



SVENSKA
JÄRNVÄGSKLUBBENS och

N B V J s

ÅNGLOKSRESA

På

S W B

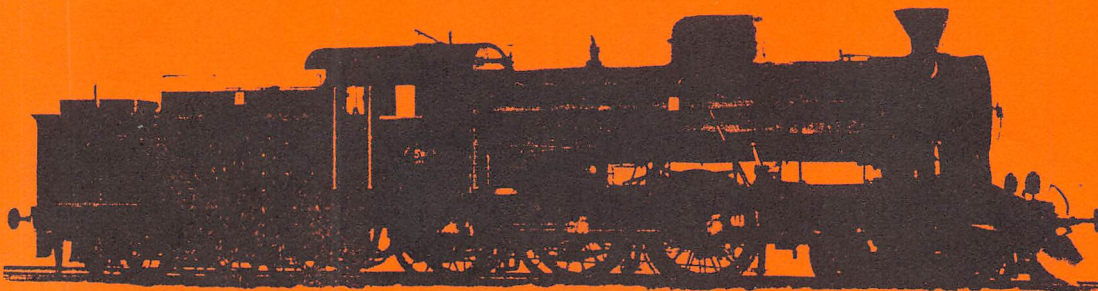
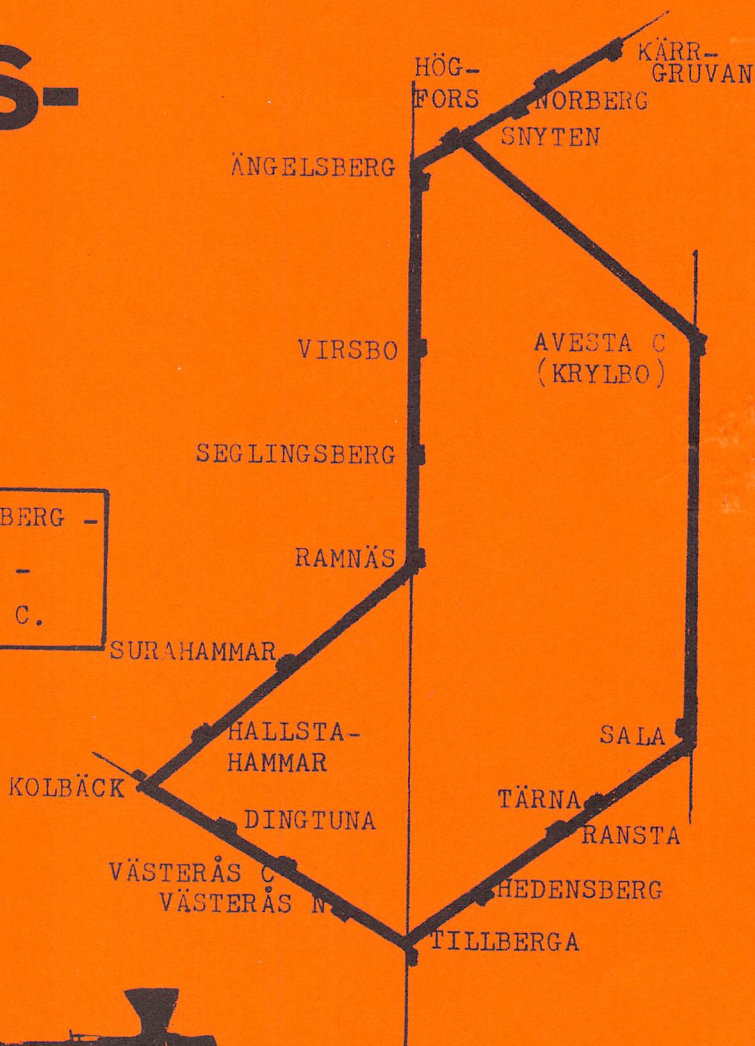


VÄSTERÅS- BANAN

Lördagen den 20 september 1980

VÄSTERÅS C - KOLBÄCK - RAMNÄS - ÄNGELSBERG -
SNYTEN - NORBERG - KÄRRGRUVAN - SNYTEN -
KRYLBO } - SALA - TILLBERGA - VÄSTERÅS C.
AVESTA C }

MED



SWB LITT. H3 NR 58

FÖRTECKNING ÖVER STATIONER-, HÅLL- OCH LASTPLATSER M.M. PÅ FÖLJANDE STRÄCKOR:

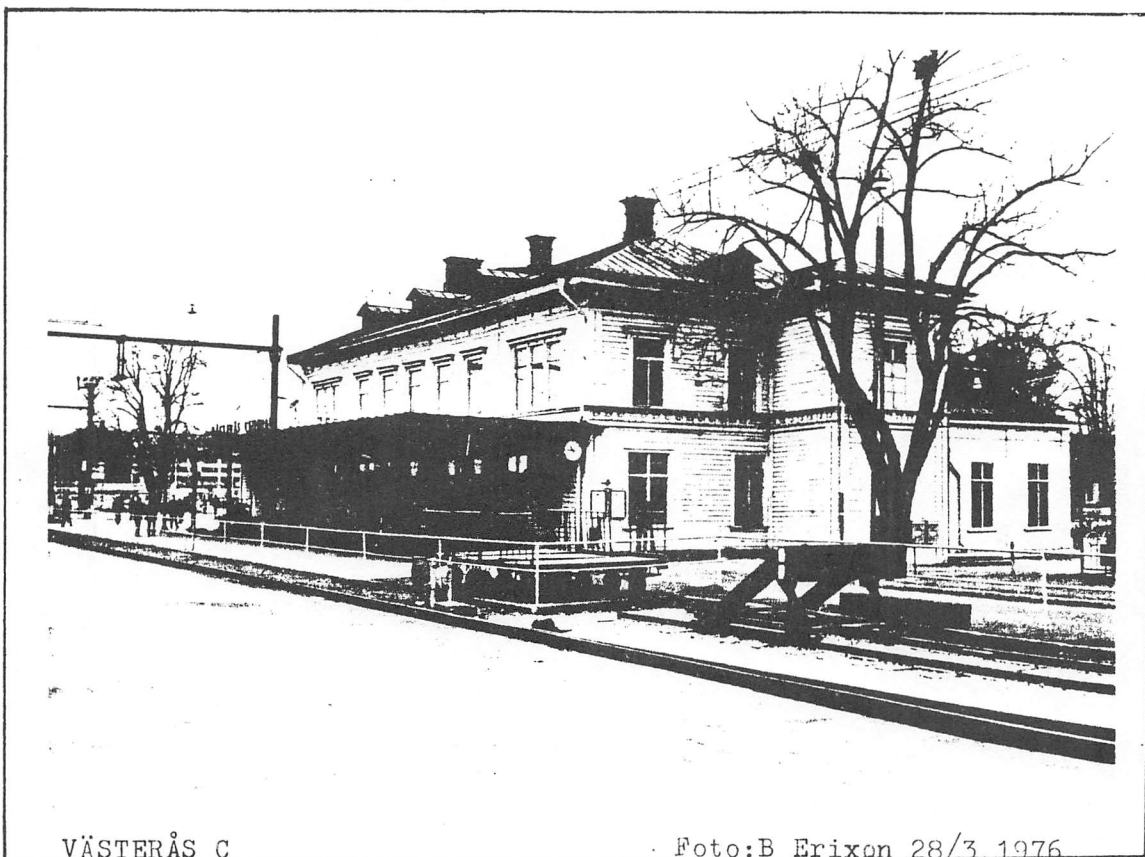
VÄSTERÅS C - KOLBÄCK - RAMNÄS - ÄNGELSBORG - KÄRRGRUVAN - SNYTEN - AVESTA -

SALA - TILLBERGA - VÄSTERÅS C.

Km.	Namn:	Typ.	SWB sign.	SJ sign.	Öppn.	Nedl.
111,1	VÄSTERÅS VÄSTERÅS C 1/5-30	Stn.	Vs	Vå	7/12 1875	
113,5	VÄSTERÅS V		Vsv	Våv		
118,1	LÅNGÄNGSKROGEN	Hpl.	Låä		26/11 1904	
120,8	DINGTUNA	Stn.	Dt	Dt	7/12 1875	
125,7	ÅSKEBRO	Hpl.	Åb	Åbr	10/12 1901	
130,2	KOLBÄCK	Stn.	Kb	Kbä	7/12 1875	
134,2	RALLTAVÄGEN	Hpl.	Rst	Rlst	/ 19	
136,3	HALLSTAHAMMAR	Stn.	Hh	Hh	4/11 1899	
141,5	RISSET	Hpr.	Ri	Rset	/ 19	
142,3	KLINGBO	Hpg.	Kg	Kgb	8/5 1900	
144,1	HAGA	Hpr.	Hg	Haga	/ 19	
145,0	OLBERGA	Hpl.	Obg	-	4/11 1899 /	1918
146,1	SURAHAMMAR	Stn.	Sr	Shr	4/11 1899	
153,0	RAMNÄS KYRKÖBY	Hpl.	Rky	Rmky	15/12 1900	
129,2	RAMNÄS	Stn.	Rn	Rm	27/7 1876	
133,9	SEGLINGSBERG	Stn.	Sbg	Sgl	27/7 1876	
140,5	NORDANÖ VIRSBO 1/1 1891	Stn. Stn.	Ndö Vr	- Vso	27/7 1876	
145,9	MURSJÖN	Hpr.	Mus	Musj	/ 1947	
148,1	VÄSTERVÅLA	Hpl.	Väv	Våla	/ 19	
150,9	ENGELSBORG ÄNGELSBORG 1/1 1912	Stn. Stn.	Eg Äg	- Ägb	27/7 1876	
151,7	ENGELSBORGS BRUK ÄNGELSBORGS BRUK 1/1 1912	Lp. Hlp.1924 Hrp.1947	Egb Ägb	- Ägbs	30/12 1899	
152,3	ENGELSBORGS SÅG ÄNGELSBORGS SÅG 1/1 1912	Lp. Hlp.1912	Egs Ägs	- Ägbs	/ 19	
154,6	SNYTEN (SJ)	Stn.	Snt	Snt.	1/7 1900	
155,6	SNYTSBO	Hpl.	Sbo	Snyb	/ 19	
156,6	BLOMDALSTÄGTEN	Hpl.	Bdt	Bltä	/ 19	
157,7	FALLBRON	Hpl.	Frb	Flbr	/ 19	
158,7	HÖGFORS	Stn.	Hf	Hgf	/10 1856	
160,8	MAURITZBACKE	Hpl.	Mzb	Maba	/ 19	
162,0	LIVSDAL	Hpl.	Ld	Livd	/ 19	
162,8	ROSENDAL	Hpl.	Rsd	Rsd1	/ 19	
165,0	NORBERG	Stn.	Nb	Nbg	/10 1856	
165,9	STORGRUVAN	Lp.	Srg	Stgv	26/10 1917	
166,6	ESKILSBÄCKEN	Lp.	Esb	Essb	3/11 1914	
167,4	ÖSTANMOSSENS GRUVA	Lp.	Öm	Önmo	9/8 1909	

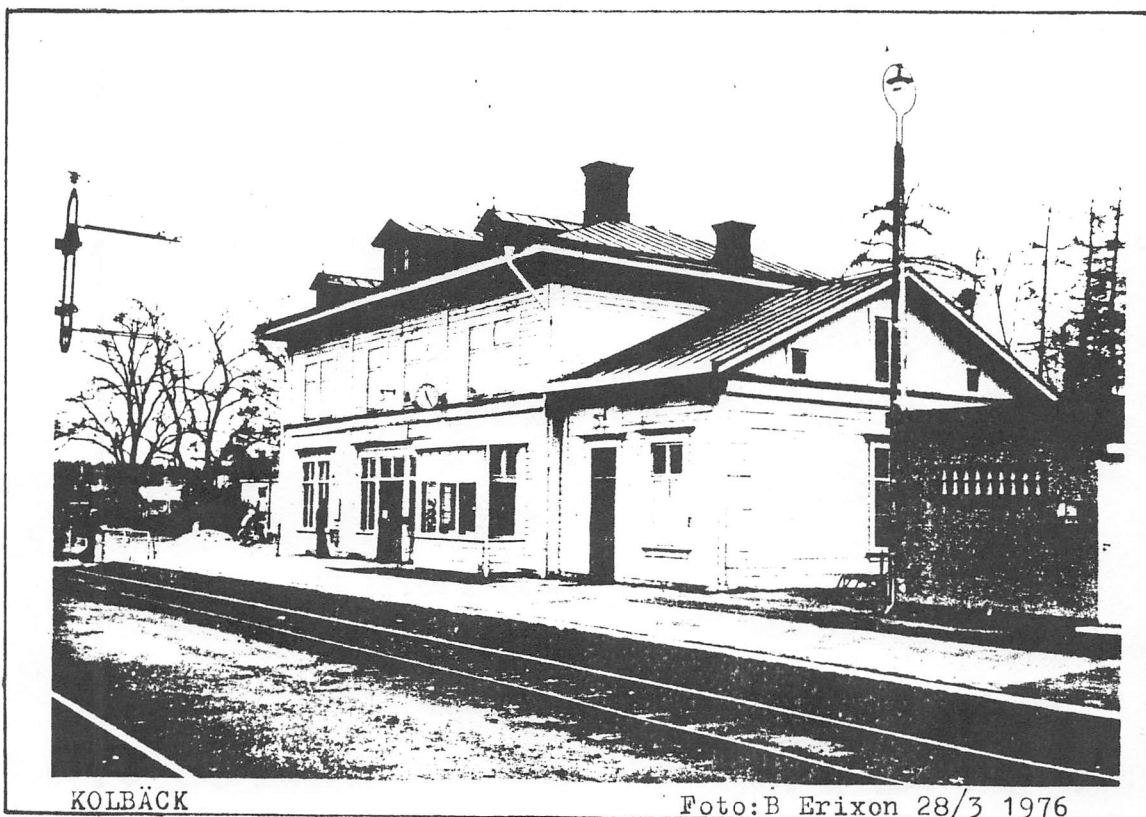
168,5	KLACKBERG	Stn.	Kbg	Klb	24/8 1883
165,8	HACKSPETTSBACKEN	Hpl.	Hpt	Hasp	/ 19
166,6	MOSSGRUVAN	Lp.	Mg	Msgr	31/8 1876
		Hlp.1900			
167,6	KÄRRGRUVAN	Stn.	Kä	Kär	/10 1856
211,2	SNYTEN (SJ)	Stn.	Snt	Snt	1/7 1900
214,6	BROARNA (SJ)	Hpl.	-	Brna	15/5 1938 14/6 1941
217,1	KARBENNING (SJ)	Stn.	-	Kbn	1/7 1900
223,3	HÖKMORA (SJ)	Hlmpg.	-	Hma	11/12 1900
233,8	KRYLBO (SJ)	Stn.	-	Ky	1/12 1873
(160,7)	AVESTA C 1/12 1970	stn.	-	Avc	
155,0	BROVALLEN (SJ)	Hpl.	-	Bvn	1/12 1873
154,4	BETVALLEN (SJ)	Hlp.	-	Btv	1/6 1921 30/9 1952
150,1	ROSSHYTTAN (SJ)	Stn.	-	Ry	1/12 1873
147,1	SJÖMOSSEN (SJ)	Lp.	-	Smn	9/9 1918
138,1	BRODDBO (SJ)	Stn.	-	Bdo	1/12 1873
134,1	SILVKÖPAREN (SJ)	Hpl.	-	Slk	15/5 1934
129,2	JOSEFSDAL (SJ)	Hpl.	-	Jdl	15/5 1926
127,9	SALA (SJ)	Stn.	-	Sl	11/9 1873
126,6	SLIVERVALLEN	Hpr.	Slv	Sivl	3/6 1946
123,1	HÄTTSKÄR	Hpl.	Hsä	Hskä	/ 19
121,7	FREDSBRUNN	Hpr.	Fbr	Fbru	/ 19
120,2	NORRHUSTA	Hpl.	Nrh	Nrhu	/ 19
118,2	TERNA	Stn.	Te	-	7/12 1875
	TÄRNA 1/10 1916	Stn.	Tä	Täa	
113,1	RANSTA	Stn.	Rs	Rt	7/12 1875
111,8	LABACKEN	Hlpg.	La	Labk	17/12 1904
108,4	VRIAN	Hrp.	Van	Vrian	/ 19
106,2	HEDENSBURG	Stn.	Hdb	Hsb	7/12 1875
103,4	TILLBERGA OMFORMARSTATION	Lp.	-	Tibor	3/6 1946 30/6 1050
100,7	TILLBERGA	Stn.	Tb	Tb	15/12 1876
103,7	HÖKÅSEN	Hpl.	Hås	Höks	/ 19
105,8	FINNSLÄTTEN	Hlp.	Fsl	-	/ 19
	VÄSTERÅS N 1/1 1945	Stn.	Vän	Vän	
111,1	VÄSTERÅS C	Stn.	Vs	Vå	7/12 1875

Avstånden Västerås C - Kolbäck - Ramnäs räknas från Stockholm över Kbä.
 Avstånden Ramnäs - Ängelsberg - Klackberg räknas från Stockholm över Tb.
 Avstånden Snyten - Avesta C räknas från Mjölby.
 Avstånden Avesta C - Sala räknas från Stockholm över U.
 Avstånden Sala - Tillberga räknas från Stockholm över Tb.
 Avstånden Tillberga - Västerås C räknas från Stockholm.



VÄSTERÅS C

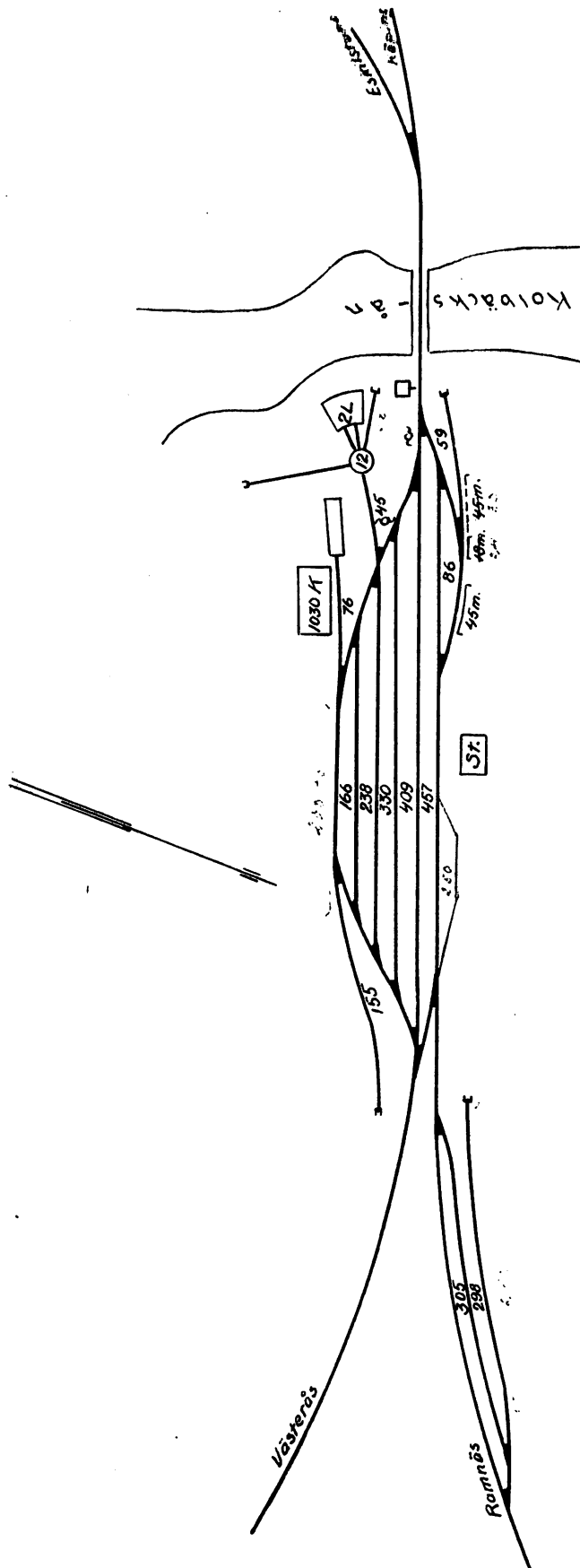
Foto: B Erixon 28/3 1976

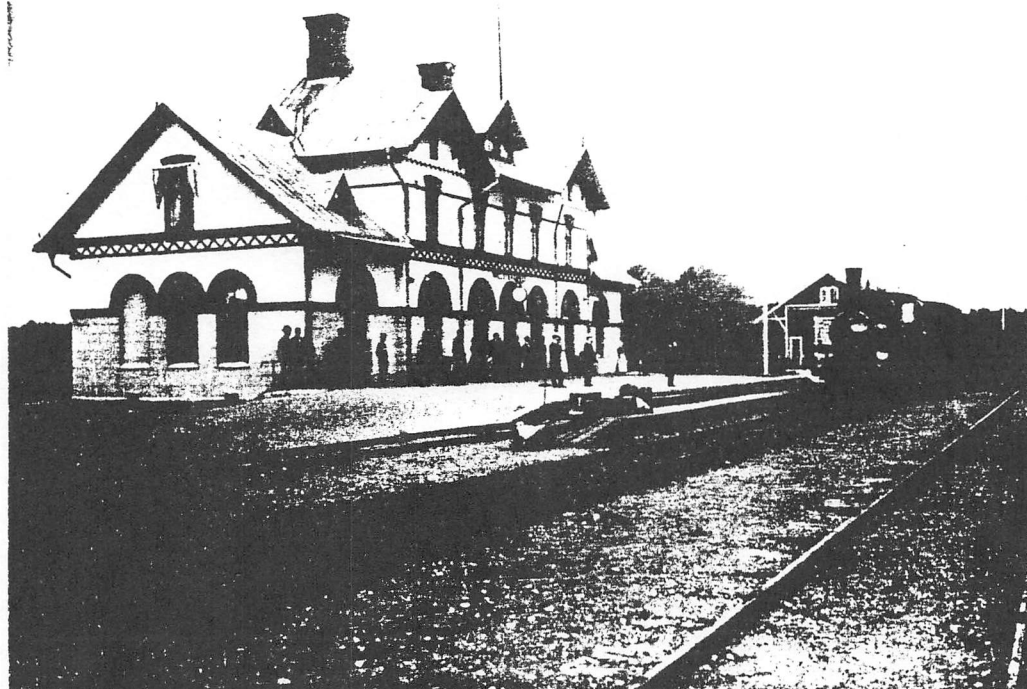


KOLBÄCK

Foto: B Erixon 28/3 1976

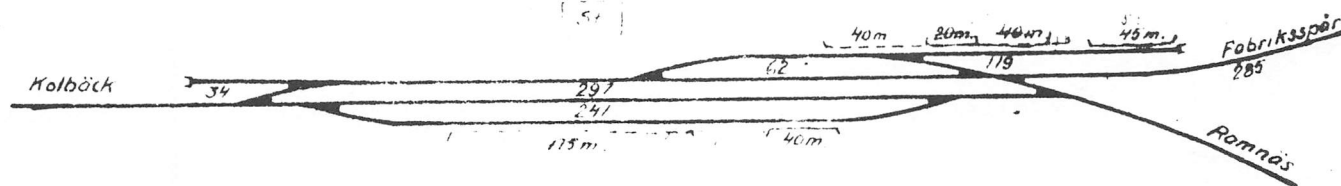
12. 1746





HALLSTAHAMMAR

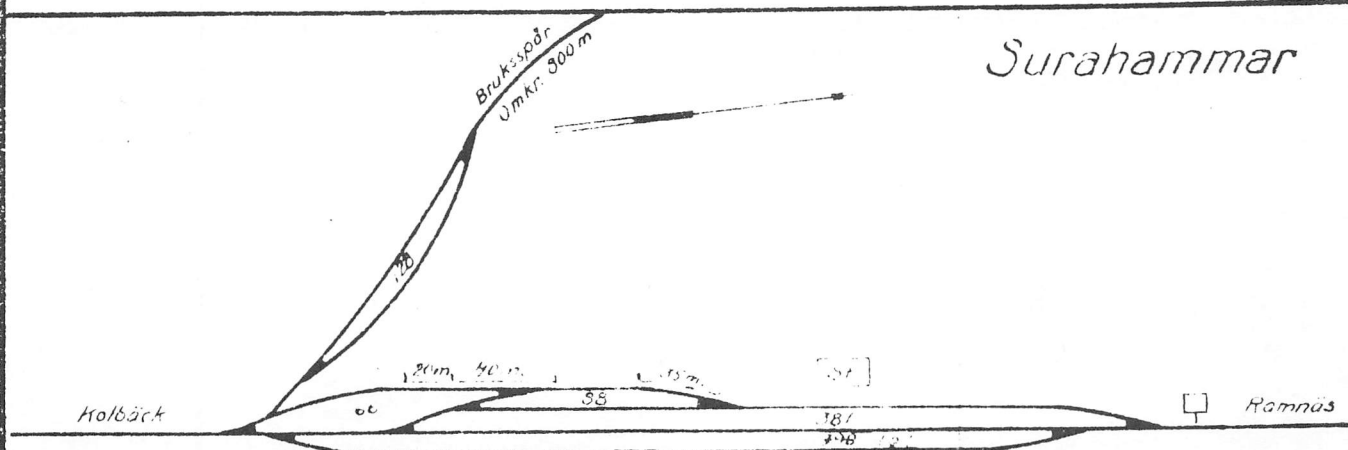
*S.W.B.
Hallstahammar*



Klingbo

Ej rundspår

Surahammar



**Särtryck ur
Tekniska Museets Årsbok
Dædalus 1961**

Liksom i Dædalus 1960 ger förre Kamreraren Fritz Andersson en teknikhistorisk notis från Surahammars Bruk.

Fritz Andersson

JÄRNVÄGEN SURAHAMMAR—LISJÖ

En bland de tidigare industrijärnvägarna i Sverige, var den i det följande beskrivna mellan Surahammars bruk och Lisjö i Västmanland. Tillkomsten av järnvägen var så mycket märkligare som Surahammar på denna tid i övrigt saknade järnvägsförbindelse. Surahammar fick nämligen sådan först den 4 nov. 1899.

Till Surahammars bruks bolagsstämma den 30 augusti 1873 förelåg ett förslag från bolagets tvenne disponenter om anläggning av en hästbana mellan Surahammar och Lisjö för att på detta sätt förbilliga transporterna mellan de båda platserna. Bolagsstämman beslöt att utredning skulle verkställas och om möjligt framläggas vid nästa års ordinarie bolagsstämma.

På uppdrag av disponenten verkställde ingenjören J. Nilsson utstakning och avvägning av en planerad railvägsanläggning mellan Björkkärret och Surahammar. Ingenjör Nilsson, som var chef för järnvägsanläggningen Västerås—Köping, hade ej haft tillfälle att till bolagsstämman 1874 utarbeta fullständigt detaljerat kostnadsförslag, men han överlämnade tvenne approximativa förslag. Det ena alternativet avsåg en hästbana som beräknades kosta 95 490 Rdr, förutom vad kostnaden kunde bli för lösen av mark samt anläggande av bro eller färja över Kolbäcksån och det andra alternativet en railväg för lokomotiv, vilken kostnadsberäknats till 139 805 Rdr exkl. marklösen samt 3:ne broar över kanalerna och strömmen, varav 11 000 Rdr utgjorde kostnaden för en större bro som skulle sammanbinda en för bruksanläggningen lämplig holme (förrådsholmen) med verkstadsholmen samt bereda en bekväm väg för försling av färdiga produkter till ifrågasatt hamnplats vid gamla kanalens inlopp.

Styrelsen var övertygad om att en »järnbana» av ena eller andra slaget borde anläggas, men ansåg för sin del, »ehuru väl ett lokomotiv skulle kunna fördelaktigt användas på flera sätt till besparing av andra kostnader, likväl med avseende å den betydliga differensen i anläggningskostnaden stanna i ett tillstyrkande av en hästbana».

Vid bolagsstämman den 10 oktober 1874 beslöts, efter en långvarig överläggning, att till bolagets delegerade och styrelsen överlämna detta ärende för närmare utredning. Till den extra ordinarie bolagsstämman, som hölls den 29 maj 1875, överlämnade disponent Alex- anderson en skrivelse med bl.a. följande huvudpunkter.

»Då styrelsen kommit till öfvertygelse derom, att en rälväg borde emellan Surahammar och Lisjö anläggas, har härvid följande hufvudsynpunkter gjort sig gällande:

1:a att Surahammars bruk borde göras så sjelfständigt som möjligt, hvad beträffar tillgången å brännmaterialier, hvarpå de vidsträckta mosstrakter, der rälvägen är föreslagen att sluta åt Lisjösidan, erbjuda god läglighet, på samma

gång rälvägen öppnar en bekväm tillförsel af effekter från 2:ne skogsallmänningar;

2:a att tillverkningspriserna torde vid användning af torf såsom bränsle kunna ganska väsentligt reduceras, i synnerhet å tider då stenköl stå högt i pris;

3:e att med de nu till buds stående fortskaffningsmedel någon möjlighet ej förefinnes att tillgodogöra sig de betydliga förråder af bränsle, som förenämnde mosstrakter innehålla, enär, oafsedt torfvägens för landsvägstransport alltför skrymmande beskaffenhet och dervid oundviklig stor afstybbning, dessutom en talrikare dragarestyrka än den, egendomarne nu upställt, ej kan derstädes framföras, samt den emellan Lisjö och Surahammar varande backiga landsvägen redan tillföre kan endast med ganska känbara ekonomiska upoffringar hållas i farbart skick för den trafik, som nu derå eger rum;

4:e att erfarenheten sednast under vintrarne 1872 och 1873 temligen tydligt bestyrkt svårigheten, för att icke säga omöjligheten, att kunna med nuvarande befordringsmedel framföra till bruket erforderligt bränsle de år, då blid väderlek under vintren inträffat;

5:e att, derest bolagets nu invid verkstäderna egande uplager af brännmaterialier skulle vartiden eller under sommar och höstmånaderna upbrännas genom vådeld, faran för en betydande, och ej ringa del af kostnaden för anläggning af rälvägen motsvarande, ekonomisk förlust synes oundviklig, enär tillräckliga förråder af brännmateriel derefter omöjligen kunna under närmaste månaderna anskaffas; samt

6:e att landegendomarne måste i längden utarmas genom uppehållandet af stor dragarstyrka, hvaraf alltför liten gödseltillgång är att påräkna, under det att antalet öfriga fäkreatur är jemförelsevis ringa».

Trots att anläggandet av en hästbana skulle ställa sig betydligt billigare för bolaget förordade disponenten anläggandet av en lokomotivbana, varvid han bl.a. framhöll att ingenjören C. Nilsson vid Degerfors förklarat att erfarenheten ådalagt olämpligheten av hästbanor, så snart banans längd överstiger $\frac{1}{2}$ mil.

Bolagsstämman ansåg sig böra uttrycka sin erkänsla för de lämnade mycket intressanta upplysningarna och beslöt att åt styrelsen överlämna avgörandet av detta ärende.

Styrelsen beslöt någon tid efter denna bolagsstämma, att järnvägen skulle byggas och infordrade kostnadsförslag samt förde underhandlingar om marklösen med de markägare, som berördes av järnvägsbygget. Kungl. Maj:ts tillstånd att anlägga järnvägen erhöles 1875, och samma år lämnade Strömsholms Nya Kanalbolag tillstånd att anordna rullbro över kanalen.

Den 30 augusti 1875 framlade Styrelsen till bolagsstämman förslag till kontrakt med byggnadsentreprenören, varvid disponenten fick i uppdrag att underteckna detsamma samt anställa en rådgivande och kontrollerande ingenjör. Järnvägsanläggningen började på sensommaren 1875 och fortgick utan avbrott till hösten 1876 då banan var färdig för trafik och besiktning.

Från början var meningen, att Björkkärret (Bovallen) skulle vara slutstation för järnvägen, men den utsträcktes till Lisjö, varigenom kostnaderna ökade med över 20 000 kr.

Lokomotivet levererades av Kristinehamns mekaniska verkstad, och då det var vanligt att loken på denna tid hade namn, fick detta lok namnet *Vaulunder*, räls inköptes från Norbergs nedlagda järnväg och järnvägsvagnar från Kristinehamn—Sjöändans järnväg, ge-

nom Kristinehamns verkstad.

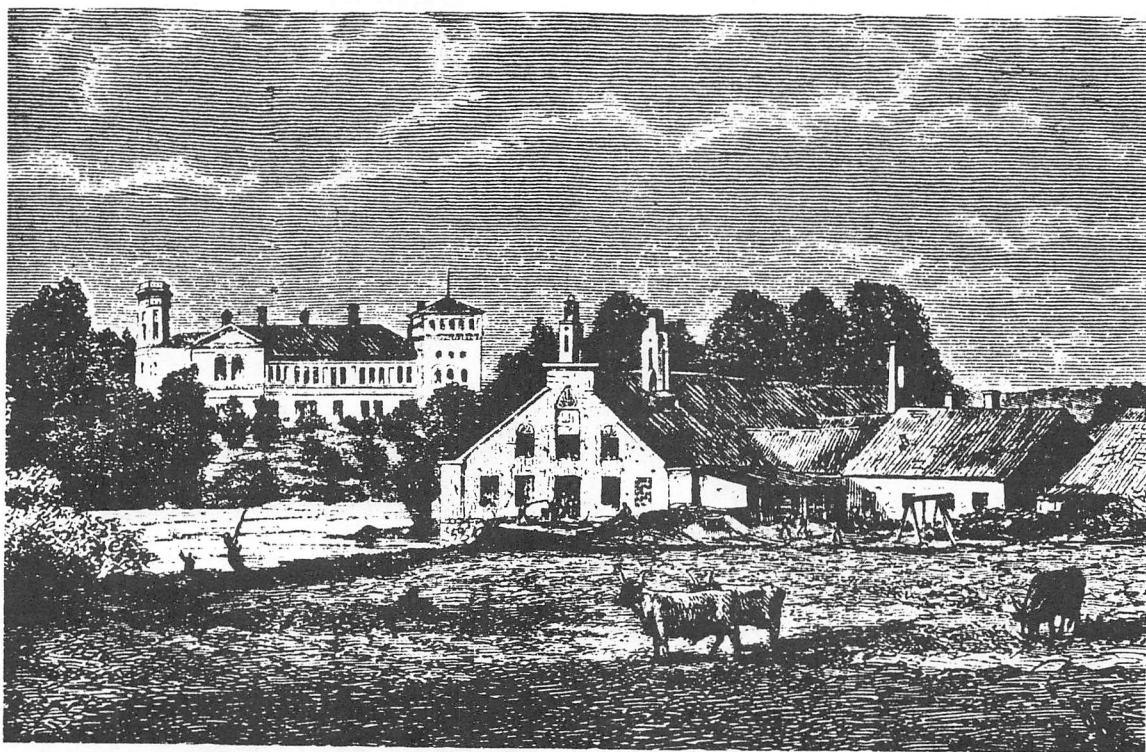
Kostnaden för den rullande materialen utgjorde vid starten:

1 st lokomotiv	11 000	
avgår rabatt för försenad leverans	250	10 750
24 st lastvagnar		8 300
2 » bagagevagnar (täckta godsvagnar)		800
Summa kr		19 850

Spårvidden blev densamma som för Köping—Uttersbergs banan, således 1 093 m, de enda järnvägar i Sverige som haft denna spårvidd. Orsaken till att Lisjöbanan fick denna spårvidd var, att styrelsen hade ett förslag att sammanbinda de bägge banorna och på så sätt få förbindelse med hamnen i Köping. Banans längd från slussen i Surahammar till Lisjö lastkaj var 10 384 meter.

År 1877 uppfördes ett lokstall på Hovgårdsgärde till en kostnad av 740,89 kr. Det revs 50 år senare.

Den beredvillighet och noggrannhet ingenjör Nilsson visat vid järnvägsanläggningens utförande föranledde disponenten att hemställa, huruvida bolagsstämman kunde vara villig, att vid banans invigning till Nilsson lämna någon värdefull gåva som ett minne och ett erkännande från bolaget av dess tillfredsställelse med arbetets ut-

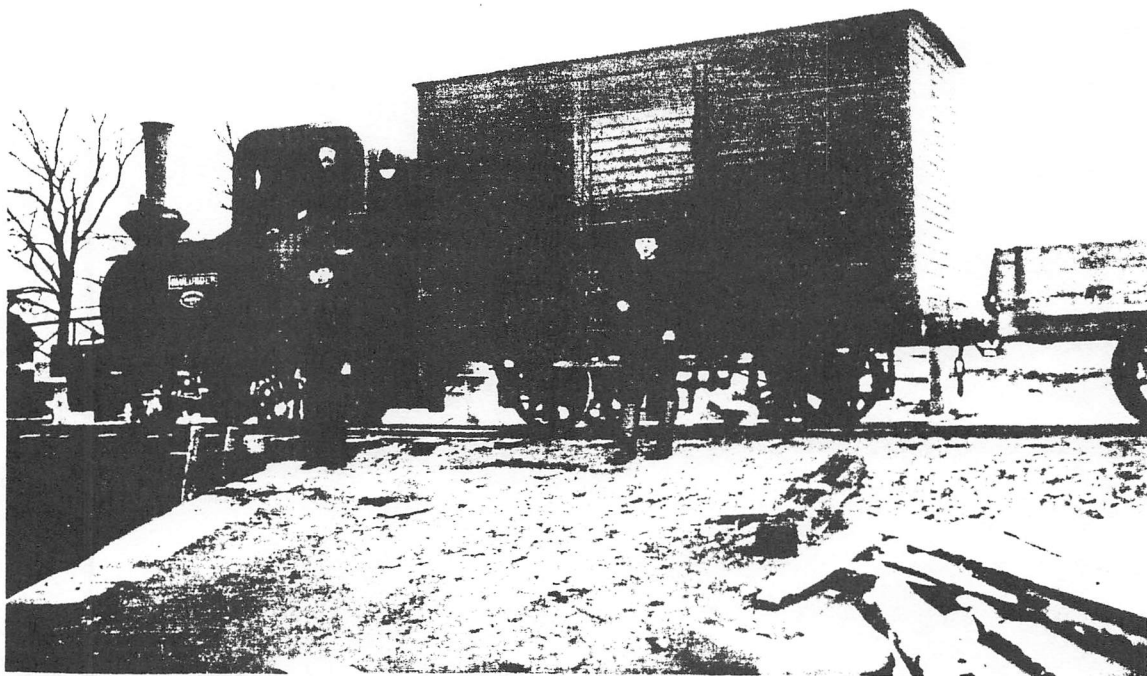


Surahammars bruk och bruksherrgård på 1870-talet då järnvägen Surahammar—Lisjö byggdes.

förande. Bolagsstämman uppdrog åt disponenten att inköpa lämplig gåva vilket blev ett par större silverljusstakar med inskription.

Under första världskriget blev järnvägen hästbana. För detta ändamål blev en godsvagn ombyggd, försågs med tak och handbroms. På denna vagn fraktades under många år mjölken från Lisjö till mejeriet i Surahammar. År 1917 genomgick *Vaulunder* en genomgripande renovering, och under det halvår som loket var ur trafik fraktades veden från Lisjö på tvenne vagnar dragna av oxar, varvid två

man åtföljde »tågsättet». Av dessa körde den ena oxarna och den andra tjänstgjorde som bromsare, ty vid alla utförsbackar måste oxarna spännas ifrån och vagnarna fick rulla av sin egen kraft, sedan kom oxköraren lunkande efter med dragarna, varefter de åter spändes för när bromsaren fått vagnarna att stanna. När disponent A. Sjöholm kom till Surahammar, lät han bygga om »mjölkvagnen» till motorvagn, varvid som drivkraft inmonterades en disponent Sjöholm tidigare tillhörig utombordsmotor. Ombyggnaden skedde i Surahammar och mekaniker var verkmästare Aug. Velandér. Men trots många reparationer och omändringar måste i regel vagnen hämtas ute på linjen med häst, varför experiment efter några månader upphörde.



Vaulunder vid slussen i Surahammar. På loket dess förare Frans Ljunggren.

Under järnvägens glanstid anordnas av olika föreningar under sommarsöndagarna utfärder till Lisjö, varvid passagerarna fick åka i öppna lövklädda godsvagnar. Vid dessa utfärder hände det ofta att några av passagerarna fingo sina kläder sönderbrända av gnistor från lokomotivet.

Personalen på ett tågsätt utgjordes av förare, eldare och bromsare och vid full drift bestod tågsättet i regel av en täckt godsvagn (bromsvagn) och 8 öppna godsvagnar. *Vaulunders* förare under 40 år från 1877 till 1917 var Frans Ljunggren, en mycket bestämd och viljekraftig man, han har bland andra dikter även skrivit en dikt till *Vaulunders* ära. Den återges här nedan.

AVSKEDET

För fyrtio år se'n en högsommarkväll
Man gick att beskåda ett under,
En Anghäst var kommen så knubbig å
snäll,
Och Hästen var du, Vaulunder.

Din färg var dock ej något vidare skön
Du ännu ej fått denna bruna,
Du var grå, när du kom, snart du målades
grön
Av nuvarande*prosten i Tuna.

* Senare biskop Lindberg (brukspojke från Surahammar)

Under fyrtio år, som jag stått på din rygg
Och blev utsedd att tömmarna sköta,
Jag ständigt har känt mig så lugn och så
trygg,
Vad äventyr än månde möta.

I fyrtio år, denna tid så lång,
Du travat så villigt och trogen,
Väl haver du snedsprång gjort någon gång,
Men aldrig det burit åt skogen.

För Lisjöbor blev du oändligen kär,
De gratis fick åka var givet,
Och gummorna ropte i korus så här:
»Se nu kommer Lunkamelivet».

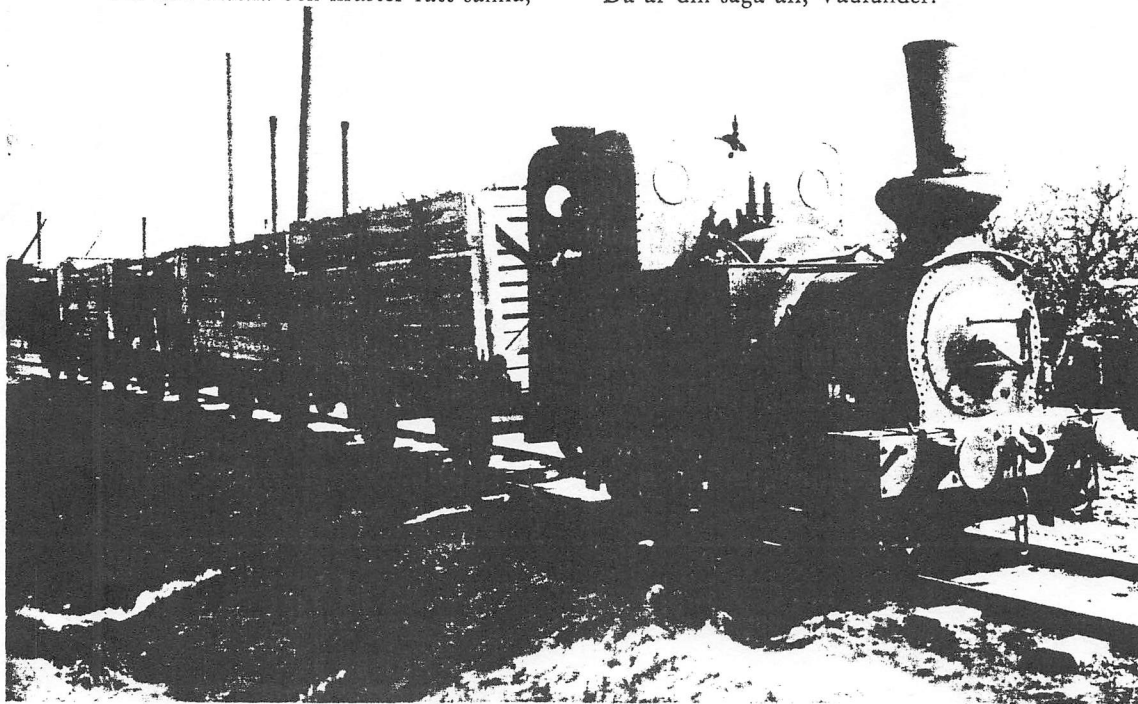
Ur klaraste källan i allmänningsskog
Du fått dricka och krafter fått samla,

Även jag där har druckit, och därför nog
Vi se unga ut, fastän vi ä gamla.

Men du har dock ännu så präktiga ben,
Du kan trava samt frusta och röka,
Men det knakar i lederna, magen är klen,
Du läkarvård snart måste söka.

Nu vill jag dig tacka för tiden som gått,
För både glada och tråkiga stunder,
Som vi haft tillsammans i torrt och i vått,
Farväl, ja farväl Vaulunder.

Under torvan på vallen, där kyrkan står,
Jag får vila och taga en blund där,
Till krematoriet (Martängen) du slutligen
går,
Då är din saga all, Vaulunder.



Sista tåget från Lisjö år 1926, som fördes av lokförare Knut Spännare.

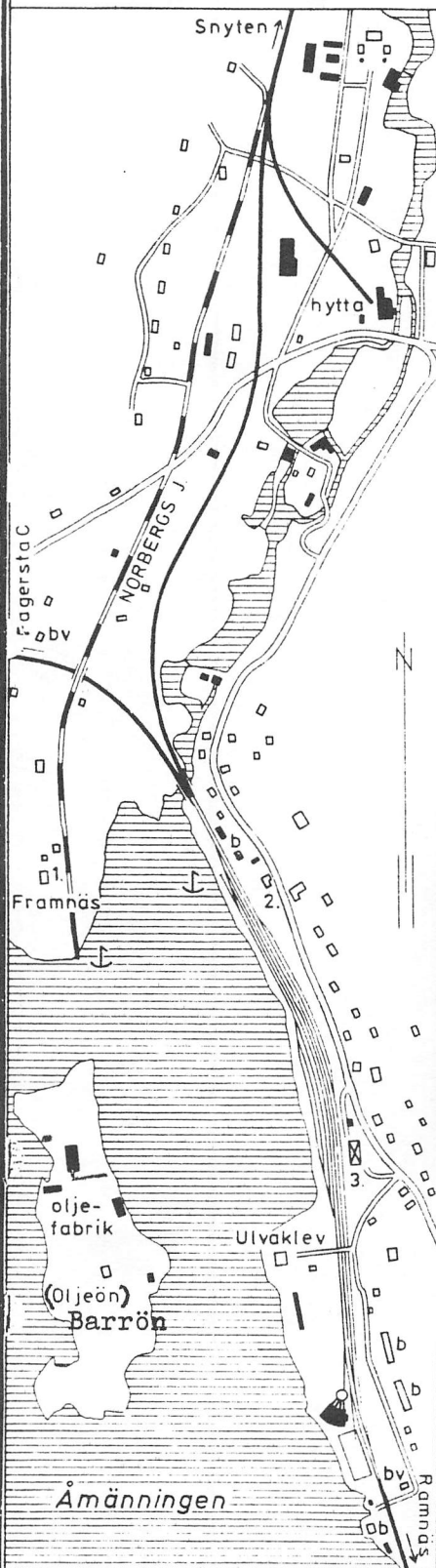
En bland många historier om Frans Ljunggren är berättad av förrådsman Ivar Andersson, vilken under några år tjänstgjorde som eldare under Ljunggren. Tåget hade på återväg från Lisjö gjort det vanliga uppehållet vid pumpstationen på allmanningen för att inta vatten. Vid dessa uppehåll sade Ljunggren alltid till eldaren att se till loket under det att bromsaren pumpade vatten, för själv skulle han kontrollera vagnarna. En gång kom Ljunggren tillbaka och hade hela storvästen nedspilld med mjölk, vilket Ivar Andersson gjorde honom uppmärksam på. Härvid svarade Ljunggren: »Sannerligen, sannerligen har jag inte låtit förråda mig». Ljunggren hade då varit och tullat i mjölkflaskorna från Lisjö.

Järnvägsdriften lämnade under många år god vinst, men sedan torvberedningen vid Björkkärret upphörde, förlorade järnvägen sin största betydelse. Övriga effekter kunde fraktas billigare med bilar, varför järnvägen nedlades 1926 och lokomotivet *Vaulunder* samt en person- och en godsvagn fick en fristad på Surahammars bruksmuseum.

Ej rundspår

[illegible]

ÄNGELSBERG



Stationshus

1. 1856 - 1875
2. 1876 - 1900
3. 1900 -

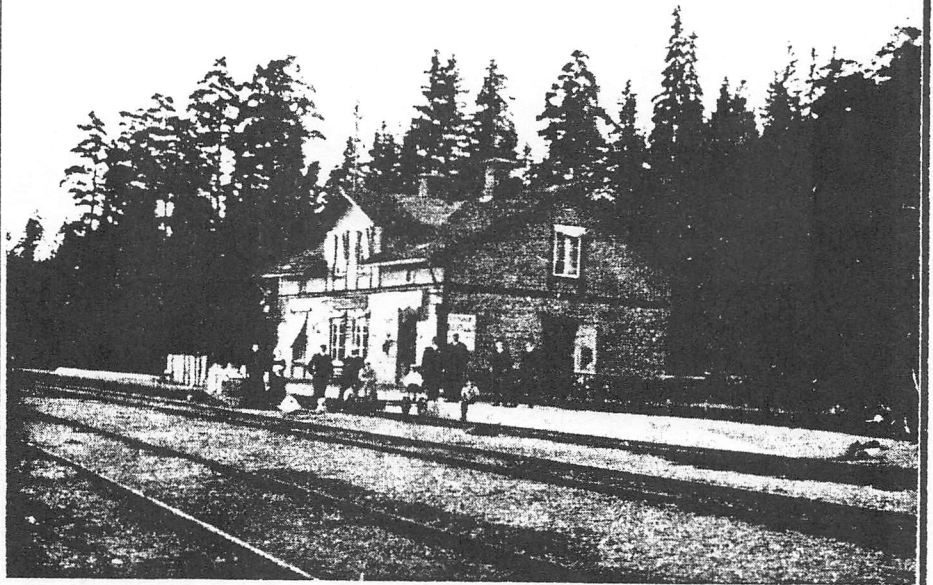
b = boställshus fd. Hamnstn.

0 100 200 300 m

LE 1975



Ovanstående byggnad nyttjades som station mellan åren 1856-1875.
Foto: Thomas Walldow.



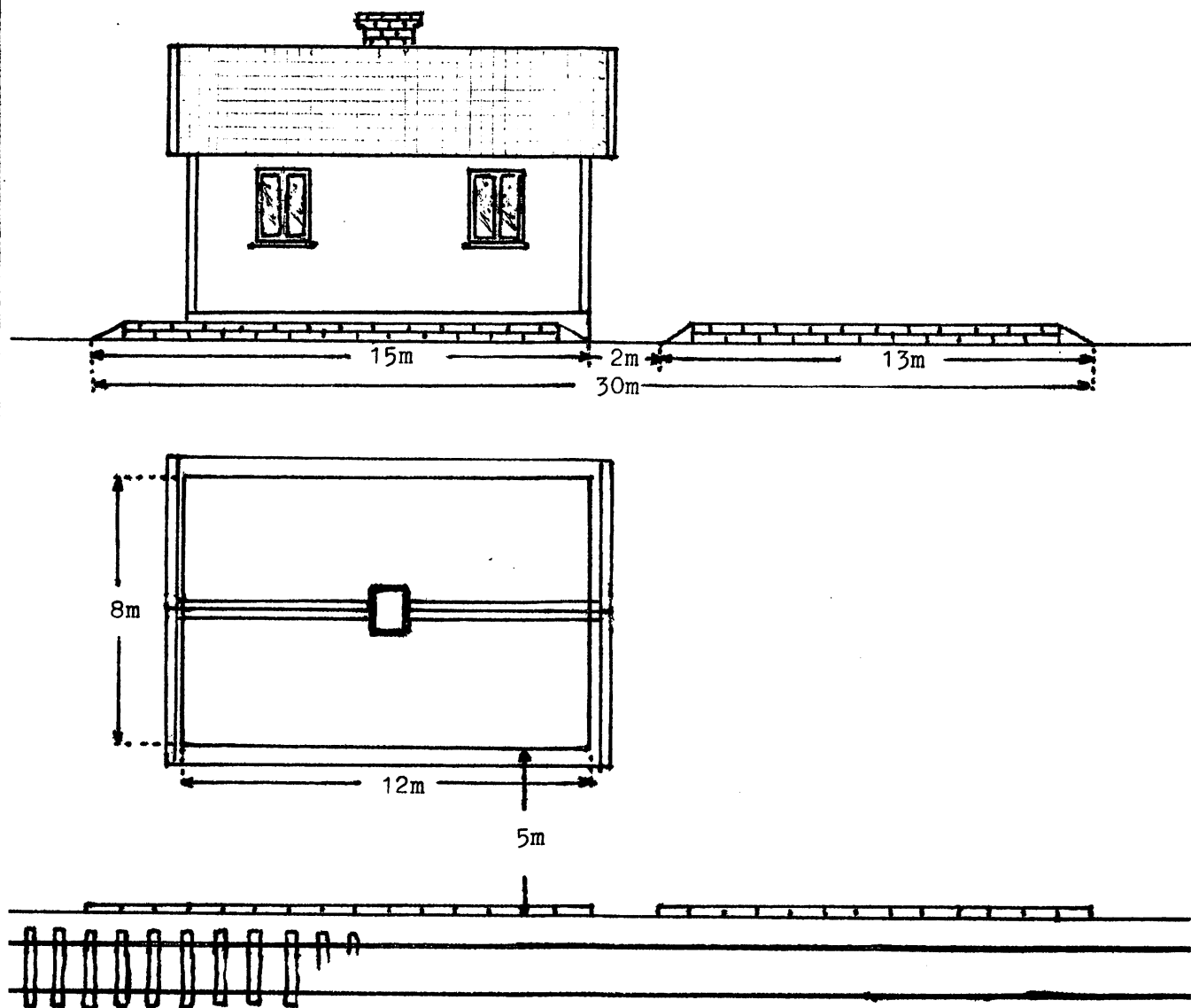
Den ursprungliga stationen i Ängelsberg. Fotograf och övriga data okända.



Ängelsbergs nuvarande stationshus. En ståtlig byggnad i svart, brunt och gult, uppfördes år 1900. Foto: Thomas Walldow.

På barrön ligger fortfarande 500 mm banan helt intakt från fabriks övervåning ner till den fd. hamnen. Om några vagnar finnes inomhus är ej känt.

Åke Jannesson

HAMNSTATIONEN I ENGELSBERG

Hamnstationen är idag semesterstuga med 2 lägenheter om 1 rum och kök, kraftigt ombyggd såväl exteriör som interiör. Huset byggdes i mitten på 1870-talet. Takbjälkarna är handgjorda. Plattformskanten finnes fortfarande kvar, gjord av gjuten slaggsten. Spåret vid plattformen är rivet.

Gun-Britt & Åke Jannesson

STOCKHOLM - SMEDJEBACKEN

Tåg från Stockholm till Engelsberg. Ångare (med god restauration) i samband med Stockholmstågets ankomst till Engelsberg. Pris Engelsberg-Smedjebacken med ångaren "STRÖMSHOLMS KANAL" 1:a klass 4:-, 2:a klass 1:85. Båten går genom Strömsholms kanal och når Västanfors efter 1 tim. 30 min. Färden går vidare genom kanalen till Smedjebacken där båten angör bryggan vid Smedjebackens station (Smedjebackens Järnväg).

(Ur Svenska Turistföreningens Resehandbok I år 1895)

37.

Stockholm—Smedjebacken.

Ångfartygen	Smedjebacken N:o 1, Kapten A. Svensson.
	Smedjebacken N:o 2, Kapten C. G. Pettersson.
	Smedjebacken N:o 3, Kapten C. F. Svanström.
	Strömsholms kanal*), Kapten P. E. Holmgren.
	Hallstahammar, Kapten J. P. Johansson.
	Fagersta, Kapten E. Hjerner.
	Pius, Kapten E. Talén.
	Nils (Lastångare), Kapten A. Larsson.

Tilläggsplats i Stockholm: Mälartorget.

Från Stockholm.

Smedjebacken 1: Söndagar kl. 5,30 e. m.
Smedjebacken 2: Torsdagar kl. 5,30 e. m.
Smedjebacken 3: Tisdagar kl. 5,30 e. m.
Strömsholms kanal: Onsdagar och Lördagar kl. 5,30 e. m.
Hallstahammar: Torsdagar kl. 2 e. m.
Fagersta: Måndagar kl. 5 e. m.
Pius: Måndagar kl. 5 e. m.
Nils: Måndagar kl. 5,30 e. m.

Från Smedjebacken.

Smedjebacken 1: Onsdagar kl. 9 f. m.
Smedjebacken 2: Söndagar kl. 9 f. m.
Smedjebacken 3: Lördagar kl. 9 f. m.
Strömsholms kanal: Tisdagar och Fredagar kl. 9 f. m.
Hallstahammar: Söndagar kl. 8 f. m.
Fagersta: obestämd; ank. till Stockholm Lördags morgnar.
Pius (från Fagersta): Månd. på middag.
Nils: Måndagar på eftermiddagen.

Ångfartygen som anlöpas falla endast Torshälla, Qvicksund, Öster Söby, Strömsholm, Sörstafors, Sörstafors, Skansen, Hallstahammar och Trångfors inom kanalens område. De förnämsta öfriga stationerna äro Alstrå, Surahammar, Rannäs, Seglingsberg, Virsho, Engelsberg, Venterby, Venterby (Vallhalla) och Smedjebacken. Den hela resan erfordras cirka 22 timmar med ångfartyget Strömsholms kanal, som företrädesvis är afsedd för personbefordran, och 28 à 36 timmar med de öfriga.

Telefonnummer:

För Smedjebacken 1, 2 och 3 samt Strömsholms kanal: Allm. 21 23, Bell 12.
Hallstahammar, Fagersta och Pius: Allm. 81 98.

*) S. Annonsen å nästa sida!

Stockholm—Smedjebacken

med anlöpande af Qvicksund, Öster Söby brygga, Strömsholm, Sörstafors, Skansen, Hallstahammar, Trångfors, Surahammar, Rannäs, Seglingsberg, Virsho, Westanfors, Fagersta, Sembla samt Söderbärke.

Trasbussar under sommarmånaderna af

hufvudsakligast afsedd för passagerare och lättare gods;

avgår från Stockholm
hvarje Onsdag och Lördag kl. 5,30 e. m.

avgår från Smedjebacken
hvarje Tisdag och Fredag kl. 9 f. m.
strax efter bantågets ank. fr. Långvik.

Salongs- eller Hyttplats kostar för hela vägen Kr. 8,00.

Akterdäckplats " " " " " 5,50.

Fördäckplats " " " " " 3,00.

Tur- & returbiljetter för Salongs- eller Hyttplats, gällande för åtta dagar, säljas med 25 % rabatt och kunna passagerare kostnadsfritt få bo ombord såväl i Stockholm som i Smedjebacken.

För turister och dem som göra afseende på att fara igenom en naturskön trakt är denna kanals väg särdeles att rekommendera.

To the tourists and to those who are fond of travels through a beautiful scenery, this canalway is particularly to be recommended.

Au touristes comme, en général, à ceux qui aiment à passer par de beaux endroits, cette route par le canal est particulièrement à recommander.

Dem Touristen und überhaupt Denjenigen, die vorzugsweise Reisen durch eine naturschöne Gegend lieben, ist dieser Canal-Weg besonders zu empfehlen.

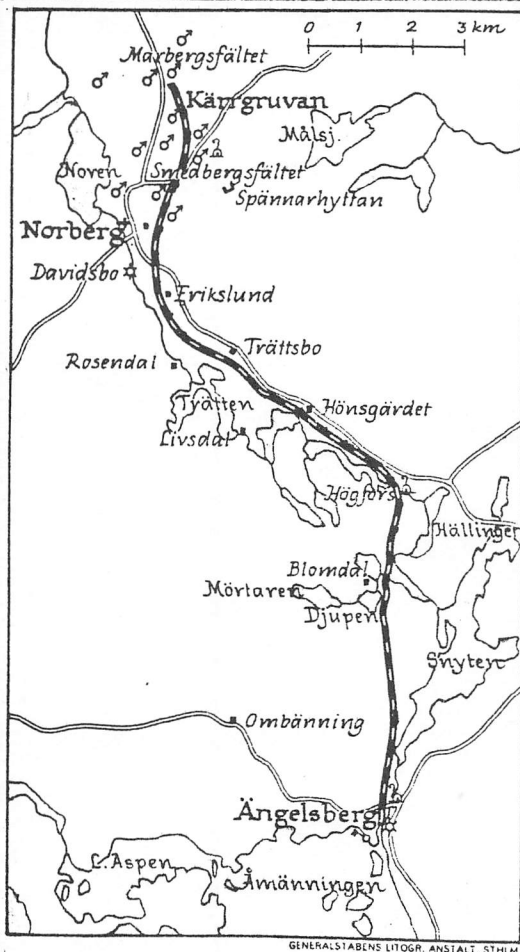
Kommissionär i Stockholm Hrr C. O. Strindborg & Co, Biddarholmen.

" i Smedjebacken Hr Aug. Baumgren.

Obs. Tilläggsplats i Stockholm: Mälartorget.

Resan göres på omkr. 22 timmar.

God restau. ombord.



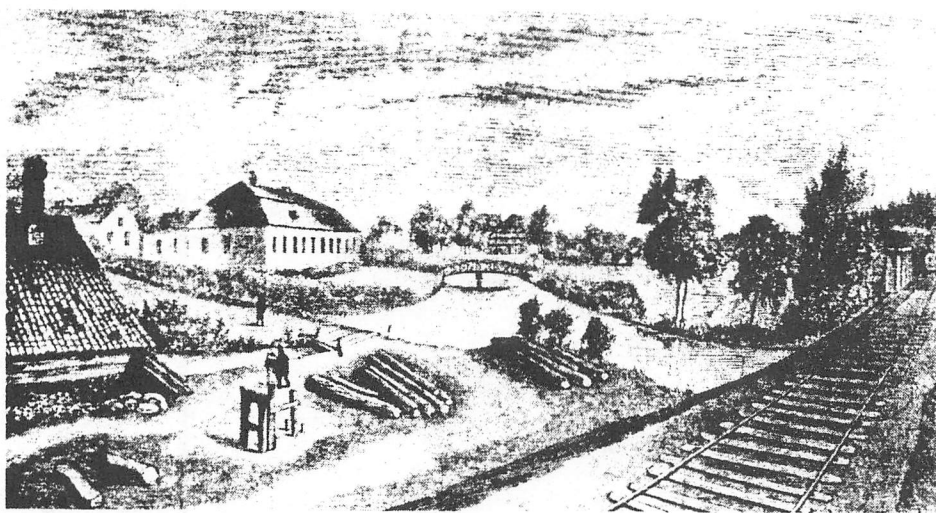
Karta över Norbergs järnväg

NORBERGS JÄRNVÄG

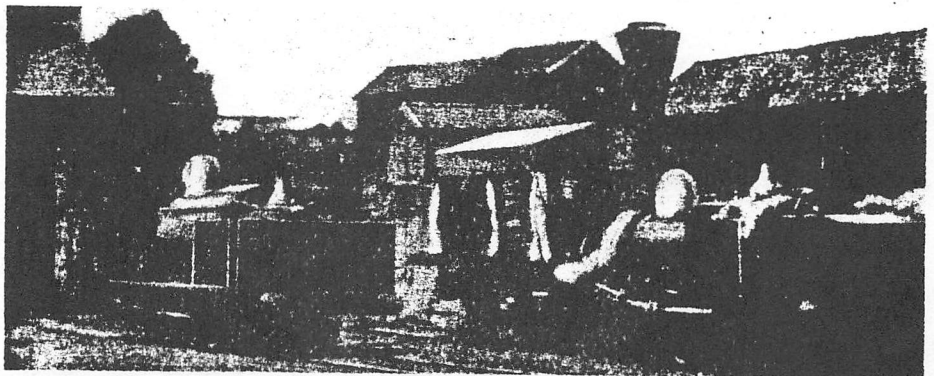
Längd 18,7 km. — Spårvidd 1,188 m. — Fastställelse å plan 19/6 1855. — Statslån 300 000 kr. — Byggs 1852—1856. — Öppnades för trafik 1856.



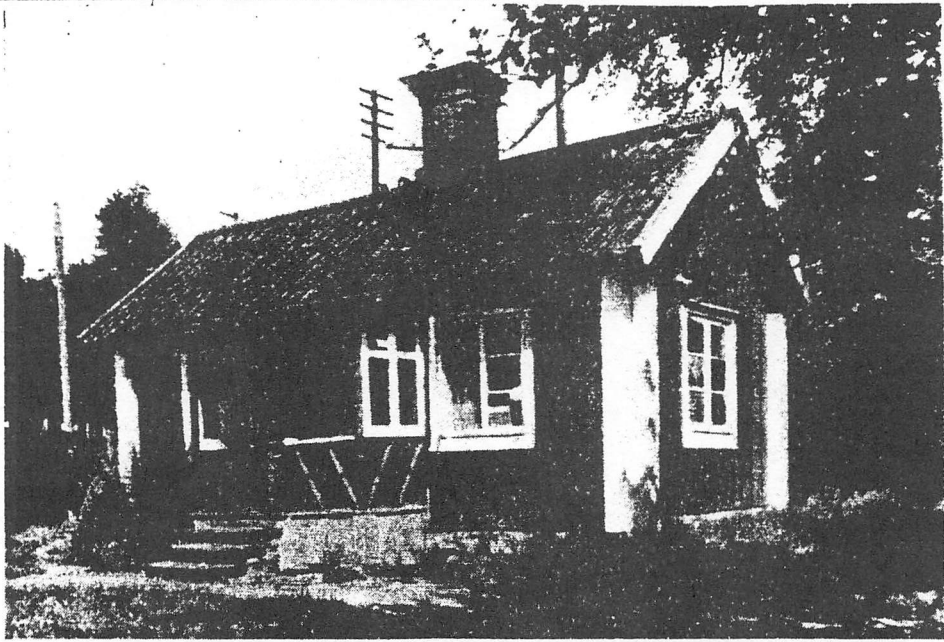
Det gamla stationshuset i Norberg. Markförhöjningen t. h. var lastkaj. Vid stationshusets bortre gavel låg godsmagasinet. Banvallen är utlagd till väg.



Vid Högfors station.



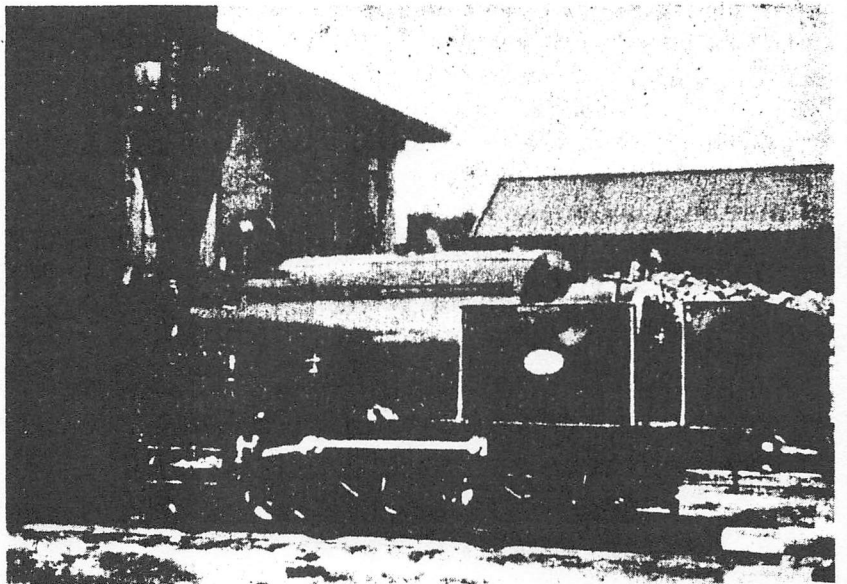
Loket Norberg t. h., förare Abr. Andersson, samt den första personvagnen, t. v. loket Ämningen med lokförare N. P. Lantz. Fotot taget i Kärrgruvan 1859.



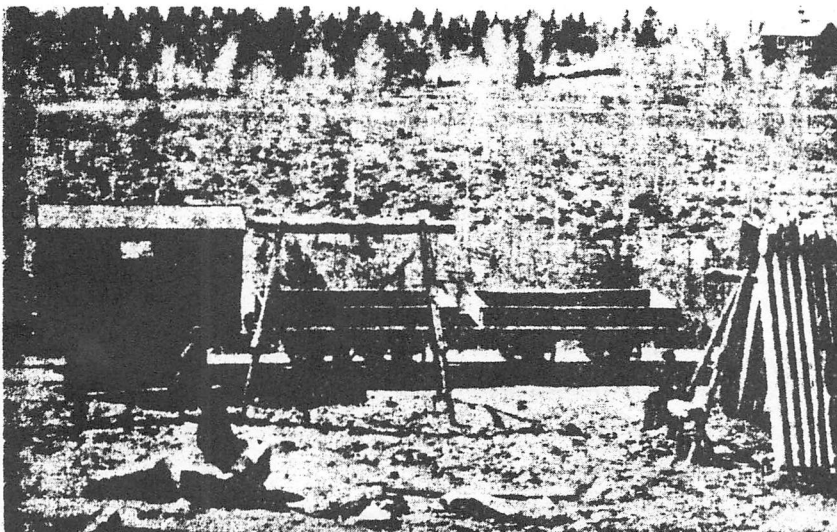
Det gamla stationshuset i Kärrgruvan. Verandan tillbyggd senare.



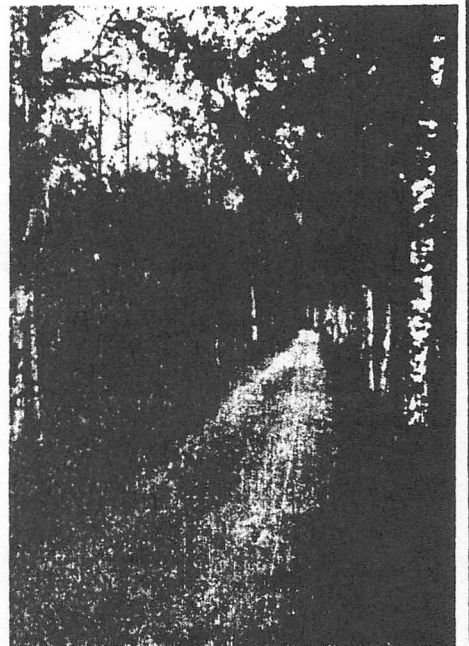
Den gamla banvallen.



Loket Åmänningen år 1865.

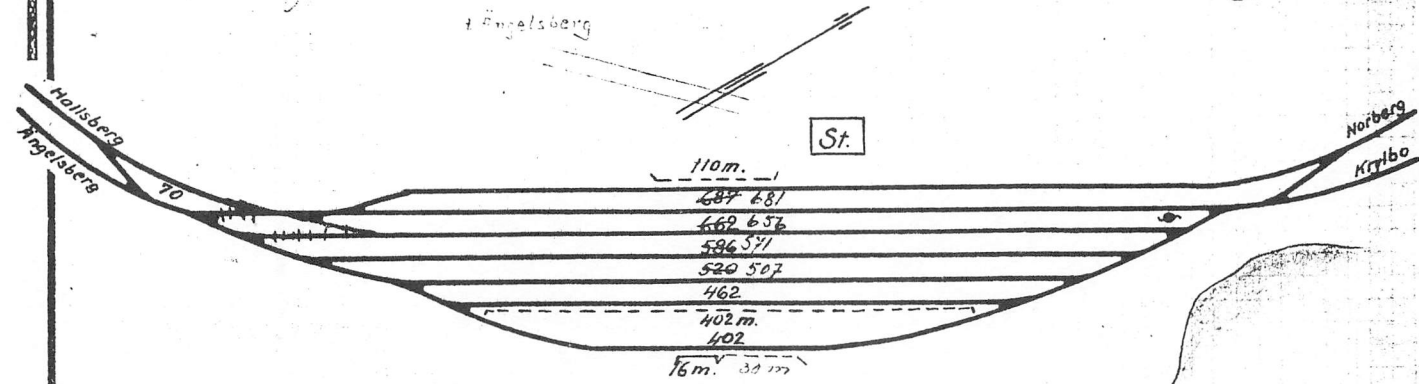


Vagnsätt vid Kärrgruvans station år 1865.



Den gamla banvallen.

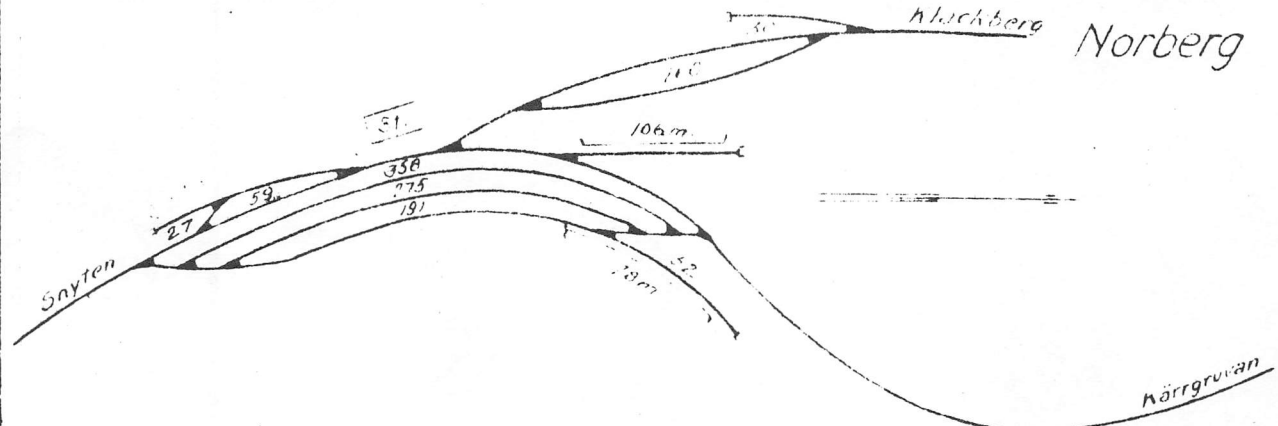
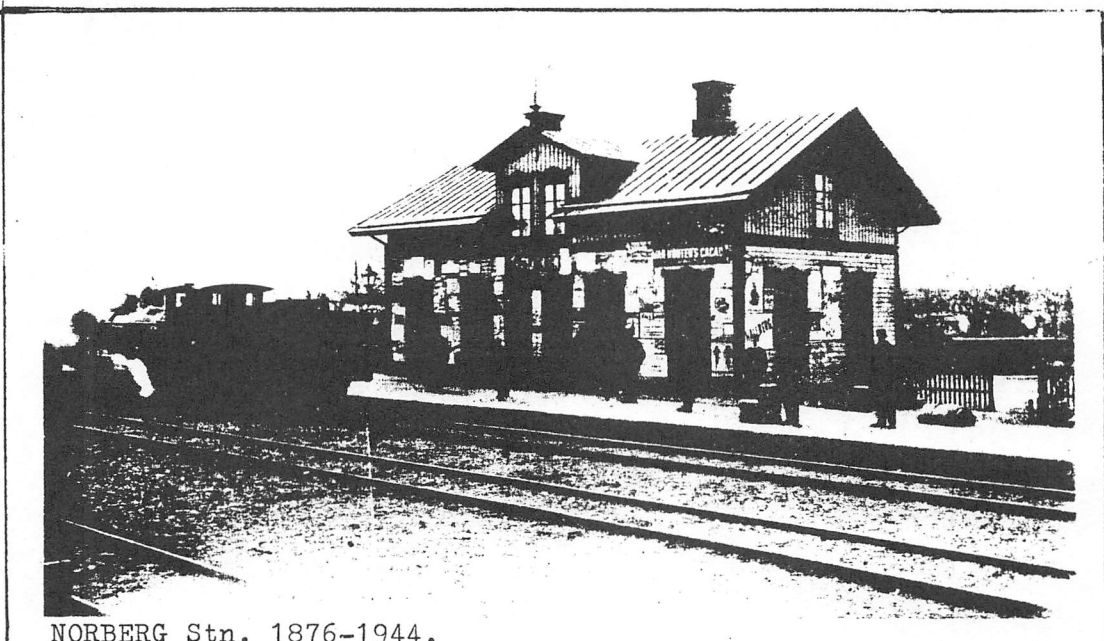
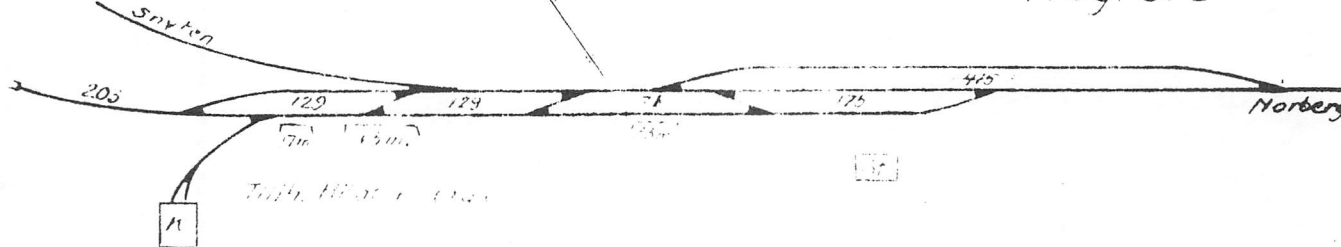
Snyten

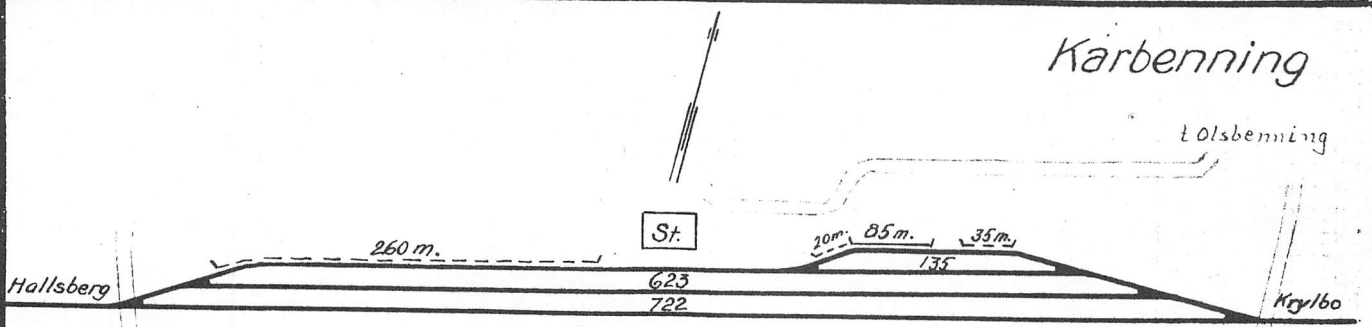
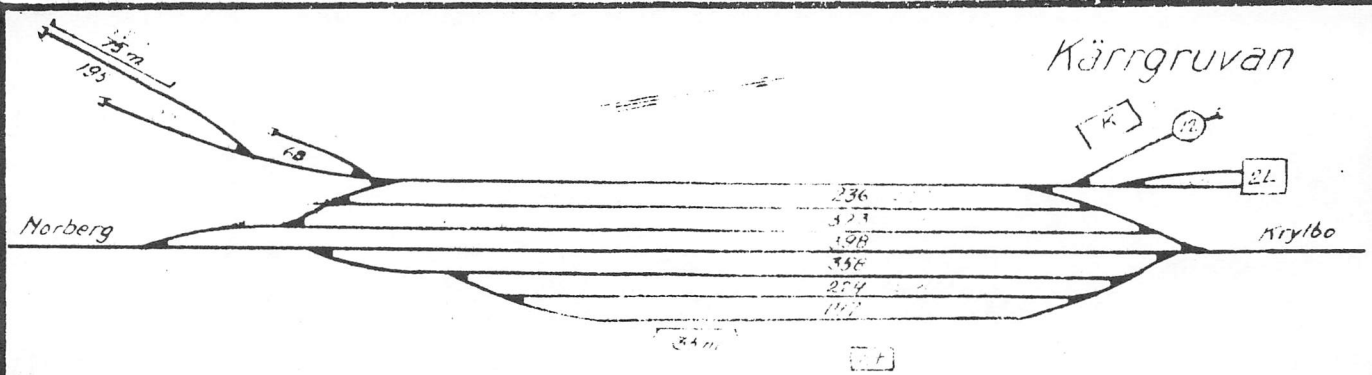


Rev d 12.11.55
B. W. J.

Snyten

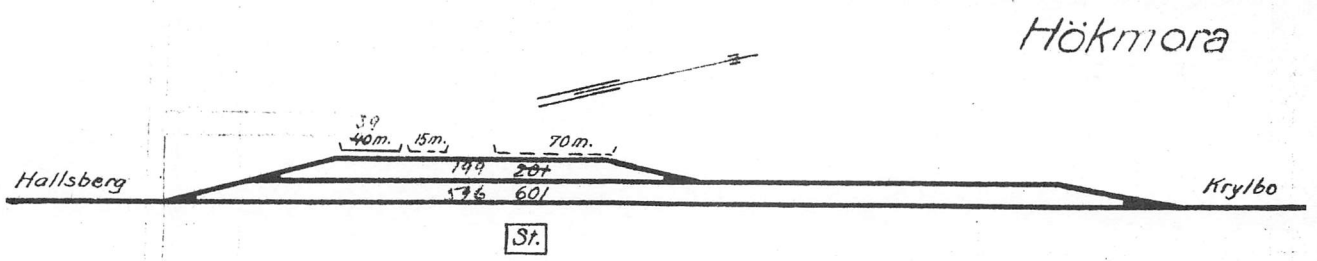
Högfors



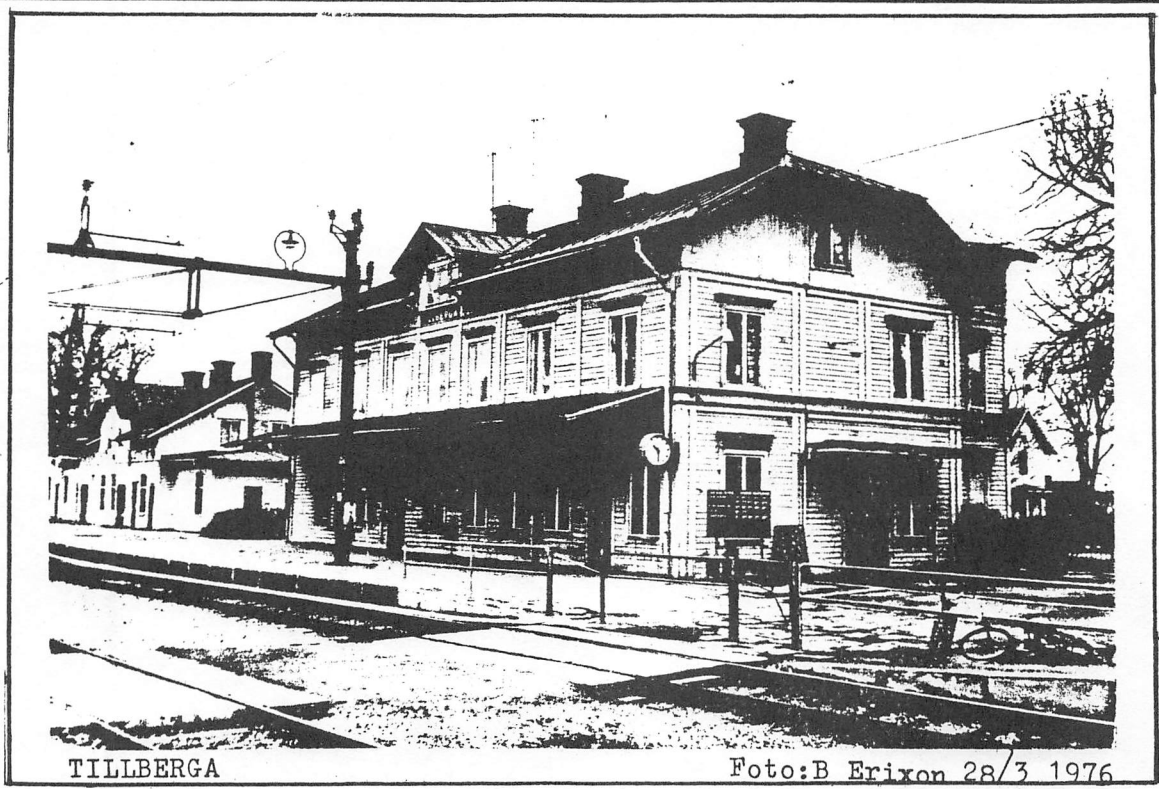


Rev d 12. 11 - 35
Betting

t Karbenninge



- Hökmora



TILLBERGA

Foto: B Erixon 28/3 1976

