



Stiftelsen Robertsfors Bruksmuseum med Bruksjärnväg



BRUKSMUSEET

Robertsfors Bruksmuseum invigdes 1976 av Carl XVI Gustav. Det vackra huset av slaggtegel användes ursprungligen som sädesmagasin men har även hunnit utgöra förråd och svavelmagasin. Bruksmuseet drivs av en stiftelse.

Utställningen som togs fram av Per-Uno Ågren dåvarande chef på Västerbottens läns museum, visar industrialiseringens framväxt i Robertsfors från slutet av 1700-talet till mitten av 1900-talet. I bottenvåningen visas olika vagnar/slädar och hästdragna brandsprutor. En vagn för persontransport på räls finns att provsitta. På övervåningen finns t ex föremål från mejeriskolan 1880 – 1896, den första i Västerbotten, fantastiskt vackert manufaktursmide finns också att beskåda. Uppsättningen av apotekstillbehör med burkar och recept väcker minnen.



I bruksmiljön finns även restaurerade arbetarbostäder, varav de flesta ingår i bostadsrättsföreningen Bruksplatsen och är alltså privatägda. Bruksmuseistiftelsen förfogar över två gårdar 42:an och 43:an. Gård 42 är den äldsta byggnaden på bruket. Den innehåller en lägenhet, kök och kammar, som visar ett arbetarhem under 30-50-talet. Det visas med hjälp av Bruksmuseets personal. Gård 43 disponeras av Robertsfors hembygdsförening som använder den som mötes- och aktivitetslokal samt café vissa tider under sommaren. Framför allt hålls den öppen under den stora ”Hembygdsdag på Bruket”, tredje helgen i augusti och vid firandet av ”Lucia på Bruket” tredje helgen i december.



BRUKSJÄRNVÄGEN



Bruksbanan – en anrik järnväg

Det var Claes Adelsköld som 1857 fick uppdraget att planera en järnväg mellan Robertsfors Bruk och Sikeå hamn. Adelsköld blev sedermera ett stort namn inom järnvägsbyggandet i Sverige på den tiden. 1860 gav Kunglig Maj:t sitt tillstånd till järnvägsbyggandet och 1875 kom arbetet igång. Som arbetskraft användes brukets eget folk.

Knaper kassa

1878 stod banan klar. Men pga brukets kläna kassa blev järnvägen inte särskilt bra. Den köpta, valsade rälsen räckte bara 2,5 km från Sikeå. Brukets egenhändigt gjutna räls räckte ytterligare ett par kilometer. Den återstående sträckan belades med träräls. Vagnarna drogs med häst, och i skarven mellan träräls och stålräls blev man tvungen att lasta om.

Detta var naturligtvis ett tidskrävande sätt för bruket att transportera sina produkter till hamnen. 1881 blev äntligen hela banan belagd med stålräls.

Samma år som det första ångloket köptes in 1889 ändrades spårvidden till 750 mm. Det är en inte alltför vanlig spårvidd i Sverige.

Elektrifieringen

Ångloksepoken blev inte särskilt långvarig. Så tidigt som 1900 elektrifierades banan och blev en av de första banorna i Sverige. Det första elloket ”Starkotter” var troligen landets fjärde ellok.

Under årens lopp köptes allt fler ellok in. Leverantörerna var AEG och ASEA. De sista loket som köptes in 1929 var kraftfulla, bl a det förhållandevis stora boggieloket ”Ettan”

Persontrafik

Det har t o m förekommit persontrafik på banan. Under en kort epok arrangerades sk kyrktåg för Sikeåbor som ville åka upp till kyrkan i Robertsfors på söndagar. Men efter en olycka 1915 upphörde den provisoriska persontrafiken.

Från järn till timmer och pappersmassa

Från början var det järngods som transporterades på banan. Men då järnhanteringen upphörde på 1880-talet inriktades transporterna mer och mer på virke och pappersmassa.

Vagnarna var 3 m långa, men virket var dubbelt så långt. Därför kopplade man ihop vagnarna med 5,8 m långa kopplingsbommar. Detta innebar att loket kunde gå i huvudspåret, medan vagnarna kunde rulla i sidospåret utan kontaktledning.

Då sågen och sulfitfabriken lades ned inriktades järnvägen på endast timmertransporter. Timret fraktades från Rickleån till sågen i Sikeå. Ibland kunde något annat gods följa med i lokets förarhytt också

Det sorgliga slutet...

1961 upphörde flottningen i Rickleån. Därmed fanns inget att transportera längre och järnvägen las ner. Några år senare revs banan i sin helhet, förutom 200 m invid Bruksmuseet och Lokstallet.

Det lyckliga återupplivandet...

1988 bildades den ideella föreningen Robertsfors Bruksjärnväg med målet att rusta upp det materiel som fanns bevarad från järnvägen. Under 10 års tid har föreningen gjort ett beundransvärt arbete och idag finns 3 lok i bruksskick: Starkotter, Femman och Ettan. Lokstallet renoverades och fungerade som verkstad och visningslokal. Föreningen jobbade också mycket hårt med att lägga ny räls så idag finns ca 800 m ny räls.

Föreningen lades ner 1999 och all utrustning överläts på Stiftelsen Robertsfors Bruksmuseum och därmed minskade aktiviteterna kring järnvägen.

Vad händer nu?

En skrivelse har lämnats in till Trafikverket där rubriken är ”Gammalt möter nytt: Norrbotniabanan och den smalspåriga järnvägen i Robertsfors.” Skrivelsen har rönt intresse också från Trafikverket. Att låta den gamla järnvägen med sina lok och vagnar möta den nya tidens järnvägsteknologi i Robertsfors, vore en attraktion för bygden och en viktig kulturhistorisk insats från Trafikverket”.

VÄLKOMMEN ATT PROVÅKA!



Information och kontakter:

Sören Nordgren 070-678 00 45; 070-556 52 24 sne@robertsfors.se

Ann Lindberg 0934-141 11 ann.lindberg@robertsfors.se

www.visitrobertsfors.se