byggs om för ytterligare decennier av framfart på det svenska järnvägsnätet. Utvecklingsarbetet av nya X2000 har skett i en av järnvägens alla verkstäder. Javisst, den i Tillberga!



^ ASEA i Västerås spelade en central roll för den tekniska utvecklingen av järnvägen och lokomotiven sedan eldriften införts. Rapidloket från 1955 kunde köras i 150 km/h. Foto: Järnvägsmuseet.

En historia med sidospår

Av Niklas Ulfvebrand

”Den 6:e augusti (begåvo sig) såväl hr presidenten [i Bergskollegium, Salomon Löfvenskiöld] som hr baronen och landshövdingen [Drufva] jämte alla närvarande bruksägare samt bergs- och kronobetjante över skogen till Ängelsbergs bruk för att taga i ögnasikte de 3:ne möjligheter, som erbjuda sig att antingen genom en kanal eller en järnväg mellan sjöarna Snyten och Åmänningen eller ock genom en dubbel landsväg ... förskaffa Norbergs bergslag en ny kommunikation med Strömsholms kanal och en lättare med Västerås stad.”

SJÄLVA SINNEBILDEN FÖR ”den industriella revolutionen” kan sägas vara det tuffande och pysande ångloket och järnvägarna som loket drog fram sina vagnar på. Dessa slingrande banor av järn kopplade på ett aldrig tidigare skådat sätt - och i en hisnande fart - ihop samhällen och skapade helt nya möjligheter för transporter av såväl varor, människor som idéer.

JÄRNVÄGSVÄSENDETS UTVECKLING och gruvsdriftens historia går hand i hand. Ända sedan antiken har spårbanor av olika slag använts i gruvor runtom i Europa. Ett av världens första fungerande ånglok kördes i kolgruvorna i Darlington i östra England redan 1814. Loket var konstruerat av järnvägspionjären George Stephenson, som också låg bakom världens första offentliga järnväg mellan Stockton och just Darlington, vilken invigdes i september 1825.

SVERIGES HÖGSTA TJÄNSTEMAN inom bergshandlingen funderade tillsammans med landshövdingen i Västmanlands län, ett antal bruksägare och andra ”bergsbetjante” redan 1817 på hur man skulle effektivisera de tunga transporterna från Norbergs bergslag. Det visar bland annat på hur central transportfrågan var för bergsbruket och att det tidigt fanns en öppenhet för tekniska nydaningar inom bergshandlingen, en av Sveriges och Västmanlands ekonomiska livsnerv.

DEN POTENTIELLA JÄRNVÄG som diskuterades i Norberg 1817 var inte tänkt att trafikerades med ångloksdrivna tåg, men väl av hästdragna järnvägsvagnar. Därtill skulle den bara vara en länk till ”Bergslagens pulsåder”, Strömsholms kanal. Vattenvägarna var fortfarande de viktigaste transportlederna. Pulsådern, som sedan 1795 sammanband Smedjebacken i norr och Borgåsunds mälarhus vid



^ Götupplag vid järnvägsspåret vid Fagersta Bruk 1910. Foto: Okänd. Bildkälla: Tekniska museet.

Strömsholm i söder, skulle inom några decennier förlora sin särställning. De livsavgörande bergslagsprodukterna kom att fraktas till tonerna av den frustande ”stålhästens” tjtande ångvissla och det rytmiska dunkandet från dess runda stålhovar.

NORBERG OCH VÄSTERÅS hänger naturligt samman genom Svartån vars mynning i Mälaren har gett upphov till Residens- och Stiftsstadens, sedermera den tunga industristadens namn: Västra Aros, alltså den västra åmynningen. Via Västerås har oräkneliga transporter med några av Sveriges mest centrala exportvaror, järn och koppar, gått i hundratals år. Så sent som i mitten på 1960-talet var den viktigaste exportvaran som lämnade Sveriges största insjöhamn i Västerås fortfarande malm från Bergslagens gruvor och den viktigaste importvaran var kol och koks, som gick till den omkringliggande järn- och stålindustrin.

DET PÄRLBAND AV HAMNAR och hamnstäder som pryder Mälarens norra strandremsa, från Arboga vid Arbogaån i väster via Köping och Hedströmmen till Västerås och Svartån i öster, berättar om vattenledningens betydelse för bildandet av städer. Det berättar om hur produktionen av och handeln med råvaror formar samhällen. Men under 1800-talet avtog vattnets betydelse för transporter i takt med byggandet av moderna järnvägar efter brittiskt mönster.

SVERIGES FÖRSTA regelrätta järnvägsföretag för lokomotivdrift involverade den västmanländska handels- och industristaden Köping med Köping-Hults järnväg. Vid den här tiden, alltså på 1850-talet, var järnvägarna en dominerande politisk fråga i Sverige. Den industriella expansionen började ta ordentlig fart. Inte minst transportmöjligheterna från otillgängliga gruvor i Bergslagen, och så småningom även Norrbotten, spelade en stor roll i denna rörelse. Både inspiration och kapital kom från det brittiska imperiet. Britternas behov av järnmalm och stål var vid det här laget närmast outtömligt och från och med 1850-talet ökade deras efterfrågan på svenskt järn kraftigt. Exporten på särskilt Sheffield steg exempelvis från 10 000 ton i början av 1840-talet till omkring 30 000 ton i slutet av 1850-talet.


ÅR 1856 FICK Nils Ericsson i uppdrag att leda det enorma arbetet med att bygga stambanor i Sverige. Den västra stambanan skulle sammanlänka Stockholm och Göteborg. Anläggandet startade utanför Alingsås den 30 april. Banan drogs söder om Mälaren vilket försatte näringslivet och de viktiga hamnstäderna i Västmanland i ett prekärt läge. I takt med att industrialiseringen tog fart i staden och övriga Västmanland under de följande decennierna blev behovet av järnvägar alltmer alarmerande. Lösningen kom på 1870-talet i och med bildandet av det privata järnvägsbolaget Stockholm-Västerås-Bergslagens järnvägar (SWB) år 1871. Trafiken började rulla på banan mellan Tillberga och Köping år 1875. I Köping tog KHJ-banan vid. År 1876 öppnades en linje mellan Tillberga och Ängelsberg liksom linjen mellan Tillberga och Tomtebodavägen i Stockholm. Järnvägsstationen i Västerås invigdes år 1876 och därmed var en av de viktigaste grundbultarna för staden vid den västra åmynningens industriella expansion lagd. Bolagets bildande kan ses som ett kraftfullt uttryck för de stora näringslivsintressen som fanns i Västmanland och Stockholm, vilka blev ordentligt åsidosatta när Västra stambanan drogs söder om Mälaren.

VAD HÄNDE DÅ med järnvägarna i ett av Sveriges äldsta järnbergslags? Jo, efter många och komplicerade turer fick även Norberg järnvägskoppling till den övriga världen. Gruvortens stora behov av effektiva transporter utmynnade från och med 1850-talet i diverse järnvägssträckningar från de många gruvfält som kännetecknar området. På 1870-talet blev Norbergsbanorna i praktiken en förlängning av SWB:s Ängelsbergsgren. Vi kan konstatera att gruvindustrin, inte minst här i Västmanland, tidigt var öppen för radikala nymodigheter. Även om införandet av sådana inte alltid går som tåget.

  DET FINNS MER

LÄSTIPS:

Magnusson, Lars, Sveriges ekonomiska historia, Stockholm 2002.

 Olsson, Torsten et al, Norbergsbanorna. Järnvägar i Norbergs bergslag sedan 1853, Trelleborg 1995.



^ Lastplats vid Gröndalsgruvan, Klackberg, Norberg. Bild från omkring 1900–1910. Foto: Okänd. Bildkälla: Järnvägsmuseet.



^ Spännarhyttan i Norberg år 1911. Foto: Okänd. Bildkälla: Tekniska museet.

Tågbyggarna

Av Till Klingenhäger

^ Det första svenskbyggda elloket (tillverkningsnummer 1) gick till Wermbols Trämassefabrik, här under provkörning i slutet av 1891 eller början av 1892.

JÄRNVÄGSINDUSTRIN I VÄSTMANLAND har en lång tradition. Rälsfordon har slutmonterats i Västerås i nästan 115 år. Den första fordonsverkstaden fanns i Sigurdområdet på södra sidan järnvägsstationen, intill dagens skatteskrapa. I början hette den Västerås Mekaniska Verkstad och monterade sitt första lok åt Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget (ASEA) 1891. År 1898 köpte ASEA upp verkstaden och fortsatte producera ellok, motorvagnar och spårvagnar i lokalerna.

FÖRUTOM ASEA:S EGNA fordon producerades även ett 50-tal dieselmotorvagnar i Sigurdverkstaden. Det var i ett samarbete med Diesel-Elektriska Vagn-Aktiebolaget (DEVA) som startade 1912. Dessa var bland de första dieseldrivna tågen i världen.

LOKALERNA BLEV SÅ småningom för små, och ASEA uppförde en större fabrik på samma plats år 1937. Först byggdes den nya verkstaden runt den gamla, därefter revs den gamla. På så vis kunde man minimera inverkan på verksamheten och undvika längre produktionsstopp.

SIGURDVERKSTADEN FÖRBLEV i drift till 1980, då ASEA levererade sitt sista lok därifrån. En ny lokverkstad i norra utkanten av Finnslätten, känd som "Lokis", ersatte från 1977 både Allmänna Svenska Järnvägsverkstäderna, ASJ, i Falun och Sigurdverkstaden. Till verkstaden hör också en slutprovningshall, och det finns ett två kilometer långt testspår längs järnvägen. Här slutmonterades bland annat de senare varianterna av Rc-loken för SJ, liksom flera besläktade loktyper för andra länder.



^ Sex dieselmotorvagnar under tillverkning i samarbete med DEVA i gamla Sigurdverkstaden i maj 1925.



^ Den sista X2 (drivenheten för X2000) sätts på sina boggier i Lokverkstaden i Finnslätten år 1997 inför leverans till Guangshen Railway Co. (GSRC) i Kina.

ÅR 1988 GICK ASEA ihop med Brown Boveri och Lokverkstadens verksamhet blev då en del av ABB Traction. Under ABB-tiden producerade Lokverkstaden bland annat 43 X2000-tåg för SJ och ett exemplar för Kina, något man kan kalla för en dörröppnare för den kinesiska snabbtågsmarknaden. Då talet fyra är ett oturstal i Kina fick det 44:e tågsättet istället nummer 88. Talet åtta symboliserar lycka. Tåget var i drift mellan Guangzhou och Shenzhen i drygt 15 år och körde under den tiden en betydligt längre sträcka varje månad än vad tågen hos SJ presterar idag. SJ köpte tillbaka tåget till Sverige år 2014 för att avhjälpa sin brist på snabbtåg. Mellanvagnarna är ombyggda till SJ:s utförande och går i vanliga X2000-tåg.

ÅR 1996 SLOG ABB Traction och Daimler-Benz ihop sina järnvägsdivisioner till ABB Daimler-Benz Transportation (Adtranz). Under denna tid pågick bland annat produktion av Stockholms tunnelbana C20, samt Regina- och Öresundståg. I och med övertagandet av Adtranz via den kanadensiska tåg- och flygplanstillverkaren Bombardier år 2001, ökade fokus på att specialisera företagets olika verkstäder runt om i världen. När C20-tunnelbanorna var slutlevererade år 2004 genomgick Lokverkstaden en omstrukturering till serviceverksamhet. Slutmontage av nytillverkade järnvägsfordon upphörde i början av 2006 med leveransen av det 67:e Öresundståget. Idag är Lokverkstaden inriktad på större moderniseringar och ombyggnader av fordon och reparation av krocksador och liknande. Men smeknamnet "Lokis" har den kvar.

UNDER EN PERIOD ungefär från 1965 till 1980 monterades gruvlok hos Arvid Svensson på Skeppsgatan nära kraftvärmeverket. Det skedde i samarbete med ASEA Gruvbyrå, som ansvarade både för gruvhissar och mindre typer av gruvlok, medan ASEA Traction ansvarade för större lok, över 25 ton. Bland loken som Gruvbyrå ansvarade för fanns mindre batteridrivna lok som gick till kunder i Indien, Kanada, Jugoslavien och Norge. En större typ, för kontaktledningsdrift, levererades till gruvor i Polen och Jugoslavien. I området fanns även ett kort testspår där loken togs i drift inför leverans.

MINDRE KÄNT, men nog värt att beskriva, är att det har förekommit tillverkning av järnvägsfordon även i Tillberga. Stockholm-Westerås-Bergslagens Jernvägs AB (SWB) öppnade en vagnverkstad år 1919 och en lokverkstad 1925. Bägge var i första hand inriktade på underhåll av SWB:s fordon. Periodvis pågick även en påtaglig nyproduktion av godsvagnar, totalt blev det runt 1 250 stycken under tiden innan SWB förstatligades 1944.

ÅR 1931 TILLVERKADE SWB-verkstaden själva ett ånglok av typen H3. SWB hade sedan tidigare flera lok av denna typ levererade av NOHAB (Nyqvist & Holm AB), men bedömde att de behövde ytterligare ett. Eftersom verkstaden hade ett stort antal reservdelar i förrådet var det möjligt att montera ett komplett lok själv. Förvisso behövde ett antal delar köpas eller rentav tillverkas i den egna verkstaden, men notan hamnade ändå på bara en tredjedel av vad SWB hade fått betala till NOHAB för ett nytt lok. H3 nummer 56 förblev det enda loket som verkstaden i Tillberga har tillverkat själv. Loket är bevarat och finns idag hos Nora Bergslags Veteran-Jernväg i Nora.

ÄVEN OM DET inte längre tillverkas kompletta järnvägsfordon i Västmanland, så finns det ändå en betydande järnvägsindustri kvar i länet. I Västerås utvecklar och tillverkar Bombardier elektriska drivsystem för motorvagnar. Surahammars Bruk har tillverkat järnvägshjul sedan 1866. Efter att ha tillhört ASEA, ABB och Adtranz övergick verksamheten år 2000 till Lucchini Sweden AB.

DET FINNS MER

WEBTIPS:

Elmuseum.se Ett virtuellt museum av fabriksromantik och industristofilism.

Svenska-lok.se Här finns tillverkningslistor, artiklar bilder och massor av fakta om lok, järnvägar och tillverkare.

På industristaden.se finns bland mycket annat en artikel, Johansson, Lars-Eric: Tillberga Järnvägsverkstäder 1919 - 2004 - glimtar ur en industriepok.

Surahammars bruk uppfann hjulet

Av Katarina Curman och Markku Ollila

Redan år 1865 tillverkades det första järnvägshjulet i Surahammar. Det blev början på en framgångsrik industriepok på orten. År 1845 köptes Surahammars bruk av Erik Zethelius, som var silversmed i Stockholm. Bruket tillverkade takplåt, spikar, liar, tråd och annat för den svenska marknaden och fick sin energi från vattenfallet i Kolbäcksån.

JÄRNVÄGARNA BYGGDES UT i landet och de första loken var i drift. Loken byggdes i ett antal verkstäder och delarna plockades ihop från olika tillverkare. Redan år 1865 fick Surahammars bruk en förfrågan från SJ om de kunde tillverka hjul till lok och vagnar. Dittills hade de producerats i Nyköping. Erik Zethelius anade vart utvecklingen var på väg och bruket sade ja till denna propå.

FYRA SMEDER FLYTTADES från Nyköping till Surahammar och tillverkningen startades. Det första hjulet blev klart 1866 och var tillverkat efter engelskt mönster med heltäckande ekrar av teak. Det visade sig dock att teaken inte trivdes i vårt klimat med kalla vintrar och varma somrar. Träet krympte och sprack. Efter ett år utvecklades en tillverkning med puddeljärn i både axlar och ekrar.

PUDDELPROCESSEN INNEBÄR att järnet blir rent, smidigt och formbart samt att innehållet av kol minimeras. En puddelugn med ånga byggdes och bruket hade nu kontroll över hela processen.

VID EN VÄRLDSUTSTÄLLNING i Paris fick Surahammar en guldmedalj för sitt fina järn.

HJULTILLVERKNINGEN BLEV den bärande verksamheten i bruket. De färdiga hjulen skeppades på prämar på Strömsholms kanal till kunderna, bland dem VABIS i Södertälje. När järnvägen kom till Bergslagen användes den för hjultransporterna. Bruket tillverkade hjul av olika dimensioner och kunderna fanns över hela jorden.

ATT ARBETA I hjultillverkningen var smutsigt och bullrigt. Processerna var långt ifrån automatiska, det krävdes starka armar och mod i barm för att lyfta och vända järnstyckena när de togs glödande ur ugnen och hamrades till rätt form. Smederna hade långa tänger som hängde i taket och som styrdes av barn. Eldarna sköttes även de av barn. Änkor splintade veden som eldade ugnarna.

> Hjulsvarvarverkstaden i Surahammar omkring 1910.
Foto: Okänd. Bildkälla: Tekniska Museet.

SÄKERHETEN VAR LÅNGT ifrån bra, olyckor hände ofta, ibland med dödlig utgång. Det var lätt att halka och fastna i någon maskin som var svår att stänga av. Hörselskydd och andra för oss naturliga hjälpmedel att behålla hälsan saknades helt. Det finns gott om historier om lemlästade arbetare och om chefer som styrde verksamheten despotiskt. Järnvägshjul tillverkas fortfarande i Surahammar, nu heter företaget som övertagit verksamheten Lucchini Sweden AB.

Löner 1870 - 1900

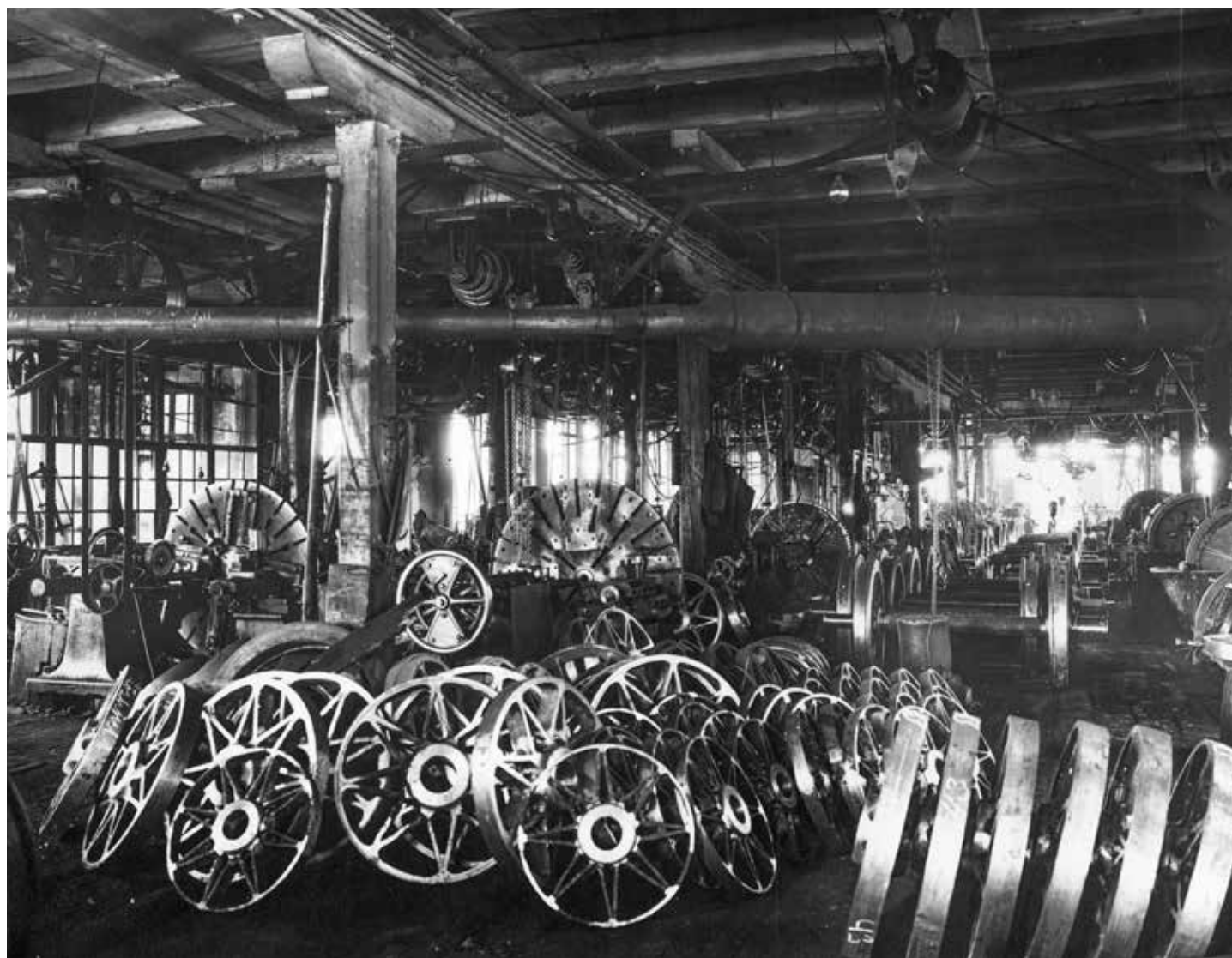
En smed 500 - 800 kr/år

En arbetare 300 - 500 kr/år

Barn och änkor 50 - 100/år

500 SEK år 1880 kunde köpa lika mycket varor och tjänster som 30 480 SEK år 2020 mätt med konsumentprisindex.

Källa: Edvinsson, Rodney, och Söderberg, Johan, 2011, A Consumer Price Index for Sweden 1290-2008, Review of Income and Wealth, vol. 57 (2), sid. 270-292.



”Den ruskigaste av alla ruskiga”

Av Anders Nordebring

”Nu kom kvällståget på den lilla, smalspåriga järnvägen. Rök bolmade från loket och lade sej som en tjock, grå dimma i dalbotten. Men den skingrade sej snart och nu kunde Helge se tågsättet, två gammalmodiga personvagnar och en fem, sex godsvagnar. Det var aldrig många resande med tåget. Järnvägen fick huvudsakligen sina inkomster på malmfrakter från Bastgruvan till Sjököping, den närmaste staden vid Mälaren, som var stadd i stadig tillväxt. Och så lastades det ut virke från sågverket, men det hade varit dåligt med det den sista tiden.”



v KURJ:s trafikchef Nils Ahlberg var flitig fotograf och har här fångat ett blandat tåg i Köping. Lok 7 (numera bevarat i Köping) drar personvagnarna 15 och 16 och en rad godsvagnar. Bildkälla: Järnvägmuseet.

I DENNA LÄTT FÖRKLÄDDA FORM har Köping-Uttersberg-Riddarhyttans Järnväg till och med hittat in i litteraturen; det är inte svårt att se varifrån traktens arbetarförfattare Ivar Björklind hämtat sin förebild i romanen *Jag vet något om dej*. Björklind träffar också rätt i beskrivningen av KURJ som i första rummet godsbanan. Järnvägen kom till som ett modernt transportsätt för de många bruken längs Hedströmsdalen. Köping-Uttersbergs Järnväg öppnades 1866 och var Köpings första järnväg, tillkommen ett år före banan till Arboga och tio år före förbindelsen till Västerås. Banan är så gammal att det inte var självklart att den skulle byggas med någon av de sedermera vanliga spårvidderna, och det beslutades om en spårvidd av 3,5 svenska fot eller 1 039 millimeter. Med denna spårvidd började banan byggas tills de första godsvagnarna kom från tillverkaren och visade sig inte passa spåret. Ett missförstånd hade orsakat att den färdigbyggda sträckan fick spikas ut till 1 093 millimeters spårvidd, vilken placerar banan bland de breda smalspår i landet.

FJORTON ÅR SENARE förlängdes järnvägen på Riddarhytte AB:s initiativ till Riddarhyttan, varifrån bispår byggdes till bland annat gruvorna i Källfallet, Bäckegruvan och Persgruvan. När statsbanan genom Skinnskattebergs bergslag öppnades byggdes 1901 en kort sidolinje till Krampens nyöppnade station på denna järnväg. De båda banorna söder och norr om Uttersberg förenades 1911 i Köping-Uttersberg-Riddarhyttans Järnväg.

ANDRA TÄNKTA UTBYGGNADER, norrut mot Ludvika och från Karmansbo till Färna bruk, realiserades aldrig. Inte heller de storslagna planerna på att via en ny järnväg från Köping till Katrineholm föra bergslagsfrakterna till Norrköpings hamn blev till något. Trots förberedelser i form av anpassningar av banstandarden genomfördes heller aldrig en breddning av banan till normalspår; en stor del av godstrafiken bestod ju ändå av slutna omlopp från de viktiga godskunderna till Köpings hamn för vidare båttransport.

BJÖRKLINDS BESKRIVNING av personvagnarna som gammalmodiga hade kunnat vitsordas av den kända socialdemokratiska pionjären Kata Dalström, som 1911 var på agitationsresa till Aronsberg och beskriver sina vedermödor i Stormklockan. Fram till Uttersberg gick resan tämligen bra, men där blev det tågbyte för den fortsatta resan norrut. Kata skriver: "Jag nödgades lämna den snygga väl uppvärmda 3:e-klass vagn jag haft och bege mig in i en dragig kall eländig 3:e-klass kupé på Ridrarhyttelinjen." Regnet öste ned och Kata fick uppenbart inte något gott intryck av den järnväg som hon i samma text kallar "den ruskigaste av alla ruskiga banor" i

detta ruskiga och kulna land". Slutklämmen visar iallafall att hon på återresan fann lindring vid framkomsten till Uttersberg: "Det är rent ohyggligt att fara på denna bana - och svårt för alla som har med den att göra ty de få vara på benen både dag och natt tack vare tågtider, växlingar och annat otyg. Då jag sent omsider kom till Uttersberg och åter befann mig i deras snygga varma 3:e-klass vagnar tyckte jag att jag kommit i paradiset."

KATAS KARAKTÄRISTIK av vissa KUJ-vagnar - banans personvagnar användes också före sammanslagningen av de båda banorna i tågen till Ridrarhyttan - blev med tiden orättvis. Järnvägen skaffade tidsenliga personvagnar och byggde med stor kompetens på egen verkstad om gamla



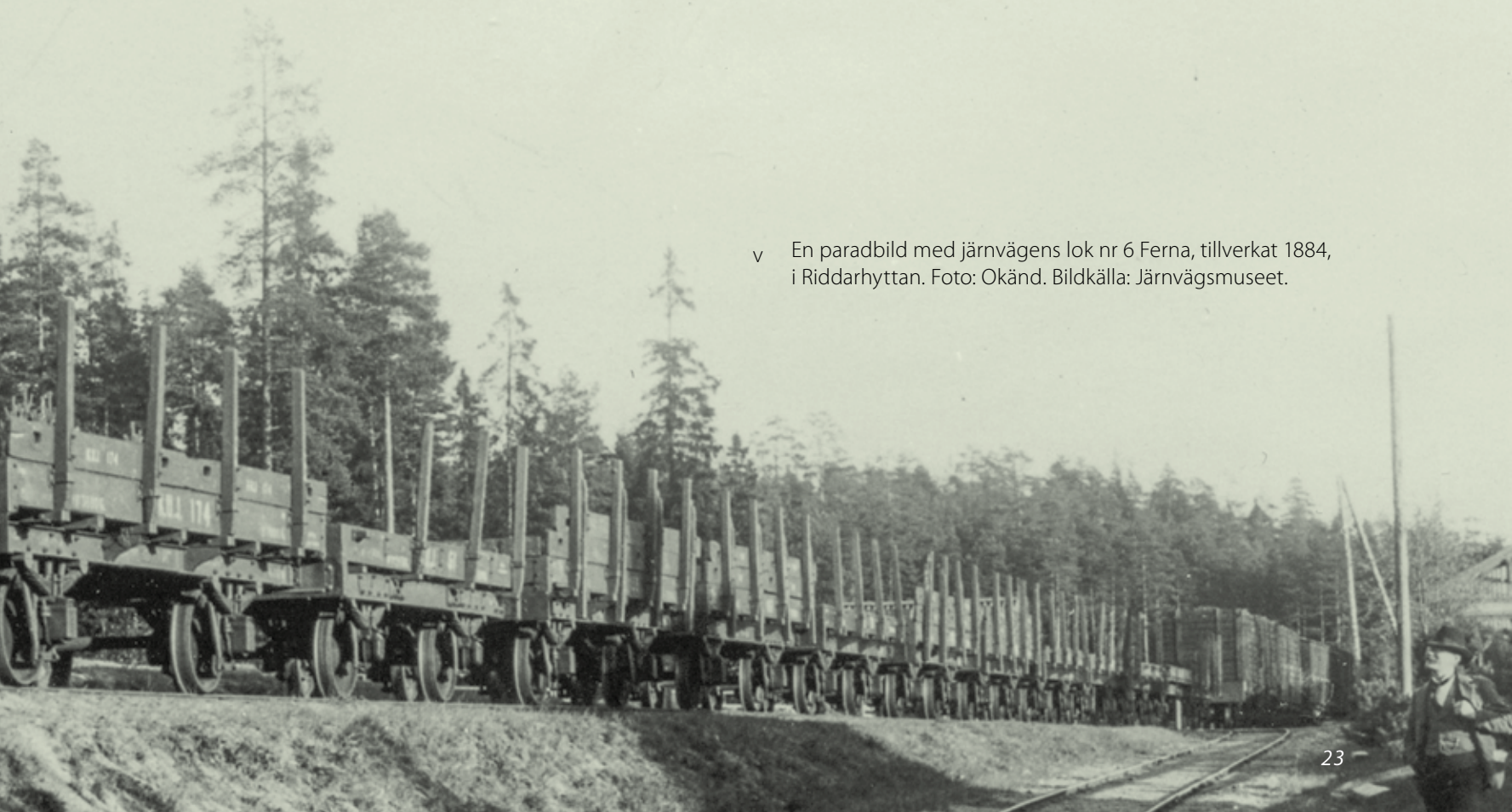
särkupévagnar med ålderdomliga boggier till moderna tvåaxliga länkaxelvagnar med plattformar. Persontrafikens förhållanden förbättrades också genom öppnandet av flera hållplatser mellan stationerna. Rålsbussar anskaffades trots vissa ansatser dock aldrig, och med tiden fördes delar av persontrafiken över på landsvägsbussar, med vilka KURJ hade biljettsamverkan.

BANANS HUVUDUPPGIFT VAR och blev godstransporterna: malm och sinter, fältspat, kol och trävaror, brukens produkter. Samtrafikgods transporterades över Köping och Krampen. Trafiken klarades med ånglok, och det låg en fördel i att banprofilen var så gynnsam att tunga malmtåg kunde dras av förhållandevis små lok. Medan andra banor införde vakuum- eller senare tryckluftsbroms höll KURJ fast vid det gamla sättet och bemannade sina tåg utom med förare och eldare också med bromsare.

I ENLIGHET MED 1939 års riksdagsbeslut om allmänt järnvägsförstatligande övertogs KURJ av Statens Järnvägar vid halvårsskiftet 1952. SJ:s första åtgärd blev att lägga ned persontrafiken och det sista persontåget gick den 31 augusti samma år. Därefter infördes en rad moderniseringar och rationaliseringar, varav de viktigaste var tryckluftsbroms, överföringsvagnar (på vilka normalspåriga godsvagnar i Köping och Krampen kunde lastas upp och transporteras direkt till en station längs smalspåret utan att godset behövde lastas om) och småningom dieseldrivna och enbemannade lokomotorer som ersatte de tvåbemannade ångloken.

ETT MINSKAT ANTAL godskunder och överförande av godstrafik till lastbilar medförde emellertid att järnvägen förlorade sin betydelse under senare delen av 1960-talet. Den allra sista trafiken på gamla KURJ förekom 1968. Den bedrevs av en av banans gamla storkunder; Riddarhytte AB arrenderade under en treårsperiod sträckan mellan Riddarhyttan och Krampen och fraktade bland annat trävaror och slaggull med två lokomotorer och elva överföringsvagnar, allt inköpt från SJ.

- ✓ En paradbild med järnvägens lok nr 6 Ferna, tillverkat 1884, i Riddarhyttan. Foto: Okänd. Bildkälla: Järnvägsmuseet.



Köping-Uttersbergs Järnvägs museiförening

TRAFIKEN HADE VARIT nedlagd några år när Köping-Uttersbergs Järnvägs museiförening, KUJmf, grundades 1975. Föreningen vårdar sig om det immateriella arvet från järnvägen och har genomfört intervjuer med järnvägens personal. Föreningen har vidare givit ut en film från KURJ och senast publicerat en cd-skiva som innehåller Radiotjänsts ännu i bygden ihågkomna 1950-talsreportage från järnvägen och ett par av de nyssnämnda intervjuerna. Medlemstidningen Uttersbergar'n rymmer skildringar från både järnvägen och föreningsverksamheten.

GIVETVIS BEVARAR KUJmf också det materiella arvet från banan. Föreningen samlar i sina lokaler vid KURJ:s gamla station i Köping bland annat banans ånglok nr 7 Patric Reuterswärd, lokomotorn Z4tu 316, som Statens Järnvägar överförde till Köping 1961 och som var en av de två lokomotorer som såldes till Riddarhytte AB, och tre av banans gamla personvagnar, sådana som Björklind beskrev i sin roman! Här står bredvid varandra den första och den sista personvagnen som järnvägen byggde på den egna verkstaden i Köping. Vagnarna, som är byggda mellan 1866 och 1875, är alla ålderstigna särkupévagnar med ingång till kupéerna direkt från långsidorna. Även om fordonssamlingen inte är stor representerar den ändå såväl den gamla bolagsbanan som den moderniserade statsdrivna järnvägen.

FÖRENINGEN DISPONERAR en liten bangård som brukar användas för att visa lokomotorn i drift, men ett mål är att på ett förlängt spår kunna köra ångloksdragna persontåg - så att det ännu en gång skall bli möjligt att uppleva »kvällståget på den lilla, smalspåriga järnvägen».

■ DET FINNS MER

LÄSTIPS:

Magnusson, Lars, Sveriges ekonomiska historia, Stockholm 2002.

Olsson, Torsten et al, Norbergsbanorna. Järnvägar i Norbergs bergslag sedan 1853, Trelleborg 1995.

Björklind Ivar, Jag vet något om dej. Hägersten 1975.



^ Lokomotorn SJ Z4tu 316 återkom 2010 till Köping. Här ses den vid KURJ:s gamla stationshus och KUJmf:s lokstall och dressinbod. Foto: Anders Nordebring.



^ I KUJmf:s samlingar ingår denna dressin. Den var bland annat avsedd för inspektionsturer, då banbefälet i baksätet på den tid det begav sig lät sig dras fram av en banvakt i framsätet. Foto: Anders Nordebring.

Kamratanda och rangordning

Av Susanne Cassé

”När jag började då som ledare på lok, de som var förare då de höll ju på sin värdighet. Det gick inte att säga du åt dem, utan då fick man säga vid namn. Och de sa inte du åt en annan heller. Och de stod på de där lokena som riktiga kungar, klädda i vitstärkt krage med de där snibbarna och svart rosett.” *(Alrik Karlström, lokförare)*

PÅ KÖPINGS MUSEUM finns en samling med kassetband som innehåller 16 intervjuer gjorda av Åke Brodin från KUJ-museiförening i början av 1980-talet. De intervjuade är alla tidigare medarbetare vid KURJ med varierande yrken och anställningsperioder från 1910-talet fram till nedläggningen 1968. Citatet ovan kommer från intervjun med Alrik Karlström som arbetade som lokförare och började vid KURJ 1929.

GENOM DE 16 intervjuerna får vi ta del av berättelser om lok och tågagnar, resor genom vackra landskap men också ett hårt, ofta fysiskt tungt, arbete. Vi får veta mer om hur det var att bo i en banvaktstuga med två andra familjer och om kampen mot snö och is på spåren. Det berättas humoristiskt om inköpsresor från Riddarhyttan till Systembolaget i Köping och om en ilsken stins i Kolbäck. Mer allvarligt blir det när vi får höra om olyckor med felväxlade vagnar och urspårningar.

”Men när de skulle ner lagom till Uttersbergs bangård så gick det väl för fort där, för det spårade ur och en gång så gick loket ur och stannade en halv meter ifrån, jag vet inte om han hette Brodén som bodde där, [...] men en halv meter från kåken, där stod loket nergrävt.” *(Harry Rydberg, vagnreparatör)*

FLERA BERÄTTELSEr handlar om KURJ som arbetsgivare. Några av de intervjuade anser att de hade låg lön, dålig arbetsmiljö och en sträng hierarki inom företaget.

”Ja, och då fick man ligga där på en bänk i väntsalen. Jag hade å göra att bara ligga och elda för att jag inte skulle frysa ihjäl. [...] Det var en så väldig rangskillnad kan man säga på lokpersonalen som låg över uppe i Riddarhyttan. [...] Där fanns det städerska och där skulle bäddas och där fanns det vatten och finesser.” *(Evert Persson, banarbetare och kontorist)*



- < "Dörrarna skötte man ju från förarbordet och när de inte gick att öppna eller stänga, då var det bara till att ta växel-spaken och ränna in under förarbordet där och röra omkring ordentligt. Det såg ut som ett stort garnnystan där inne, med ledningar. Men rätt vad det var så vart det kontakt och så gick det bra." (Olle Eriksson, lokförare, berättar om hur det kunde vara att öppna och stänga tågdörrarna under 1950-talet).
Illustration: Lasse Frank

TROTS OBEKVÄMA arbetsförhållanden så verkar kamratandan inom KURJ ha varit god. Många vittnar om en nästan familjär stämning hos medarbetarna och de trivdes bra av den anledningen. När lastbilarna tog över godstransporten blev järnvägen mellan Köping och Riddarhyttan till sist överflödigt. Stationerna lades ner efter en.

"Det vart en död station [Kolsva]. Men när man var ung då var man ju där jämt [...] och titta och när tåget fick gå då var det slut, då gick man hem. Det var det enda vi hade då. [...] Vi hade inget annat att göra."
(Oscar Höglund, kontorsbiträde)

DET INSPELADE materialet har digitaliserats och går att lyssna på via datafiler som finns på Köpings museum.

De intervjuade är:

Alrik Karlström, lokförare
Arne Mählberg, vagnreparatör
Arvid Ryman, Torpbanan
Bertil Lindblad, lärling
Erik B Karlsson, reparatör
Evert Persson, banarbetare, kontorist
Gerard Eriksson, banarbetare
Gustav Ramström, kontrollör KJ Bussbolag
Harry Rydberg, vagnreparatör
Karl Johan Andersson, snickare
Karl Strömberg, konduktör
Olle Eriksson och E Pettersson, lokförare
Oscar Höglund, kontorsbiträde
Sven Enström, banarbetare
Sven Karlsson, reparatör
Valfrid Blomberg, transportarbetare

Det våras för Oxbron

Av Ellen Holtermann Wiig

Mellan Karmansbo och Uttersberg, där rullstensåsens skogar öppnar upp sig ned mot Tomasbosjön och Sörtulingesjön, ligger Oxbrons banvaktstuga. I 50 år har den stått övergiven, delvis dold bakom förvuxna träd. Efter en större satsning från Jordbruksverket, Skinnskattebergs kommun och Länsstyrelsen i Västmanlands län är den nu varsamt upprustad och redo för ett nytt liv som besöksmål för nyfikna och fikasugna besökare i Hedströmsdalen.

OXBRONS BANVAKTSTUGA är en av lämningarna efter Köping-Uttersberg-Riddarhyttans Järnväg, KURJ, som drogs längsmed Hedströmmen under 1860-talet. Stugan uppfördes under tidigt 1900-tal på det som ansågs vara den vackraste platsen längs järnvägen. Den tjänstgjorde som banvaktarbostad i 60 år innan både banvaktsystemet och KURJ avvecklades. Stugan med tillhörande uthus och tvättstuga har stått mer eller mindre orörd sedan dess, vilket har gjort miljön välbevarad, men också väldigt sliten.

SEDAN 2018 har det pågått ett flitigt arbete med att väcka nytt liv i Oxbrons banvaktstuga. Den blev då ett nytt besöksmål i Ekomuseum Bergslagen, och med ekonomiska bidrag från Jordbruksverkets landsbygdsprogram och Läns-

styrelsens kulturmiljöanslag kunde Skinnskattebergs kommun starta en upprustning av stugan och miljön omkring.

ARBETET HAR UTFÖRTS av de lokala snickarna Kent Abrahamsson och Linus Elmes med byggnadsantikvarierna vid Västmanlands läns museum som rådgivare. Det viktigaste och mest brådskande har varit att säkra husen mot väder och vind. Särskilt tvättstugan var i väldigt dåligt skick, då den ligger intill en bergsslätt med en tröttsam tendens att skicka iväg små jordras.

INVÄNDIGT HAR DET renoverats mycket försiktigt. Ekonomin var självfallet en faktor, men viktigast var önskan om att behålla stugans interiör så autentisk som möjligt.

En alltför entusiastisk renovering skulle få känslan av att ”tiden har stått stilla” att gå förlorad. I hallen och köket målades väggar, lister och tak med linoljefärg i de ursprungliga kulörerna, medan kammaren har lämnats mer eller mindre orörd.

FÖRUTOM RENOVERING av byggnaderna har det byggts en ny bro på fundamenten från den gamla järnvägsbron. I en tidigare satsning har KURJ:s gamla banvall gjorts om till cykel- och ridled. Eftersom banan korsar Hedströmmen vid Oxbron har oskyddade trafikanter tidigare tvingats ut på bilvägen för att korsa strömmen. Med den nya bron kan man nu färdas tryggt och billöst från Köping till Uttersberg.

NU PÅGÅR ARBETE med att få ny verksamhet i stugan. Visionen är ett enkelt café där man kan äta en bulle och värma sig vid kakelugnen efter en cykeltur på banvallen, innan man kanske fortsätter norrut till en jazz-kväll vid Galleri Astley i Uttersberg.



^ Banvaktstugan i Oxbron under renoveringen.

Banvaktsystemet är lika gammalt som järnvägen. Banvakterna var anställda av SJ eller enskilda järnvägar och stod för underhållet av järnvägarna. Varje banvakt ansvarade för en sträcka på några kilometer och skulle varje dag inspektera sin sträcka, till fots eller med dressin, och snabbt åtgärda eventuella felaktigheter eller hinder i banan. De skulle också hålla koll på tågen när de passerade, och signalera till konduktören om han såg några oregelmässigheter. Banvakten och hans eventuella familj bodde i små banvaktstugor placerade nära den järnvägssträcka de skulle bevaka.

I Oxbron var banvakten Karl Oskar Karlström och senare hans son Gunnar. De ansvarade för en sex kilometer lång sträcka som gick från södra Karmansbo till 100 meter norr om Oxbron. Eftersom järnvägen korsade landsvägen här hade Karl Oskar och hans fru Ida även ansvar för att veva upp och ned vägbommen när tågen skulle passera. Sedan 1984 ägs banvaktstugan av Skinnskattebergs kommun, och ingår numera som besöksmål i Ekomuseum Bergslagen.



^ Den nya cykel- och gångbron över Hedströmmen.

Grönskande oaser och paradisiska parker

Av Katarina Curman

Ledningen för Statens Järnvägar förstod tidigt, redan i mitten av 1800-talet, att stationshus, banvaktstugor och andra av järnvägens byggnader skulle omges av parker och rabatter. I 1860-talets Västerås ritade SJ:s trädgårdsdirektör Olof Eneroth om Vasaparken för att den skulle passa som järnvägspark.

ÅR 1928 VAR det en internationell utställning i London arrangerad av *Royal Horticultural Society*, där SJ deltog och överöstes med beröm för sitt sätt att arrangera planteringar, trädgårdar och parker runt sina hus. Detta var något nytt utanför Sverige, att smycka verksamheten med träd och blommor.

NÄR TRÄDGÅRDSKONSTEN inom SJ prunkade som bäst fanns ett antal depåer och plantskolor fördelade över landet. Ett stort antal personer arbetade heltid med att odla och distribuera växter. År 1949 uppgav *SJ-Nytt* att företaget var landets största trädgårdsmästare med en omsättning på 700 000 växter per år.

VÄXTERNA SPRIDDES över landet och varje stationschef och stins fick uttrycka önskemål om och beställa de växter som skulle planteras hos honom.

VID STÖRRE stationshus eftersträvade SJ att omgivningen skulle vara extra mottagande och vänlig och parker anlades. I föreskrifterna för parkanläggningar görs det klart att det ska finnas sittplatser för väntande och för resenärer i anslutning till stationen. Det görs också klart att varje litet ogräs ska rensas bort och att gräsytor ska kantskäras korrekt. SJ hade ett antal väl utbildade trädgårdsdirektörer som alla satte sin prägel på den hortikulturella delen av bolaget.

DETTA ÄR DOCK något som hör till "förr i världen", till den tiden då de anställda hade tid nog att ta hand om den egna SJ-rabatten. Då just den rabatten var en statussymbol som det skulle värnas extra om, för stinsarna tävlade sinsemellan om den vackraste anläggningen. Västmanland var inget undantag, här prunkade blommorna lika fint som i Uppland eller Södermanland och övriga Sverige. På järnvägsstationen i Strömsholm kunde man, mellan tågen, se stinsen ordna med klätterväxter, rosor och lavendelrabatt.



^ På våren står det japanska bergskörbärsträdet i full blom.
Foto: Jan Hedman



^ En välkomnande rabatt möter resanden i Krylbo.
I bakgrunden en blommande magnolia. Foto: Jan Hedman

IDAG KAN VI konstatera att trädgårdskulturen runt våra järnvägar tillhör en förgången tid. Dock inte överallt. I Avesta/Krylbo har en järnvägspark ”återskapats” som en del av projektet ”Försköna Krylbo” 1994. Parken ligger där det en gång fanns en järnvägspark, mitt emot det av arkitekt Folke Zettervall ritade stationshuset.

DENNA YTA OMVANDLADES, genom kommunens försorg, till en parkeringsplats, men därefter återigen, genom kommunens försorg, till en järnvägspark. Det hände för omkring 30 år sedan. I parken finns rabatter, en mindre lekplats, stora träd att söka skugga under och närhet till mäktiga Dalälven. Under tidig vår blommar det japanska bergskörbärsträdet, (*Prunus sargentii*) magnolian (*Magnolia kobus*) och japanska buskpionen (*Paeonia x suffruticosa*) till glädje för resenärerna och för de boende i omgivningen. En härlig ”gammaldags” rabatt möter dem som lämnar tåget här och kliver ut i Krylbos verklighet.

PARKEN HAR UNDER åren genomgått förvandlingar. En tid fanns där ett gatukök och en busstation. Båda huserar numera på annan plats. Avesta kommuns parkavdelning sköter planteringarna och Avesta/Krylbos medborgare njuter av grönskan.

■ DET FINNS MER

LÄSTIPS:

Enoch Cederpalm, Sveriges deltagande i internationella utställningen av trädgårdskonst i London den 17–24 okt 1928. Föredrag den 18 mars 1929. Lustgården, Föreningen för Dendrologi och Parkvård, Årgång 10 1929, sid 179–190.
Åsa Klintborg Ahlklo, SJ:s Rabatter - Statens Järnvägar som förmedlare av trädgårdskultur. Lustgården Årgång 73 1993, sid 41–52.

En söndagskväll i Tillberga

Av Bertil Blomme

”Tillberga var SWB:s mest framträdande övergångsstation. I synnerhet gällde detta persontrafiken. Här sammanstrålade linjerna från Stockholm, Ludvika, Köping och Sala och hit drogs tågen gruppvis från de olika linjerna för att korrespondera i omedelbara och anpassade anslutningar åt respektive håll.

Minnesrika är också händelserna, då snälltågsgrupperna möttes vid denna SWB-banas verkliga riktpunkt för hela persontågsplanen... Alla tidtabeller för ordinarie såväl som för extratåg lades med omsorg så, att kapacitetsramen vid Tillberga icke rubbades...

Vi ska försöka fånga en minnesbild av situationen vid Tillberga en vintrig söndagskväll någon gång på 20-talet... På spår ett står tåg nummer 2. Några minuter är kvar till avgångstid... Växlingsarbetet med tågets sammansättning är just avslutat. Detta har bestått i att Örebro-Hallsbergs-Köpings och Eskilstuna-vagnarna som ankommit i tåg nr 12, hämtats på spår fyra och sammankopplats med Ludvikadelen. Snälltåg nr 2 Tillberga-Stockholm är därmed färdigbildat.

På expeditionen är också en febril verksamhet. Tre telegrafister är i tjänst och de fem telegrafapparaterna tickar oavbrutet med omväxlande anrop, sändning och mottagning av telegraftext. Morseapparaternas mottagningsmekanismer är stämde i så att säga olika tonarter. Detta för att telegrafisterna i sin avlyssning, skall kunna avgöra på vilken eller vilka av apparaterna som anropen till Tillberga kommer.

Emellanåt kommer stationsföreståndaren in, tar en titt på tågtidjournalen för att kollationera att ”klart”

Texten är ett utdrag ur artikeln Stockholm-Västerås-Bergslagens järnvägar SWB. Tidigare publicerad i Årsskrift 1985 för Västmanlands läns museum och Västmanlands Fornminnesförening.

för det ena eller andra tåget inhämtats från respektive tåganmälningsstation. ...

Vid en disk innanför expeditionsdörren står konduktörerna, iförda sina prydliga syrtuter, vars kragar är kantade med smala silvergaloner och byxorna försedda med revärer av samma silvermaterial. Alla har ett och samma ärende, att få sin för tåget gällande vagnslista kompletterad i enlighet med tågets förändrade sammansättning. När de fått sitt ärende utträttat förvarar de vagnslistan i ett på syrtutens ärmar befintligt uppslag, enkom tillverkat för ändamålet.

I all denna arbetsiver ... pågår il- och resgods-omlastningen tågen emellan. Eftersom det är vinter och före har man kälkar, som skjuts på de lediga utrymmena mellan plattformarna, också handtrallor används, som skjuts på spårstumparna intill tågen. Även postverkets personal har mycket att bestyra. Från och till de olika postvagnarna sker en intensiv postutväxling.

På de smala träplattformarna skyndar folk till och från olika tågbyten. Resandefrekvensen är hög. Samtliga tåg är överfulla, vilket också trängseln på plattformarna vittnar. Många skall till järnvägsrestaurangen för att som ett angenämt avbrott i resan få avnjuta det berömda matbordet. Till bilden hör också konduktörerna, som skyndar till och från väntsalens och restauranglokalernas dörrar, där utrop görs eller har gjorts angående de olika tågens avgång. Som ett sista arbetsmoment före varje tågs avgång går dessa tågtjänstemän var och en utefter sitt tåg och ropar ”tag plats”, samtidigt som han stänger vagnens grindar.”



< Stins Färhne i Tillberga ger signal för avgång år 1944.
Foto: A Blomquist, SJ. Bildkälla: Järnvägmuseet.

Stationssamhället

Av Hans Ohlsson

År 1875 kan man räkna som födelseår för Tillberga stationskommun. Det året byggdes stationshuset i Tillberga. Industrierna i Bergslagen hade tröttnat på att ha hamnat utanför de stambanor som byggts och SWB, Stockholm-Westerås-Bergslagens Jernvägs AB bildades.

Meningen var att dra en järnvägslinje från Stockholm till en punkt vid Sevalia kyrka och därifrån grena ut ett spår till Ängelsberg och ett till Västerås - Köping. Nu blev det inte så utan knutpunkten flyttades och kom att ligga mellan Tillberga och Hubbo kyrkor. Där möttes linjerna mellan Stockholm – Ludvika – Sala - Västerås.

Järnvägen byggdes igenom en renodlad jordbruksbygd som nu fick släppa till mark för de spår som skulle läggas ut. Kring stationen växte nu ett samhälle upp med fastigheter, affärer, post, konditorier och ett mejeri.

> Interiör av expeditionen i Arboga stationshus på 1940-talet.
Foto: Lennart Nilsson.
Bildkälla: Järnvägmuseet.



På perrongen

Av Jennie Schaeffer

Ett fotografi från Järnvägsmuseets arkiv visar stationshuset i Skinnskatteberg runt år 1900, med en perrong full av liv. Över 100 år har gått sedan fotografiet togs. Vad händer på samma perrong i nutid? Ett besök i november 2019 berättar mer.



^ Stationshuset i Skinnskatteberg runt år 1900.
Foto: Okänd. Bildkälla: Järnvägsmuseet.

KLOCKAN ÄR STRAX efter två och det är en fredag i november 2019 på Skinnskattebergs station. Mörkret börjar redan sänka sig över stationsområdet. Ett tiotal personer står och väntar på tåget mot Örebro på perrongen. Axel Liljebäck och David Berglund väntar på ett tåg vid spår ett. De är studenter på Skogsmästarprogrammet Skinnskatteberg och läser en skogsutbildning där teori om skogsbruk och praktiska övningar i fält blandas. De bor i Skinnskatteberg för studierna och tar ofta tåget när de ska åka iväg på helgerna. Denna fredag påbörjas resan till Oslo från Skinnskattebergs station. De tycker att det fungerar bra att ta tåget, om det kommer vill säga. Det gör det inte alltid.

FRÅN SPÅR ETT har resenärerna utsikt över stationsbyggnaden som ligger alldeles intill spåret och invigdes år 1900. Den ritades av SJ:s chefsarkitekt Folke Zettervall och är numera en av över 2 000 byggnadsminnesförklarade byggnader i Sverige. En byggnadsminnesförklaring innebär att byggnaden måste bevaras för all framtid och ska inte förvanskas, byggas om eller rivas. Stationshuset i Skinnskatteberg anses höra till sträckan Krylbo - Örebros bäst bevarade. Arkitekturstilen speglar en blandning av jugend och engelsk villastil. Taken är skifferklädda. Zettervall använde puts och tegel i fasaderna och utformningen av detaljer är gjord med noggrannhet. År 1990 bestämde sig SJ för att stänga stationen. Även om Valde Fehrm, stins i Skinnskatteberg, inte höll med om att stationen skulle stängas. Han drev stationen vidare, utan lön, åtminstone till 1994. Det sägs att SJ tog biljettmaskinen av honom, men han fortsatte sälja biljetter som han skrev ut på ett konduktörsblock. Med bidrag från länsstyrelsen renoverades Skinnskattebergs stationshus omsorgsfullt utvändigt under åren 2010-2012.



^ Axel Liljebäck och David Berglund, blivande skogsmästare, står och väntar på stationen i Skinnskatteberg en fredag i november 2019.



^ Stationshuset i Skinnskatteberg är inte längre en väntsal, men i restaurangen väntar ändå en del resenärer.

TÅGET KOMMER IN till stationen, de två studenterna och alla andra på perrongen kliver på ett Tåg i Bergslagen-tåg som har dagliga turer mot Örebro och Gävle centraler. Perrongen är nu öde. Men från stationen går numera inte bara tågavgångar utan också många bussar till olika delar av Västmanland. För väntande resenärer finns ingen väntsal, istället finns här en restaurang. Jag går in på restaurangen. Det är tomt sånär som på den vänlige restaurangägaren som verkar sitta och utbilda sig i träsnideri via instruktionsfilmer på Youtube. En man kommer in. Han köper något att dricka och jag tar min inköpta te och frågar om jag får slå mig ner. Det går bra, då han inte har bråttom. Han har startat sin resa från Fagersta redan vid klockan elva med buss och har nu två timmars väntan i stationshuset innan anslutande buss mot Riddarhyttan avgår. Han tar inte längre tåget så ofta. Förut fanns direkttåg mot Kristinehamn och det tog han för att hälsa på en släkting. Det är tråkigt att de avgångarna inte längre går säger han. En eller två gånger i veckan blir det en paus på stationen efter avklarade ärenden i Skinnskatteberg eller i Fagersta. Han är van att vänta numera.

Vårt samtal spinner lugnt iväg från resandet till politik och samhällsekonomi. I mellanrummen mellan tågans ankomster på perrongen och bussarnas avgångar på Stationshusets framsida, i ett rum som påminner om en väntsal men är en restaurang, finns tid att samtala.

■ DET FINNS MER

LÄSTIPS:

Västmanlands läns museum och Västmanlands Hembygdsförbunds årsbok nr 79 "Synnerligen märkliga". Byggnadsminnen i Västmanlands län. Skanser Lisa, Manbo Ia, Ehlton Fredrik. Skinnskattebergs stationshus, utvändigt renovering och tak över balkong: Antikvarisk medverkan. Västmanlands läns museum 2012. "Glimtar från bygden: Skinnskatteberg förr och nu" utgiven 2004 på Lars Anderssons förlag.

Jag tager min fotpåse. . .

Av Katarina Curman

Makarna Augusta och Carl Gustaf Ridderstolpe skriver så gott som dagligen brev till varandra. Han arbetade i Stockholm och hon bodde med barnen på Fiholm i Rytterne. Denna resa till Örebro skedde år 1868 och nämns första gången i ett brev från Augusta den nionde januari. De planerar att fira Karl-dagen hos släkten och dit ska de åka tåg. Augusta tar sig de tre milen från Fiholm i Rytterne till Köping för att åka tåg därifrån och Carl Gustaf reser direkt från Stockholm till Örebro. Det är första gången en tågresa visar sig i deras korrespondens.

Hon skriver den nionde till Stockholm:

”... Om någon resa bliver tycker jag ej att vi skola bestämma några hästar emot oss ty om yrväder inträffar gå de förgäves? ty som du vet går ej järnvägen mellan Örebro och Köping under yrväder utan kunna vi telegrafera till Köping och där erhålla hästar och ganska bra slädor, och jag tager i alla fall min fotpåse för att hava den på järnvägen....”

Hon förbereder sig hemma på Fiholm men allt är inte helt klart, oro anas i brevet den 17 e:

”... Nu har jag med posten avsänt ett brev till Örebro för att underrätta dem att jag ämnar komma lördagen den 25 januari. Om min resa skall jag rådgöra med inspector Serén på det att allt må bliva bra och utan äventyr..”.

Tre dagar senare kommer goda råd med posten från Stockholm:

”...Enligt ditt brev av den 17 de avreser du således till Örebro den 25 e. Jag får således omfamna dig i Örebro den 31 a. ... Vad resan beträffar, så rådgör med Serén,... om föret är borta, så att vi måste hava vagn, så stäm då densamma den 2 a februari oss till mötes i Köping, i annat fall (lämna slädfäll) så fara vi med skjuts...”

Ytterligare tre dagar senare den 23:e kommer fler råd:

”... Du synes nu fullt besluten att fara till Örebro, vilket jag med nöje ser, endast är jag rädd att du ej kläder dig nog för järnvägen. Naturligtvis tager du 1:sta klassen (såsom varmare) ifall någon sådan finnes. Glöm ej att i Köping kvarlämna fäll för hemresen.
... Idag haver vi 17 grader kallt på morgonen, troligt är att så fortfar några dagar...”

Den 24:e skriver Augusta att det är kallt även på Fiholm, minus 23 grader och fortsätter:

”... måtte jag ej förkyla mitt ansigte på resan, ty det brukas mycket bland grannarne häromkring. men var lugn för övrigt ty jag ämnar kläda mig ovanligt varmt jag tager yllekalsonger och alla möjliga varma plagg på mig. Vi have nu naturlitvis godt före men förskräckligt kallt. ...”.

Till sist den 26:e meddelar hon sin make från Örebro:

”... Min resa gick mycket lyckligt, i det vackraste väder åkte jag från Fiholm, inträffade i Köping i mycket god tid, i Köping vid stationen var löjtnant August Tamm, han var mycket artig och hjälpte mig med mina saker och ombesörjde även om slädfällens förvarande till vår återkomst. Han lånade mig även en mycket vacker och varm filt som, han själv lindade om mig i järnvägen, men lyckligtvis satte han sig ej i samma vagn, utan satt jag ensam, vid varje station kom han och frågade om jag frös, eller om jag önskade någonting! således ser du att din hustru ej var övergiven och utan beskyddare.”

Katarina Curman, barnbarnsbarn till Augusta och Carl Gustaf har läst och renskrivit parets brev.

- v Augusta Ridderstolpe t.h. född Liljencrantz och hennes syster Eleonore Liljencrantz, porträtt från år 1864. Foto: Privat



^ Carl Gustaf Ridderstolpe porträtt från år 1868. Foto: Privat

■ DET FINNS MER

LITEN ORDLISTA:

- slädfäll* - varm filt att svepa runt benen
- stäm* - bestäm
- inspector* - titel på anställd arbetsledare på gården
- fofpåse* - säckliknande skinnfodrad påse för fötter och underben
- skjuts* - transport med häst och vagn/släde

Resmössa rekommenderas

Av Lena Engström Englin

Jag kan med den bästa vilja ej resa hem till denna helg hur obeskrivligt roligt det än skulle vara. Du vet hur klent jag har med kläder, jag får ha samma kläder både helg och söcken och så går det åt för mycket pengar och jag har ändå inte råd. Nej, vi måste spara och hushålla om vi någonsin skall få det bättre. Det är osäkert om jag kan komma hem förrän till hösten.

SÅ BÖRJAR ETT BREV från Lars Eriksson, skrivet i juni 1889, hem till hustrun Mathilda i Norberg. För att kunna tjäna ihop till familjens uppehälle var Lars tvungen att lämna fru och tre barn och arbeta på annan ort och det var inte alltid pengarna räckte till både tågbiljett och ordentliga kläder för att kunna resa hem till familjen.

NÄR TÅGRESANDE VAR nytt var det bara de allra rikaste som hade möjlighet att resa på ett sätt som är mer likt våra dagars resor. Andra fick noga välja sina resor, om de överhuvudtaget hade tid och råd att resa någonstans. En helt ny slags litteratur uppstod när järnvägen var ny. Där kunde människor läsa om hur tågresor gick till, allt från att köpa biljett till hur resenärer skulle uppföra sig i väntsalar och kupéer. Nya oskrivna regler kring att resa med främlingar växte också fram.

TÅGVAGNARNA VAR indelade i tre klasser. Vilken klass en reste i berodde på ekonomi och samhällsställning. Största skillnaden var mellan andra och tredje klass. Det var inte bara priset som var olika utan också bekvämligheten och hur många resenärer som satt i samma kupé. År 1898 kostade en tredjeklassbiljett 25 öre per mil. Resa i andra klass kostade 50 öre och den som ville åka i första klass fick betala tredubbelt mot tredje klass för sin tågresa. Många fick nöja sig med tidens nya folknöje, att gå och titta på kvällståget. Vissa ansåg också att det var rent skadligt att åka tåg, både med tanke på den höga farten och alla skakningar kroppen fick utstå.

RESKLÄDER VAR ETT annat kapitel. Den som hade råd skaffade sig en resdräkt. I boken *Sällskapslivet eller konsten att umgås och bliva omtyckt* skriven av Erland Folke 1918 finns flera tips kring reskläder. Herrar



^ Man och kvinna med rejåla resmössor sitter i en tågkupé vid 1900-talets början. Foto: Albert de Perre.
Bildkälla: Tekniska museet.

rekommenderas att ha en resdräkt i starkt tyg, gärna en grå, och att byta ut den höga hatten mot en mjuk hatt eller helst en resmössa. Boken rekommenderar damer att ha en resdräkt helst i slitstarkt linne som kan motstå alla svårigheter som resan kan medföra. Färgen ska gärna vara grön eller blå.

FÖR ATT INTE besvära andra passagerare i onödan gällde det att inte ha med för många koffertar och askar, bara det som var nödvändigt för att hålla sig ren, snygg och välklädd. Den som hade för mycket att bära på kunde också riskera att få en sämre plats vid tågbyten eftersom det gällde att vara snabb till den nya platsen. För den som inte hade möjlighet att skaffa sig en ny resdräkt var det viktigt att åtminstone vara hel och ren. En sliten dräkt var

inget att vara generad över men en ovårdad och smutsig resdräkt var något att skämmas för.

LARS ERIKSSON RESTE troligen inte hem till familjen i Norberg förrän i augusti 1889. Då hade han lyckats spara ihop pengar till tågbiljetten och hade kläder som passade att resa i.

■ DET FINNS MER

LÄSTIPS:

Brevcitaten är hämtat från boken "Älskade Mathilda- 100 brev om kärlek, slit och nöd" av Birgit Hirdman Rörslätt och Ekomuseum Bergslagen, 2012.

Många lyckliga år på SJ

Av Katarina Curman

Mannen jag möter har ägnat hela sitt liv åt SJ. Han tar emot i sitt hem i Dingtuna och vi börjar samtalet, en gnistrande kall solig eftermiddag i december med snö och rimfrost, med att dricka te och äta prinsesstårta. Thomas Walldow heter han och han börjar bli lite till åren. Kroppen vill inte riktigt följa med, artrosen biter, hjärnan är dock frisk och minnen från en svunnen tid kommer i strid ström.

REDAN ÅR 1979 började han på SJ resebyrå på Sturegatan i Västerås och där stannade han till 1986 då SJ lade ner den verksamheten. År 1986 rustades alla SJ:s resebyråer upp, blev fräscha och fina och såldes. Thomas Walldow bytte då arbetsplats till det som kallades biljettexpeditionen på järnvägsstationen. Där förblev han till sin pensionering år 2011. Åren på SJ blev 34. Ett långt liv i järnvägens tjänst, ett liv som han karaktäriserar som lyckligt.

- De bästa åren i mitt liv var på SJ resebyrå. Jag stormtrivdes. Där fick jag lära mig grunderna i verksamheten.
- Geografi och kunskap om hur världen ser ut och var de olika orterna ligger efter järnvägsnätet kom med åren, säger han.

DÅ FÖR TIDEN, på 1980- och 90-talen, stannade tågen fortfarande på alla möjliga ställen, mjölkpallar, småorter

och platser där få personer steg på eller av och det gällde att resenären fick rätt biljett i handen.

- Man kunde till exempel åka från Åskebro, mellan Kolbäck och Dingtuna, till Stockholm utan att byta.

SOM ANSTÄLLD AV SJ hade han fria resor och det utnyttjades. Så berättar han att han tog en tur till Porjus, för att titta på kraftverket. Likaså åkte han sommaren 2018 till Riksgränsen för att beskåda det nya hotellet.

- Jag åkte dit och tillbaka för att provligga det nya hotellet som delvis är inrymt i resterna av det gamla lokstallet.

THOMAS WALLDOW använde sin tid i SJ till att på ledig tid resa runt i Sverige och Europa och fotografera, bland annat stationshus. Hans fotosamling är stor, unik och väl katalogiserad.

EFTER ATT VI ätit upp prinsesstårten och teet kallnat visar Thomas Walldow delar av sin samling. Alla biljetter han åkt på under åren ligger prydligt i en liten trälåda. En hel samling små biljetter finns i lådan, sådana som användes förr. Kartonglika små lappar som konduktören knipsade ett hål i för att markera att han sett passageraren.

– Alla biljetter jag köpt under åren har jag kvar, säger han.

UNDANTAG GÄLLER DE moderna tryckta på vanligt A4-papper och utskrivna i datorn hemma. I den lilla lådan ligger hela Thomas Walldows reseliv bevarat och han kan när som helst plocka fram en biljett, titta på den, komma ihåg och berätta om just den resan. Den allra första järnvägsresan gjorde han som fyraåring. Då tog hans mor med honom på tåget från Västerås till Tortuna där morfar var kyrkoherde. Vad han minns från denna utflykt är att perrongen var kortare än tåget och att stinsen ställde fram en pall då passagerarna skulle stiga av tåget.

– Sedan dess har det hänt ett och annat, säger han.

LITEN JÄRNVÄGSHISTORIA berättad av Thomas Walldow:

Det kom en man till Kolbäck station och ville köpa en biljett till Åskebro. När han skulle betala lade han upp hela summan i ettöringar. Initiativet uppskattades inte av stinsen som sopade ner slantarna på golvet.



^ Biljett till Åskebro, en av många i Thomas Walldows digra samling.



^ Thomas Walldow på sin arbetsplats i Västerås Centralstation år 1995. Foto: Fotogruppen på Arbetsterapin vid psykkliniken, Centrallasarettet, Västerås.

Tågminnen

X2000 i snöoväder, elefanter och ett bortblåst hårband!

Spaning ställde frågan om tågminnen från Västmanland under hösten 2019. Att många har minnen förknippade med tåg märktes tydligt i de berättelser som kom in till redaktionen. Minnena var personliga och kunde handla om allt ifrån stationen i Sala, till ett nylonstrumpebeklätt ben och världen utanför den man hittills sett eller provning av X2000 i snöoväder. Tack alla ni som skickade in minnen. I denna artikel har vi gjort ett urval ur materialet som skickats in.



^ Kvinna och barn på perrongen på 1950-talet. Foto: Lennart Nilsson. Bildkälla: Järnvägsmuseet.

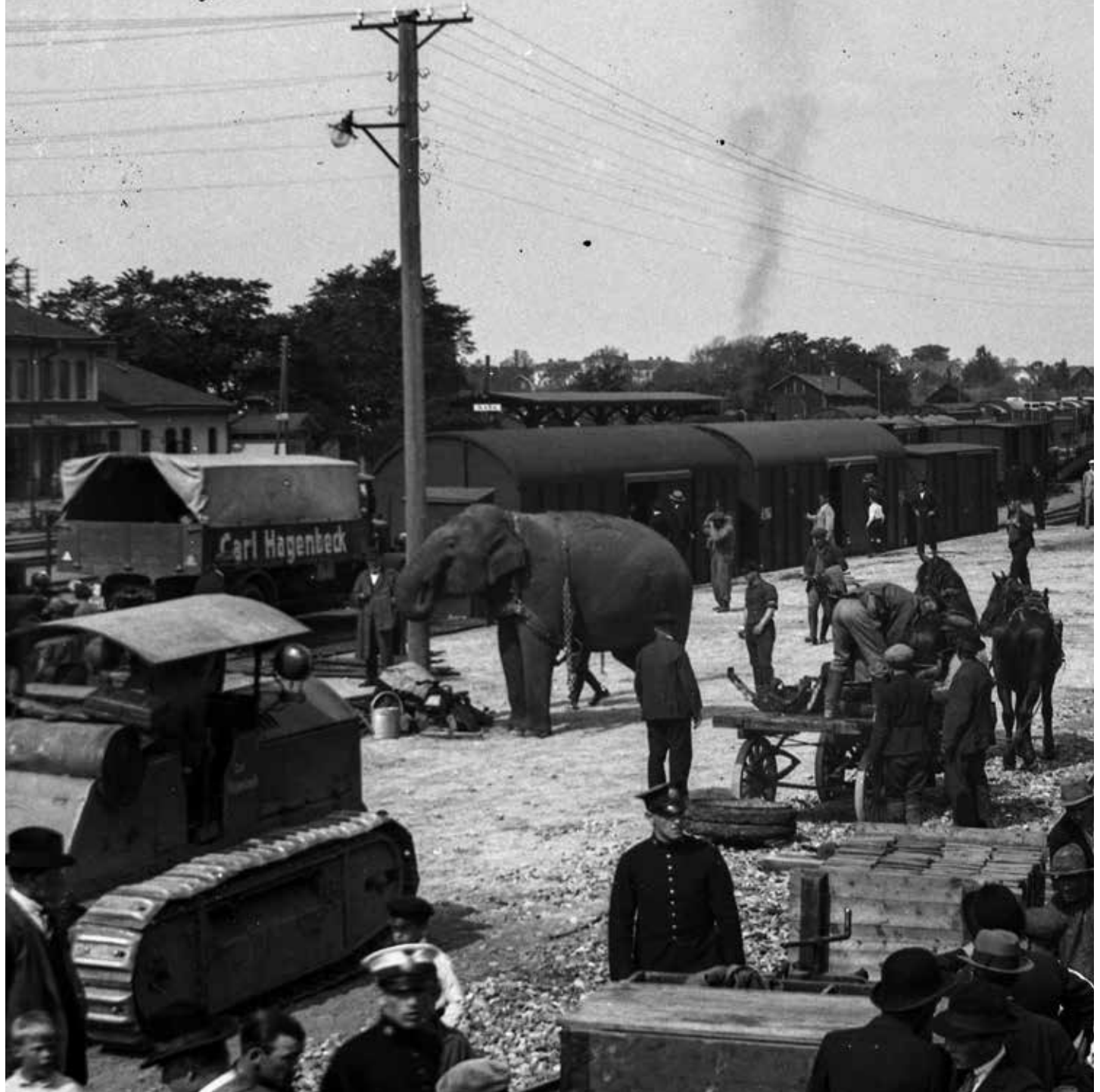
VI BÖRJAR MED länsbon Ingrid Mörnänge som berättar om en resa till Köpenhamn på 1950-talet.

Sommaren 1952 var jag tre år på mitt fjärde. Min mor Ida och jag skulle besöka Farmor Sandra som var dansk och bodde ända nere i Köpenhamn, lång väg från Västerås, där vi klev på tåget. Jag minns inte mycket av själva tågresan, förmodligen sov jag en god del av resan. Men lukten av röken från ångloket minns jag och de mörka och otäcka övergångarna mellan vagnarna. Sommaren 1952 var Snoddas populär med

sin Flottarkärlek. Och som jag redan då älskade att sjunga kunde jag naturligtvis sången. Fönstret var öppet i den varma kupén, jag stack ut huvudet genom fönstret och sjöng högt och glatt: ”Haderian hadera, haderian hadera...” och så flög det ljusblå hårbandet som jag hade knutet i rosett i håret all världens väg. Snopen tittade jag efter det och det är ungefär allt jag minns.

ANDERS LINDBERG BERÄTTAR, via foton och en annons i Sala-posten, om Cirkus Carl Hagenbecks besök i Sala i juni 1929. Det var en otroligt stor händelse i den lilla staden när den berömda cirkusen anlände med järnvägsvagnar och elefanterna drog vagnar inför en häpen publik på perrongen vid järnvägsstationen. Mycket folk hade samlats för att se på.

v Foto: Göte Hedlund.



IRENE SIGURDSSON BERÄTTAR också om en tågresä från omkring år 1952 från Köping till Kejsartorp, det var samma år som KURJ övertogs av SJ. Järnvägens persontrafik lades då ner.

Nu var vi äntligen på väg med tåget till Kejsartorp. Mitt 10-åriga flickehjärta bultade av romantik. Där måste vara vackert! Där skulle kanske hända någonting underbart?

Min mamma, min bror och jag hade bänkat oss i en vagn på tåget. I efterhand kan jag undra om tåget hade mer än en vagn. Ånglok hade det i alla fall och från loket steg ett vasst tjutande när vi rullade iväg från Köping. Tågresan skulle ta sin tid även om avståndet inte var mer än ett par mil, ungefär. Från stationen vid Kejsartorp skulle vi sedan ha en lång vandring innan vi var framme vid vårt mål, torpstugan där morfars bror väntade på oss.

Det var ganska mörkt i vagnen. Vi satt på en bänk som stod med ryggen längs ytterväggen. Bänken var tillverkad av träribbor och hade armstöd och ben av gjutjärn med hårda snirkclar. Det var kallt i kupén och när jag satt på bänken kröp kylan upp genom kroppen. Tåget knagglade sig fram norröver från Köping. Ibland stannade det vid någon liten station eller ett banvaktarboställe. Vid ett stopp någonstans halvvägs steg två nya passagerare på. De gjorde entré, kan man säga. Jag blev begeistrad och glömde att jag frös. Två unga kvinnor stegade självmedvetna in på höga klackar. Något vingligt minns jag, det var svårt för dem att hålla balansen när tåget rullade vidare.

Jag höjde blicken en aning från golvet och såg att de hade nylonstrumpor på benen! Här, på landet? Strax nedanför knäna började kjolen. Båda bar en kjol av smal modell, i en diskret, brunaktig färg. Dräktjackan var återhållsam i midjan. De unga damerna var ganska lika i längd och smalhet. Deras frisyrer och de små hattarna i nacken var prydligt samordnade. Kvinnorna böjde sina huvuden framåt för att se var de satte fötterna, innan de på ett värdigt sätt damp ner på bänken snett emot mig, mamma och min bror. De vände tisslande huvudena mot varandra och jag hörde låga, hemlighetsfulla skratt. På min bänk

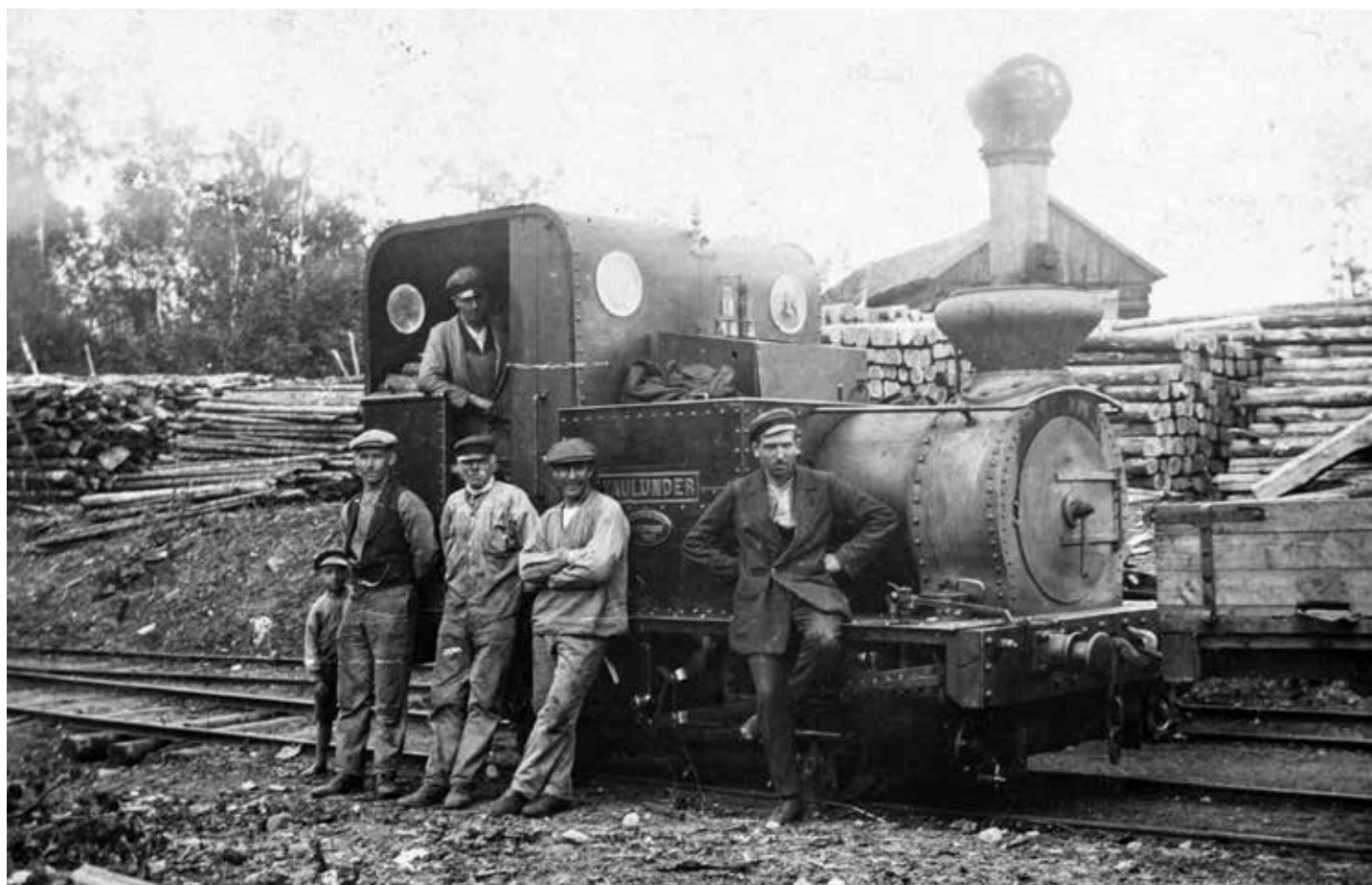
satt jag med blicken skelande mot höger. Troligen stirrade jag.

En av kvinnorna bar en avlång, platt väska under höger arm. Den var liksom fastklibbad där. Nu tog hon loss väskan, glänsande grön var den, och öppnade locket som täckte väskans hela framsida. Det hördes ett klickande ljud när locklåset släppte. Kvinnan lyfte väskan framför sig till i höjd med ansiktet. Där fällde hon upp locket helt, så att väskan blev dubbelt så hög. Hon vickade och vred huvudet i olika riktningar framför väskan och jag kunde se att på lockets insida fanns en liten rektangulär spegel. Kvinnan förbättrade sin make-up med läppstift och pudervippa. Hon, som redan var så fantastiskt vacker! Men jag förstod – de unga damerna skulle träffa någon. Deras beundrare skulle möta dem när de steg av tåget. Jag var som förtrollad av elegans och romantik.

Mamma, min bror och jag steg av tåget vid Kejsartorp, men de två kvinnorna var kvar. Jag märkte inte hur vi kom ner på marken med vårt bagage eller hur det såg ut runt omkring oss, om det var natt eller dag, eller om någon mötte oss. Jag var i en annan värld. Jag såg mig själv med nylonstrumpor, liten nackhatt och romantiskt bleka kinder. Under armen bar jag en grön, avlång väska med spegel infälld i locket. Jag skulle möta min käraste. Ett antal år senare köpte jag mig en sådan där väska för egna pengar. Det hade på något vis blivit nödvändigt.

v En glänsande grön väska. Foto: Mölndals stadsmuseum.





^ Loket i bild är Surahammars bruks lok "Vaulunder", tillverkat 1876 (nr 17) av Kristinehamns Mekaniska Verkstad. Bilden är från omkring 1900–1909. Foto: Okänd. Bildkälla: Järnvägsmuseet.

FRÅN SURAHAMMAR KOMMER en berättelse om en olycka och loket Vaulunder berättad av Marie Spännare.

Vaulunder var ett ånglok som från år 1876 körde den smalspåriga järnvägen mellan Surahammars bruk och Lisjö och var i drift fram till år 1926. Loket med dess vagnar transporterade bränsle från Lisjö, men även mjölk från brukets gårdar till mejeriet vid slussen. På söndagarna under sommarhalvåret var det populärt bland suraborna att åka med Vaulunder för att plocka bär eller svamp i de stora skogarna runt Lisjö. En skylt inne i vagnen talade om att man medföljde ”på egen risk”, det var nämligen inte ovanligt att passagerarna fick sina kläder fläckade eller sönderbrända av gnistregnet från ångloket.

En septemberdag år 1889 hände en olycka, som många Surabor känner till än i dag. Den här dagen tuffade Vaulunder som vanligt i god fart mot Lisjö, en färd på omkring tio kilometer, genom ett idylliskt landskap med skogar, åkrar och sjöar. Nästan framme

vid Lisjö hände den omtalade olyckan. En stor hund sprang plötsligt ut framför loket, lokföraren bromsade men hade naturligtvis inte en chans att få stopp på den frustande Vaulunder. Att lokföraren blev iskall i magen är nog alldeles säkert då han sannolikt kände igen hunden. Atle, som hunden hette, var en nästan gigantisk hund av den numera utdöda rasen Dalbohund. Och Atle tillhörde ingen mindre än disponenten vid Surahammars bruk, major Petter Pettersson. En man som var fruktad av många för sitt heta temperament. Vad som blev sagt efter olyckan är okänt. Atle var en älskad familjemedlem hos familjen Petterson, bevis för det finns ännu kvar, där olyckan skedde blev en minnessten uppsatt med inskriptionen ”Atle 29/9 1889”.

En biltur i de fina skogarna runt Lisjö för att beskåda stenen är ett trevligt utflyktsmål oavsett årstid. Av den smalspåriga järnvägen finns dock inget kvar, den revs upp på hösten år 1928. Vaulunder däremot kan beskådas i Surahammars bruksmuseum.

BIRGITTA LUNDE BERÄTTAR om en resa till Uppsala på 1940-talet.

Min morfar David Olsson, född 1875, var rospiggen som blev västmanlänning. Som många unga män vid den tiden tog han anställning vid ett järnvägsbygge, det som senare blev SWB. I Västervåla fann han sin kvinna. De gifte sig och fick sex barn. Morfar stannade i Ängelsberg och fick arbete på järnvägsstationen som stationskarl, men han flyttade många gånger och slutade som stationsmästare i Björbo. Sala blev den sista hemorten efter pensioneringen i Björbo.

Jag minns resorna till Morfar, som vi kunde göra ganska ofta eftersom vi reste på fribiljetter. Min pappa arbetade också vid järnvägen. Ofta gick det ju bra att åka fram och tillbaka mellan Köping och Sala på en dag. Att byta tåg i Tillberga var ingen höjdare. Tåget mot Sala-Gävle hade förskräckliga träbänkar och ofta passade tågen dåligt in mot varandra, så väntan kunde bli lång.

En gång skulle vi göra en resa till Uppsala, där morfar, som var en ivrig släktforskare, ville besöka Landsarkivet på Uppsala slott. Vi reste ju gratis, så varför inte, tyckte mina föräldrar. Många gånger under livet har jag med glädje tänkt på resan till Uppsala. På 40-talet, när jag var liten, fanns en liten godissak av choklad med en söt, vit fyllning. Den var formad som en druvklase och låg i olivfärgade stanniolpapper. Många chokladbitar inhandlades på järnvägsstationen

i Sala, då fick jag ingen men för varje stopp fick jag en druva om jag kunde räkna upp de tidigare stationerna. När vi var framme i Uppsala kunde jag alla stoppen efter sträckan, och kanske kan jag räkna upp dem än idag om inte minnet sviker mig allt för mycket vid 83 års ålder; Sala, Isätra, Heby, Morgongåva, Vittinge, Järlåsa, Ålandsdal, Brunna, Börje, Uppsala Norra, Uppsala Central. Vad magen sa efter all choklad? Minns inte!

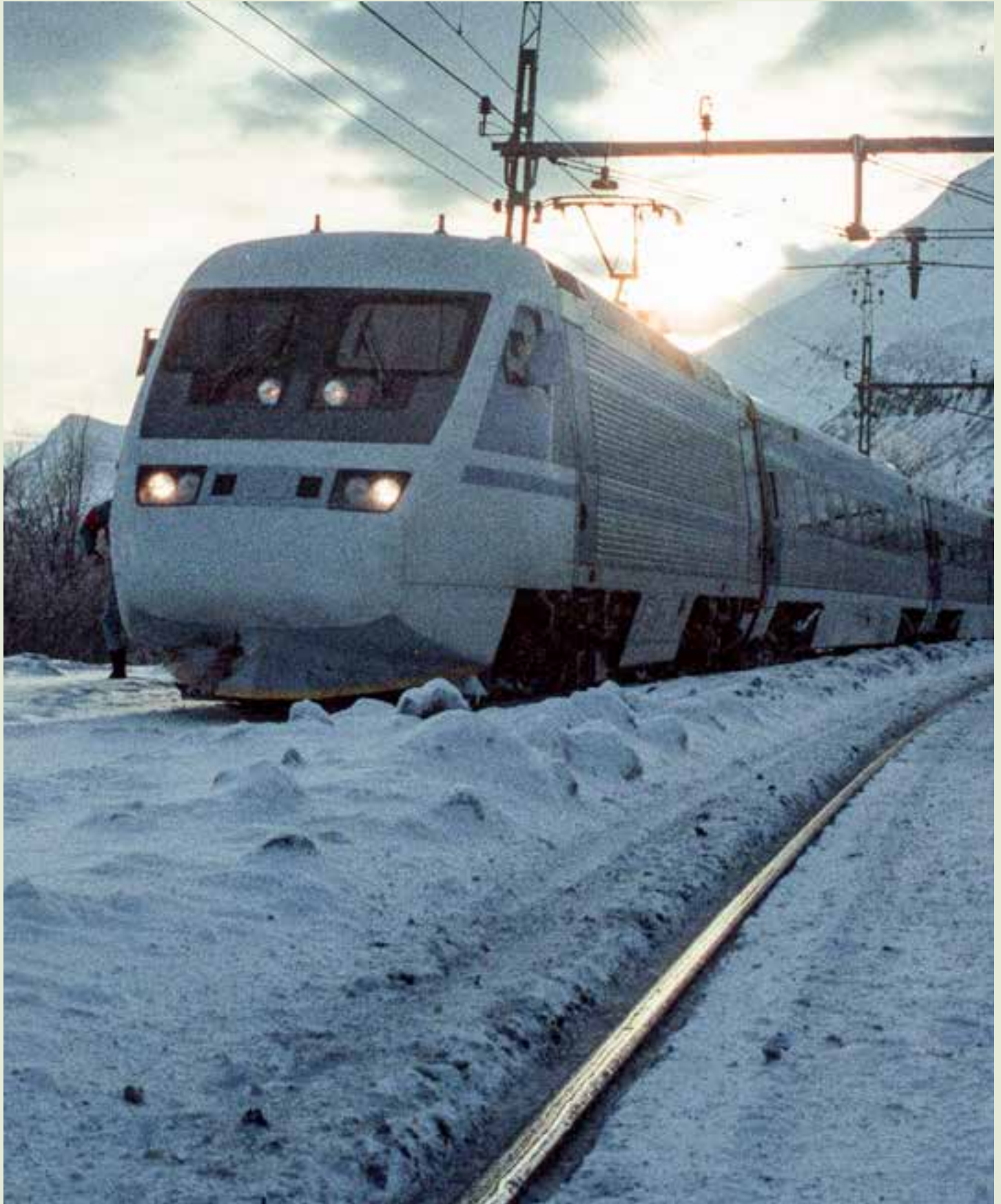


^ Birgitta Lundes morfar David Olsson. Foto: Privat.



BJÖRN LONVORD BERÄTTAR om ledtrådar och fysiska påminnelser som kan bli kvar i landskapet lång tid efter det att transporterna slutat gå. Han bodde tidigare i Svanå intill den före detta banvallen som gick från själva bruket upp till stationen i Svanå. Rälsen var sedan länge borttagen men man kunde fortfarande följa nästan hela banvallen upp till stationen. Vägen var fortfarande grusad på många ställen och ibland syntes någon järnvägsslipers i gruset. Nu är även spåret från Tillberga-Ramnäs via Skultuna och Svanå också upprivet sedan många år berättar han.

< Svanå Bruks järnväg, en 2,5 kilometer lång bruksbana mellan Svanå station och Svanå Bruk. Här användes oxar som dragkraft. Spåret revs upp 1915-1920 då smidet vid bruket upphörde. Foto från omkring 1910. Foto: Källman. Bildkälla: Järnvägmuseet.



SOM AVSLUTNING DELAR Ulf Kjellsson med sig av ett minne av leveransprovning av X2000 i snöoväder.

Dagen hade äntligen kommit, det första färdiga höghastighetståget X2000 skulle leveransprovras med kunden SJ. Detta var sent 1989. Tåget var försett med vagnlutning som gjorde att tågets vagnskorg lutade inåt i kurvorna, allt för att kunna köra i 200 kilometer i timmen på befintliga krokiga banor utan att sidokrafterna på resenärerna blev för stora. Jag cyklade fort ner till stationen. Det var tidig morgon och lätt snöfall, nästan nollgradigt. Snön liksom för in mellan hjulet och stänkskärmen, snart var det fullt och jag stannade och petade bort snön med en pinne. Efter några snörensningar var jag framme och kunde kliva på vårt skinande blanka X2000. Där träffade jag mina kamrater i X2-projektet på ABB Traction. Tåget körde mot Stockholms Central, där vi hämtade upp våra kunder, det vill säga SJ.

Leveransprovningens mål var att vi skulle demonstrera att en resa från Stockholm till Göteborg kunde genomföras på tre timmar och därefter skulle SJ ta över tåget för egna prover och utbildning av egen personal. Banan var ännu inte helt färdig för den höga hastigheten. Automatisk fällning av bommar måste byggas om, så att fällningen startades längre ifrån plankorsningarna. Därför hade bomvakter kallats ut vid varje järnvägsövergång. De skulle meddelas via radio när det var dags att manuellt fälla bommen så att alla bommar var nere när vi passerade i full fart.

Under resans gång kunde jag gå omkring och uppleva tåget i full fart. Då träffade jag min motpart på SJ och SJ:s inköpschef som också var med på resan. Jag fick till och med prata med SJ-chefen under resans gång. Till att börja gick allt perfekt, tåget bara susade fram, och bomvakterna skötte sitt jobb perfekt. Det var populärt att stå längst fram i lokets hytt och titta framåt. Hytten var liten och alla fick vänta tills de kunde komma in. Efter ett tag i förarhytten gick jag bakåt genom hela tåget och ställde mig längst bak i manövernagnens hytt. Den var precis likadan som förarhytten. Då träffade jag min kollega vagnlutningsspecialisten. Han såg blek ut i ansiktet. Hur är det med dig frågade jag. Vagnlutningen

har stängt av sig sa han. Jaha, vad betyder det? Jo, det går fortfarande att köra lika fort, men sidokrafterna i kurvorna blir högre på resenärerna. Jaha, jag märkte att jag fick hålla i mig i kurvorna när jag stod upp i hytten. Vi skulle ju kunna köra "normalfart", men då har vi ju inte visat att vi kunde köra till Göteborg på tre timmar, alltså fortsätter vi i hög fart. Personalen fick göra utrop med högtalarsystemet i alla vagnar så att folk var beredda på att sitta ner eller hålla i sig. Allt på borden i bistron flög av och rasade ner på golvet.

Vi fortsatte vår resa i rasande fart och anlände till Göteborg på avtalad tid. SJ:s projektledare meddelade stolt i högtalarna "så här snabbt har ingen mänsklig varelse tidigare åkt mellan Stockholm och Göteborg". Det kanske inte var hundra procentigt rätt, men visar att man på SJ ändå var ganska nöjd. Lite bleka om nosen gick vi ut på perrongen för att andas frisk luft.

Återresan till Stockholm gick i "normalfart" och passagerarna diskuterade sina intryck av tåget och resan till Göteborg på tre timmar. SJ:s inköpschef var inte nöjd med tåget, inte heller fordonsavdelningens chef. Mycket var de nöjda med, men inte tågets förmåga att klara snöoväder. Kunden vägrade att ta emot tåget och vi fick åka hem och parkera tåget hemma i lokverkstaden längst norrut på Finnslätten.

Snö i temperatur runt noll grader är klistrigt, kan tränga in överallt och kan packa ihop sig. Det är nästan det värsta väder man kan tänka sig. Likadant på min cykel mellan hjulet och skärmen som i vagnlutningssystemet på X2000. Efter demonstrationsturen fick vi sätta oss ner och förbättra tågets egenskaper. Styrsystemet för vagnlutningen var från början gjort så att lutningen stängdes av helt när det inte gick att luta fullt ut på grund av att snön packat sig. Det ändrades nu från att stänga av lutningen helt i alla vagnar till att bara minska lutningen i den vagn som hade problem med snöpackning. Mekaniskt blev det också en gummibälg för att hindra snöinträngning mellan detta vagnsunderrede och boggi. Kunden godkände detta och i september året därpå (1990) gick det första tåget i trafik med betalande passagerare. Tåget har sedan dess fortsatt att köra på olika håll i landet och blivit en succé. Troligen har SJ överlevt tack vare X2000.

Kluster för samarbete

Anna Wallén berättar

Järnvägsklustret är en medlemsorganisation och ett klustersamarbete mellan järnvägsteknikföretag i Västerås, Västmanland och östra Mellansverige. Klustret skapar en samarbetsplattform för regionala företag som bedriver verksamhet inom tåg- och järnvägsindustrin.

I VÄSTMANLAND SYSSELSÄTTTS idag drygt 3 000 personer inom området järnvägsteknik. Majoriteten av kompetensen och arbetskraften inom området finns i Västerås.

- Vi vill tillsammans med medlemmar och partners stärka regionen som ett ledande centrum för järnvägsteknologi, där branschen samverkar för fler och större affärer och attraherar fler personer till jobb och studier, säger Anna Wallén, verksamhetsledare för Järnvägsklustret.

KLIMATFÖRÄNDRINGAR TILL FÖLJD av global uppvärmning kräver mer effektiva transportslag med energieffektiva, koldioxidneutrala och kapacitetsstarka lösningar. Det krävs branschöverskridande samverkan mellan näringsliv, akademi, den offentliga sektorn och resenärer för att finna lösningar som är hållbara ekonomiskt, socialt och miljömässigt.

- Järnvägsklustret vill vara en viktig samarbetsplattform som för samman alla aktörer, fortsätter Anna Wallén.

DET FINNS IDAG ett regionalt och nationellt behov av test- och utbildningsmiljöer inom tågsektorn. En del

av Järnvägsklustrets uppdrag handlar om att bidra till innovation för att lösa detta behov.

- Järnvägsklustret planerar därför att starta en testanläggning för tågrelaterade verksamheter, berättar Anna Wallén. Vi har arrenderat ett fysiskt spår som går mellan Tillberga och Tortuna. Flera intressenter vill använda spåret, som inte varit trafikerat sedan 1997 men som är i gott skick.

MÄLARBANAN SKA FUNGERA som testspår för nya och befintliga produkter, och även som utbildningsplats. Tanken är att anläggningen ska kunna utvecklas så att företag och organisationer ska finna varandra för att skapa och utveckla sina innovationer. Anläggningen ska även vara en del av digitaliseringen inom järnvägsbranschen.

I EN HÅLLBAR samhällsutveckling är spårbusen kollektivtrafik en av framgångsfaktorerna. I förslaget om en Nationell transportplan för 2018–2029, finns det stora satsningar på järnvägsinfrastrukturen på totalt 623 miljarder kronor. Dessa satsningar kommer att innebära en ökad efterfrågan på tjänster och produkter inom järnvägsbranschen.



^ Mälarbanan ska fungera som testspår för nya och befintliga produkter, och även som utbildningsplats. Foto: Adobe Stock.

I OKTOBER 2019 vann Järnvägsklustrets medlemsföretag D-Rail priset Mest innovativa SME vid ERCI (European Railway Clusters Initiative) Innovation Award som delas ut på EXPO Ferroviara i Milano. Med hjälp av egenutvecklade innovativa sensorer och big data-analyser har D-Rail utvecklat ett snabbt och användarvänligt system som ger molnbaserad statusinformation för järnvägsnät i realtid. Systemet gör det möjligt att agera innan det sker ett stopp eller en olycka, och kommer att kunna bespara operatörer och tågresenärer onödiga kostnader och förseningar.

- Vi är otroligt glada att D-Rail stod som vinnare. Detta innebär stora möjligheter för företaget att nå ut med sina lösningar, som kommer att öka säkerheten och se till att resenärerna kommer fram i tid. Vinsten bekräftar Sveriges roll som innovationsledande, avslutar Anna Wallén.



^ Anna Wallén verksamhetsledare för Järnvägsklustret. Foto: Pia Nordlander BildN.

De hade ingen chans



^ Thomas Tydal utsedd till årets Trafiklabhjälte 2017. Foto: Henrik Mill

Av Thomas Tydal

JAG VÄXTE UPP i en svensk småstad. Vi kan kalla den Arboga för det gör alla utom kungen. Skulle man fråga någon av mina gamla skolkamrater är det ingen som skulle vara förvånad att jag hamnade där jag är, för redan då tyckte jag om att åka tåg.

SOM NAIV 23-ÅRING, uppfostrad att förändra världen, kom jag från IT-branschen rätt in på järnvägen. Men där var det som om tiden hade stått still. Papper och pärmar i drivor och telefonsamtal om allt. Jag hade till och med en sekreterare när jag tjänstgjorde på trafikledningen. Man arbetade efter samma manuella rutiner som femton år tidigare när man hade tio gånger så många anställda och hälften så många tåg.

PLÖTSLIG INSÅG JAG varför tågtrafiken inte fungerade. Det var inte att de inte försökte. De bara hade ingen chans. Att någonting över huvud taget fungerade berodde på att det fanns personer som hade erfarenhet. De kunde känna igen situationer och minnas vad som fungerat förut. Ändå orsakades många förseningar av felaktiga beslut, som togs på grund av att det inte gick att få fram rätt information i tid.

NÄR VERKSTADEN RINGDE och sa att ett tåg inte kommer att bli klart i dag hade man tid på sig att göra i ordning ett reservtåg. Ska vi ta typ X12 eller X50? X12 har inte tillräckligt många sittplatser så vi förbereder X50. Men vid avgångstid ringer tågpersonalen och säger att de saknar utbildning på X50, de får bara jobba på X12. Resultat?

De får hämta det andra tåget, blir en halvtimme försenade och hälften av resenärerna får stå. Det hände dagligen. Miss i planeringen. Försenat. Försenat. Inställt.

ÅRET VAR 2003 och jag var förvånad men ändå fast besluten att lösa situationen. Efter min första arbetsdag på trafikledningen gick jag hem och började bygga det datasystem som kom att bli det största, viktigaste och populäraste på järnvägen.

17 ÅR SENARE har vi kommit långt. Många förseningsorsaker har blivit historia och all den information som tidigare var utspridd är nu samlad i en mobilapp. Appen visar automatiskt det personalen behöver veta utifrån var de är och vart de är på väg.

GENOM ATT LYSSNA på personalen och snabbt ta till oss deras synpunkter lyckades jag och mina anställda att digitalisera järnvägen.

Thomas Tydal är en 42-årig lokförare och programmerare som bor i Västerås. Med kombinationen av dator- och tågekunskap har han utvecklat den svenska järnvägen genom att konstruera datasystem och appar för lokförare, tågvärdar och trafikledningen.

```
    } else {  
        destination = trainEvent.fromTpl.  
    }  
    return destination;  
}
```

```
_displayTrainEvents() {  
    List<Widget> listEvents = [];  
    listEvents.add(  
        Column(  
            children: <Widget>[  
                Container(  
                    padding: EdgeInsets.only(  
                    child: Row(  
                        mainAxisAlignment: Main  
                        children: <Widget>[  
                            Container(  
                                child: Column(  
                                    children: <Widget
```


Ljusblå horisonter och urbana verkstäder

Av Gabriella Olshammar

”Som järnvägsanställda skakade vi på huvudet åt Gullers bilder i 1981 års presentbok, *Statens Järnvägar 125 år*. Det fanns knappt en arbetande människa på bilderna, allt var snyggt och rent, det var alltid lika vackert väder och allt var liksom på väg mot samma ljusblå horisont. Vår verklighet fanns inte med på de bilderna. De talade inte till vår självkänsla.”

CITATET ÄR FRÅN boken *När tiden byter fot – en resa genom det västsvenska rostbältet* och fångar en känsla jag ofta får inför illustrationer av den hållbara, förtätade och mångfaldiga stad som byggs runtom i Sverige idag. Många människor förekommer visserligen på illustrationerna men är sällan i arbete. De ses gå med hunden, fara fram på skateboard, dricka kaffe eller sitta i solen – för också här är vädret alltid lika vackert. Hårddraget gestaltas att människor bor och umgås i den attraktiva staden. Eventuella arbeten eller studier tar rum innanför skira glasväggar: rena, gnistrande och speglades de ljusblå horisonterna. Att bygga mångfaldig stad har blivit liktydigt med att fler bostäder, kontor och restauranger blandas där det tidigare endast låg överblivna trafikimpediment, vanskötta gräsmattor, nedgångna byggnader eller småindustri.

ÖVERDRIVER JAG? Avsikten är dock att poängtera att de planerade hållbara städernas mångfald inte är *mer* mångfaldig än den befintliga utan bara av ett annat slag. Det kan vara i sin ordning – tiden går och saker

förändras. Problemet är föreställningen att det är nu som en mångfald skapas och att med det som intäkt legitimera en rasering av mångfalden som redan finns. Det jag särskilt tänker på liknar vad som efterfrågas i citatet, nämligen en mångfald som rymmer platser för arbete i verkstäder och småindustrier. De tar andra slags byggnader och ytor i anspråk och bidrar med helt andra estetiska uttryck än den arkitektur och gröna rum som ses i illustrationer av nya täta bostadsområden, teknikparker eller handelsstråk.

Jag menar inte att småindustrier och verkstäder nödvändigtvis måste ligga kvar på exakt de platser där de hittills legat (även om det vore svårt att finna motsvarande lägen till samma kostnad). Jag menar att stadsbyggandets aktörer kan behöva värna dessa miljöer för arbete och lyfta fram dem i skildringar av framtida hållbara städer. Miljöerna bidrar till reparation, återbruk och underhåll av städernas materia och de ger plats till arbete för människor med en mångfald kompetenser. Det handlar kort sagt om redan existerande urbana verkligheter med stor bäring för framtidens städer.



Gabriella Olshammar är verksam vid Göteborgs universitet och har forskat inom stadsbyggnad med tyngdpunkt på omvandling av industriområden. Hon undersöker om småskalig industri och verkstäder kan leva vidare i tider av starkt omvandlingstryck och bidra till hållbara städer.

^ Gabriella Olshammar. Foto: Linnéa Magnusson



^ Från Arbogas hamn. I förgrunden ses Stadens Magasin och på höger hand ligger delar av Arboga Kvarn och Maltfabrik. Järnvägen drogs ända in i hamnen och hade även en tid en stationsbyggnad. Okänd fotograf. Bildkälla: Arboga Museums fotoarkiv.

Ta tåget till tåget

Av Ann Österberg

Att ge tips på utflyktsmål på tema tåg är nästan överflödigt. Tåget är både ett utflyktsmål, och ett medel i sig. En tågresa kan ju vara en utflykt. Eftersom bevarandet av byggnader, föremål och berättelser som hör till tåg och järnväg alltid har varit populärt så finns det en lång rad utflyktsmål att välja på. Här kommer tips på några av dem.

Miniature Kingdom

PÅ KUNGSGATAN 35 i Kungsör ligger den gamla bleckplåtsfabriken, en enorm byggnad i gult tegel från 1909. Här inne byggs det för fullt och har så gjorts i flera års tid. Där växer ett kungarike i miniformat.

ENTUSIASTER BYGGER en modelljärnväg som har hämtat inspiration från olika delar av Sverige. Först färdig var delen som kallas Norrland, den är 50 kvadratmeter stor och innehåller bland annat Åreskutan, Lapporten, Malmbanan och Dalhalla



^ Ett kungarike i miniatyr.
Foto: Magnus Eriksson

YTTERLIGARE 120 KVADRATMETER börjar bli färdigt, där ryms Stockholm med Stadshuset, Kaknästornet och Globen. I Västeråsdelen finns Anundshög, det gamla ångkraftverket med Kokpunkten liksom Domkyrkan och Skrapan. Genom allt rullar tågerna och det är mycket trafik på spåren. Totalt 25 tågsätt rullar på banorna som är 550 meter långa.

Dingtuna station

STATIONSHUSET I DINGTUNA stod färdigt när SWB-järnvägen invigdes den 12 december 1876. Då var timmerhuset utan panel, det var rödmålat och hade vita knutar. Först 1887 fick det ytterpanelen. Idag är det den äldsta byggnaden i centrala Dingtuna.



^ Stationshuset i Dingtuna.

NÄR SJ VILLE riva stationsbyggnaden 1975 var den fortfarande så gott som i originalskick. Dingtuna-Lillhärad

Sockengille ville bevara och efter tre års förhandling fick de till ett hyreskontrakt. När så Järnhusen ville sälja stationen år 2002 lyckades föreningen få ihop tillräckligt med pengar för att köpa byggnaden och området. Idag lyser stationshuset nymålat i samma färg som det fick vid panelningen 1887 och det gamla plåttaket är ersatt av ett nytt, likadant. Inredningen i väntsal och expedition är kvar och i stinsbostaden på andra våningen kan besökaren se hur en stinsfamilj kunde ha bott vid 1900-talets början.



^ Första stationshuset från Kärrgruvan.

Kärrgruvans första järnvägsstation

DEN ALLRA FÖRSTA järnvägsstationen i Kärrgruvan, eller faktori som det kallades då, uppfördes under tiden som järnvägen mellan Kärrgruvan och Ängelsberg byggdes. Byggnaden, som är drygt sju gånger tre meter användes först som byggkontor och bostad. Efter trafikstarten 1856 blev det trafikexpedition och bostad åt lokföraren Abraham Andersson. Byggnaden tjänstgjorde som stationshus fram till 1944. På 1950-talet flyttades huset till hembygdsgården Karlberg i Norberg. Idag rymmer den ett museum över järnvägen.

DET FINNS MER

De järnvägsintresserade har ett stort antal andra museer och veteranjärnvägar att besöka. KUJ-museet i Köping, Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle (i nuläget stängt för ombyggnad), Nora Bergslags veteranjärnväg, Malmköpings järnväg, Lokstallet i Krylbo, Lokmuseet i Grängesberg, Nynäshamns järnvägsmuseum, Oxelösunds järnvägsmuseum, Lokstallet i Sala, Östergötlands järnvägsmuseum i Linköping för att bara nämna några av de som ligger närmast.



^ Under sommaren trafikeras järnvägen mellan Kärrgruvan och Ängelsberg av rälsbussar. Foto: ENJ.

Engelsberg Norbergs järnväg

JÄRNVÄGEN MELLAN Kärrgruvan och Ängelsberg var först i Sverige med lokomotiv som drog en betalande last. Den öppnades 1853 och var då en smalspårig "trefotabana". Förstlingen, det första ånglok som byggts i Sverige, var arbetslok då banan byggdes och drog också malmlastade vagnar då banan provades.

ÅR 1999 BILDADES Engelsberg Norbergs Järnvägshistoriska Förening genom att två föreningar, en i Norberg och en i Ängelsberg, slogs ihop. Båda föreningarna hade bildats för att bevara sina respektive lokstall. Idag äger föreningen båda lokstallen och har fått en spåranslutning med egna spår mellan dem. I Kärrgruvan finns sedan 2016 återigen ett stationshus. ENJ trafikerar banan med rälsbussar under sommaren.

WEBTIPS:

Mer information om öppettider program med mera finns på respektive hemsida.

Miniature Kingdom: www.miniaturekingdom.se

Dingtuna Station: <http://dingtuna.com/>

Norbergs Hembygdsförening: <https://www.hembygd.se/norberg>

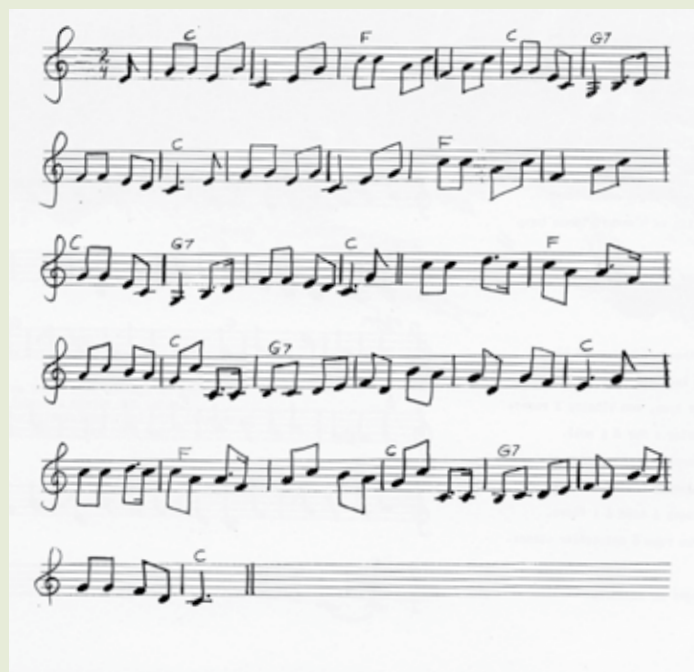
Engelsberg Norbergs järnvägshistoriska förening: <http://www.enj.se/>

KUJ-visa upptecknad efter Gösta Andersson

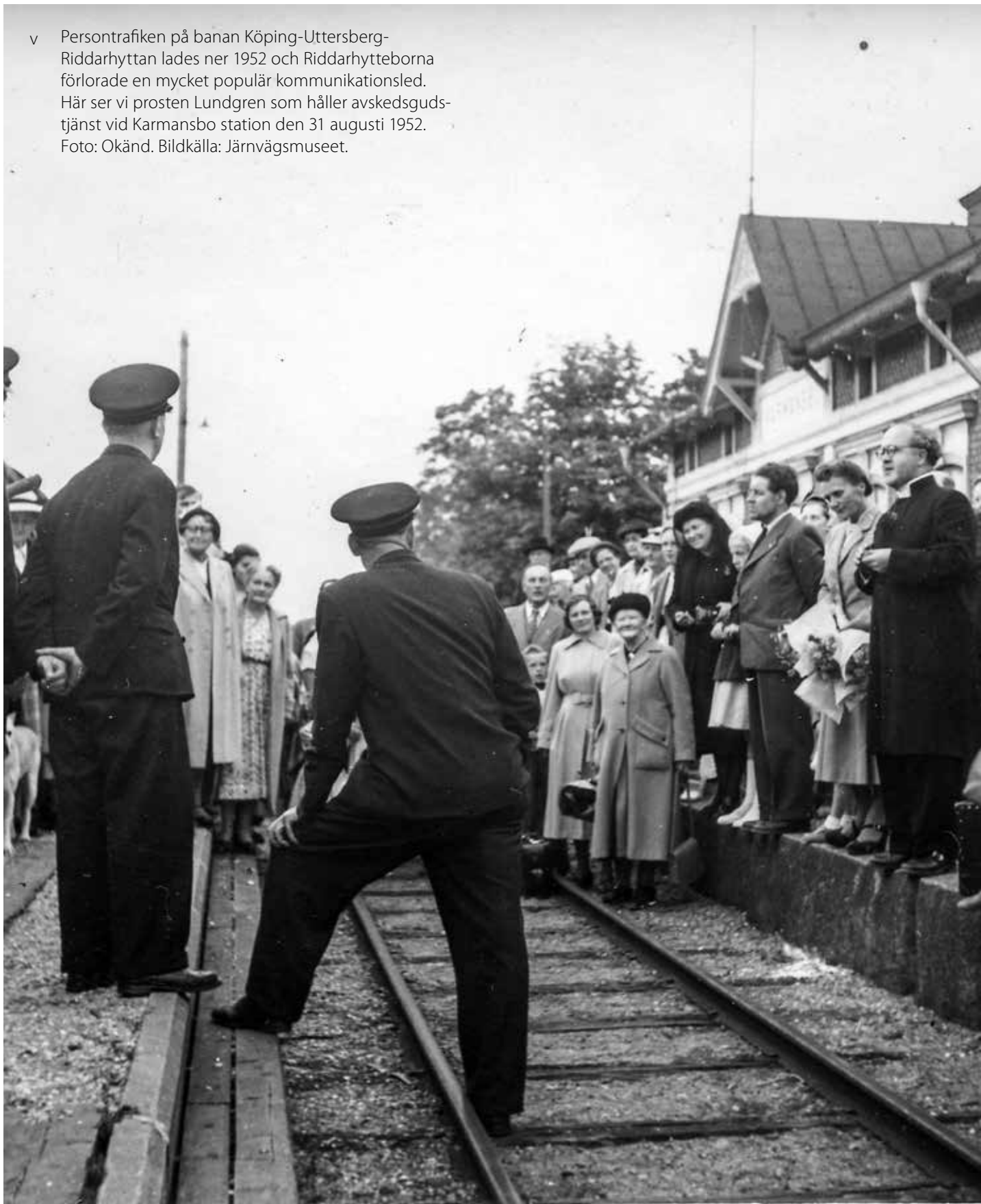
Nu staten har planera att köpa å rasera
vår gamla kära järnväg från Köping å upp bit.
Alla gamla stinsar, konduktörerna som finns kvar,
Nu får dom sin pension, eller flytta hit och dit.
När tåget var i faggorna, då vinka vi mä flaggorna,
Å Blixten bromsa te å sa: Vi ä i rättan tid.
En kort signal, då knall å kved på gamla Patrik Reutersvärd.
Vi fyller på mä kol och ved, om vi ska få nån spid.

Nu Kussak växlat färdigt å Kärnekull fått ledigt
Å alla gamla stinsar uniformen å sej dra.
När denna visa skrives stationerna ska rivas,
Å rälsen den ska hivas opp å allting bli så bra.
En liten bit blir ännu kvar: till Krampen Patrik virke drar.
Så visslan hörs ännu nån da – vi kanske får den kvar.
Omställningen den tar sin tid, då banvakterna kan få frid,
Tills lastbilarna sen tar vid å alla laster tar.

Nu har vi ingen järnväg å knappast någon landsväg.
Nu får vi gå till fots, om vi nu nån gång ska till stan,
Om vi ska ner å handla å pengarna förvandla
-Åt både sej å andra man hämtar hem ranson.
Då knallar vi och sjunger glatt, vi efter vägen rulla hatt.
Ibland så hörs små flickors skratt, när som vi drar förbi.
Vi knallar på vår lugna ban, de hörs nog att vi vatt te stan.
Dä ömmar smått i våra blan av dessa fyra mil.



- v Persontrafiken på banan Köping-Uttersberg-Riddarhyttan lades ner 1952 och Riddarhyttborna förlorade en mycket populär kommunikationsled. Här ser vi prosten Lundgren som håller avskedsgudstjänst vid Karmansbo station den 31 augusti 1952. Foto: Okänd. Bildkälla: Järnvägsmuseet.



Spår av tåg

Av Ivan Klaesson

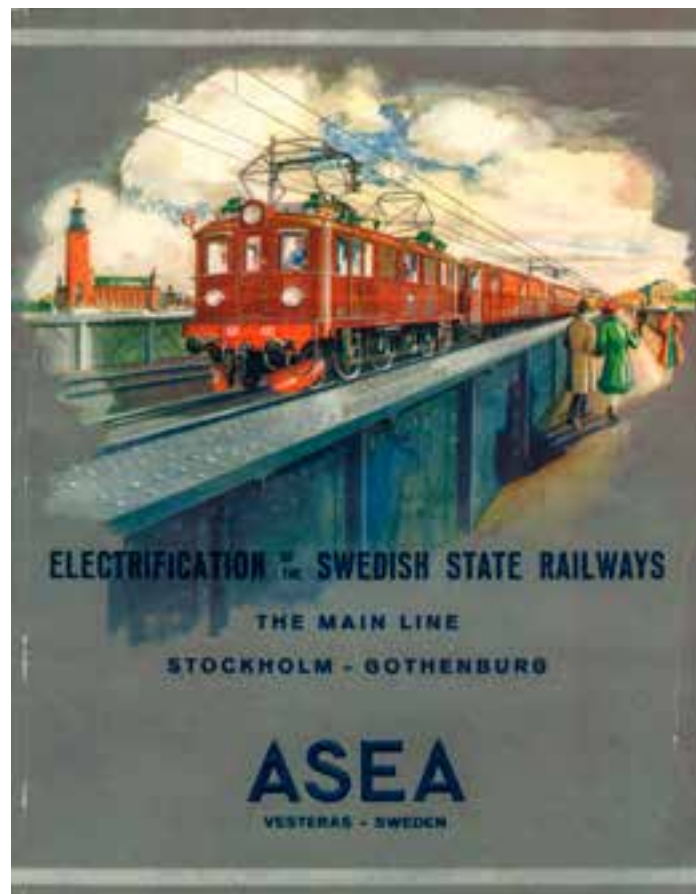
UNDER ANDRA HALVAN av 1800-talet var järnvägen en del av den pågående industrialiseringen och stod för en modern framtid driven av innovativ teknik. Samtidigt byggdes läns museets arkiv upp av gåvor från länets bönder och borgare. En annan ny teknik som såg dagsljuset under denna tid var fotografien, som kom att sätta djupa avtryck och forma innehållet i läns museets arkiv. Den växande skaran av yrkes- och amatörfotografer tog gärna bilder på ny förunderlig teknik. Med tiden kom många av deras glasplåtar och foton att skänkas till museet.

EN AV AMATÖRFOTOGRAFERNA var stationsinspektören i Ridderhyttan, Carl Ludvig Müntzing. Åren kring sekelskiftet 1900 tog han drygt 100 bilder, varav ett tjugotal med motiv från stationsområdet och tåg från KURJ.

DE NYA JÄRNVÄGARNA gjorde det möjligt att besöka olika platser för nöjes skull på ett helt annat sätt än tidigare. Väl vid resmålet var det nästan obligatoriskt att skicka iväg en bunt hälsningar i form av vykort. I arkivet finns det massor av vykort, många med motiv från järnvägar.

FRÅN 1930-TALET och framåt blev flygfoton ett populärt vykortsmotiv. I arkivet finns en del av AB Flygtrafiks bildarkiv, med många bilder på järnvägar. Där finns även de bilder som aldrig fick bli vykort, då de inte blev godkända av Försvarsstaben.

ÅR 1891 ETABLERADE sig företaget ASEA med kontor och verkstäder i Västerås. Redan år 1892 levererades det första elektriska loket som skulle följas av många, många fler. Listan över de typer av tåg och spårbundna fordon som ASEA och sedan ABB tillverkade är lång. En rad elektrisk utrustning för elektrifiering av järnvägar fanns också i ASEA:s produktkatalog.



^ Många av bilderna i ASEAs bildarkiv är tagna för trycksaker. Som denna broschyr på 85 sidor från 1926 om elektrifieringen av västra stambanan. Den finns också på svenska. Loket är ett D-lok, på 1 660 hk, tillverkat av ASEA. Samma lok finns även med på ett retuscherat fotografi i broschyren.



- ^ Elektriskt lok på 6 hk för Boxholms bruk levererat år 1893. När bilden användes som reklam så retuscherades hela bakgrunden bort. Allt för att ge en illusion om att bilden är tagen när loket är i drift. Retusch gjordes med röd färg på glasplåten, eller med vit färg på ett fotografi. Många exempel på detta finns bevarade i bildarkivet.

ASEA INSÅG TIDIGT värdet av den fotografiska bilden, och även den rörliga, för att marknadsföra sina produkter och dokumentera verksamheten. De bästa bilderna sparades, registrerades och blev med åren ett enormt bildarkiv med omkring 400 000 unika bilder. Parallellt byggdes även ett stort filmarkiv upp.

FÖR SNART 10 ÅR sedan skänkte ABB hela ASEA:s och ABB Sveriges bild- och filmarkiv från 1883–2005 till läns museet. Även sökregister, broschyrer och tidningar följde med. Några år senare fick museet även ta emot Bombardier Sveriges bild- och filmarkiv. Med detta kom bilder från tiden då tågverksamheten var en del av Adtranz. Antalet bilder på tåg och järnvägar i dessa båda bildarkiv kan räknas i 10 000-tals.

LÄNSMUSEETS MÅL är att digitalisera så stor del som möjligt av dessa bild- och filmarkiv, och publicera bilderna och filmerna med fria licenser på nätet.

■ DET FINNS MER

Det finns mycket mer om tåg och länets järnvägar i läns museets arkiv. Välkommen att kontakta oss med dina frågor. Många av läns museets bilder finns på: digitaltmuseum.se

Vill du vara med och bidra till nästa nummer av Spaning med tema demokrati?

Under 2018–2021 uppmärksammas demokratis intåg i det svenska samhället. Det var under den här perioden som Sveriges Riksdag beslutade införa allmän och lika rösträtt, reformen som till sist gjorde att även kvinnor fick rösträtt och kunde väljas in i riksdagen. Redan 1922 tillträdde de fem första kvinnorna sina riksdagsplatser, bland dem hittar vi Agda Östlund, född och uppvuxen i Köping.

Vi i spaningsredaktionen efterlyser nu lokala berättelser till nästa års Spaning. Vilka var det i vårt län som kämpade för allmän och lika rösträtt? Vilka var kvinnorna som valde att bli de första politikerna och vilka frågor fick de hand om? Hur gick ett val till förr i tiden, hur såg en valsedel ut och vilka var rösträknare? Hur fungerar det att vara rösträknare idag?

Ett tema som DEMOKRATI är naturligtvis stort och brett och kan beröra ämnen ända in i nutid. Vi i Spaning försöker alltid hitta olika infallsvinklar på våra teman, så inget tema är för stort, smått eller smalt. Vi välkomnar en mångfald av perspektiv på ämnet, har du ett intresse av att bidra, hör av dig till redaktionen.

Vill du vara med och bidra till Spaning för nästa år?
Skicka ett mail till spaning@regionvastmanland.se

^ Agda Östlund, en av de första kvinnliga ledamöterna i riksdagen 1922. Foto: Anna Riwkin, Riksdagsförvaltningen.

notiser

PRIS OCH BERÖM

NOMINERINGAR

Styrelsen vid Västmanlands Hembygdsförbund och Fornminnesförening har nominerat årsboken *Särимner till utmärkelsen Årets Hembygdsbok 2019*. Boken har getts ut av Kungsörs hembygdsförening sedan 1986. Till utmärkelsen Årets Hembygdsförening nominerades Björkstas hembygdsförening.

Västmanlands läns museum är en av de tre finalisterna till priset för Årets samtidsdokumentation för dokumentationen och ljudguiden kring Skitviken.

DOSS, Dokumentation av samtida Sverige, utser varje år ett museum eller kulturinstitution som lyfter fram och fördjupar insikten om företeelser i vår tid och sätter dem i ett sammanhang.

Västmanlands läns museum har arbetat med pilotprojektet Skitviken för att hitta nya former för att dokumentera miljöer och berättelser som av tradition inte har dokumenterats.

Livet i Skitviken dokumenterar industrisamhällets immateriella kulturarv, mer exakt det fritidsliv som uppstod på schaktmassorna från det reservkraftverk som byggdes på Mälarstranden 1917. Efter mer än ett sekel fortlever denna fristad i stort sett på samma vis som när den uppstod.

Den huvudsakliga gestaltningen utgörs av ett ljudmuseum (invigd i oktober 2019), där detta komprimerade liv kan upplevas direkt på den plats där det försiggår genom en audiell app som laddas hem i mobiltelefonen. Besökare kan vandra runt mellan skjulen och ta del av samtal, sånger, intervjuer och berättelser.

I arbetet med den museala appen där *Skitviken - en rostig lustgård full av liv* finns tillgänglig har Åbäcke Ordflod (Inger Orre och Martin Hedén), Västmanlands läns museum och Hi-Story Sweden AB samarbetat. Ekonomiskt har arbetet stötts av Västmanlands läns museum, Region Västmanland och Länsstyrelsen i Västmanlands län.

Västmanlands läns museum med sitt projekt Koldioxidteater är en av tre nominerade till utmärkelsen Årets pedagogiska pris 2019 som delas ut av föreningen FUISM, Föreningen för pedagogisk utveckling i svenska museer.

Västmanlands läns museum driver ett projekt som heter "Koldioxidteater på Västmanlands läns museum" åren 2018–2020. Under 2019 utvecklades metoder för samskapande mellan unga i Västmanlands län, personal från museet, skådespelare, forskare inom områdena interaktion och deltagande design och designers från RISE forskningsinstitut och Syddanskt Universitet (SDU). De undersökte hur museet, tillsammans med andra, kan utveckla ett museums roll som plats för reflek-

tion och handling kring nutiden med utgångspunkt i länets historia. Projektet fokuserade på ungdomars möjlighet att reflektera över och kritiskt granska sociala normer och praxis kring klimatmål och koldioxidutsläpp.

FUISM är en ideell förening som arbetar med att stärka musei- och kulturpedagogiskt arbete på olika sätt. Genom pristävlingen "Årets pedagogiska projekt" vill FUISM lyfta fram nyskapande och framgångsrika projekt inom branschen.

HEDERSDIPLOM

Västmanlands Hembygdsförbund och Fornminnesförenings hedersdiplom delas ut till personer inom eller utom hembygdsföreningarna som gjort en kulturgärning utöver det vanliga. År 2019 delades diplom ut till

Sonja Strid med motiveringen: Sonja är den som ansvarar för föremålssamlingen i Surahammars Hembygdsförening. Hon har i många år arbetat med att dokumentera och vårda alla föremål som finns utställda i hembygdsgården och Stenhuset. Hon sköter guidningar i utställningarna. Sonja har även arbetat med dokumentation om Surahammarsdräkten. Sonjas insats är en kulturgärning utöver det vanliga.

Sonja Pettersson med motiveringen: Sonja har varit styrelseledamot i Surahammars Hembygdsförening i mer än tio år och har varit föreningens

husmor fram till 2017. Som husmor var hon den som ansvarade för att det fanns kaffe med bröd eller annan förtäring vid föreningens arrangemang. Hon var alltid först på plats vid alla möten och andra arrangemang för att förbereda kaffet och sist kvar för att ta hand om städningen. Sonjas insats är en kulturgärning utöver det vanliga.

Bengt Andersson med motiveringen: I sju år har Bengt varit ordförande i Skultuna Hembygdsförening. Han har förmågan att entusiasmera och praktiskt genomföra både stora och små projekt. Under Bengts tid har Brännugnshyttan renoverats invändigt så att föremål och modeller kan visas på ett överskådligt sätt. Utvändiga markarbeten har ökat tillgängligheten till platsen. Genom goda kontakter har han fått till stånd olika samarbeten med personer och företag vilka gynnar föreningen. Bengts insatser är en kulturgärning utöver det vanliga.

Hans Johansson med motiveringen: Hans har varit kassör i Kumla Hembygdsförening sedan 1995 och har i alla år utfört uppdraget på ett utmärkt sätt. Utöver det deltar han i det praktiska arbetet på hembygdsgården. Han har många idéer om hur verksamheten kan utvecklas och värnar alltid om föreningens bästa. Hans insatser är en kulturgärning utöver det vanliga.

VERKSAMHETSPRIS

Verksamhetspriset är en penninggåva om 5 000 kronor och ett diplom. Det delas ut till en förening som i sin verksamhet bidragit till att stärka och bevara intresset för kulturmiljöer i länet. 2019 delades priset ut till Björksta Hembygdsförening med följande motivering:

I Björksta Hembygdsförening är det kulturmiljön som kommer i första hand. Föreningen har på länsstyrelsens uppdrag vårdat området Björksta bronsåldersbygd sedan det invigdes år 2005. Förutom detta röjer förening-

ens medlemmar årligen i fornborgen Näsborgen, de sköter om en slätteräng, inventerar växter och vårdar en parkeringsplats. Det är en liten hembygdsförening som har ett stort hjärta för sin bygd och vården av det lokala natur- och kulturarvet. Verksamheten har i högsta grad bidragit till att stärka och bevara intresset för kulturmiljöer i länet.

VERKSAMHETSBRIDRAG

Verksamhetsbidraget från Västmanlands Hembygdsförbund och Fornminnesförening delas ut till projekt och aktiviteter som stärker föreningarna och som kan komma att ge dem flera medlemmar.

Föreningen Västmanlänningarna i Stockholm har lagts ner och de sista medlen som fanns kvar i fonden till Signe Lantz minne har föreningen skänkt till hembygdsförbundet så att det skall kunna delas ut till föreningar i länet. Styrelsen beslutade att de 13 900 kronorna skulle fördelas tillsammans med 2019 års Verksamhetsbidrag vilket gjorde att det finns 73 000 kr att fördela. Det kom in tio ansökningar om bidrag till en summa om 98 000 kronor. Bidraget fördelades enligt följande: 10 000 kr till Hembygdsföreningen Arboga Minne för att iordningställa en lekfull handelsbod på museigården. 20 000 kr fördelades till Ramnäs Virsbo Hembygdsförening, 10 000 kr till Kungsörs Hembygdsförening och 5 000 kr till Sala Hembygdsförening, detta för skyltar med platsinformation.

Medåkers Hembygdsförening tilldelades 7 000 kr för en vägskylt till hembygdsgården.

8 000 kr fördelades till Säby Hembygdsförening för inköp av utrustning för digitalisering av sitt arkiv. Till Tärna Bydegårdsförening som sedan något år tillbaka är medlemmar även i hembygdsförbundet har styrelsen beslutat fördela 8 000 kr för tryck-

kostnader för en bok.

Slutligen fördelades 5 000 kr till Karbenning Hembygdsförening för kostnader vid framtagandet av en jubileumsbok.

UTSTÄLLNINGAR PÅ
VÄSTMANLANDS LÄNS MUSEUM

Under våren 2020 visas bland annat den tillfälliga utställningen *Porträtt, postiljoner & picknick -västmanländska kvinnor bakom kameran* (till den 10 maj 2020) och utställningen KISS - THE EXHIBITION mellan 9 maj - 16 augusti 2020 på museet.

I länet kommer en vandringsutställning om samiska spår i Mellansverige att turnera runt under hösten 2020. Finns intresse att ta emot utställningen under 2021, hör av dig till läns museet för mer information.

PÅ NYA POSTER

Jonas Bresser tillträdde i februari 2020 som ny chef för Kulturservice inom Region Västmanland. Det är den enhet som har hand om Västmanlands läns museums kommunikation, museitekniker, Besöksservice på Karlsgatan 2 och vaktmästeri. Jonas har tidigare varit verksamhetsledare för Växhuset i Västerås.

Kajsa Ehlton tillträdde tjänsten som föremålsantikvarie på Västmanlands läns museum i juli 2019. Kajsa är utbildad föremålsantikvarie och har bland annat arbetat på Nordiska museet och varit ansvarig för museigården Norrby på Gotland. Som föremålsregistrator/antikvarie på Nordiska museet har Kajsa arbetat med föremålssamlingen med ca 1,7 miljoner föremål och haft ansvar för registrering, dokumentation i databasen Primus, fotografering, bildinläggning och tillgängliggörande på nätet

och i magasin. Hon har även varit ansvarig för utlån och inlån av föremål nationellt och internationellt och det kontinuerliga arbetet med samlingsförvaltning.

Julia Göransson är ny byggnadsantikvarie på läns museet och började på läns museet på heltid den 6 september. Julia kommer närmast från Eskilstuna stadsmuseum där hon främst har varit projektledare för ett projekt som inriktar sig på att vara tröskelsänkare för museets olika verksamheter. Julia har arbetat med förankring av Eskilstunas nya kulturmiljöprogram i en spännande satsning där ungdomar utbildats som guider i sina egna bostadsområden.

RAPPORTER

MEDELTIDA TAKLAG I VÄSTERÅS STIFT

Nu är rapporten från det fleråriga projektet *Medeltida taklag i Västerås stift* klar. Projektet genomfördes på uppdrag av Västerås stift. I rapporten redovisas i vilka kyrkor och klockstaplar som medeltida träbyggnadsdelar bevarats. Se www.kmmd.se.

BÖCKER OM TÅG OCH JÄRNVÄG

MÄLARBANAN - DÅ OCH NU: EN BOK OM ATT BYGGA EN JÄRNVÄG FÖR 100 ÅR SEDAN OCH I NUTID

Lennart Wällstöm & Tom Rosander
Mälarbanans intressenter AB 1997
120 sidor

Denna minnesskrift berättar historien om gamla Stockholm-Västerås-Bergslagens järnvägars (SWB - "Västeråsbanan") tillkomst på 1800-talet. Den berättar vidare nutidshistorien om Mälarbanans Intressenter AB:s (MIAB) och dess föregångares kamp för projektet Mälarbanan och MIABs andel av banan. Benämningen "Mälarbanan"

för idén och projektet tillskapades för övrigt av två av de ursprungliga idégivarna, nämligen riksdagsmannen Roland Sundgren och arkitekten Leif Karlsson, båda Västerås, i början av 1985.

JÄRNVÄGSMINNEN 9 PÅ SMALSPÅR I BERGSLAGEN MED 1960-TALSBILDER

Hans Eriksson & Erik Sundström
Trafik-nostalgiska förlaget 2010
88 sidor
ISBN 9789185305865
TNF bok; 73

Kring 1960 fanns ännu tio smalspårsbanor i Bergslagen och de hade stor betydelse för industrierna. Banorna blev ofta besökta och fotograferade av Hans Eriksson i Smedjebacken och Erik Sundström i Karlskoga. Två av banorna hade då ännu persontrafiken kvar. I dag finns bara museibanan Jädraås-Tallås Järnväg samt några museisamlingar i Hagfors, Nora och Smedjebacken kvar. I boken finns också bilder från de gruppresor som Svenska Järnvägsklubbens entusiaster gjorde.

STOCKHOLMS JÄRNVÄGAR: MILJÖER FRÅN FÖRR OCH NU. 6

Västerås- / Mälar- och Citybanorna: Spånga - Bromsten - Solvalla - Sundbyberg - Huvudsta - Tomtebodan och Citybanan Tomtebodan - Årsta
Hans Björkman, Gert Ekström, Kerold Klang
Trafik-Nostalgiska förlaget, 2014
145 sidor
ISBN 9789186853563
TNF bok; 163

TÅGTIDER: NÄR JÄRNVÄGAR KNÖT SAMMAN UPPSALA-SALA-ENKÖPING

Olle Nilson
Klippt & Sagt 2015
251 sidor
ISBN: 9789163777059

Vart tog alla stationer och banvaktstugor vägen? Hur var det att ta tåget? Först stånkade tunga ånglok. Så blev det rälsbuss, diesel- och ellok. Så kom

järnvägsdöden och förstatligandet. Allt ställdes på huvudet.

SALA-GÄVLE TUR OCH RETUR: SALA-GYSINGE-GÄVLE JÄRNVÄG, ENKÖPING-HEBY-RUNHÄLLENS JÄRNVÄG

Olle Nilson
Klippt & Sagt 2011
256 sidor.
ISBN: 9789163390425

Ångloken bolmade kolrök. Rälsbussar morrade iväg på rälsen. Tågen hörde vardagen till. Mjolk och post for med tåg liksom människor, timmer och hö. Banarbetare svettades med spade och korp. Myndiga konduktörer klippte biljetter. Debet och kredit gick aldrig ihop. Mellan Gävle och Sala löpte den tio mil långa privata järnväg som knöts samman av Dalälvens stålbroar. Från Enköping anslöt en annan bana. Bägge sögs med tiden upp av SJ och lades till slut ner. Boken berättar om framtidstro och besvikelser, om svett och teknik. Pengar som rann bort och ånglok som hamnade i stålverkens smältugnar. Om järnvägsstationer som blev sommarhus och villor. Kalla fakta och folks käraste tågminnen.

KÖPING-HULTS JÄRNVÄG + MIN FORSKNING OM KÖPING-HULTS JÄRNVÄG + MUSEETS BEVARADE VAGNAR FRÅN KÖPING-HULTS JÄRNVÄG - EN KRAFTIG KUNSKAPS- REVIDERING

Christer Fredriksson
Ingår i: Spår - Gävle: Sveriges järnvägs-
museum, 2000, sid. 5-57: illustrerad.

NORA BERGSLAGS VETERAN-JERNVÄG 2007: SVERIGES FÖRSTA NORMAL- SPÅRIGA JÄRNVÄG FÖR PERSON- BEFORDRAN INVIGD 1856

2007
12 sidor

LISJÖBANAN: EN SAMMANSTÄLLNING AV TILLGÄNGLIGA UPPGIFTER

Redaktör: Lars Erik Lundberg
Surahammars hembygdsförening 2012
43 sidor

LOKTILLVERKNINGEN VID SALA MASKINFABRIKS AB ÅREN 1932–1953

Jan Ericson
Ingår i: Årsbok
Sala hembygds- och fornminnesförening 2002
sid. 38–44: illustrerad

SALAS LOKSTALLAR 100 ÅR

Ingår i: Årsbok
Sala hembygds- och fornminnesförening 2001
sid. 38–39: illustrerad

MELLAN SALA OCH GÄVLE: EN ÅTERBLICK PÅ SALA-GYSINGE-GÄVLE JÄRNVÄG

Rolf Sten
Ingår i: Spår Gävle. 2001
sid. 4–26: illustrerad



BÖCKER OM VÄSTMANLAND

KÖPINGSBOKEN 2019: FLYDDA DAR

Henry Segerström red.
204 sidor
ISBN 9789198289459

I årets Köpingsbok kan ni läsa om julen förr och om köpingsbornas stuga i Sälen. Läs om ett spektakulärt himlafenomen i 1600-talets Köping. Med årskrönikan innehåller boken 25 artiklar och är rikt illustrerad med nytagna eller tidigare opublicerade bilder.

KATEDRALEN I VÄSTERÅS: ANDLIGT OCH VÄRLDSLIGT UNDER ÅTTA SEKEL

Fredric Bedoire
Bokförlaget Langenskiöld 2019
398 sidor
ISBN 9789188439420

Denna historia tar avstamp i reformationens turbulens och fattigdom och följer stormaktstidens biskop Johannes Rudbeckius i hans strävan att göra domkyrkan till lärdomscentrum. Industristadens omdaningar avspeglas i några av tidens mest intressanta restaureringar. En färgrik och dramatisk skildring, där stämmningsfylld gotisk arkitektur och överdåd av konstskatter vävs samman med ambitionerna hos biskopar, kungar och stadens borgare. Koppar och järn från Bergslagen ger världslig makt och rikedom åt medeltidens katolska biskopar med täta kontakter i Europa.

THE BIG BOSS: SÅ TOG STEFAN PERSSON H&M UT I VÄRLDEN OCH BLEV SVERIGES RIKASTE PERSON

Erik Palm & Jonas Alsgren
Norstedts Förlag, 2019
287 sidor
ISBN 9789113076577

Stefan Persson är en av världens rikaste människor. Han har satt sin prägel på hela modeindustrin. Han kan påverka politiska beslut. Han styr ännu företaget bakom kulisserna. Och han vill fortsätta vara hemlig. Många har frågat sig hur ett företag från lilla Västerås kunde bli ett fenomen i hela modevärlden. Så hur gick det till när H&M genom en gigantisk reklambudget och supermodeller, världsartister och stjärndesigners lyckades bli ett av världens starkaste varumärken och själva sinnebilden för fast fashion? Vilka var det som skapade succén?

CHARMEN: EN BOK MED SALA SOM GEMENSAM NÄMNARE

Erik Fylkeson
Aprilvindens förlag i samarbete med Sala Filmstudio 2019
199 sidor
ISBN 9789198475432

Det här är en bok som slår sina lovar kring Sala, en småstad i utmarkerna

av Bergslagens regnskoogar. En stad som en gång hade saker, som en aktiv silvergruva, en aktiv mördarliga, en hundraårig fotograf, en dyster humorist, en konstnär berömd långt utanför kommungränsen och en man som behärskade konsten att flyga med drakar. De levande minnena av Sven Norling, Lasse O'Månsson, Ivan Aguéli och Olle Nessel är en omistlig del av charmen. Ett Drak- och tangosällskap är jämte Avlidna salakonstnärers sällskap unika grenar på föreningslivets träd. Här finns filmstudion som menar att gemenskapen i biomörkret är en förälskelse sällsamt lämpad att delas av många. Det är tveklöst charmigt att leva i bakvattnet, att å ena sidan vara halvtaskigt uppdaterad men å den andra med full iver vårda kontakten med de döda.

EN BERGSLAGSBYS HISTORIA: VINTERMOSSEN FRÅN SVEDJEBRUK TILL FRITIDSBRUK

Specialarbete i historia, klass H3a,
Rudbeckianska gymnasiet, Västerås, Vt 1992
/ Camilla Göthberg, född Steén
BoD - Books on Demand 2910
79 sidor
ISBN 9789177859291

För snart 400 år sedan bosatte sig en finländsk nybyggare på en plats i Bergslagens djupa skogar. Platsen låg 1,5 mil sydväst om Kopparberg och kom senare att bli byn Vintermossen. Den här boken handlar om byns historia från svedjebrukets tid på 1600-talet fram till elektrifieringen av byn på 1960-talet. En bergslagsbys historia - Vintermossen från svedjebruk till fritidsbruk är ursprungligen ett gymnasiearbete som skrevs 1992. Då arbetet är mycket efterfrågat kommer här en tryckt version.

EN VÄGVISARE PÅ ÄNGSÖ

Christer Mattsson

Type and Tell 2019

59 sidor

ISBN 9789176837115

Ängsö naturreservat ligger vid Mälaren, ett par mil från Västerås mellan Enköping och Strängnäs cirka en timmes resa från Stockholm. Här finns en unik plats för upplevelser i natur och miljö. Ett småbrutet landskap med bevarade åkerholmar skapar ett rikt djur- och naturliv. Det här är en vägvisare till hur Sverige såg ut förr, ett kulturlandskap och en spännande upplevelse. På Ängsö kan du tillbringa många stunder och få många olika upplevelser. Som Olof Dahlin skrev - Ängsö har tusende nöjen.

BYGD OCH BRUK NR 8 2019

Berättelser från Skinnskattebergs bergslag

Utgiven av hembygdsföreningarna

inom Skinnskattebergs kommun

Skriften innehåller ett tjugotal artiklar om ämnen som exempelvis Bovallen ett okänt styckebruk, Återträff med fröken Kruse, Stjärnvik - en bortglömd kommundel, Affärer i Riddarhyttan, Baggbrons förändring och mycket annat. Skriften kan beställas på E-postadress ojsstromberg@telia.com för 100 kr plus porto.

BAGGÅHISTORIER. VISST LJÖG FARSAN IBLAND, MEN ÄNDÅ

Ingemar Johansson

2019

298 sidor, illustrerad

I boken bjuder före detta journalisten Ingemar Johansson på inte mindre än 120 berättelser och sägner från sin hembygd. En bok där berättartradition möter skrift. Boken bjuder till skratt, historiska vingslag och intressant läsning.

MJÖLKBORDET - MÖTESPLATSEN FÖRE FACEBOOK 2020

153 sidor

ISBN 9789151943374

Redaktör Katarina Curman i samarbete med medlemmar i Föreningen för Mjölkpallens bevarande

Mjölkkbord/mjölkpallar var under ett sjuttioalår vanliga efter våra vägar. De tjänstgjorde som väntplats för mjölkkrukor och mötesplats för traktens boende. I takt med att korna försvann från småbruken, och mjölken transporterades i tankvagnar, har nyttan med pallarna försvunnit. *Föreningen för Mjölkpallens bevarande* hade till uppgift att väcka upp pallarna och känslan av "förr i världen på landet". Regler utarbetades och arbetet med att bygga pallar/bord tog sin början. Arbetet med borden/pallarna omgavs av mycken glädje, stor social gemenskap, nostalgi och en allmänt lekkfull attityd. Många glada skratt hördes vid besiktningarna runt om i landet. Hela 77 pallar godkändes, men år 2016 gick luften ur föreningen som lades i påse. På det sista sammanträdet beslutades dock att en skrift om föreningen och pallarna skulle författas. Därav denna lilla bok.

SVENSKA LÅTAR VÄSTMANLAND

Nils Andersson redaktör/utgivare

Svenskt visarkiv 2019

146 sidor

ISBN 9789188957214

Svenska låtar är en samlingsutgåva av svensk folkmusik i 24 band. Verket är resultatet av ett insamlingsarbete 1908–1940 initierat av Nils Andersson med målsättningen att skapa ett standardverk för svensk folkmusik. Utgåvan är uppdelad efter landskap och utgår ifrån de enskilda spelmännens repertoarer.

AROSIA - EN BERÄTTELSE OM MÄNNISKOR OCH MUSIK I VÄSTERÅS DOMKYRKA

Sofia Jönsson

Lilly Gidlunds förlag 2019

256 sidor

ISBN 9789178444090

Med utgångspunkt i tre årsminnen: 1619 då Johannes Rudbeckius kom till Västerås som biskop, 1819 när den wallinska psalmboken antogs med domprosten Johan Olof Wallin som upphovsman, och 1919 när Bror Samuelson föddes som skulle komma att leda domkyrkans körer, berättas om dåtid och nutid kring åmynningen som gav staden dess namn - Arosia. Sofia Lilly Jönsson är kulturjournalist och skriver om musik, kyrka och tradition. Hon tilldelades 2017 års stipendium från Timmermansorden till Bo Setterlinds minne för sin kvalitetsmedvetna kulturjournalistik samt samma år Religionssociologiska föreningens pris för bästa journalistiska produktion med relevans för religion i dagens Sverige.

EN VÄSTMANLÄNNING BÄR INTE SIN TRO PÅ UTSIDAN: CLAES-BERTIL YTTERBERG

porträtterad av Pelle Söderbäck

Västerås stift 2019

92 sidor

ISBN 9789187839184

I brukssamhället Surahammar växte Claes-Bertil Ytterberg upp. En bruksbakgrund som på många sätt präglade hans liv. Västmanländsk bruksbygd är inte de stora ordens mylla. 50 år som präst, 20 år som biskop, en stor gestalt i Västerås stifts, och Svenska kyrkans historia. För många en folkkyrkans förnyare. Hur hanterar man liv och Gudstro när insikten växer om att varje försök att språkligt formulera det mest övergripande bara blir närmevärden, inte absoluta och eviga sanningar?

”Det måste finnas en öppning för tystnaden, frågorna och tilliten” säger Claes-Bertil Ytterberg. ”Allt går inte att uttrycka i ord, Den som försöker fånga allt i ord förstår nog egentligen inte hur verkligheten ser ut”.

Den här boken gör strandhugg i Claes-Bertil Ytterbergs livsresa; bruksuppväxten, åren som församlingspräst i Arboga, biskopstiden och till sista ett summerande samtal. Det är också en berättelse om folkkyrkan, folkhemmet och Västerås stifts 1900-talshistoria. Ett ord blir allt tydligare under resans gång; samtalet. Det öppna samtalet och nytolkandet som följer i samtalets spår är viktiga nycklar för att förstå Västerås stifts teologiska profil. Författare till boken är Pelle Söderbäck, tidigare pressekreterare, i Västerås stift.

GRÄDDA TILLS DE ÄR FÄRDIGA: EN KAKBOK MED EN BIT KVINNOHISTORIA FRÅN TÄRNA

Gunilla Åkesson red.

Tärna Bygdegårdsförening, 2019

38 sidor

ISBN 9789189013100

I boken "Grädda tills de är färdiga..." bjuder vi på både gamla och nya kakrecept från Tärna socken, men också på berättelser om var recepten kommer ifrån och om kvinnorna som bakat kakorna. Dragkärrs-Fridas mandelspritsar, Kyrkofullmäktiges paj och fru Erikssons hyvelspan - låter det inte både gott och spännande? "Grädda tills de är färdiga..." är ingen stor bok - men en stor hyllning till alla de kvinnor som genom åren bidragit till trivsel och gemenskap i Tärna socken.

RUDBECKIUS : 400 ÅR AV FÖRÄNDRING SOM FORMAT DET NUTIDA SVERIGE

Ann Löfqvist, John Rothlind, Peter Åström och Åke Paulsson red.

Västerås stift 2018

31 sidor

Johannes Rudbeckius gärning gör sig gällande än idag; 1600-talsmannen grundade bland annat den svenska folkbokföringen, startade Sveriges första gymnasium och den första undervisningen för flickor i landet. Tillsammans med sin hustru Malin Hising drev han på den förnyelse som på så många sätt påverkat Sverige.

HORET I HÄLSTA: EN SANN HISTORIA FRÅN 1600-TALET

Karin Hassan Jansson & Jonas Lindström

Natur & Kultur Allmänlitteratur 2018

237 sidor

ISBN 9789127153752

År 1685 ställdes Anna Persdotter från den lilla byn Hälsta i Västmanland inför rätta, anklagad för att ha försökt ta livet av sin man. Under den rättsprocess som följde uppkom också beskyllningar om stöld, misshandel och otrohet. Vem hade lagt arsenik i husbondens ölstop? Varför? Vem var det egentligen som bestämde i hushållet? Och vem hade haft sex med vem? Horet i Hälsta skildrar ett mer än 300 år gammalt autentiskt rättsfall. Med stort kunnande levandegör författarna sina huvudpersoner och sätter in händelserna i ett historiskt sammanhang. Det blir en berättelse om människorna och livet i Hälsta men också om ett stormaktstida Sverige då ordningen i hushållet vilade på Guds bud, där sex och samlevnad inte var privatsaker och där äktenskaplig otrohet, hor var belagt med dödsstraff. Med en gedigen analys av historiska källor som grund berättas här 1600-talshistoria på ett sätt vi inte mött förut. Historien är inte bara sann. Den

är även spännande. Stöld, otrohet, mordförsök. Populärhistorisk pärla om en bondmora och manipulativ psykopat mitt i stormaktstiden.

SIDOR TILLÄGNADE SOLEN: MÅLERI OCH MYSTIK

Ivan Aguéli & Ibn al-'Arabi

Aprilvindens förlag i samarbete med

Aguélimuseet, 2019

139 sidor

ISBN 9789198475418

Ivan Aguéli är ett världsnamn inom konsthistorien. För första gången utges i bokform ett urval av de essäer och översättningar som Ivan Aguéli publicerade i den franska tidskriften "La Gnose" 1910–11. Boken innehåller även "Traktaten om Enheten" av sufimästaren Ibn Arabi, ett verk från 1200-talet som betydde mycket för konstnären.

IVAN AGUÉLI: EN ROMAN OM FRIHET

Torbjörn Säfve

Norstedts förlag, 2019

333 sidor

ISBN 9789113098319

Ivan Aguéli ett geni i svensk konsthistoria och urtypen för den "oberoende" artisten, den tänkande och drömmande handlingsmänniskan. Vi får följa hans dramatiska liv, från de tidigaste åren som stallmästarens son i Sala, genom de hektiska anarkistiska dagarna och nätterna i Paris och de mystikmättade åren i Egypten till de tragiska slutackorden i Barcelona. Det är ett liv fullt av äventyrliga svängningar, brutala incidenter, kärlek, svartsjuka och intensivt arbete. Torbjörn Säfve debuterade 1971 och har skrivit ett stort antal romaner, många av dem med biografiska teman.

FAGERSTA AIK ISHOCKEY: DE FÖRSTA ÅTTA ÅREN I SERIESPELET 1954–1961

Bo R Johansson
Faun förlag 2019
91 sidor
ISBN 9789188719201

Författaren är född och uppvuxen i Fagersta. En stor del av uppväxten ägnades åt idrott av olika slag. Det var en del av vår fostran för livet. Samhället var då i stort mycket positivt till utövandet av olika sporter både individuellt och i lag som elit och motion. Många klubbar var aktiva och under 1940- och 1950-talen var de präglade av ett ihållande uppsving för kroppsrörelse och friluftaktiviteter. Ishockey var en av de sporter författaren deltog i. Han följde tillblivelsen av ishockeyn i Fagersta från insidan som spelare i klubben och medverkade i laget under de åtta första åren av seriespelet. I boken redovisar Bo R Johansson utförligt lagets uppnådda resultat och berättar om klubbens ishockeysektions start samt visar bilder av lagfoton, spelarporträtt och matchsituationer. Hösten 1961 flyttade författaren till Gävle. Till ett nytt arbete och en ny klubb, men det är en annan historia. Här får ni ta del av Fagersta AIK:s start i det mycket intressanta lagspelet ishockey.

DEN MOTVILLIGA MODELLEN

Roger Dupé & Leone Milton
Norstedts förlag 2019
252 sidor
ISBN 9789113094106

Roger Dupé är född och uppvuxen i Bäckby, en stadsdel i Västerås. Precis som många andra familjer i Bäckby lämnade hans föräldrar sina hemländer, Togo och Ghana, för en ljusare framtid i Sverige. Roger växer upp med förebilder som Nelson Mandela och Martin Luther King, men de hjälper honom lite när han utsätts för rasism under skolåren och

får slåss med den svenska identiteten. Större delen av barndomen tillbringas på fotbollsplanen: det är där vännerna, glädjen och framtiden finns. Men när drömmen om att bli fotbollsproffs krossas av en knäskada drabbas Roger av en identitetskris. När det enda man någonsin velat göra är borta, vad gör man då? Under en shoppingrunda i Stockholm blir han upptäckt av två modellscouter och kastas in i en helt ny värld. Han får tillbaka livsgnistan, men blir snart varse att i en extremt homogen och många gånger exkluderande modebransch efterfrågas sällan svarta modeller. Hans vilja att bryta normer blir starten på en resa med händelser och möten som han aldrig hade kunnat drömma om.

GURKSTADEN TILL OCH FRÅN

Birgitta M Stålhammar
Faun förlag 2018
304 sidor
ISBN 9789188719119

Vi får dela författarens fascination av segling och skärgården, av fjällvandringar och skidfärder och vi får vara med i det andliga sökandet, som tog fart efter en upplevelse vid broderns dödsbädd. Så hittar hon till teosofin, en ideologi, eller ett förhållningssätt till livet, som hon anammar. Det för henne på långväga resor och till möten med färgstarka personligheter. Från utbildningen på Konstfack byter hon yrkeskarriär några gånger. Efter att i många år ha varit bildlärare blir hon journalist för tidningen Hälsa och sadlar sedan om till gallerist. Mitt i Stockholm med många av våra kända konstnärer som återkommande utställare. I boken får vi också veta hur den såriga relationen till pappan utvecklades. Kom den till en försoning, manne?

SOLSVÄRTA

Marianne Cedervall
Lind & Co 2019
277 sidor
ISBN 9789178615063
Serie: Mirjam och Hervor (del 5)

Mirjam har lämnat sommartillvaron på Gotland och följt med sin älskade Calle till Västerås där han ska arbeta med ett projekt till stöd för den hotade pilgrimsfalken. Tre falkungar ska placeras ut i ett vattentorn med hopp om att de ska etablera sig i trakten. Men i Västerås finns också flera duvslag, vars ägare oroas av falkarnas närvaro. Hervor har i en syn sett sin försvunna barndomsvän Satu och en brevduva, och nu ger hon sig ut på en resa i Europa på jakt efter fler ledtrådar till hur det hela hänger ihop. Men duvor och falkar är en dålig kombination, och när Hervor hittar en vinge från en koltrast, en solsvärta, blir hon fylld av onda aningar. Hon måste varna Calle för att det kan gå illa i projektet med pilgrimsfalkarna.

:spaning

POSTADRESS: Tidskriften Spaning,
Västmanlands läns museum, Karlsgatan 2, 722 14 Västerås

BESÖKSADRESS: Karlsgatan 2, Västerås

REDAKTÖRER:

Ann Österberg, Västmanlands Hembygdsförbund och Fornminnesförening.

E -post ann.osterberg@regionvastmanland.se

Jennie Schaeffer, landsantikvarie/länsmuseichef, Västmanlands läns museum.

E-post jennie.andersson.schaeffer@regionvastmanland.se

Susanne Cassé, hembygdskonsulent, Västmanlands Hembygdsförbund och

Fornminnesförening. E-post susanne.casse@regionvastmanland.se

Katarina Curman, styrelseledamot, Västmanlands Hembygdsförbund och Fornminnesförening.

HUVUDMÄN FÖR TIDSKRIFTEN:

Västmanlands läns museum och Västmanlands Hembygdsförbund och Fornminnesförening.

ANSVARIG UTGIVARE:

Jennie Schaeffer, E -post jennie.andersson.schaeffer@regionvastmanland.se

UTÖVER REDAKTIONEN MEDVERKAR:

Lena Engström Englin, museipedagog, Västmanlands läns museum

Ellen Holtermann Wiig, byggnadsantikvarie Västmanlands läns museum

Ivan Klaesson, arkivarie, Västmanlands läns museum

Till Klingenhäger, ingenjör för drivsystem, Bombardier och tågbyggare

Anders Nordebring, ordförande, Köping–Uttersbergs Järnvägs museiförening,

arkivarie vid Riksarkivet, Landsarkivet i Uppsala

Markku Ollila, ordförande, Surahammars Hembygdsförening

Gabriella Olshammar, forskare, Göteborgs universitet

Anna Wallén, verksamhetsledare, Järnvägsklustret

Robert Sjö, museichef, Järnvägmuseet, Gävle

Thomas Tydal, lokförare och programmerare

Niklas Ulfvebrand, historiker

SPANINGS LÄSARE SOM MEDVERKAR I DETTA NUMMER:

Ulf Kjellsson, Anders Lindberg, Björn Lonvord, Birgitta Lunde,

Ingrid Mörnänge, Hans Ohlsson, Irene Sigurdsson och Marie Spännare.

FOTO: Där inget annat nämns, Västmanlands läns museum

LAYOUT OCH REDIGERING: Haus

KORREKTUR: **Susanne Cassé, Jennie Schaeffer och Ann Österberg**

ANNONSFAKTA OCH BOKNING: Kontakta redaktionen

DISTRIBUTION: Tidningen ingår i medlemskapet i Västmanlands Hembygdsförbund och Fornminnesförening men

sprids gratis på skolor, studieförbund, bibliotek, kommunala kulturkanslier, museer och vårdinrättningar i länet.

Om du saknar Spaning på din arbetsplats, kontakta redaktörerna.

PRENUMERATIONER: Privatpersoner kan prenumerera på Spaning, för 150 kr per år får du tidningen sänd direkt hem.

Ring, skriv eller e-posta din adress till spaning@regionvastmanland.se

TRYCK: **Stibo Complete**

UPPLAGA: **5000 ex.**

UTGIVNING: **1–2 ggr per år**

ISSN: **1651-2774**

MATERIAL OCH BIDRAG: **Tidskriften Spaning, Karlsgatan 2, 722 14, Västerås.**

Eller: spaning@regionvastmanland.se. För ej beställt material ansvaras ej.

För signerade artiklar ansvarar författarna.

VÄSTMANLANDS HEMBYGDSFÖRBUND OCH FORNMINNESFÖRENING
www.hembygd.se/vastmanland

Västmanlands Hembygdsförbund och Fornminnesförening arbetar för att sprida kunskap om kulturarvet i Västmanlands län. Vi är en partipolitiskt och religiöst obunden, ideell förening som fungerar som samarbetsorgan för länets 49 hembygdsföreningar. Vår vision är "En levande hembygd öppen för alla". Genom att gå med som enskild medlem i Västmanlands Hembygdsförbund och Fornminnesförening får du årsboken och tidskriften Spaning som vi gör tillsammans med Västmanlands läns museum. Som medlem blir du också inbjuden till medlemsresor, kurser och temadagar i olika ämnen och du kan engagera dig i någon av våra arbetsgrupper. Förbundet har en anställd konsulent som bemannar förbundets kansli.

Ordförande i förbundet är Bengt Wallén och vice ordförande är Anders Fläcke. Västmanlands Hembygdsförbund har sitt kansli på Läns museet. Adress: Västmanlands Hembygdsförbund och Fornminnesförening, Karlsgatan 2, 722 14 Västerås, telefon 021-481 86 58. Vi finns också på Facebook.

Kontaktperson:
Konsulent Susanne Cassé. E-post susanne.casse@regionvastmanland.se

VÄSTMANLANDS LÄNS MUSEUM
www.vastmanlandslansmuseum.se

Västmanlands läns museum har kontor, utställningar, arkiv och bibliotek på Karlsgatan 2 i Västerås. Under våren 2020 visas bland annat den tillfälliga utställningen Porträtt, postiljoner & picknick -västmanländska kvinnor bakom kameran (till den 10 maj 2020) och utställningen KISS - THE EXHIBITION mellan 9 maj-16 augusti 2020 på museet.

I länet kommer en vandringsutställning om samiska spår i Mellansverige att turnera runt under hösten 2020.

På WestmannaArvet i Hallstahammar finns museets föremålsarkiv, vård- och registreringslokaler. Under 2020 prioriteras inventering och vård av föremålssamlingen och magasinet håller därför stängt för nya föremål och visningar året ut.

Vår uppgift är att fördjupa kunskapen om det västmanländska kulturarvet, väcka opinion, öka insikten om det förflutna och berika perspektiven på samtiden och framtiden. Museet skall vara en plats där man kan ta del av vad som sker i samhället.

Västmanlands läns museum

Karlsgatan 2, 722 14 Västerås. Telefon 021-39 32 22

E-post: lansmuseet@regionvastmanland.se

Utställningarna på Karlsgatan 2 är öppna tisdag 10-17 onsdag 10-20 torsdag-fredag 10-17 lördag-söndag 12-16. Arkiv och Bibliotek är öppna helgfri tisdag-fredag kl. 10-16 med lunchstängt 12.00-12.45. Följ oss gärna på vår hemsida, Facebook och/eller Instagram för de senaste uppdateringarna.

WestmannaArvet

Besöksadress: Industrigatan 1D, Hallstahammar. Se kalendern på hemsidan för öppna visningar. Under 2020 är det ett uppehåll i visningsverksamheten. Besök efter överenskommelse bokas på telefon 021-39 32 22.

Berätta för oss

Hör gärna av dig till redaktionen med insändare och åsikter om tidningen. Skicka gärna in material eller uppslag som du tycker vi borde ta upp. Vi läser allt med stort intresse. Skriv till: Tidskriften Spaning
Karlsgatan 2
722 14 Västerås
eller e-posta till:
spaning@regionvastmanland.se

B PP Sverige, Port Payé

AVSÄNDARE: VÄSTMANLANDS LÄNS MUSEUM, KARLSGATAN 2, 722 14 VÄSTERÅS



 västmanlands läns
MUSEUM
- en del av Region Västmanland