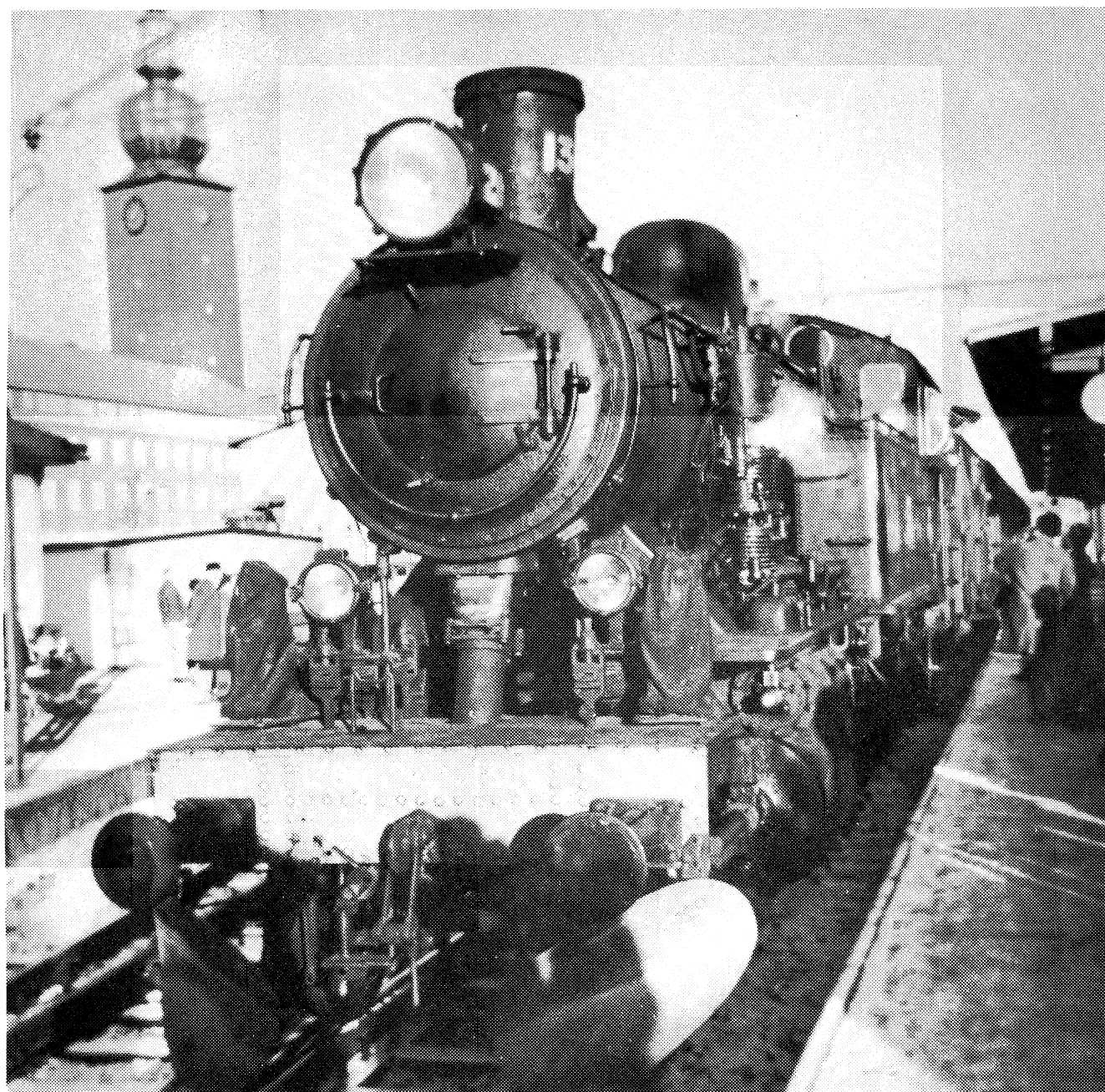


Extra bantåg
WESTERÅS—KÄRRGRUBBAN
anordnadt af
SJK Westerås
19 okt. 1974



SJK Västerås hälsar Dig välkommen till
 en som vi hoppas trivsamt och givande resor på f.d.
 Stockholm - Västerås - Bergslagens järnvägar och
 Norbergs Järnväg.

- I denna mapp har vi samlat en del material som kanske kan vara av intresse för resan. Den första avdelningen, ej häftad, har följande innehåll:
 Allmän information (två blad).
 Tidtabell, ungefärlig.
 Stationsförteckning med lite historik om intressanta stationer.
 Fotokörningskartor.
 Tabell över normalspårslök vid Surahammars Bruks AB, stationerade i Surahammar.
 Broschyrer över Norberg och Surahammars Bruksmuseum.
- I den andra avdelningen, historikdelen, finns följande:
 Sid. 1 - 3 Allmän historik om SWB.
 4 - 5 Surahammar - Lisjö Järnväg.
 6 Karta över Norberg - Ängelsbergsområdet.
 7 - 9 Norbergs Järnväg.
 9 -10 Krylbo - Norbergs Järnväg.
- Fotokörningar Fem stycken fotokörningar har vi tänkt genomföra. Ev. kan någon utgå p.g.a. tidsbrist. Se bilagt blad över dessa platser.
 Vi använder signalen "tåg kommer" (två långa) före fotokörningarna och "lossa bromsarna" (en kort och en lång) som samlingsignal. Försena ej tåget - stig på snarast.
- Servering Under resan anordnas servering till humana priser i SWB 20. Kaffe, thé, smörgåsar, öl, läsk, korv mm serveras. Observera att serveringen är stängd under fotokörningarna!
- Lokåkning Lotteri med ett lottpreis av 3 kr kommer att säljas under resan. Vinnarlistor kommer att anslås i vagnarna. Anmäl er snarast till reseledningen. Minimialder för lokåkning 15 år. Lokåkare måste ovillkorligen rätta sig efter lokpersonalens anvisningar.
- Böcker, vykort Böcker, vykort och frimärken finns att köpa på tåget. Förutom SJK:s böcker kommer att säljas den av f.d. stationsmästare Bertil Blomme i Västerås utgivna "Från SWB till Västerås Trafikområde". För dem som vill ha SJK:s specialstämpel på korten, kan sådan erhållas i SWB 20.
- SWB - lok Utanför Västerås C står SWB lok G 40 uppställt.
- Reseledning Reseledarna Evert Andersson och Olle Ek och deras medhjälpare träffas säkrast i SWB 20:s tjänstekupé.
- Omslagsbilden SJK:s tåg med Sb 1306 i Västerås 19 nov. 1972.

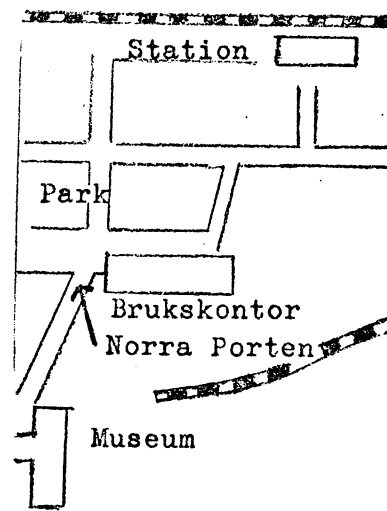
Forts.

StudiebesökI SURAHAMMAR

Genom vänligt tillmötesgående från Surahammars bruk får vi möjlighet att bese det intressanta bruksmuséet med bl a en 1800-tals verkstad för tillverkning av järnvägshjul och ångloket "Vaulunder" från banan Surahammar-Lisjö. På bruksområdet finns även brukets normal- och smalspåriga växellok uppställda för studier och fotografering.

Vid ankomsten till Surahammar går tåget direkt in på bruksområdet. Efter avlastning går tåget omedelbart tillbaka till Surahammars station.

Gemensam samling utanför bruksmuséet. Efter avslutat besök fotvandring (5-10 min) till Surahammars station enligt nedanstående kartskiss.

I NORBERG

För att klara det pressade tidsprogrammet måste deltagarna delas in i grupper. Du tillhör grupp 3. Byt gärna med någon om Du vill.

Lunch¹⁾ serveras på Hotel Engelbrekt kl 14.15 - 14.30 för dem som förutbeställt. Gångväg (5-10 min) enligt bifogad broschyr.

Den som önskar kan efter lunchen besöka Norbergs Hembygdspark med Kärrgruvans första stationshus från 1856 samt en del annan materiel från järnvägarna i Norbergstrakten.

Buss avgår från Hotel Engelbrekt till Hembygdsparken kl 14.55.

Återresa med buss Hembygdsparken till Norbergs jvgstn kl 15.35.

Övriga järnvägsmissiga attraktioner i Norberg framgår av karta i stationsförteckningen samt av bifogad broschyr.

TILL SIST: VI ÖNSKAR DIG EN TRIVLIG DAG.

RESELEDNINGEN MOTTAR GÄRNA SYNPUNKTER PÅ
ARRANGEMANGEN, BÅDE POSITIVA OCH NEGATIVA.

¹⁾ Genom ett missförstånd uppgavs i TÅG nr 7/74 att kaffe ingår i lunchen. Det är fel. Istället ingår smör och bröd. Vi hoppas Du kan acceptera detta. Kaffe säljs i SWB 20.

VÄSTERÅS - KÄRRGRUVAN - VÄSTERÅS

Ungefärlig tidtabell

(P.g.a. fotokörningar kan vissa smärre förskjutningar inträffa)

	<u>Ank</u>	<u>Avg</u>	<u>Allmänt</u>
Västerås C		8.15	
Dingtuna	8.27	8.42	
Kolbäck	8.55	9.55	Loket vändes, inväntande av anslutn.tåg.
Hallstahammar	10.06	10.12	
Surahammar	10.42	11.45	
Ramnäs	12.12	12.20	
Virso	12.33	12.38	
Ängelsberg	13.00	13.10	
Snyten	13.27	13.33	
Högfors	13.40	13.46	
Norberg	14.08	15.55	Möter 70715 (flytande järntransport).
Kärrgruvan	16.10	16.35	
Norberg	16.45	16.50	
Snyten	17.10	17.18	
Fagersta C	17.33	17.50	Anslutningar: Se TÅG 7/74.
Ängelsberg	18.05	18.40	Möter 4096Y 18.08, 9396 18.37 (fl. järntrp).
Virso		x	
Ramnäs	19.05	19.06	
Skultuna		x	
Tillberga	19.35	20.40	Loket kolas.
Västerås C	20.55		

Under söndagen körs några kortare turer för allmänheten enligt nedanstående tidtabell:

Västerås C		11.00	
Tillberga	11.15	11.40	
Västerås C	11.55		ToR Västerås C - Tillberga 10:- E Tillberga - Västerås C 5:-
Västerås C		12.50	
Tillberga	13.05	13.45	ToR Västerås C - Dingtuna 10:- E Dingtuna - Västerås C 5:-
Västerås C	14.00		
Västerås C		15.40	
Dingtuna	15.52	16.20	
Västerås C	16.32		

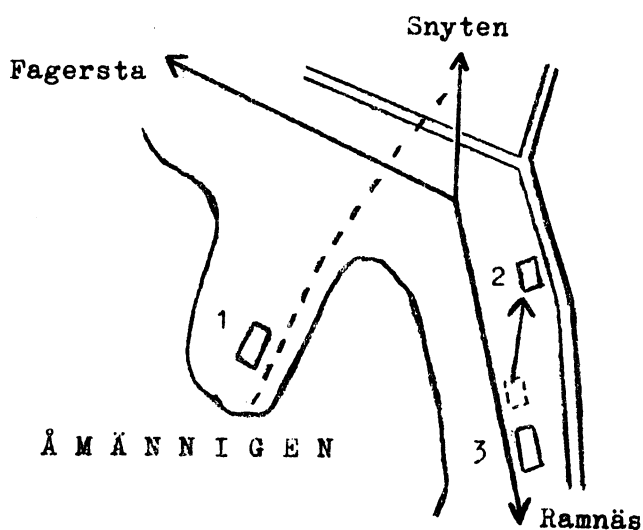
Hp = Hållplats
 Hpr = Hållplats, rälsbussar
 Lp = Lastplats

Km efter skyltarna längs banan	Sign.	Namn	Byggnads-årstn-hus	Allmänt
111,0	Vå	Västerås C	1875	Stationen om- och tillbyggd ett flertal gånger.
117,0 ca		Långängskrogen	1904	Hp nedlagd 1921.
120,8	Dt	Dingtuna	1875	Persontrafiken nedlagd 1966.
125,8	Åbr	Åskebro	1901	Hp bemannad t 1951, nedl. 1963
130,2	Kbå	Kolbäck	1875	

Persontrafiken på linjen Kolbäck - Ramnäs nedlades 31 okt. 1965

4,8	Rlv	Rallstavägen		Hpr
6,3	Hh	Hallstahammar	1902	Stn i bruk vid banans invigning, men ej färdigbyggd.
11,5	Rset	Riset		Hpr
13,3	Kgb	Klingbo	1904	Hp
15,2	Haga	Haga		Hpr
17,1	Shr	Surahammar	1898	Stationen byggdes så snart järnvägen var utstakad. Fungerade som högkvarter för byggnadsledningen.
24,0	Rmkv	Ramnäs Kyrkby	1904	Hp

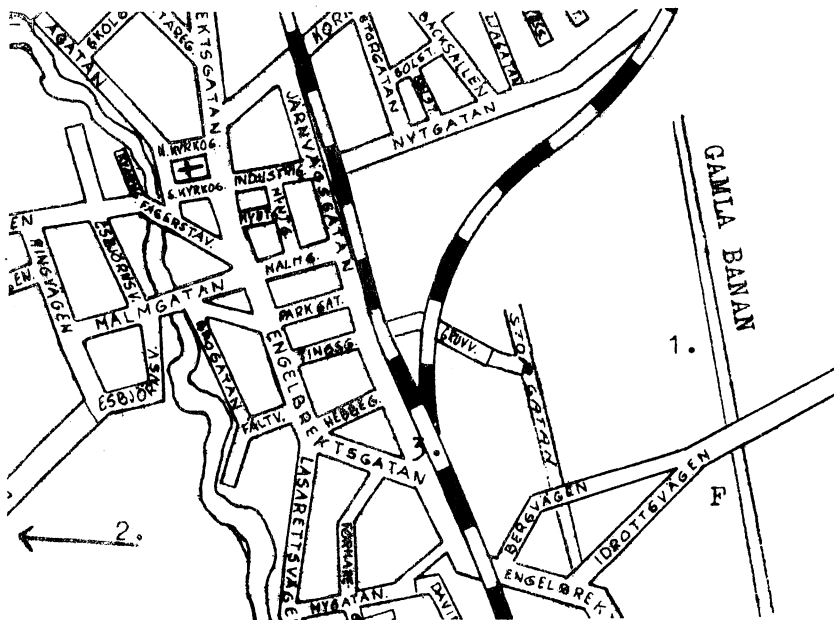
129,2	Rm	Ramnäs	1879	Stationen ersatte ett mindre hus från 1876.
134,0	Sgl	Seglingsberg	1876	Tidigare station, under senare år obemannad. Indrogs helt 1968. Förr sidolinje till Seglingsbergs Bruk V stationen.
140,5	Vso	Virso	1876	Stationen ombyggd 1930-talet. Hette under 1800-talet Nordanö.
143,9	Fio	Finnbo		Hpr nedlagd.
145,7	Muö	Mursjön		Hpr nedlagd.
148,3	Våla	Västervåla		Hpr nedlagd.
150,9	Åbg	Ängelsberg	1900	Ängelsberg har haft tre stationer genom årens lopp. Samtliga finns kvar. Läge: se skiss.



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

Persontrafiken på linjen Ängelsberg - Kärrgruvan nedlades 31 okt. 1962

1,0	Äbgb	Ängelsbergs Bruk		Hpr
1,5	Äbgb	Ängelsbergs Bruk		Lp nedlagd.
4,2	Snt	Snyten	1900	Stationen riven. Persontrafiken nedlades 1967.
5,2	Snyb	Snytsbo		Hpr
6,2	Bltä	Blomdalstäkt		Hpr
7,3	Flbr	Fallbron		Hpr
8,3	Hgf	Högfors		Stn nedlagd, används som lp.
10,4	Maba	Mauritzbacke		Hpr
11,0	Livd	Livsdal		Hpr
12,4	Rsd1	Rosendal		Hpr
14,6	Nbg	Norberg	1945	Även i Norberg har det funnits tre stationer under årens lopp. Samtliga finns fortfarande kvar. Se skiss!



Även i Norberg har det funnits tre stationer under årens lopp. Samtliga finns fortfarande kvar. Se skiss!

1. Den första uppfördes 1856, i samband med att smalspårsbanan till Ängelsberg öppnades för trafik. Den har kvar sin plats vid "Gamla banan", omkring 200 m. N om Förstlingens minnessten.
2. Den andra, som nu har sin fristad på hembygdsgården, Karlbergsparken, byggdes 1876 då banan ombyggts till normalspår. Stationen ombyggd sedan den flyttats till parken.
3. När sedan SJ övertagit banan, byggdes det nuvarande 1945.


F= Förstlingens minnessten.

16,4	Hasp	Hackspettbacken		Hpr
17,0	Spy	Spännarhyttan		Lp, kallas även Mossgruvan med signaturen Msgr.
18,0	Kär	Kärrgruvan		Kärrgruvan har haft två stationer. Även här byggdes det första stationshuset för smalspårsbanan 1856 och ersattes, efter ett provisorium, 1876 av ett större hus för normalspåret. Denna byggnad revs i juli 1974, medan smalspårsstationen är räddad åt eftervärlden och finns nu på hembygdsgården i Norberg. Invid den nu rivna stationen restes 1956 en minnessten till minne av att det gått hundra år sedan bygden fick sin järnväg.

FOTOKÖRNINGAR

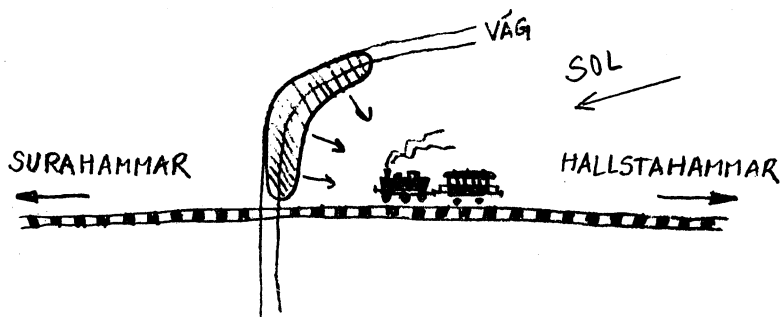
Fem fotokörningar planeras mellan Kolbäck och Norberg. Då tiden är inne blåser loket två långa signaler. Stig snabbt av och på tåget, så vi slipper inställa fotokörningar p.g.a. tidsbrist.

Studera noga nedanstående kartor.

Lämpliga ställen för fotografering har markerats med 

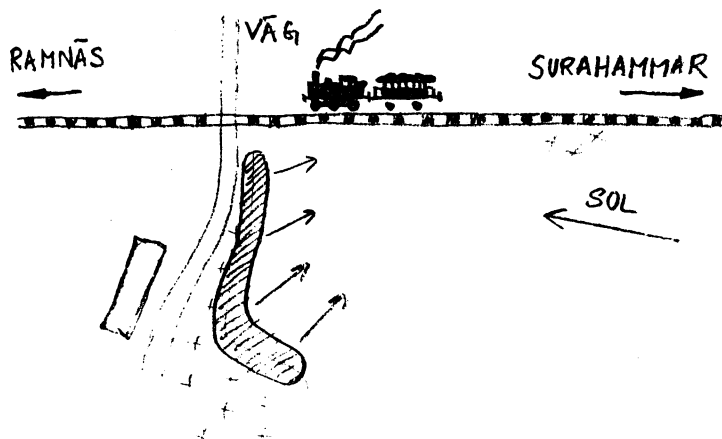
Vill Du stå på något annat ställe måste Du kontrollera att Du inte syns från de rekommenderade fotoställena.

Fotokörning 1: km 14.2 Hallstahammar - Surahammar. Ca kl 10.25



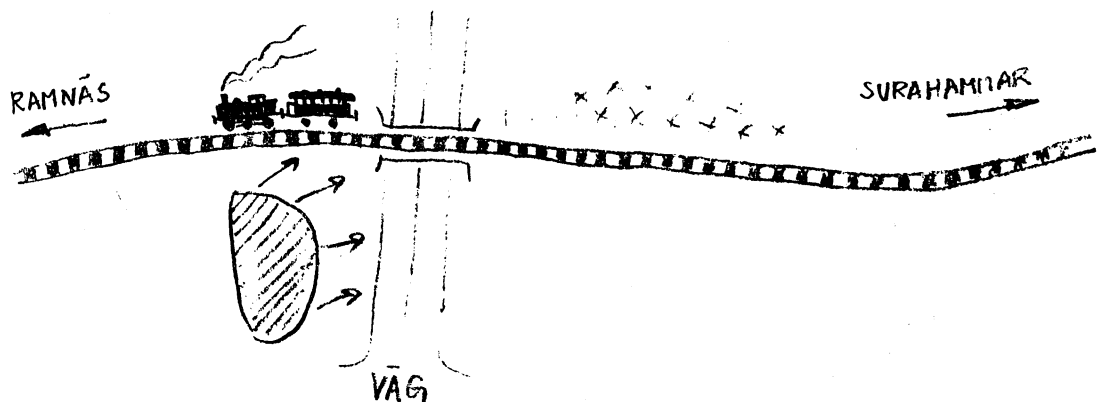
Fotokörning 2A (utföres vid soligt väder):

km 20.8 Surahammar - Ramnäs. Ca kl 11.50



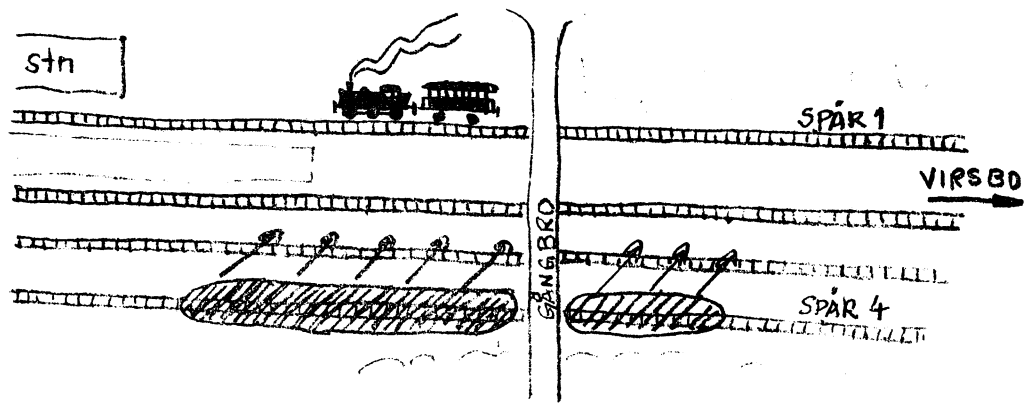
Fotokörning 2B (utföres vid muligt väder):

km 23 Surahammar - Ramnäs. Ca kl 11.55

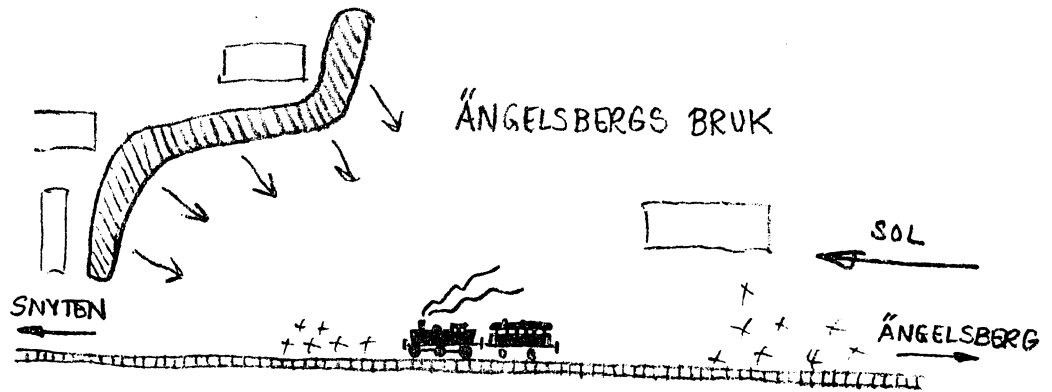


Fotokörning 3: km 150.8 Ängelsberg. Ca kl 12.50

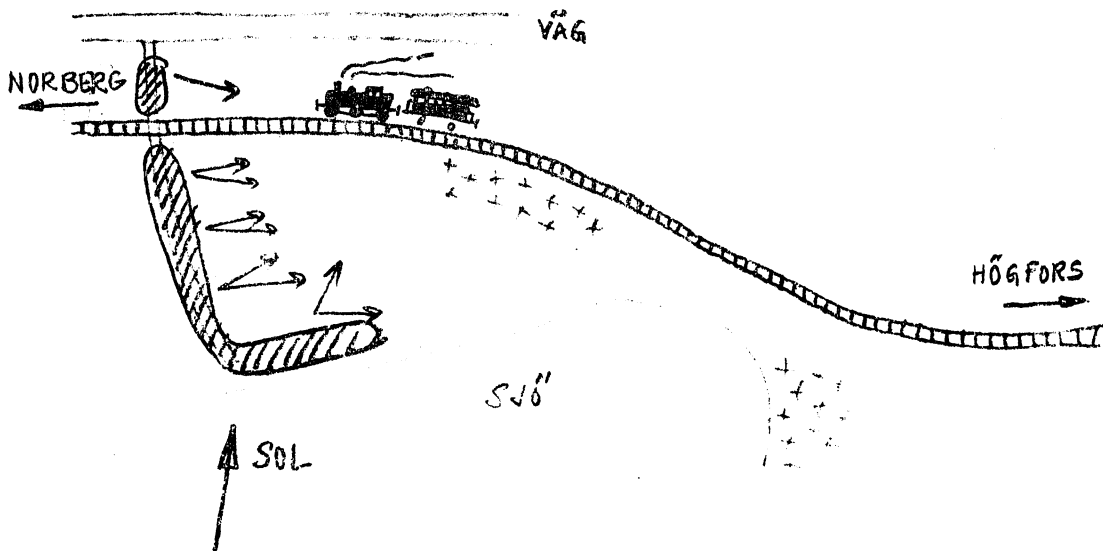
Tåget kör först in på stn och släpper av fotografer.
Tåget backar ut mot Virsbo och kommer åter.



Fotokörning 4: km 1 Ängelsberg - Snyten. Ca kl 13.12



Fotokörning 5: km 10.3 Högfors - Norberg. Ca kl 13.50





SURAHAMMARS BRUKS AB

Normalspårslok vid Surahammars Bruks AB

Stationerade i Surahammar

SBA 1

Tanklok, axelföljd C

Sharp, Stewart & Co (Manchester) 2429 år 1874 fd OFWJ 2, köpt 1918, slopat och skrotat 1936

SBA 1

Tanklok, axelföljd C

Vagn- och Maskinfabriken (Falun) 124 år 1910 fd SJ Ke 1078, köpt 1935, slopat och skrotat 1954

SBA 1

Dieselhydrauliskt lok, axelföljd C

Maschinenfabrik Esslingen (Esslingen) 5082 år 1954 (= SJ V3)

SBA 2

Dieselhydraulisk lokomotor, axelföljd B

Kockums Mek. Verkstad (Malmö) 128 år 1941 fd SJ Z49 110, köpt 1973
Ombyggt till dieselhydraulisk drift vid försäljningen till SBA

SBA nr 3

Dieselmekanisk lokomotor, axelföljd B

Klöckner-Humboldt-Deutz AG (Köln) 56492 år 1957 Typ A2L514
Ombygges 1974 med ny motor till snöröjningslok

SBA nr 4

Dieselektrisk lokomotor, axelföljd B

Kalmar Verkstads AB (Kalmar) 277 år 1966 Typ D 80 A/60

Spårvidd 1093 mm

Vaulunder

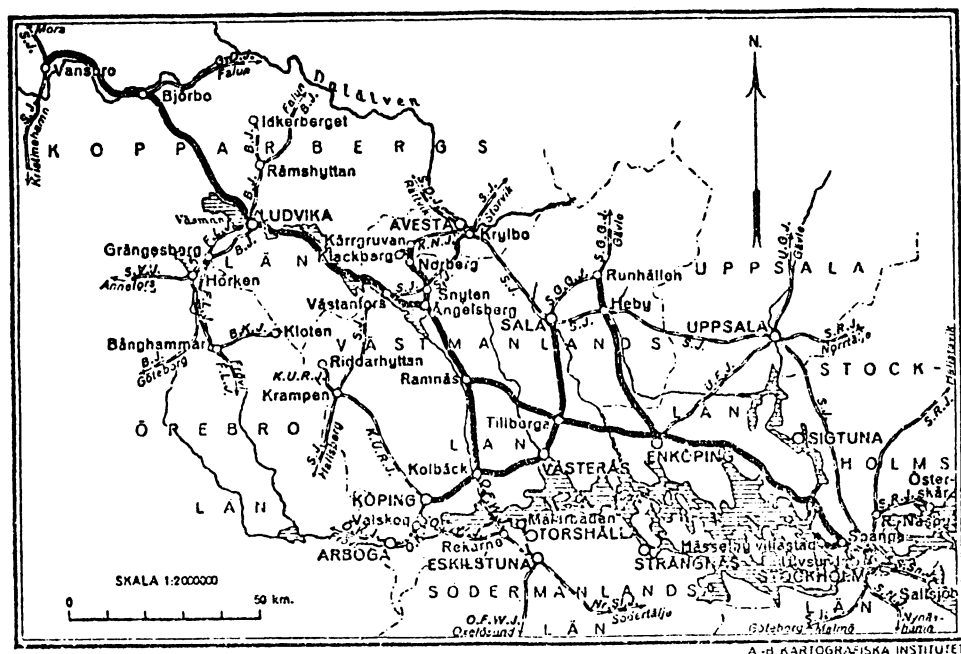
Axelföljd B

Kristinehamns Mek. Verkstad (Kristinehamn) 17 år 1876
Slopat 1926, uppställt i Bruksmuséet

1974-10-09

Per M. Carlberg

STOCKHOLM-WESTERÅS-BERGSLAGENS JERNVÄGAR



Översiktskarta av Stockholm—Westerås—Bergslagens järnvägar.

Det järnvägsnät, som en gång hette Stockholm-Westerås-Bergslagens Jernvägar eller i dagligt tal Västeråsbanan eller SWB omfattade linjerna (Stockholm)-Tomtebodavästerås-Köping (146 km), Tillberga-Sala (28 km), Tillberga-Ludvika-Vansbro (197 km), Ramnäs-Kolbäck (27 km), Ängelsberg-Kärrgruvan (18 km), Norberg-Klackberg (5 km), Enköping-Heby-Runhällen (47 km) samt Sundbyberg Norra-Ulvsunda och Spånga-Hässelby Villastad-Lövsta (7,3 km).

Detta nät blev inte färdigt på en gång utan byggdes i flera olika omgångar eller tillkom genom övertagande av andra banor.

De rika gruvfälten i Västmanland och södra Dalarna framtvingade tidigt behovet av bättre kommunikationer än de vägar och kanaler som fanns. I det av greve A E von Rosen år 1845 framlagda förslaget till järnvägsnät i Sverige ingick en bana mellan Stockholm och Göteborg söder om Mälaren. Detta förslag ändrades senare till en linje norr om Mälaren. Den kungliga kommittén av år 1855 delade i huvudsak denna åsikt. Dessa planer korsades emellertid av överste Nils Ericssons förslag om västra stambanans dragning söder om Mälaren, som också kom till utförande. Ansträngningarna att få en statsbana genom södra Västmanland fortsatte dock. Försöket att få norra stambanan lagd den vägen gick emellertid om intet genom att statsbanan mellan Stockholm och Uppsala blev färdig 1866. Ledande män i Stockholm började istället arbeta för en järnväg mellan Stockholm och Köping med en grenbana till Ängelsberg och major Claes Adelsköld fick i uppdrag att kostnadsberäkna en sådan bana. I november 1870 inbjöds till aktieteckning. Enligt Adelskölds förslag skulle banan utgå från Tureberg, följa Mälaren något norr om den nuvarande järnvägen mot Sevalle kyrka (Tillberga), varifrån en bana utgick mot Köping och en mot Ängelsberg.

Stockholm-Westerås-Bergslagens Jernvägs-Aktiebolag konstituerades i Stockholm den 28 januari 1871. I bolagsordningen, som fastställdes den 14 februari 1871, utsades att bolagets ändamål var "att anlägga en järnväg från norra stambanan över Almarestäk och Westerås till Köping".

Bolagets aktiekapital skulle utgöra lägst 3 miljoner kronor och fick ökas efter behov. Ett statslån på 5 miljoner kronor begärdes men avsågs av 1871 års riksdag. Istället erhöles beloppet genom ett obligationslån med borgen av Stockholms stad.

I maj 1871 utförde Adelsköld nya undersökningar, vilka gav vid handen, att järnvägen skulle utgå från statsbanan i närheten av Karlberg och dragas över Almarestäket, Kalmarsand och Yttergran till en punkt nära Tillberga kyrka och därifrån till Köping och Ängelsberg.

Koncession på anläggningen erhöles den 24 maj 1872 och till entreprenör för terrassering, bro- och trumarbeten antogs firman Sandell & Wessel. Arbetet började våren 1872.

Snart yppade sig emellertid meningsskiljaktigheter mellan verkställande direktören, trafikchefen vid Köping-Hults järnväg, Marcus Agrelius och överingenjören Claes Adelsköld om banans utförande. Adelsköld tog avsked och efterträddes av sin närmaste medarbetare, ingenjör J. Danielsson. På grund av penningbrist kunde inte planerna på banans färdigbyggande fullföljas. Företaget behövde emellertid aldrig helt avstanna, ehuru det många gånger såg mörkt ut.

Efter flera fruktlösa försök att skaffa medel bildades därför den 28 oktober 1875 Stockholm-Westerås-Bergslagens trafikaktiebolag, som övertog det gamla järnvägsbolagets förbindelser.

Järnvägsarbetet kunde nu fullföljas.

Bandelen Tillberga-Köping öppnades för trafik 7 december 1875 och linjen Tillberga-Ängelsberg 27 juli 1876. Den 12 december 1876 invigdes linjen i sin helhet, Stockholm-Köping och Tillberga-Ängelsberg, av konung Oscar II och den 15 december öppnades den för allmän trafik.

Samtidigt övertogs trafikeringen av Sala-Tillberga järnväg och av Norbergsbanan mellan Ängelsberg och Kärrgruvan.

År 1884 arrenderades även linjen Klackberg-Norberg (5 km) och år 1889 Spånga-Lövsta järnväg, byggd av Stockholms stad.

De följande åren gick utan att några nämnvärda utvidgningar eller förändringar, men omfattande planer till sådana förelåg.

Under år 1896 hade dessa planer mognat och ett nytt bolag, Stockholm-Västerås-Bergslagens Nya järnvägsbolag, bildades. Detta konstituerades den 27 april 1897. Detta bolag upptog i sig såväl det gamla järnvägsaktiebolaget som trafikaktiebolaget. Aktiekapitalet höjdes till 6 miljoner kronor. Dessutom upptogs ett obligationslån för inlösen av de gamla obligationslånen. Bolaget stod nu rustat ekonomiskt för att utvidga sin verksamhet.

I tävlan med Oxelösundsbanan om anläggningen av linjen Kolbäck-Ramnäs, som berör de stora bruken och verken vid Surahammar och Hallstahammar, avgick SWB med segern. I december 1897 påbörjades arbetet på den 27 km långa banan och den 4 november 1899 öppnades banan för allmän trafik. Nästa led i utvecklingen var linjen Ängelsberg-Vansbro. Denna sedan lång tid planerade järnväg var i huvudsak avsedd att från övre Dalarna förse bruken i Västmanland med träkol. På denna sträcka låg den gamla smalspåriga Vässman-Barkens järnväg (Ludvika-Smedjebacken), som öppnades för trafik år 1860. Redan 1875 var det tal om försäljning till SWB, men istället bildades ett nytt bolag, Smedjebackens järnvägsaktiebolag, som 1883 övertog Vässman-Barkens järnväg. Den 29 maj 1891 beviljade K Maj:t koncession för en linje Ängelsberg-Ludvika-Vansbro. SWB beslöt vid extra bolagsstämma 28 februari 1898 övertaga koncessionen. Den 12 november 1898 inlöstes Smedjebacksbanan. Linjen Ängelsberg-Ludvika öppnades för trafik den 26 november 1900.

På grund av de tryckta tiderna anhölls hos K Maj:t och Stockholms stadsfullmäktige om anstånd med färdigbyggandet av linjen Ängelsberg-Vansbro, först till år 1905 och sedan till 1908, vilket även beviljades.

Arbetet på linejn fortgick emellertid mellan Ludvika och Björbo och i december 1901 kunde provisorisk godstrafik inrättas mellan Ludvika och Nyhammar. Någon forcering av arbetet mellan Nyhammar och Björbo ansågs ej nödvändig. Den svåra terrängen fördröjde även arbetets fullbordande och först 1 juli 1904 öppnades linjen Ludvika-Björbo för allmän trafik. Genom överenskommelse med intresserade kommuner och enskilda kunde erforderliga medel för linjen Björbo-Vansbro anskaffas. Linjen Björbo-Vansbro öppnades för allmän trafik 5 november 1907.

Samtidigt med färdigbyggandet av denna linje skedde utvidgningar på andra håll. Enköping-Heby-Runhällens Järnvägs AB hade 1897 fått koncession. Då den nya banan 5 januari 1906 öppnades för trafik, övertogs trafikeringen av SWB. Järnvägen fick snart stora finansiella svårigheter och SWB ansåg sig förpliktad inköpa den mot övertagande av skulderna. År 1908 övergick EHRJ i SWB ägo.

Sala-Tillberga järnväg, som redan från början 1875 trafikerats av SWB inköptes 1906.

Nästa bana, som förvärvades var Ängelsberg-Kärrgruvan med gruvbanan Klackberg-Norberg. Ängelsberg-Kärrgruvan var ursprungligen den smalspåriga, år 1850 koncessionerade banan Norberg-Åmänningen, som år 1874 började ombyggas till normalspår. Den ombyggda banan öppnades för allmän trafik 30 augusti 1876 och arrenderades omedelbart av SWB. Denna arrendetid räckte till 1921, då SWB inköpte aktierna i banan.

Den 1 oktober 1915 öppnades den endast för godstrafik upplåtta järnvägen, byggd av Stockholms stad, mellan Sundbyberg N och Ulvsunda, som trafikerades av SWB.

Genom Ängelsberg-Vansbrolinjens tillkomst hade visserligen trafikinkomsterna ökat kraftigt, men utgifterna hade stigit ännu mera. Härigenom uppstod tanken på en gemensam trafikförvaltning av Bergslagens, Stockholm-Westerås-Bergslagens och Gävle-Dala Järnvägar. En överenskommelse slöts 19 november 1908 och en gemensam förvaltning kallad Trafikförvaltningen Göteborg-Stockholm-Gävle (TGSG) upprättades. Överenskommelsen skulle gälla 5 år. 1914 förlängdes för ytterligare 5 år. Vid slutet av den andra perioden fann SWB att dess framtida utveckling skulle bli gynnsammare än de andra banornas, varför man inte hade nytta av anslutningen till TGSG och uppsade avtalet från 31 december 1918. Utvecklingen var avslutad 2 februari 1920.

Under 1920- och 1930-talen fortsatte SWB med växlande framgång och utan några utbyggnader eller nyförvärv av banor.

År 1939 fattade riksdagen principbeslut om förvärv av de privata banorna i Sverige.

För SWB betydde det att staten genom aktieköp 1 juli 1944 förvärvade banan och 1 juli 1945 införlivade den med SJ.

Tilläggas kan, att linjen Tomtebodavägen-Kungsängen elektrifierades 3 juni 1946, Kungsängen-Västerås 15 januari 1947 och Västerås-Köping 7 juni 1947.

0000

För uppgifter om lok och vagnar hänvisas till SJK bok nr 8: Historik över den rullande materielen vid Stockholm-Westerås-Bergslagens Jernvägar 1872 - 1944.

S U R A H A M M A R - L I S J Ö

Långt tidigare innan järnvägen Kolbäck - Ramnäs stod klar för trafik 1899, byggde Surahammars Bruk en 10,3 km lång smalspårig järnväg till sin skogsegendom vid Lisjö. Skälet var att man önskade bättre möjligheter att transportera bort torv, timmer, skogs- och jordbruksprodukter. Torven användes som bränsle i Brukets verkstäder. Banan slutade i Surahammar vid kanalslussen och där kunde produkterna lätt omlastas till fartyg och pråmar på Strömsholms Kanal.

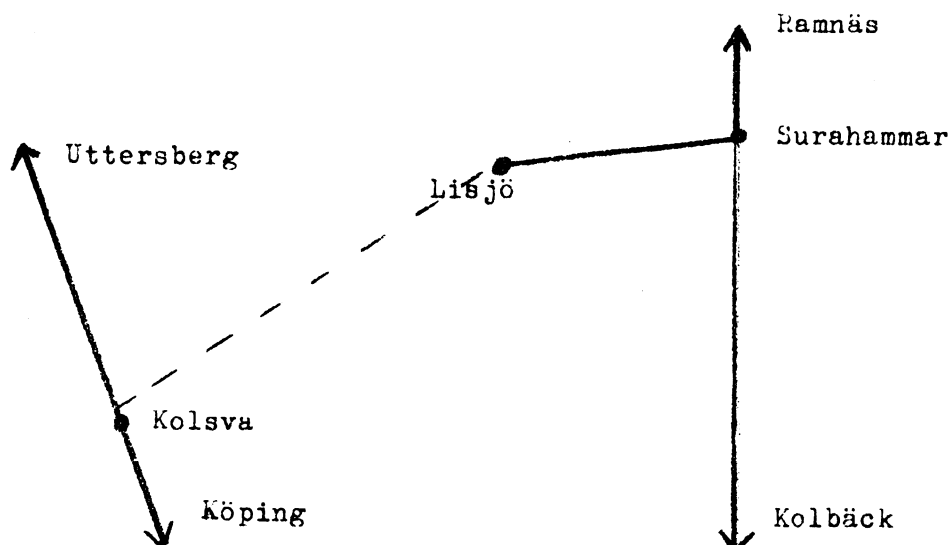
Lisjöbanan byggdes 1875 - 76 med den unika spårvidden av 1 093 mm. Detta med tanke på att den senare skulle sammanknytas med Köping - Uttersbergs Järnväg, för att få möjlighet att utskeppa varor över hamnen i Köping. Någon fortsättning blev det dock aldrig.

Järnvägens enda lok fick namnet "Vaulunder" och levererades från Kristinehamns Jernvägs Mekaniska Verkstad den 18 juli 1876. Till Surahammar kom detta "Vidunder" kanalledes lastad på en pråm.

Vagnarna bestod vid starten av 24 lastvagnar och två bagagevagnar (täckta godsvagnar), som inköptes från den då nedlagda Kristinehamn - Sjöändans Järnväg. Så småningom anskaffades även tre personvagnar.

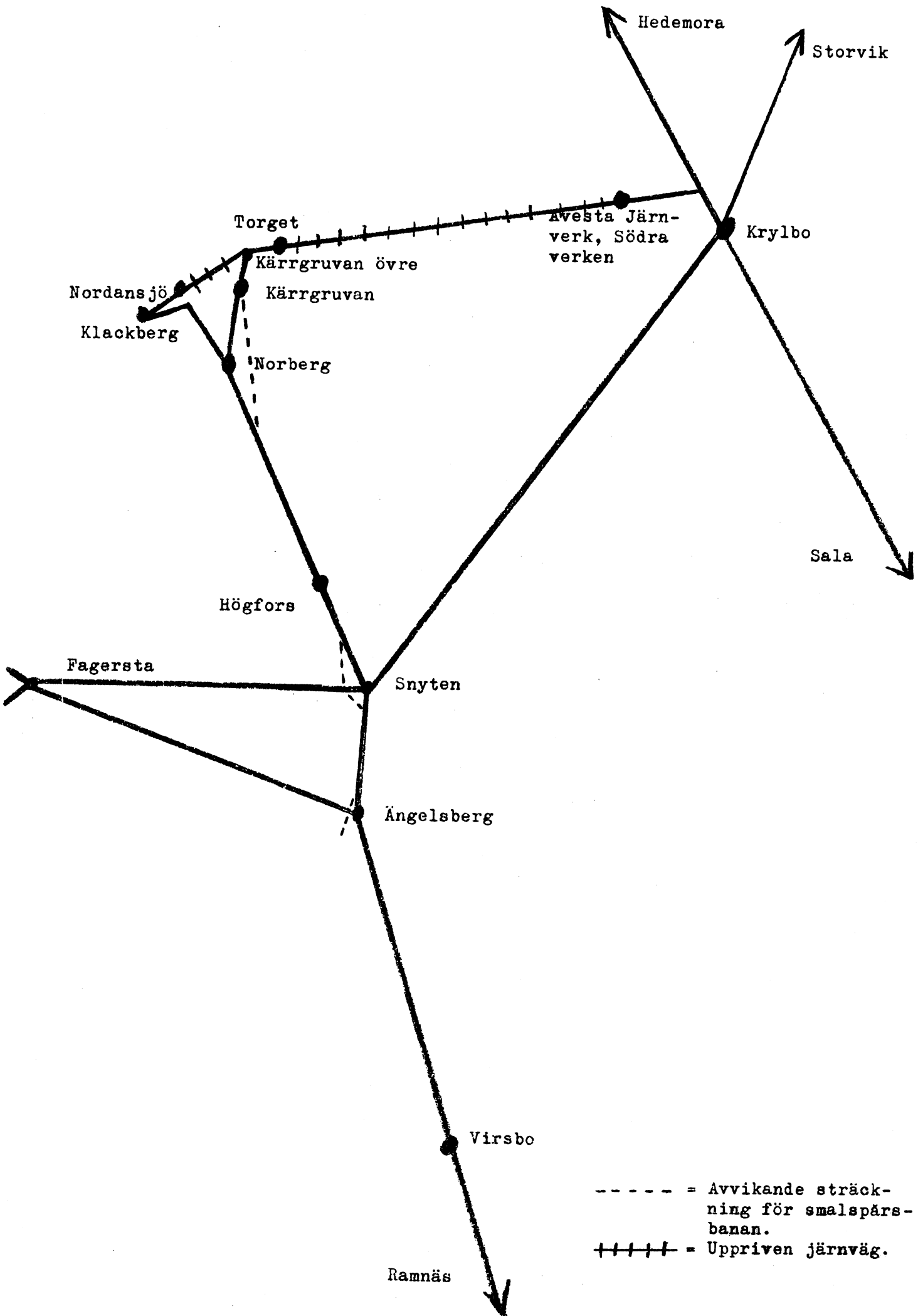
Någon egentlig persontrafik förekom ej, personvagnarna insattes i godstågen och de som ville åka med fick gå till Brukskontoret och inhämta biljett, helt gratis. Under järnvägens glansperiod anordnades av olika föreningar under sommarsöndagarna utfärder till Lisjö. Dessa gjordes med lövade öppna godsvagnar, som försetts med bänkar att sitta på.

Sedan Bruket börjat övergå till stenkol i stället för torv som bränsle och övriga transporter övertagits av lastbilar, gick det sista tåget den 13 aug. 1926. "Vaulunder", som drog tågen under banans 50-åriga tillvaro, har fått sin fristad i Surahammars Bruks museum, tillsammans med en person- och en lastvagn.



Data om loket "Vaulunder".

Tillverkare	Kristinehamns Jernvägs Mekaniska Verkstad
Tillvnr/år	17/1876
Cylinderdiameter	178 mm
Slaglängd	320 mm
Drivhjulsdiameter	638 mm
Största hjulbasen	1633 mm
Eldyta	18,8 m ²
Rostyta	0,54 m ²
Ångtryck	8 kg/cm ²
Dragkraft	850 kg
Kol	630 kg
Vatten	800 kg
Total tomvikt	5850 kg
Adhensionsvikt	7500 kg
Tjänstevikt	7500 kg



NORBERGS JÄRNVÄG

BANANS BYGGANDE

Då gruvdriften under mitten av 1800-talet fick sådan omfattning att förbättrade kommunikationer behövdes, väcktes tanken på en järnvägsförbindelse mellan Kärrgruvan och sjön Åmänningen vid Ängelsberg. På järnvägen skulle fraktas malm, tack- och stångjärn, som sedan genom Strömsholms kanal skulle transporteras vidare ut till Mälaren.

Den 18 aug. 1850 beslöts bildandet av "Norbergs Jernvägs Aktie Bolag". Banan skulle byggas med en spårvidd av 1 188 mm och kostnaden beräknades till 207 405 Rdr och 32 sk. banco. Några av de bruksägare som tecknat sig i bolaget hade råkat in i ekonomiska svårigheter, varför det blev svårt att få ihop erforderligt kapital till dess byggande. Bolaget försökte kompensera detta, bl.a. genom att minska den tänkta spårvidden om 1 188 mm till 891 mm. Järnvägens längd skulle bli 18,7 km.

Brukspatron Fr. Sundler, som byggt Frykstabanen, utsågs till entreprenör. År 1852 kom byggnationen igång, men redan i början av året därpå tog pengarna slut och bolaget gick i konkurs när man endast kommit halvvägs. Under 1854 låg arbetet nere, men i början av 1855 hade järnvägsbolaget nybildats, till Norbergs nya Jernvägs Aktiebolag, och med nytt, friskt kapital återupptogs banbygget, under ledning av G. Nerman. Nu utökades spårvidden till den först tänkta, 1 188 mm. Som trea bland Sveriges järnvägar öppnades Norbergs Järnväg för allmän trafik kring midsommar 1856.

LOKET "FÖRSTLINGEN"

Från början hade det diskuterats om inte hästar skulle kunna användas som dragkraft, men till slut enades man om att beställa ett lokomotiv hos Munktells Verkstad i Eskilstuna med spårvidden 891 mm. Loket kom att bli det första som tillverkades i Sverige. Det lämnade Munktells Verkstad den 6 juni 1853, och "Förstlingen" som loket nu kallades, fraktades över Mälaren med ångfartyget "Wikingen" till Västerås. Med fyra par oxar fastspända framför, drogs "Förstlingen" landsvägen till Norberg och anlände dit 9 aug. samma år.

Loket provkördes, men då banan byggts med för tvära kurvor gjorde aldrig "Förstlingen" någon succe. Vaggande som en anka och tjutande som en gris, tog sig det stolta tekniska underverket fram med den även efter dåtida förhållanden blygsamma hastigheten av 10km/tim. Folkhumorn döpte loket till det något vanvördiga "Grisen".

Under 1855 returnerades loket till Munktells Verkstad i Eskilstuna där det ombyggdes till normalspår, varpå det såldes till entreprenören för Nora - Ervalla Järnväg, där "Förstlingen" fr.o.m. den 16 nov. sattes i grustågstjänst. Loket trafikerade järnvägen under flera år, tills det slutligen såldes som skrot till Halldins Mek. Verkstad i Örebro. De delar man lyckats rädda av Sveriges första lokomotiv finns på Järnvägmuseet i Gävle.

TRAFIKENS OMFATTNING

Ett nytt lok med namnet "Norberg" inköptes 1855 och tre år senare ännu ett, som döptes till "Åmänningen". Båda loken tillverkades hos Munktells Verkstad i Eskilstuna, varvid "Norberg" erhöll ramverk av grovt ekvirke.

Järnvägens verkstad låg i Kärrgruvan och där tillverkade man sina vagnar, dock bara godsvagnar. För att även kunna upprätthålla persontrafik, sattes tak på några öppna godsvagnar. Dessa inreddes med bänkar att sitta på och på sidorna uppsattes gardiner som skydd.

Ett tåg bestod vanligen av 16 vagnar, åtta före och åtta efter loket. Detta för att man vid starkare stigningar skulle kunna ta upp halva tåget i taget. Med varje tåg följde två bromsare, en för vardera tågshalvan. Då varannan vagn var försedd med broms, blev det för bromsarna att hoppa från vagn till vagn, ett både svårt och farligt jobb, då vagnarna ofta var lastade till brädden.

Någon tidtabell fanns inte, men vanligtvis gjordes sex turer om dagen Kärrgruvan - Ängelsberg och åter. Banan trafikerades inte hela året, utan då trafiken på Strömsholms kanal låg nere en stor del av vintern p.g.a. isförhållandena, så inställdes även trafiken på järnvägen.

OMBYGGNAD TILL NORMALSPÅR

SWB - banan Tillberga - Ängelsberg närmade sig målet och kravet på bättre kommunikationer för Norbergsbygden växte sig allt starkare. Den 1 april 1874 erhöll Norbergs Nya Jernvägs Aktiebolag tillstånd att bredda järnvägen, som till största delen byggdes med ny sträckning. Trafiken på smalspåret upprätthölls till nyårsafton 1875, varefter man blev tvungen att bryta spåret på ett flertal ställen, där den nya banan skulle korsas. Den 30 aug. 1876 öppnades den nya normalspåriga banan och trafikeringen övertogs omedelbart av SWB, som arrenderade Norbergsbanan ända fram till 1921, då SWB inköpte den av Generalkonsul Axel A-son Johnson.

NULÄGET

Persontrafiken upphörde den 1 nov. 1962 mellan Kärrgruvan och Ängelsberg, medan godstågen Kärrgruvan - Snyten går som vanligt. Den elektrifierade linjen Snyten - Ängelsberg nedlades helt för fem år sedan och har sedan dess legat i reserv och använts sporadiskt. I fjol höst togs godstrafiken så smått upp igen. Då i form av försökstransporter med flytande järn från masugnen i Spännarhyttan norr om Norberg ner till Surahammars Bruk. Fr.o.m. mars månad i år går transportererna reguljärt med tre turer fram och åter per dygn.

K R Y L B O - N O R B E R G

Då riksdagen under 1870 fattade beslut om att norra stambanans framdragande från Uppsala över Sala - Krylbo - Storvik etc, skulle fortsätta, väcktes tanken på att en järnväg skulle anläggas från Krylbo till Kärrgruvan. Detta för att bl.a. de i Gästrikland belägna järnbruken bättre skulle kunna tillgodogöra sig malmen från de många gruvorna i Norbergsområdet. Med anledning härav beslöt intresserade den 13 april 1870 vid ett möte i Falun att en 18,6 km lång normalspårig järnväg Krylbo - Kärrgruvan skulle anläggas. Byggnationen igångsattes och den 14 sept. 1874 öppnades banan för trafik.

Efterhand visade det sig nödvändigt att bygga ett för malmtransporter avsett 4,9 km långt bispår från Kärrgruvan till Klackberg. Med anledning av detta bildades KÄRRGRUVAN - KLACKBERGS JÄRNVÄGS-AKTIEBOLAG den 11 dec. 1892, och den 1 juni 1898 kunde trafiken komma igång. I detta järnvägsbolag ingick Krylbo - Norbergs Järnväg som delägare, men den 12 juni 1915 inköptes bandelen fullständigt av KNJ.

Persontrafik bedrevs under alla år, dock ej på bandelen Kärrgruvan - Klackberg. I väntan på att Norbergsbanan skulle ombyggas till normalspår och att SWB skulle bygga stationshus i Kärrgruvan, uppförde KNJ en trevåningsfastighet strax intill den nu nedrivna stationen, vilken skulle tjäna som provisorisk station. Detta provisorium blev gemensam station för KNJ och Norbergs Järnväg. Den nya stationen byggdes alltså av SWB år 1876 och blev gemensam för SWB, sede-

mera SJ, och KNJ. Den uppfördes ursprungligen på andra sidan bangården, men flyttades 1915 till planen vid minnesstenen över Norbergs Järnväg. Detta för att bangården skulle byggas till. Kärrgruvans station indrogs helt 1966 och revs sedan i juli månad i år.

Den nämnda trevåningsfastigheten har sedan under en följd av år fyllt sin uppgift som stinsbostad. Norbergs kommun köpte huset 1958 och det används numera som studiehem i ABF:s regi.

Trafiken Krylbo - Kärrgruvan - Nordansjö upphörde helt 31 okt. 1958, varefter spåren revs 1959 - 1961. Vad som finns kvar är någon km från Krylbo till Avesta Järnverk, Södra Verken, och ett par km norr om Kärrgruvan upp till det s.k. Torget, där utlastning av malmprodukter sker vid Bålsjöverket. Delen Nordansjö - Klackberg finns kvar då utlastning av trävaror sker vid Nordansjö Såg. Denna del av forna KNJ nås genom förbindelsen Klackberg - Norberg. Se kartan sid. 6!

För närmare studier i ämnet KNJ och dess rullande materiel, se SJK bok nr 8 "Historik över den rullande materielen vid SWB".

Om bispåret NORBERG - KLACKBERG kan nämnas att det anlades av Norbergs Nya Jernvägs Aktiebolag och öppnades den 7 mars som en ren gods-bana. SWB arrenderade även denna järnväg till 1921, då den inköptes av SWB.

JÄRNVÄGSOMRÅDET I KÄRRGRUVAN

