

Startsida
Tågtider
Biljettpriser
Hitta till Jädraås
Nyttigt inför besöket
Arrangemang för nrunner
Evenemang
Café Mallet
English/Deutsch
Fakta om JTJ
Jädraås o järnvägen
Stationer o miljör
Lok och vagnar
Hänt - och på gång
Pågående projekt
Texter och bilder
Bli medlem i JTJ
Kontakta oss
Länkar
Föreningsinfo

Auf Deutsch

Willkommen zu einer Zugreise mit schnaufenden Dampfloks

(Aktualisiert am 3. September 2018)



Jädraås – Tallås Järnväg (JTJ) ist eine sechs Kilometer lange Museumseisenbahn, etwa 20 km westlich von Ockelbo in Gästrikland, einer Provinz auf dem Weg zwischen Stockholm und Norrland.

Willkommen bei uns zu einer Zugreise wie früher, mit schnaufenden Dampfloks, den Holzbänken der 3. Klasse und idyllischen Bahnhofsgebäuden. Ein rollendes Erlebnis durch die wilde und schöne Natur in langsamer Fahrt. Diese Fahrt eignet sich für alle Altersstufen.

Die Züge beginnen in Jädraås. Eine Karte über Jädraås und den Weg dorthin gibt er [hier](#).

Nimm Platz und reise mit dem Zug nach Svartbäcken Nedre. Auf dem Rückweg gibt es normalerweise einen etwas längeren Aufenthalt im Bahnhof Tallås. Hier steigst Du für eine Pause im alten Bahnhofsmilieu der 1880-er Jahre aus. Das Café Mallet bietet Kaffee, Tee, Limonade, Zimtschnecken und mehr. Eine eigene Brotzeit darf man natürlich auch mitnehmen.

Die Zugfahrt Jädraås-Svartbäcken Nedre hin und zurück dauert etwa 80 Minuten.

Betriebstage 2019:

-Sonntage 16 Juni – 25 August. Zug ab Jädraås um 11.00, 12.50 und 14.35.

-20-21 Juli.: Großes Zugbetriebswochenende, Umfangreicher Zugverkehr an beiden Tagen.

-17 Aug.: Abendbetrieb mit Dampfzügen im Schein der Petroleumlampen.

Fahrkartenpreise Jädraås – Svartbäcken nedre:

ERWACHSENE hin und zurück 100 SEK (einfach 60 SEK).

KINDER 7 - 17 Jahre hin und zurück 50 kr (einfach 30 kr). Kinder unter 7 Jahren reisen gratis zusammen mit einem bezahlenden Reisenden, bekommen aber auf Wunsch eine eigene Fahrkarte.

TAGESKARTE für unbegrenzte Fahrten an einem Tag: Erwachsene 160 kr, Kinder 7-17 Jahre 70 kr.



Beim Fahrkartenkauf in Jädraås Station ist EC- und Kreditkartenzahlung möglich.

Die Museumseisenbahn in Jädraås ist ein Teil der schmalspurigen Bahn Dala-Ockelbo-Norrundets Järnväg, DONJ, die einmal zwischen Linghed in Dalarna bis hinaus ans Meer bei Norrsundet verlief. Die Bahn wurde für den Transport von Eisenerz, unter anderem zur Eisenhütte in Jädraås, gebaut. DONJ wurde 1970 stillgelegt, aber etwa 6 km sind als Museumseisenbahn JTJ erhalten. Bei der JTJ gibt es eine große Sammlung älterer Eisenbahnfahrzeuge, unter anderem 5 Dampflokomotiven, rund 20 Personenwagen und rund 50 Güterwagen.

Eisenbahn im Land des Stahles

Im Bezirk Gästrikland, so wie an vielen anderen Orten in Schweden, haben Stahlwerke und Holzverarbeitung Leben und Einkommen in das sonst leere Waldgebiet gebracht. Aber diese Güter brauchen Transport. Für lange Zeit waren diese Transporte sehr schwierig und zeitaufwendig. Sie konnten nur mit Pferdeschlitten zur Winterzeit, wenn die sumpfigen Böden gefroren waren, durchgeführt werden. An Stellen mit grösseren Seen wurden im Sommer auch Kähne eingesetzt.

Als im 19. Jahrhundert die Eisenbahn mit ihren Dampfloks aufkam, bedeutete dies eine Revolution. Die Eisenbahn erleichterte und beschleunigte den Gütertransport sehr und erlaubte den Menschen auch einfacheres Reisen.

Dala - Ockelbo - Norrsundets Eisenbahn (Järnväg) (DONJ) - die Direktverbindung vom Inland zur Küste

Die Bahnlinie der DONJ wurde fast gerade durch das Land des Stahles gebaut. Sie wurde in Schritten zwischen 1875 und 1897 erbaut und erstreckte sich von Linghed in Dalarna über Jädraås und Ockelbo bis nach Norrsundet an der Küste der Ostsee. Die Länge betrug etwa 86 km und die Spurweite 891 mm, 3 schwedische Fuss.

Der Güterverkehr auf der DONJ war sehr bedeutend. Zu Beginn bestanden die Lasten aus Eisenerz aus der Grube in Vintjärn an der Bahnlinie, Holzkohle aus den umliegenden Wäldern und Holzprodukten. Nachdem 1930 die Stahlproduktion in Jädraås aufhörte, verblieben nur noch Holztransporte. Zu dieser Zeit gingen fast alle kleinen Stahlwerke in Schweden in Konkurs, da sie mit ihren hohen Kosten nicht mehr konkurrenzfähig waren. Der Personenverkehr war schon immer relativ gering und wurde schon 1959 beendet.

Obwohl die teuren Dampflokomotiven durch Diesellokomotiven ersetzt wurden, konnte der Kostenvorteil des Strassenverkehrs (den Strassenbau und -unterhalt bezahlt die Allgemeinheit) nicht überwunden werden. Im Oktober 1970 fuhr daher der letzte planmässige Zug auf der DONJ. Anders als bei den meisten defizitären Bahnen in Schweden wurde die DONJ nie verstaatlicht, sondern wurde bis zum Schluss ihrem privaten Eigentümer betrieben.

Die Museumsbahn Jädraås-Tallås Järnväg, JTJ, verwaltet das Erbe der DONJ aber auch von 3 anderen ähnlichen Bahnen in der Mitte Schwedens. Ihre gemeinsame Aufgabe war der Gütertransport für Holz- und Stahlwerke.

Die anderen Bahnen waren Åg Järnväg, eine Seitenstrecke der DONJ mit Abzweig in Vintjärn, Byvalla - Långshyttans Järnväg (BLJ) in Dalarna und Nordmark - Klarälvens Järnväg (NKIJ) in Värmland. Fast alle Lokomotiven und Wagen der JTJ kommen von diesen 4 Bahnen.

JTJ bewahrt die Tradition

Nach der Stilllegung wurden nahezu alle Schienen der DONJ abgebaut. Aber 6 km von Jädraås in Richtung Westen blieben erhalten und wurden zu einem lebenden Museum umgestaltet das die alten Eisenbahnen für zukünftige Generationen am Leben erhält.



Bei der JTJ gibt es 5 Dampflokomotiven, darunter zwei sehr grosse (Nummer 8 und Nummer 12), die 1910 gebaut wurden, um die schweren Holzzüge über die steile und kurvige Strecke entlang der DONJ zu ziehen. Es sind 4-zylindrige Verbunddampfmaschinen in Mallet-Bauweise. Zur Zeit ist Nummer 12 in Betrieb, während Nummer 8 eine umfassende Kesselrevision erhält.

Die Lokomotive Korsån, gebaut 1902, ist viel kleiner und gehörte zuerst zu Ågs Järnväg, einer Seitenbahn der DONJ, die von Vintjärn am Hochofen von Åg vorbei bis zur Ladebrücke Svartbäcken am See Hinsen verlief. Auf dieser Bahn reiste sogar der schwedische König Oscar II als er in den 1890er Jahren in der Gegend an einer

Bärenjagd teilnahm.

Die Lokomotiven Sigbjörn (Nummer 4, gebaut 1901) und Tallås (Nummer 9, gebaut 1898) kommen von Byvalla - Långshyttans Järnväg (BLJ). Der kleine Dampftriebwagen Majorn (gebaut 1888) ist ein besonderes Stück. Er wurde für Inspektionsreisen entlang der DONJ genutzt und hat auch oft den Arzt zur Visite bei seinen Patienten befördert.

Über diese Dampflokomotiven hinaus besitzt die JTJ 4 Diesellokomotiven, deren älteste von 1932 ist. Die Akkumulatorlok, Nummer 7, wurde 1917 gebaut und hat inzwischen mehrere Generationen Akkumulatoren erlebt.



Auch eine grosse Auswahl von Draisinen ist vorhanden. Hier sind zunächst einmal die beiden Motordraisinen zu nennen. Die Ljusne-Voxna-Draisine ist tatsächlich direkt für den Bahnbetrieb gebaut worden und kommt von der BLJ. Der Austin hingegen war ursprünglich ein Strassenfahrzeug und wurde für die DONJ in ein Schienenfahrzeug verwandelt. Aus der Werkstatt der DONJ stammt die dampfbetriebene Inspektionsdraisine. Sie war auch Vorbild für eine einzylindrige Motordraisine, die auf Ågs Järnväg genutzt wurde.



Eine Anzahl von Fahrradraisinen ist ebenfalls erhalten.

Die JTJ nutzt etwa 15 Personenwagen verschiedener Grösse von der DONJ, der BLJ und weiteren Bahnen. Etwa 50 Güterwagen der DONJ und anderer Bahnen sind vorhanden.

Über den Stahlwerksort Jädraås

Die Geschichte des Ortes Jädraås geht zurück auf die Mitte des 19. Jahrhunderts als Ockelboverket

(Ockelbowerk) beschloss bei den Stromschnellen des Jädraån (Jädra-Fluss) einen neuen Hochofen für das Eisenerz zu erbauen, das aus der eigenen Grube in Vintjärn gewonnen wurde. Der Standort des Hochofens wurde gewählt, weil der Jädraån ganzjährig genügend Wasser für die Wasserräder des Luftpumpenantriebes führte. Die Hochofenanlage wurde von 1855-1858 errichtet. Für die Arbeiter wurden Wohnhäuser gebaut und selbstverständlich auch ein Herrenhaus für den Direktor. Dieses stand 1856 fertig und damit hatte der Ort Jädraås Form erhalten.

Ein weiterer großer Schritt in der Entwicklung war 1881 der Eisenbahnanschluss an die Erzgrube in Vintjärn. Damit entfielen die mühsamen Erztransporte mit Pferdeschlitten, die nur zur Winterzeit möglich waren.

Anfang 1884 stand das Bahnhofsgebäude fertig und Jädraås entwickelte sich zum Zentrum der Eisenbahnverwaltung der DONJ. Hier in Jädraås erbaute sich die Bahn ihre eigene mechanische Werkstatt, eine Giesserei, eine Schmiede sowie eine Tischlerei.

Von 1904-1905 wurde eine Lancashire-Schmiede erbaut um das Roheisen aus dem Hochofen zu Stahl zu veredeln. Im Jahr 1912 wurde das Walzwerk aus Brattfors hierher verlegt und zwei Jahre später wurde die Schmiede um einige weitere Herde erweitert. Neue Gleise zu den verschiedenen Produktionsstätten im Ort wurden angelegt. Daher gibt es gute Gründe, die Jahre 1914-1930 als die Blütezeit von Jädraås zu bezeichnen.

Zu dieser Zeit kamen neue und billigere Methoden zur Stahlherstellung auf. Die wirtschaftlichen Bedingungen für Ockelboverket verschlechterten sich und 1930 wurde der Hochofen in Jädraås stillgelegt. Die Schmiede setzte ihre Arbeit bis 1942 fort, aber dann kam auch dort das Ende.

Schon 1887 war Ockelboverket von der Kopparfors & Hofors Sägwerks AG aufgekauft worden, um an die grossen Waldbestände zu kommen. Als die Eisenproduktion in Jädraås aufhörte, war die Firma eine reine Holzfirma geworden und Jädraås wurde zu einem wichtigen Wohnort ihrer Waldarbeiter.

Auch heute sind noch viele Gebäude aus den alten Tagen erhalten. Der Hochofen und die Lancashireschmiede sind renoviert worden und sind einen Besuch wert.

Besichtigung von Hochofen und Lancashireschmiede

An Sonntagen mit Dampfbetrieb sind Hochofen und Schmiede von 10:00 bis 16:00 geöffnet. Du kannst auf eigene Faust herumstromern und dich durch die Schilder informieren.