



SVENSKA
JÄRNVÄGSKLUBBEN

KRYLBO-NORBERGS JÄRNVÄG

K.N.J.



KRYLBO - KÄRRGRUVAN

KÄRRGRUVAN - KLACKBERG



BA

5 juni

1993

"KNEJKEN"

Av Kjell Aghult

Krylbo-Norbergs Järnväg (KNJ) levde ett anonymt liv i massgodsets tecken. Forskning runt banan har satts igång först på senare år.

"Knejken" eller "Prärieexpressen" var tågens namn i folkmun - i vart fall i nyare tid.

- 0 -

Järnvägsbolaget bildades 1870-09-10. Intressenter var bl a gästrikebruket Hofors, Forsbacka och Sandviken, som börjat ta mala från norbergsfältet. KNJ skulle bli deras länk till norra stambanan, som beslutats av 1870 års riksdag.

KASSABRIST OCH ENTREPRENADER

KNJ öppnades för allmän trafik 1874-09-14. 70 mala- och tinnervagnar levererades 1874-1875. Personvagnar, täckta godsvagnar, tågdragnig och administration lejdades från Gävle-Dala Järnväg - naturligt nog: Gästrikbruket hade intressen i denna järnväg. Fyrkopplade GDJ 6 MATROSEN (Beyer & Peacock 1858) var första ordinarie lok men visade sig för svagt i maltrafik. Det ersattes av sexkopplade GDJ 7 PAN (B & P 1860). Båda var tenderlok.

Trafikeringen av en bandel skild från GDJ visade sig snart problematisk: Redan per 1876-10-01 övergick därför trafikavtalet till SJ - Krylbo lokstation låg närmare!

Trafikchefstolen flyttades 1878 till Krylbo. SJ driftige (och ekonomimedvetne) stationsinspektör Wilhelm Ponsbach tog över från Gävle. Denna bisyssla skulle han sköta framgångsrikt i hela 25 år! När han lämnade befattningen var banan skuldfri. Två efterträdare till Ponsbach tog över uppdraget och först 1911 blev Kärrgruvan förvaltningsort.

Ursprungliga trafikplatser var Bjurfors och Andersbenning. Stripåsen och Källmora tillkom under Ponsbachs cheftid för frakter från lokala gruvor.

1880-11-08—1881-10-10 fick KNJ "låna spår" åt den nya Södra Dalarnas Järnväg (Gemensam ingångslinje till Krylbo). SDJ byggde dock snart egen infart, öppnad 1881-10-11.

Trafikeringsavtal har sällan varit konfliktfria. KNJ tycks ha tvingats till dem p g a kapitalbrist (Lok och personvagnar var dyra!). Efter 17 år var dock de samlade vinsterna tillräckliga - bolagsstyrelsen kunde sätta banan helt "på egna hjul".

NYA LOK OCH NY BANDEL

Två fabriksnya lok köptes - tanklok 1'C från NOHAB. Nr 1 namngavs CASIMIR PETRE efter järnvägsbolagets VD, industriledare på Hofors. Nr 2 döptes till BJURFORS efter bruket (och trafikplatsen) med samma namn. Loken var kvalitetsarbeten och bildade kärnan i dragkraften banans hela tid. De fick båda nya pannor 1917.

De nya loken kunde framföra malmtågen utan delning före 17 o/oo-stigningen Kärrgruvan-Torget. Tidigare hade tågen fått dras upp i två omgångar till ett sidospår vid Skärningen (=Torget). Detta kunde rivas 1891.

Även två BC-vagnar (med särkupéer) köptes - från Kockums.

1898-06-13 öppnades Klackbergs Järnväg (Kärrgruvan Övre-Klackberg, 4,5 km). Den ägdes av ett separat bolag, där KNJ dock var delägare. I praktiken var bandelen ett bispår till KNJ för utfrakt av klackbergsmala. Officiell persontrafik förekom aldrig.

Kärrgruvan Övre var KNJ driftbangård med lokstall och verkstad. Hit flyttade också den lilla administrationen 1911. Spårförbindelse fanns till SWBJ station ca 700 m söderut och KNJ tåg framgick dit. Bangårdarnas yttersta växlar skildes i stort sett av en vägkorsning.

1902 köptes ett tredje lok. Tredjemaskinen kom i regel att bli något udda och begagnat: Detta års köp var inget mindre än SJ nr 1 WESTERGÖTLAND (Beyer & Peacock 1858). Det blev KNJ 3 WESTMANLAND. Det skrotades 1915 och ersattes av SJ 31 BRAUT-ANUND. Detta blev KNJ 4 (Första utan namn) och ombyggdes 1915 till tanklok med särpräglad utseende.

En begagnad BC-vagn hade köpts 1912 - Spånga-Lövsta Järnvägs enda personvagn!

FYRA ÅR MED SWBJ

Nyåret 1909 sjuöppades Sveriges största privata järnvägskonstellation, Trafikförvaltningen Göteborg-Stockholm-Gävle (GSG). Detta var ett förbund mellan GDG-banorna och SWBJ. Västeråsbanan tog KNJ i arrende fr o m 1915-01-01. Förvaltningen flyttades till SWBJ nyinrättade 2. trafiksektion i Västerås. I samma omgång sammanslogs klackbergbolaget med KNJ.

Loken samnumrerades med SWBJ - i varit fall på papperet. De låga KNJ-numren höjdes med talet 110 (KNJ 111-112 resp. 114). Litterering infördes, CASIMIR PETRE och BJURFORS fick litt. X2 (!). I GSG-systemet betecknade "X" tanklok 1°C. "X2-an" skulle hänga med ända till nedläggningen!

ÅTER ENSAM

En så komplex organisation som GSG rymde konflikter och måste upplösas fr o m 1919-01-01. KNJ blev åter självständig. Som före 1911 kunde den lilla banan administreras på deltid: Ny adress blev Uppsala-Enköpings Järnvägs förvaltning i Uppsala - avståndet till Krylbo var överkomligt.

KNJ var en genuin mass- och tunggodsbana. Persontrafiken var mer en komplettering. 1921 hade man ändå ca 21 000 resande, i snitt ett 15-tal per tåg. Sedan busslinjen Norberg-Avesta öppnats 1925, sjönk emellertid kurvan - 1937 var årssiffran nere i ca 2 000. Busslinjen kom efter några ägarbyten till GDG Biltrafik och trafikeras numera av Västmanlands Lokaltrafik AB.

Någon landsvägstrafik drevs aldrig av KNJ.

Tågplanen växlade mellan ett och två ordinarie tågpar. Åkande tjänsten omstationerades 22/5 1932 från Krylbo till Kärrgruvan och tåggången "vändes".

1930 återkom förvaltningen till Kärrgruvan. Tc Gustaf Sjöquist hade gått i pension från UBJ 1926 men behållit KNJ-sysslan ytterligare några år. En tid var KNJ postadress Stockholm! Ny tc blev byråassistent Thorvald Madison från Lysekils Järnväg. Han skulle bli KNJ siste chef med längst tid i befattningen: Han avled hastigt 1958, kort tid före nedläggningen.

Madison måste göra materielköp: F d BRAUT-ANUND hade avställts nyåret 1932 och ett nytt tredjelok behövdes. Det blev SJ 1115 (Ke), som förvärvades i september 1934. Loket blev KNJ 5 med bibehållet SJ-littera. Det blev en trotjänare.

De ålderdomliga särkupévagnarna var i daglig drift till 1938. De ersattes då med två begagnade SJ-vagnar och samtidigt slopades 2. klass. De hade varit unika - fanns särkupévagnar överhuvud kvar (Som t ex vid KURJ) utgjorde de yttersta reserv och användes bara några gånger per år.

Personvagnarnas främsta funktion var nu konduktörs- och bromsfinkor. Att även ta med enstaka resande vållade inga merkostnader. Sista hela driftåret (1957) reste 201 personer på detta sätt - inte ens en om dagen!

"FRÄNÄM" AV SJ

KNJ framtid avgjordes egentligen 1944-1945 - banan medtogs inte i SWBJ-förstatligandet. Den var för liten att långsiktigt överleva på egen hand. De sista 13 åren gick mest på gammal rutin.

Finansiellt hade bolaget försvagats: 1882-1920 hade årlig aktieutdelning lämnats. Nu saknades reservfond och aktiekapitalet var oskyddat.

Tillgången "rullande materiel" var tveksam. Av vagnarna var endast några få tillverkade efter sekelskiftet. Från 1936 fick KNJ vagnar inte lämna hemmabanen och ingen av dem fick tryckluftsbroms. Loken fick dock 1937 luftbromsapparater, som användes på andra banors (modernare) vagnar. Vid behov kompletterades med handbromsning. KNJ egna vagnar skrotades successivt och mot slutet fanns endast ca 40 kvar för lokaltransporter - omkring en tredjedel av beståndet.

1948 fanns 20 anställda, fördelade enligt följande:

Administrationen	1	man
Banavdelningen	3	"
Maskinavdelningen	10	" (Varav 6 i verkstads- och stalltjänst)
Trafikavdelningen	6	" (Varav 4 platsvakter)

Yrkesbenämningar som bromsare och vagnsmörjare fanns alltjämt i personalförteckningen. De klingade ålderdomligt och hade helt försvunnit vid andra banor.

DE SISTA ÅREN

Fr o m 1952-02-01 slopades söndagstrafiken. Skälet var den nya lagen om veckovila: Trafikpersonalen hade tidigare tjänstgjort varannan söndag och helgdag, d v s haft två fridagar/månad! Detta var vanligt även på andra håll - åttatimmarslagen parerades med ett lägre tidsuttag vardagar. Med så liten arbetsstyrka som vid KNJ blev tjänstefördelningen olösbar.

1953-10-12 togs elektriskt ställverk i bruk i Krylbo. Då driftsattes också KNJ enda moderna vägskyddsanläggning, eldrivna bonnar vid Herrgårdsvägen (Km 1,360). I övrigt fanns sex bevakade vägkorsningar på krylbo-linjen och tre på klackbergsspåret. Vid Bälsjöverket (Norr om Torget) och Hinsebo (Väster om Nordan sjö) bevakades grindarna av tågpersonalen.

Signalsystemet var enkelt utanför Krylbo: Kallmora och Kärrgruvan Övre hade envingade semaforer med växelförregling. Vid Bjurfors, Andersbenning och Stripåsen räckte det med låsta växlar. På klackbergslinjen saknades fast signalering - SWBJ semaforer i Klackberg (Som på 30-talet avlöst skivsignaler) hade nedtagits.

Något rälsbyte utfördes aldrig utan 7-metersrälererna från banans invigning (31,2 kg/m) låg kvar. Sth var följaktligen blygsamma 35 km/h!

Stripåsen var obemannad och växeln mot Kärrgruvan revs redan på 40-talet. I Bjurfors, Andersbenning, Kallmora och Nordan sjö fanns platsvakter - deras lön mot slutet var 90:-/månad! I Bjurfors, Andersbenning och Nordan sjö motiverades tjänsterna av grindbevakning. Ingen av platserna var poststation.

Mot slutet uppstod problem med dragkraften: CASIMIR PERRE var slitet efter över 60 års tunggodsdraening. Ke-loket började få dålig panna. För att udgå revisioner köpte KNJ två begagnade 1'C-tanklok från NBJ 1954 rep. 1957. NBJ 2 blev KNJ 7 och NBJ 3 KNJ 8. BJURFORS var ännu still going strong. Statistiskt ägde den korta banan nu fem lok!

Motor drift infördes aldrig i någon form. I den tunga tjänst det gällde saknades f ö länge alternativ till ångloken.

Fyra anställda var nästan jämnåriga med "gammelloken": När man såg varvat det lutade kom anställningsstopp, och intresserade fick "gå över". Äldrarna vid Malmö-Genarps Järnväg tangerades dock aldrig. Totalstyrkan var alltså 20 personer.

Godstrafiken hade ännu viss betydelse: 1957 transporterades 223 357 ton, främst malm. En del gick via Krylbo till Avesta och gästrikebruket. Andra kvantiteter gick via Kärrgruvan till Västerås' hamn för export - transportsträckan på KNJ var här mycket kort. Den kortväga malmen till Fagersta hade redan överförts till bil.

Minsta vagnvikt i riktning Krylbo var enligt tidtabellsboken 280 ton. Tillämpad vagnvikt var dock normalt 300 ton Kärrgruvan-Kallmora och 500 ton Kallmora-Krylbo. Med påskjutning till brytpunkten vid km 14,8 kunde dock 750 ton medtas. Ordinarie driftplan band de sista åren bara ett lok: Påskjutningen fick bli ett extraarrangemang.

SJK besökte EIJ lördag 25 oktober 1958, en av föreningens första utflykter. Det var i elfte timmen - banan hade en knapp vecka kvar. Nedläggningen var ursprungligen planerad till 1958-07-01 men hade av olika skäl skjutits upp.

Sista trafikdags gick fredag 31 oktober under vanliga ceremonier, främst i Krylbo. Personalavvecklingen sköttes taktfullt - endast de fyra platsraktarna smistades. Övriga - i tjänstbar ålder - fick nya arbeten vid moderbolaget Avesta Järnverk och närstående företag.

Avvecklingen av EIJ egendom blev utdragen: Av ångloken såldes snart nr 5 och 3 för ny användning (i Hofors resp. Tilmanshyttan). Malnvagnen P nr 37 (Atlas 1875) tillfördes Mossgruveparkens museum i Norberg.

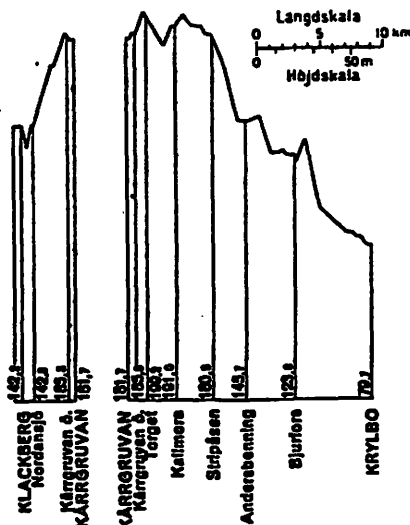
"Euvridstationen" Kärrgruvan Övre städades upp först 1963-1964. Ångloken 1 och 7 skrotades där 1964. SJURFORS hade 1965 blivit museiföremål vid Avesta Järnverk. Det överläts 1986 till noranuset.

Även spårnätläggningen såldes, mittdelen Södra Terket-Bålsjöverket för rivning. Avsnittet Krylbo-Södra Terket (2,4 km) överläts till Avesta Järnverk. Delen Bålsjöverket-Kärrgruvan (2,0 km) övergick till Norbergs Gruvförvaltning. På Klackbergsspåret revs Kärrgruvan Övre-Nordansjö (2,7 km). Avsnittet Nordansjö-Klackberg (1,8 km) såldes till SJ för betjäning av träindustrin i Nordansjö. SJ "resttrafik" på aktuella avsnitt behandlas i foldern om Norbergs Järnväg.

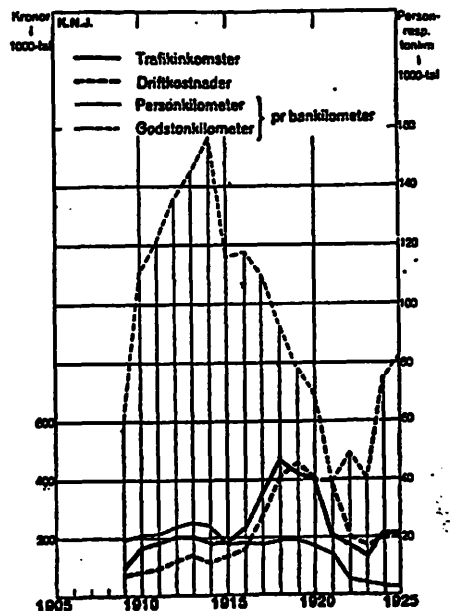
Spårnivningarna utfördes 1959.

Krylbo-Norbergs Järnvägs AB kunde likvideras juridiskt först 1966.

Krylbo-Norbergs järnväg



Trafikdiagram.

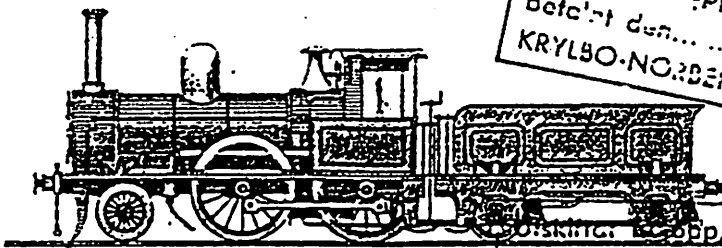


20 kuponger för åren
1905-1924 aflemnade.

UTI

KRYLBO-NORBERGS JERNVÄGS AKTIE-BOLAG

Utskiftat belopp, kr. 48.00 per aktie, ut-
betalt den... 1915... 1914
KRYLBO-NORBERGS JERNVÄGS AB i likv.



Utskiftat belopp, kr. 1.30 per aktie, ut-
betalt den... 1911... 1911
KRYLBO-NORBERGS JERNVÄGS AB i likv.

Detta aktiebrev rik ej genom direktories förskrift af utskift-
medborgare, samfällighet eller stiftelse, af svenskt eller utländskt ursprung,
hvarj fränst utskiftad bolagomen, af svenskt eller utländskt ursprung,
svenskt eller utländskt, hvars aktiebrev rik utskiftad till innehavare,
eller af andra svenskt eller utländskt, i hvars bolagsordning, stiftelse,
förbehåll som i 2 § af 1916 års lag om väsentliga förändringar i
aktiernas ägarförhållande fastsetts eller givna eller af annat sätt
fastsetts, dock så, utan hinder af det nu förorda förbehållet, aktier
af utskiftad svenskt eller utländskt ursprung rik utskiftad till
af utskiftad svenskt eller utländskt ursprung.

~~Med detta aktiebrev utskiftas...~~

Krylbo-Norbergs Jernverks Aktie-Bolag
e ger uti
Krylbo-Norbergs Jernvägs Aktie-Bolag
för det tillfullo inbetalda aktiebeloppet

~~Med detta aktiebrev utskiftas...~~

motsvarande andel uti Bolagets tillgångar och årliga vinst, allt i omlighet
med af Kongl. Majt. fastställd Bolagsordning.
Med detta Aktiebrev äro aflemnade Tre Vinstutdelningskuponger
för åren 1875 - 1884 hvar efter nyu kuponger erhållas emot Aktiebrev
rets uppräisande.

Fälun den 1 Maj 1872.

För Krylbo-Norbergs Jernvägs Aktie-Bolag

C. Nyberg

Casimir Selin

J. Lundberg



1896.

SVENSK FÖRFATTNINGS-SAMLING.

N: 89.

(Detta nummer har från trycket utkommit den 21 December 1896.)

TRANSSUMT AF KONGL. MAJ:TS NÄDIGA SKRIFVELSE

till Dess Befallningshafvande i Vestmanlands län angående fridlysning af jernväg mellan Kärrgrufvans station å Krylbo—Norbergs jernväg och Klackbergs gruffält.

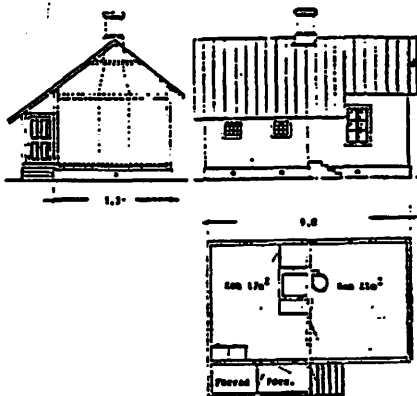
OSCAR &c. &c. Vår ynnest &c. Vi gifve Eder härmed till underdånig eiterrättelse i nåder tillkänna, att Vi denna dag, i sammanhang med beviljande åt J. W. Petre, Gustaf Lilliehöök, A. Henrik Göransson, Chr. Lundeberg och W:m Ponsback af sökt rättighet att, enligt nu jemval faststald plan, anlägga och till allmänt begagnande för godstrafik mot afgift upplåta jernväg af 1,33 meters spårvidd från Kärrgrufvans station å Krylbo—Norbergs jernväg öfver Nordansjö bruk till Klackbergs gruffält, funnit godt

i nåder förordna, att berörda jernvägsanläggning med dertill hörande telegraf- och telefoninrättningar si all åtnjuta samma skydd, som jemlikt 19 kap. 11, 12, 13 och 21 §§ strafflagen tillkommer dylika af staten utförda anläggningar: och åligger det Eder att sist omnämda nådiga beslut behörigen kungöra inom länet. Stockholms slott den 13 November 1896.

OSCAR.

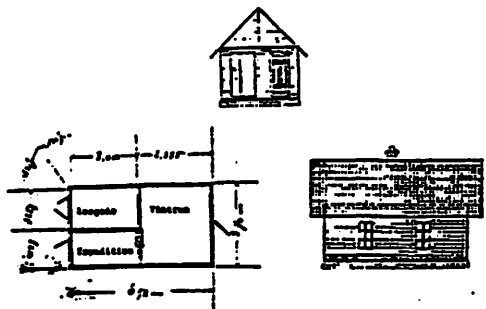
E. VON KRUSENSTJERNA.

(Civildepartementet.)



Vaktstuga för Krylbo Norbergs Jernväg. Kon att uppföras på flera platser vid jernvägen.

Stationshuset för anhalt vid Krylbo-Norbergs Jernväg. Stationen vid KALLHÖJA, STRIFÅREN och RÄSPÅREN anhaltet.



Stationshus för anhalt vid Krylbo Norbergs Jernväg. Standardbyggnad att uppföras på fler platser.

Krylbo—Norbergs Järnväg

Tidtabellsboken

Del B

Tjänstefidtabeller och bandispositioner

Tidtabell nr 103

Gällande fr o m den 2 juni 1957
å följande bandelar:

**Krylbo—Kärrgruvan,
Kärrgruvan övre—Klackberg.**

K. N. J.

Anm.: Förvaras i tidtabellsbokens del A.

VED. JOHANSSON TRYCKERI AB 21 11

TILLÄGG TILL TIDTABELLSBOKEN.

Nr	Infört	
	Datum	Namn

ANMÄRKNINGAR.

1. Tåganmälan enl. sås §§ 59 och 100 skall äga rum mellan Kärrgruvan och Kallmora resp. Kallmora och Krylbo.
När tåg avgår från driftplats eller passerar postställe för vägvakt skall detta dessutom meddelas per bantelefon i tågets väg sålunda:
Kallmora underrättar Andersbenning
Andersbenning . Bjurfors
Bjurfors . Pv Södra Verket
Pv Södra Verket . Väv Strömsnäs
Väv Strömsnäs . Krylbo
Pv Södra Verket . Pv Södra verket
Bjurfors . Bjurfors
Andersbenning . Andersbenning
Kärrgruvan övre . Kallmora
Tbth Klackberg . Väv Hedgrindarna
Väv Nordansjö . Nordansjö
Väv Nordansjö . Väv Hedgrindarna
3. Underrättelse enl. sås § 82:8 lämnas av Krylbo till vägvakten Strömsnäs och Dalavägen vid större tågförsening än 5 minuter.
4. För tågrörelse över korsningarna med landsvägen vid Hinsebo och enskilda vägen till Bälsjöverket (km 17 + 085) gäller t. v.:
Tåget skall stanna framför korsningen, varefter växlingsledaren skall stänga grindarna och vid mörker lånda bomlyktorna. Först därefter får tåget på växlingsledarens signal till växlingsrörelse passera vägkorsningen.
5. För tågrörelse över korsningen med den enskilda vägen till Södra Verket (km 2 + 925) skall t. v. följande iakttagas:
Före ankomsten till vägkorsningen skall tågets hastighet nedbringas, så att tåget kan stanna vid densamma, därest så skulle erfordras. Först då lokpersonalen förvisat sig om att hinder ej finnes för tåget att passera vägkorsningen, får tåget framdras över densamma. Signalen "tåg kommer" skall alltid givas framför vägkorsningen.
6. För tåg- och växlingsrörelse över vägkorsningen i norra änden av bangården å Kärrgruvan övre skall följande iakttagas:
För tåg förlares enligt punkt 5 ovan.
Vid växlingsrörelse över vägkorsningen skall denna bevakas av växlingspersonalen, som skall varsko vägfärande. Signalen "tåg kommer" skall dessutom givas från loket.
7. Vid Stripåsen har växel och växelsignalen mot Kärrgruvan tillfälligt borttagits.

Godståg n:r 1.

Vardagar.

2 klass.

Sth 35. Lok X2 eller Ke. Ax. 120. Brgr G. Brtal 18.
Vikt 280 ton.

1	2	3	Ank.	Avg.	6	×	Avstånd km.
Kärrgruvan				13.35		6	
Kärrgruvan övre		3	×				0.7
Torget *)	**)	2					1.0
Kallmora	†	2	×				2.2
Stripåsen *)	**)	1	×				2.3
Andersbenning	**)	1	✓				2.6
Bjurfors	**)	1	×				3.9
Södra verket *)		1	×	14.15			3.7
Krylbo	†	h 5		15.00			2.1

Godståg n:r 2.

Vardagar.

2 klass.

Sth 35. Lok X2 eller Ke. Ax. 120. Brgr G. Brtal 15.
Vikt 250 ton.

1	2	3	Ank.	Avg.	6	×	Avstånd km.
Krylbo				16.00	†	1	
Södra verket *)	**)	1	×				2.1
Bjurfors	**)	1	×				3.7
Andersbenning	**)	1	×				3.9
Stripåsen *)	**)	1	×				2.6
Kallmora	†	2	×				2.3
Torget *)		2	×				2.2
Kärrgruvan övre	†	3	17.08	17.08			1.0
Kärrgruvan		3	17.10				0.7

*) Platsen är obebakad enligt avvikande bestämmelser till säkerhetsordningen.

**) Signalbild för i huvudtågvägen befintliga motväxlar:

h = Hindrer strax bortom infartstågvägens slutpunkt (Såo § 73).

Anm.: Tåg 2 får avsändas från Kärrgruvan övre intill 15 min. före tidtabellstiden.

Växlingståg n:r 3.

Vardagar.

Kan inställas.

Brtal 18.

1	2	3	Ank.	Avg.	6	×	Avstånd km.
Kärrgruvan övre				10.00			
Nordansjö		1					2.7
Klackberg		2	10.15				1.8

Växlingståg n:r 4.

Vardagar.

Kan inställas.

Brtal 12.

1	2	3	Ank.	Avg.	6	×	Avstånd km.
Klackberg				10.45		3	
Nordansjö		1					1.8
Kärrgruvan övre		2	11.00				2.7

Växlingståg n:r 5.

Vardagar.

Kan inställas.

1	2	3	Ank.	Avg.	6	×	Avstånd km.
Kärrgruvan				9.50		5 L	
Kärrgruvan övre		3	9.52	11.05			0.7
Torget *)	**)	1	11.10				1.0

Växlingståg n:r 6.

Vardagar.

Kan inställas.

1	2	3	Ank.	Avg.	6	×	Avstånd km.
Torget *)				12.00		5	
Kärrgruvan övre	†	3	12.10	12.58			1.0
Kärrgruvan		7	13.00				0.7

Växlingståg n:r 7.

Vardagar: Kärrgruvan—Kärrgruvan Övre. Kan inställas.

Kärrgruvan Övre—Torget Pso.

1	2	3	Ank.	Avg.	6	×	Avstånd km.
Kärrgruvan				17.20		2	
Kärrgruvan övre		3	×				0.7
Torget *)	**)	1	17.30				1.0

Växlingståg n:r 8. Pso.

1	2	3	Ank.	Avg.	6	×	Avstånd km.
Torget *)				17.40		7	
Kärrgruvan övre	†	3	17.50				1.0

*) Platsen är obebakad enligt avvikande bestämmelser till säkerhetsordningen.

**) Signalbild för i huvudtågvägen befintliga motväxlar:

Anm.: Samtliga ovanstående tåg få avsändas från resp. drifplatser intill 15 min. före tidtabellstiden.

Extra växlingståg n:r 11. Pso.

1	2	3	Ank.	Avg.	6	×	Avstånd km.
Kärrgruvan övre				8.15			
Torget *)	**)	1	8.20				1.0

Extra växlingståg n:r 12. Pso.

Torget *)				8.30		e 11	
Kärrgruvan övre	1	3	8.40				1.0

Extra växlingståg n:r 13. Pso.

Kärrgruvan övre				9.30		e 12	
Torget *)	**)	1	9.40				1.0

Extra växlingståg n:r 14. Pso.

Torget *)				9.50		e 13	
Kärrgruvan övre	1	3	9.55				1.0

*) Platsen är obebakad enligt avvikande bestämmelser till säkerhetsordningen.

***) Signalbild för i huvudtågvägen befintliga motvaxlar:

Anm.: Samtliga ovanstående tåg få avsändas från resp. drifplatser intill 15 min. före tidtabellstiden.

Ensam Lok km 14+800—Kärrgruvan Övre.

Återgående pålok från tåg 1

N:r 1 Pålok. Pso.

1	2	3	Ank.	Avg.	6	×	Avstånd km.
Källmora	1	2	×	13.55			
Torget *)		2	×				2.2
Kärrgruvan övre	1	3	14.05				1.0

Ensam Lok Kö — Kär.

N:r 5 Lok. Vardagar.

1	2	3	Ank.	Avg.	×
Kärrgruvan övre				9.28	
Kärrgruvan			9.30		

*) Platsen är obebakad enligt avvikande bestämmelser till säkerhetsordningen.

Anm.: Samtliga ovanstående tåg få avsändas från resp. drifplatser intill 15 min. före tidtabellstiden.

För Lok- och växlingstågen Kärrgruvan övre — Kärrgruvan — Kärrgruvan övre gäller: Vid Kärrgruvan inläges lägen medelst kör-signal från huvudsignalen och stanna utan stoppsignal vid yttersta växeln.

Avgångssignal från Kärrgruvan må givas av växlingsledaren efter det denne för varje gång därtill erhållit medgivande av tkl.

Bandisposition enl. såo § 29:2, anm. 3, skall ske på särskild order

Nummer och beteckning	Bandispositionens utförande m. m.
Bdlsp. n:r 1. Pso. Ky — Svt.	Sedan tåg 1 ink. till Krylbo disp. lin-jen Krylbo — Bjurlors från kl. 15.10 till kl. 15.45 för gång med lok och vagnar från Krylbo till Södra Verket och åter till Krylbo. Anm.: Innan bdlsp. får ske skall tkl Krylbo ha underrättat väv Strömsnäs och Dalavägen om tiden för bdlsp. början.



Sommaren 1914

69		Krylbo—Kärrgruvan—Krylbo.								80	
		1. 2	7.4	—	fr. Gäddö 50 20..... t.	2.64	3.4				
		9.12	10.2	—	fr. Stockholm C 20..... t.	3.25	5.2				
		1. 1	15. 2	—	Krylbo—Norbergs järnv.		11. 2	11. 4			
		11. 11	15. 11	—			11. 11	11. 11			
		6.1	1.14	0	fr. Krylbo..... t.	11.11	4.5				
		X	X	6	Djuffors..... t.	X	X				
		X	X	1	Ånderboanlag..... t.	X	X				
		X	X	15	Källmora..... t.	X	X				
		6.5	2.5	19	fr. Kärrgruvan..... t.	10.21	4.2				
		8.56	7. 3	—	fr. Vasteras 97 95. 01..... t.	6. 4	3.11				
		11.22	6.42	—	fr. Stockholm 97 95. 01..... t.	—	12. 1				

15/5 1930

65		Krylbo—Kärrgruvan—Krylbo.								65	
Biljettpris: Zontaxa F, tab. 338. Tur- och returbiljetter, pris = 1 1/2 gång enkel biljett; giltighetstid lika med Å Statens järnvägar.											
...	...	22.45	8.30	...	fr. Gäddö O 50, 35..... t.	19.30	19.30	...	...	...	...
...	...	20.10	10.00	...	fr. Stockholm C 35..... t.	18.53	18.53	...	...	...	...
		6.4	9.1		Krylbo—Norbergs Järnväg, Stockholm, spridd 1.433.		6.3	9.1			
		2.3	2.3				2.3	2.3			
...	...	X	X	0	fr. Krylbo..... t.	X	X	...	...	...	...
...	...	X	X	6	Djuffors..... t.	X	X	...	...	...	...
...	...	X	X	10	Ånderboanlag..... t.	X	X	...	...	...	...
...	...	X	X	12	Strilåsa..... t.	X	X	...	...	...	...
...	...	X	X	15	Källmora..... t.	X	X	...	...	...	...
...	...	X	X	19	fr. Kärrgruvan..... t.	X	X	...	...	...	...
...	...	7.43	18.27	...	fr. Snylen 81..... t.	11.12	11.12	...	...	...	...
...	...	7.36	18.39	...	fr. Ångelsberg 81..... t.	11.00	11.00	...	...	...	...

1/12 1945

41		Krylbo—Kärrgruvan—Krylbo.								41	
Biljettpris: Zontaxa B, tab. 338. Tur- och returbiljetter pris = 1 1/2 gång enkel biljett; giltighetstid lika med Å Statens järnvägar.											
...	...	17.12	...	...	fr. Gäddö O 50, 35..... t.	19.11	...	...	...	...	...
...	...	16.30	...	...	fr. Stockholm C 35..... t.	19.30	...	...	...	...	...
...	...	17.29	...	...	fr. Uppsala O 35..... t.	18.49	...	...	...	...	...
...	...	18.31	...	...	fr. Sala 35..... t.	17.19	...	...	...	...	...
		6.2			Krylbo—Norbergs järnv. Kärrgruvan, spr. 1.433		6.1				
		3					3				
...	...	19.19			fr. Krylbo..... t.	16.05	...	...	...	...	...
...	...	X			Djuffors..... t.	X	...	...	...	...	...
...	...	X			Ånderboanlag..... t.	X	...	...	...	...	...
...	...	X			Strilåsa..... t.	X	...	...	...	...	...
...	...	X			Källmora..... t.	X	...	...	...	...	...
...	...	20.25			fr. Kärrgruvan..... t.	15.00	...	...	...	...	...
...	...	7.40			fr. Norberg 78..... t.	11.24	...	...	...	...	...

1/8 1950

41		Krylbo—Kärrgruvan—Krylbo.								41	
Biljettpris: Zontaxa B, tab. 338. Tur- och returbiljetter pris = 1 1/2 gång enkel biljett; giltighetstid lika med Å Statens järnvägar.											
...	...	16.08	16.08	...	fr. Gäddö O 50, 50, 35 t.	18.11	18.11	...	...	...	...
...	...	16.30	16.30	...	fr. Stockholm C 35..... t.	19.00	19.00	...	...	...	...
...	...	17.23	17.23	...	fr. Uppsala C 35..... t.	18.06	18.06	...	...	...	...
...	...	18.15	18.15	...	fr. Sala 35..... t.	17.09	17.09	...	...	...	...
		6.2	6.1		Krylbo—Norbergs Järnv. Kärrgruvan, spr. 1.433		6.3	6.1			
		3	3				3	3			
...	...	18.54	18.54	0	fr. Krylbo..... t.	X	16.05	16.05	...	...	...
...	...	X	X	6	Djuffors..... t.	X	X	X	...	...	...
...	...	X	X	10	Ånderboanlag..... t.	X	X	X	...	...	...
...	...	X	X	12	Strilåsa..... t.	X	X	X	...	...	...
...	...	X	X	15	Källmora..... t.	X	X	X	...	...	...
...	...	19.50	20.05	19	fr. Kärrgruvan..... t.	X	14.45	15.15	...	...	...
...	...	7.27	7.27	...	fr. Norberg 78..... t.	11.13	11.13	...	...	...	...

Krylbo-Norbergs Järnv.
3:e klass
KÄRRGRUFVAN
till
KALLMORA
Kr. 0.40
Stämpas genast
vid uppehåll
Kärrgrufvan—
Kallmora
1145

K. N. J.
Persontåg
Enkel
Kärrgruvan-
STRIPÅSEN
0.70 **3**
Stämpas genast
vid uppehåll
Kärrgruvan-
STRIPÅSEN
E 1304

Krylbo-Norbergs Järnv.
3:e klass
KÄRRGRUFVAN
till
ANDERS-
BENNING
Kr. 0.70
Stämpas genast
vid uppehåll
Kärrgrufvan—
Andersbenning
1297

Krylbo-Norbergs Järnv.
3:e klass
KÄRRGRUFVAN
till
BJURFORS
Kr. 0.90
Stämpas genast
vid uppehåll
Kärrgrufvan—
Bjurfors
1390

K. N. J.
Persontåg
Enkel
Andersbenning-
BJURFORS
0.50 **3**
Stämpas genast vid uppehåll
Andersbenning-
BJURFORS
E 3608

Tfr. G.—S.—G.
Stöcka-Väst-Bergst. Jv.
3:e Klass
ANDERSBENNING—
KALLMORA
Kr. 0.20 + 0.05
Andersbenning—
Kallmora
1145

Krylbo-Norbergs Järnv.
3:e klass
ANDERSBENNING
dill
KALLMORA
Kr. 0.40
Andersbenning—
Kallmora
1140

Form. Nr 50. *Krylbo-Norbergs Järnväg.*

Nr 100 **Hushållsfribiljett** klass

för

från till och åter
den 19.....

Utfärdad av Trafikchef.

21050

Krylbo-Norbergs Jernväg.

N:o 50

FRIBILJETT. KLASS.

för

Från till
den 190 och åter

Trafik-Chef.

Utfärdad af

Edv. Berling, Upsala.

K.N.J.

Krylbo - Kärrgruvan

Spårvidd
1435 mmSTATIONER, HÅLL- & LASTPLATSER M.M.

<u>km</u>	<u>TRAFIKPLATS</u>	<u>ÖPPNAD</u>	<u>KNJ</u> <u>Sign.</u>	<u>SJ</u> <u>Sign.</u>	<u>NEDLAGD</u>
0.0	KRYLBO (SJ) AVESTA C från 31/5 1970 AVESTA-KRYLBO från 1/6 1986 AVESTA KRYLBO från 29/5 1988	1/12 1873	Ky - - -	Ky Avc Avky Avky	
1.3	Strömsnäs fp (SDJ)	8/11 1880		-	11/10 1881
2.4	Södra Verket lp Avesta Södra lp från 1/11 1958		Svt -	- Avts	
6.1	Bjurfors hlp	14/9 1874	Bf	-	1/11 1958
10.0	Andersbenning hlp	6) 14/9 1874	Abg	-	1/11 1958
12.6	Stripåsen lp Stripåsen hlp från 1/10 1909	1) 1885	Stp Stp	- -	1/11 1958
15.4	Kallmora hlp	2) 1/5 1880	Kma	-	1/11 1958
17.6	Torget lp	3)	Tg	Tgt	1/12 1991
18.6	Kärrgruvan Övre lp	14/9 1874	Kö	-	1/11 1958
19.3	KÄRRGRUVAN (NJ) KÄRRGRUVAN från 1/10 1916	4) 30/8 1876	Kä Kä	- Kär	1/4 1990

K.K.J. = K.N.J.

Kärrgruvan Övre - Klackberg

Spårvidd
1435 mm

0.0	Kärrgruvan Övre lp	14/9 1874	Kö	-	1/11 1958
2.7	Nordansjö lp (KKJ)	13/6 1898	Nö	Noö	1/11 1976
4.5	KLACKBERG (KKJ) Klackberg lp från / 19	5) 7/3 1883	Kg Kg	- Klb	1/6 1970

- Anm. 1) Stripåsen lp anlades för utlastning från Häste grufvfält.
- 2) Egen taxepunkt. Kallmora gruvors lp under 1880-talet. Från Kallmora hlp byggdes 1882 ett ca 700 m. långt sidospår till gruvorna, tillhöriga Lernbo Gruf AB.
- 3) Spår till Bålsjö anrikningsverk, 0.2 km. Spåret Kärrgruvan - Bålsjöverket fr.o.m. 1/11 1958 ägt av Norbergs Gruvförvaltning. Trafikerat av SJ.
- 4) Datumet för öppnandet gäller efter ombyggnaden till normalspår.
- 5) På bangården hade KNJ & SWBJ vardera två spår.
- 6) Utlastning från Långgrufvan. Linbana Långgrufvan - Andersbenning 1904 - 1948.

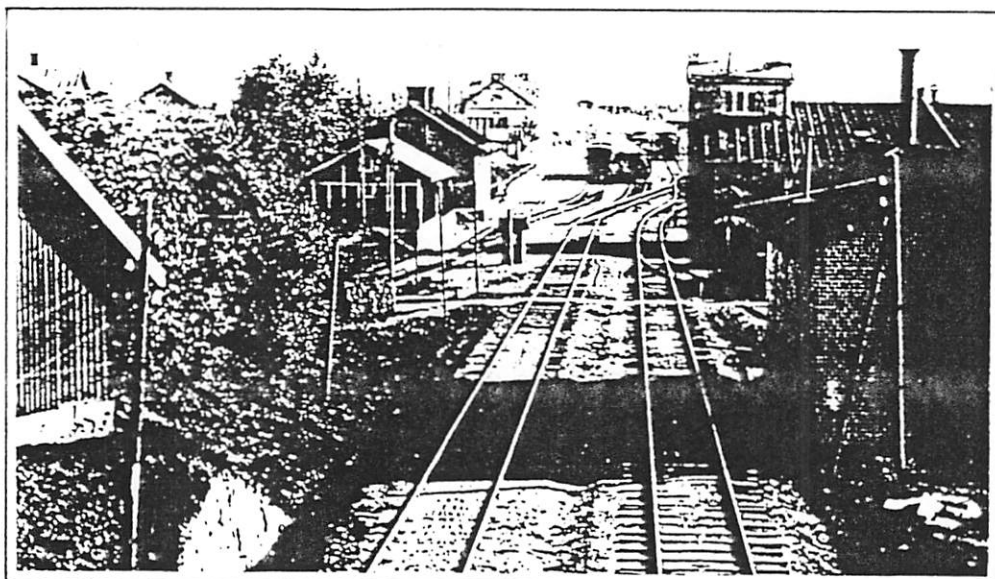
Signaturerna med tre bokstäver tillkom troligen under SWBJ-tiden.

För egna anteckningar:

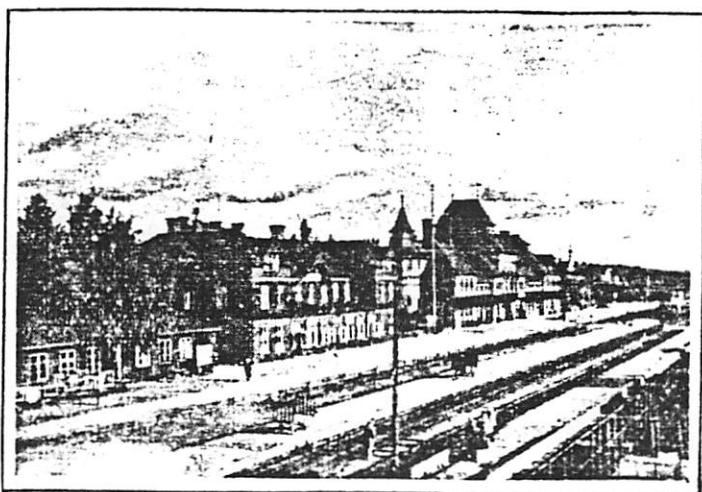
KRYLBO

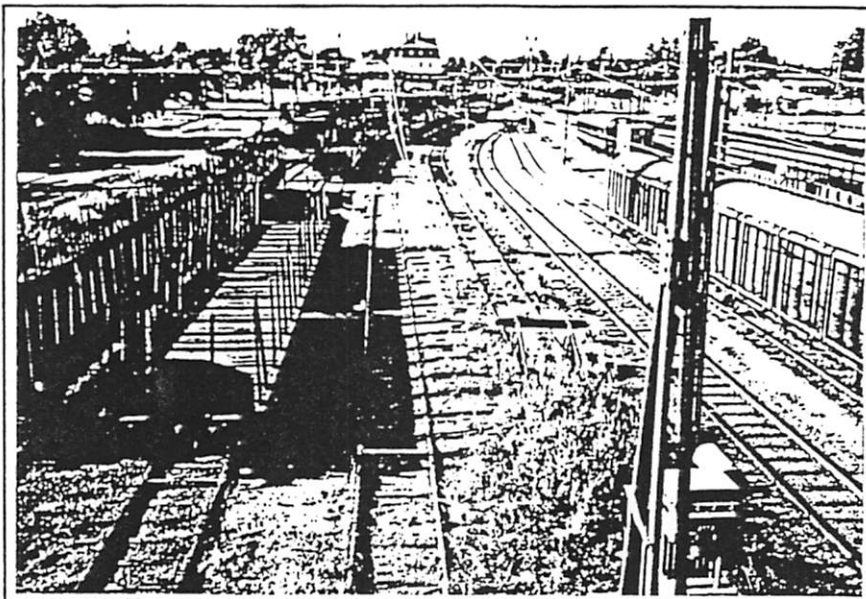
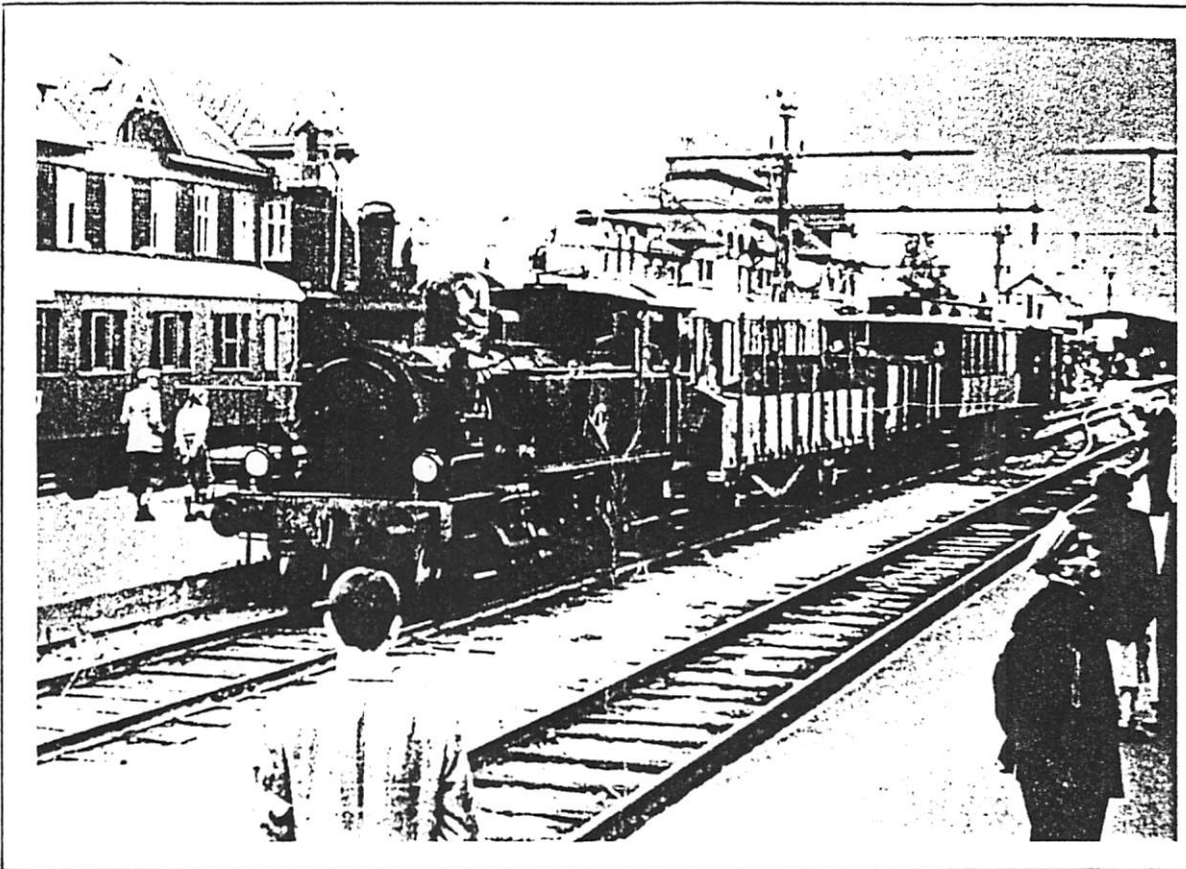


Krylbo första järnvägsstation från gatusidan år 1899.
Byggd år 1874.



Norra infarten till Krylbo station år 1898.
Vänster spår, SDJ, Krylbo-Säter öppnat 8 november 1880.
Höger spår, KNJ, Krylbo-Kärrgruvan öppnat 14 september 1874.
Närmast till höger, KNJ:s lokstall och därefter SJ:s, nu rivna.





KNJ:s parkeringsspår vid nordöstra delen av Krylbo bangård, mot Järnvägsgatan. Foto 1991, T Olsson.

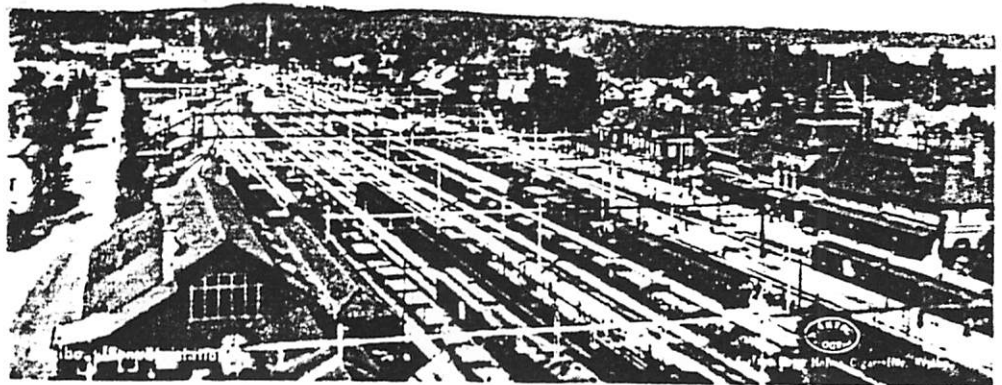
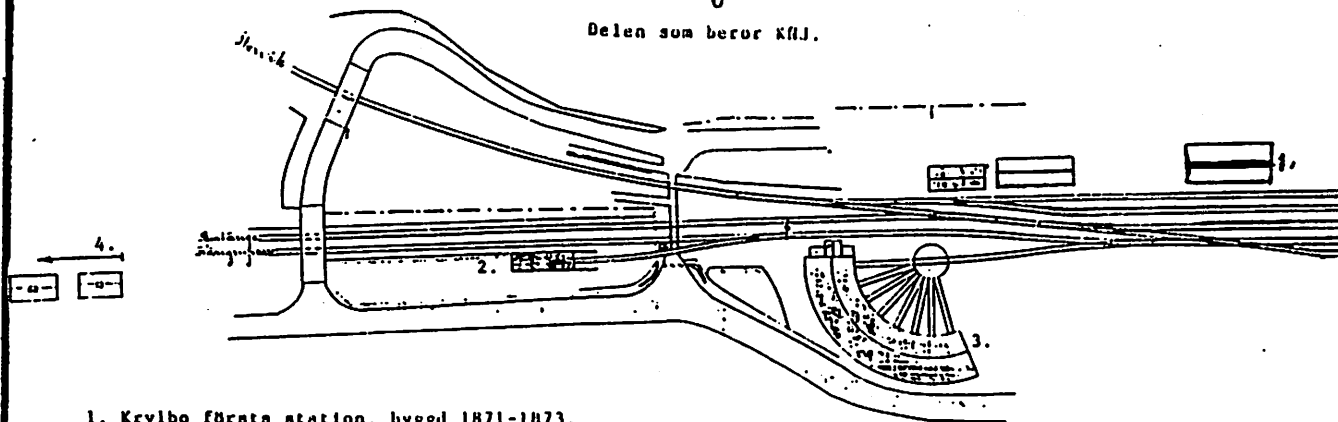


Foto 1940

Krylbo.

1880

Delen som berör KNJ.

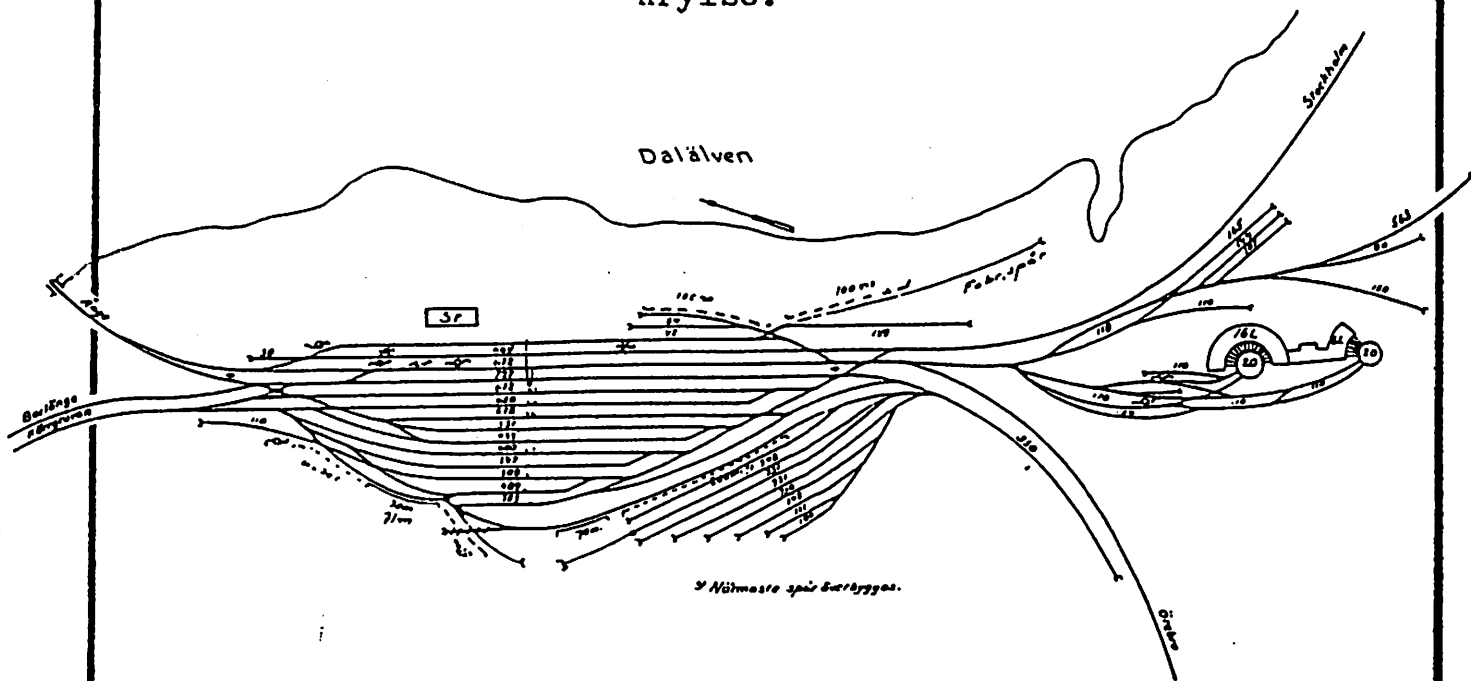


1. Krylbo första station, byggd 1871-1873.
Den nya, nuvarande stationen uppf 1900.
2. KNJ:s lokstall, uppfört omkr 1874, nu rivet.
3. SJ:s gamla lokstall, nu rivet.
4. KNJ:s personalbostäder, luge
c:a 300 met norr om Hastbron,
sedan länge rivna.

1:5000 100 0 100 200 300 400 500 m

Krylbo.

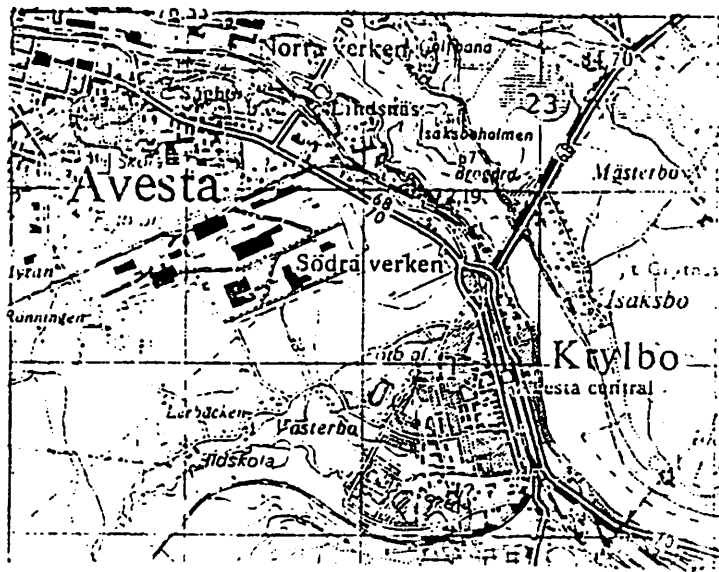
1935



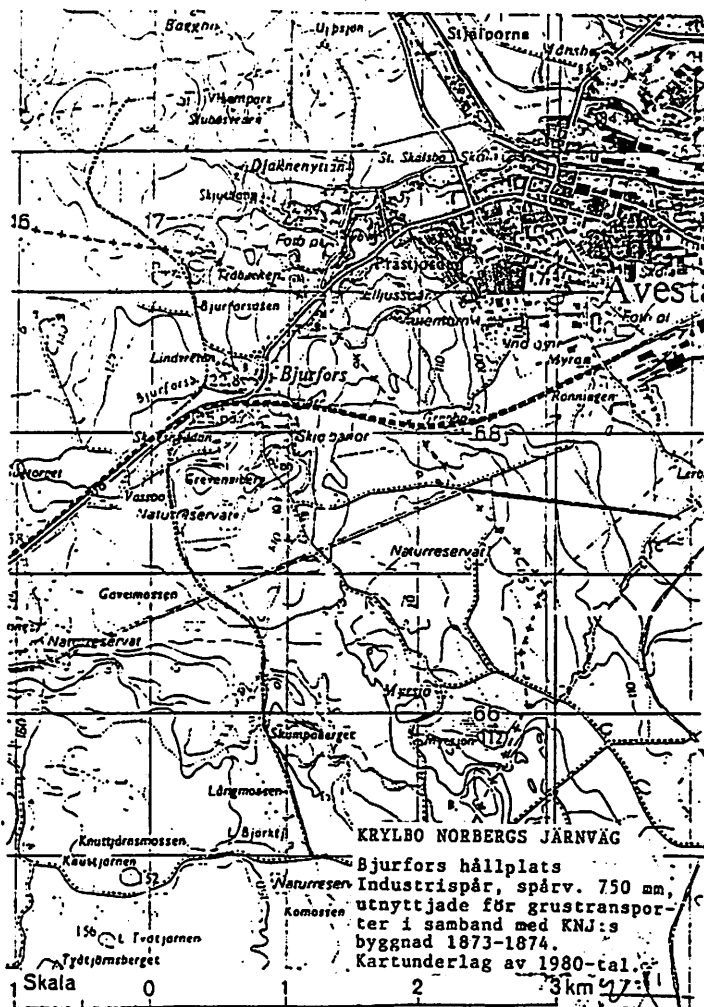
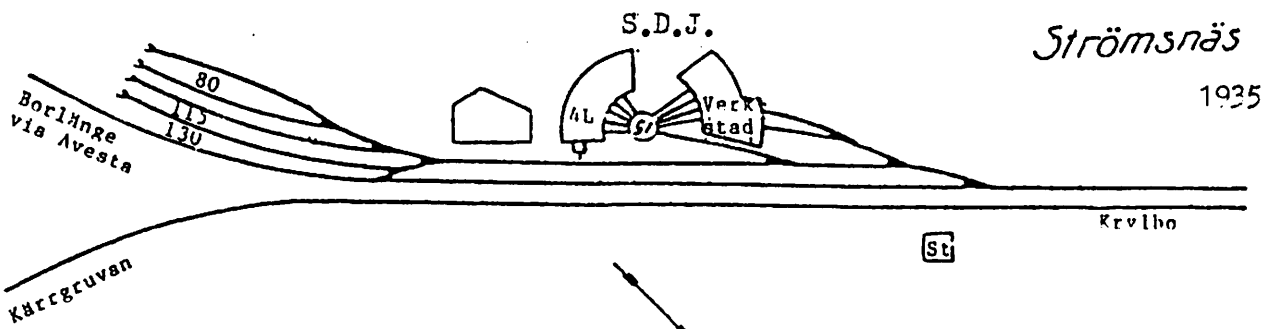
KNJ arrenderade spåren och 5 av SJ på bangården.
var plattformsspår och 5 var uppställningsspår.

R. d 14. 11-35
B. 117

För egna anteckningar:

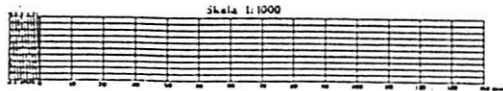


SÖDRA VERKEN

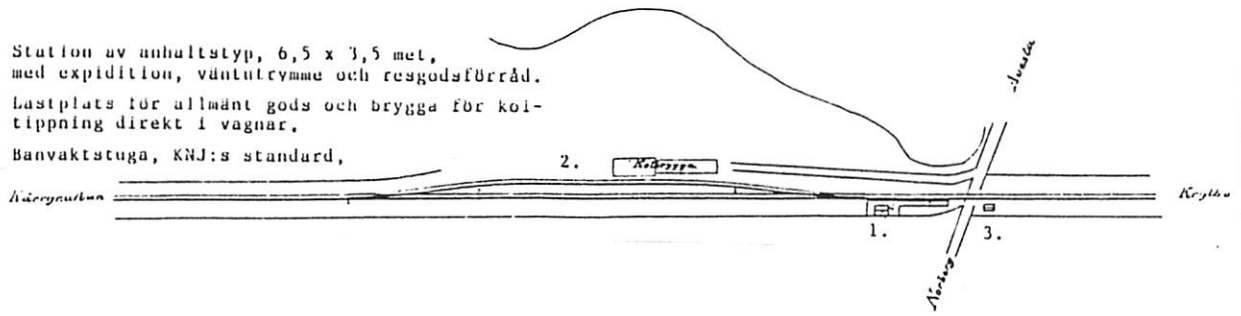


BJURFORS

1875

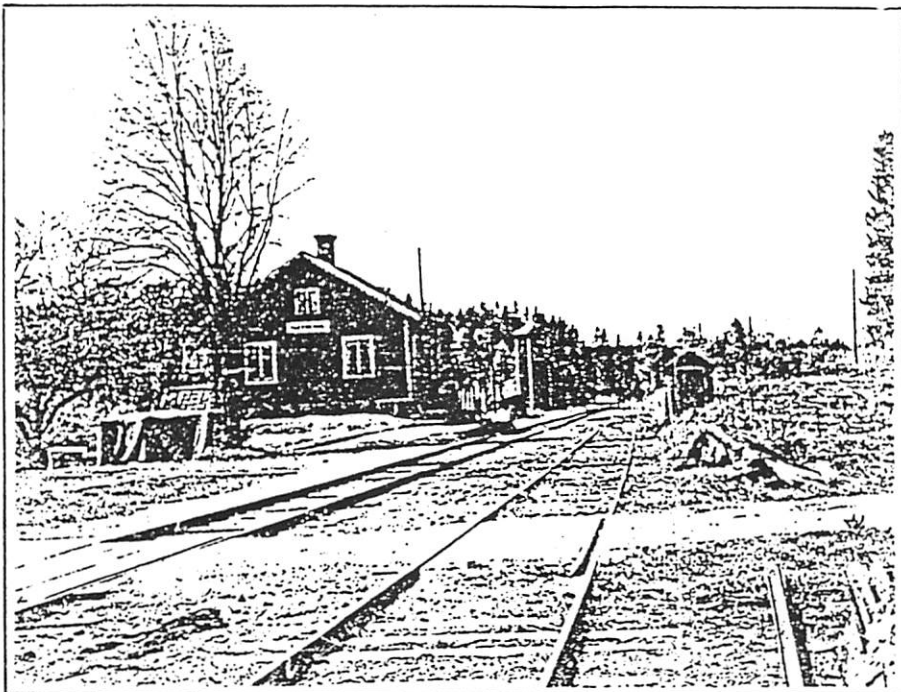
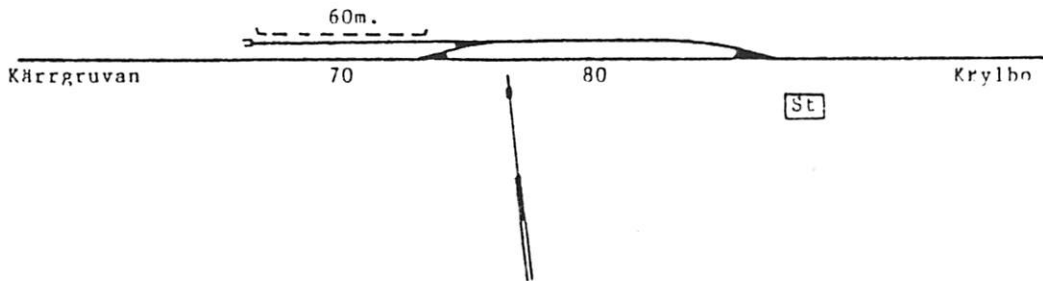


1. Station av anhaltstyp, 6,5 x 3,5 met, med expedition, väntutrymme och resgodsförråd.
2. Lastplats för allmänt gods och brygga för kottippling direkt i vagnar.
3. Banvaktstuga, KNJ:s standard,



Bjurfors

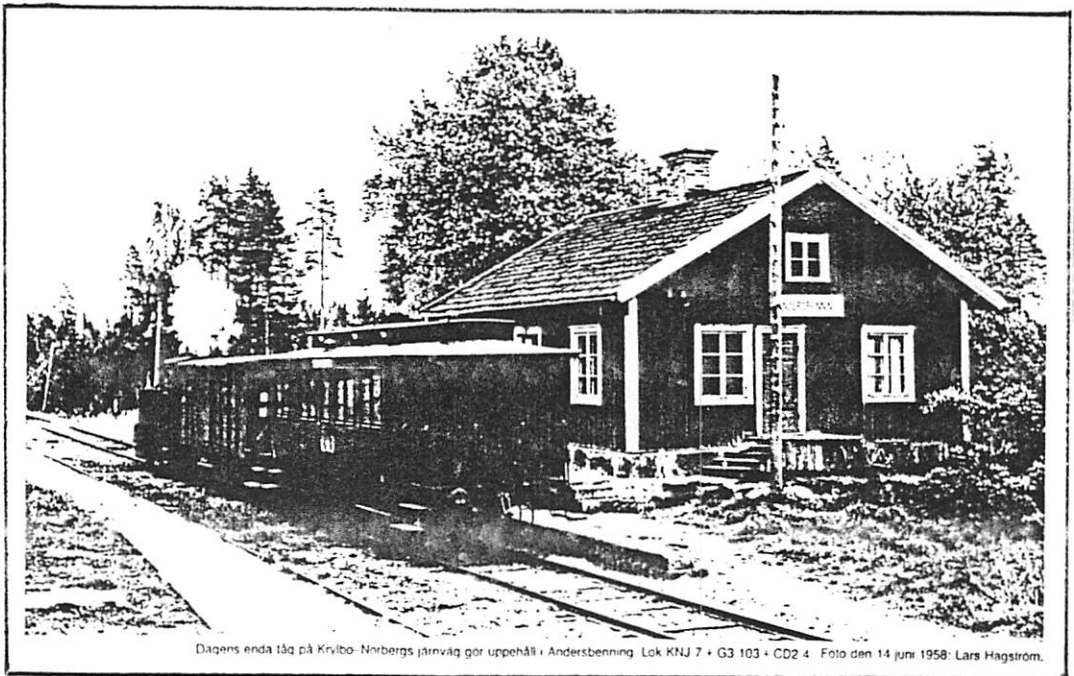
1935



ANDERSBENNING

Andersbenning hållplats från tidigt 1900-tal. Bilden visar stationsbyggnad och bortom den framträder vattentornet där loket intog sitt vatten, c:a 1.000-1.500 liter per gång.

För egna anteckningar:



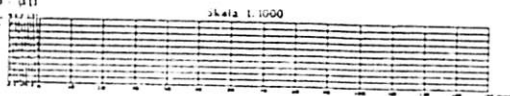
Dagens enda tåg på Krylbo-Norbergs järnväg gör uppehåll i Andersbenning. Lok KNJ 7 + G3 103 + CD2 4. Foto den 14 juni 1958. Lars Hagström.

Krylbo-Norbergs Jernväg

Andersbenning hållplats
 inrättades under
 första åren av 1870-talet
 i samband med järnvägens
 tillkomst.
 Andersbenning fick ett
 större stationshus än
 övriga hållplatser

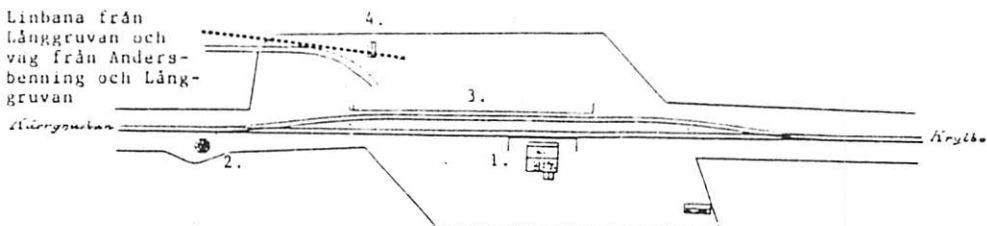
1. Stationshus med banvaktbostad.
2. Vattentorn för Ånglokens vattenbehov.
3. Lastkaj huvudsakligen till för utlastning av maln och framförallt slig från Långgruvan, drygt 2 km bort.
4. Vagnhus för linbana och marktransporter.

ANDERSBENNING



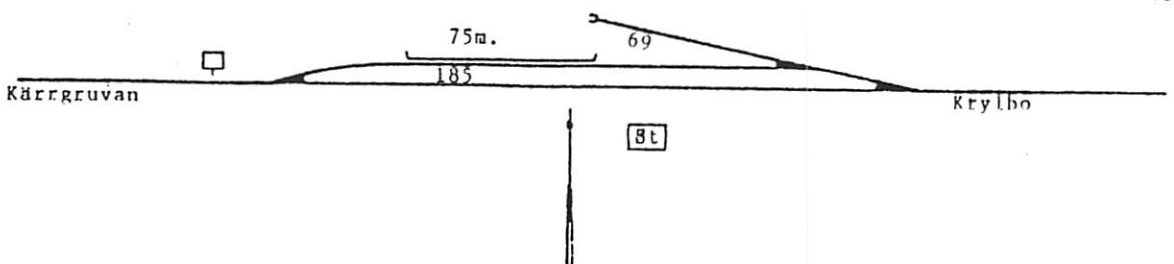
1875

Linbana från
 Långgruvan och
 väg från Anders-
 benning och Lång-
 gruvan



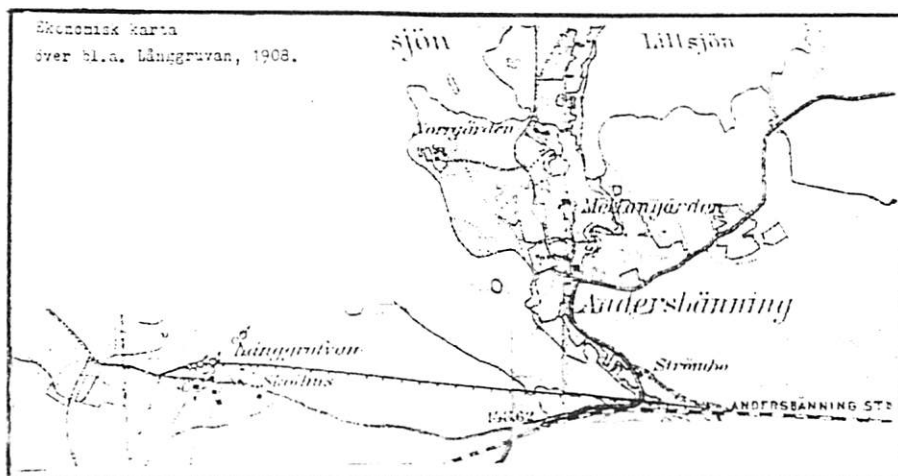
Andersbenning

1935



För egna anteckningar:

Linbanan Långgruvan - Andersbenning



LÅNGGRUVAN



Långgruvan 1912. Järnkontorets bildsamling.

Långgruvan ingår i det så kallade Andersbenningsberget eller Andersbenningsfältet, vilket är känt åtminstone sedan slutet av 1600-talet. När man började bryta malm i just Långgruvan är emellertid ovisst. Troligen var det först under senare hälften av 1800-talet som brytningen började anta större proportioner.

1904-05 anlades det ett anriktningsverk i Långgruvan. Samtidigt byggde man både en kraftledning, som gick till gruvan från Avesta Lillfors (i Dalälven) och en linbana för transport av bland annat sligen, dvs den anrikade malmen, till Andersbennings järnvägsstation, belägen nästan 2 km öster om gruvan. Det nya anriktningsverket kom att betyda ett stort uppsving för produktionen i hela Andersbenningsfältet.

I samband med att verket anlades uppfördes här ett okänt antal arbetarbostäder, troligen fördelade i 6-8 hus, belägna strax intill verksbyggnaderna. På kartan från 1908 är endast fyra bostadshus markerade. Slaggstensgrunder på platsen tyder dock på att här har funnits fler bostadshus än så.

I Långgruvan byggdes även en skola och här lär mycket tidigt ha funnits en predikolokal för Norbergs missionsförening samt en IOGT-loge. Marken som Långgruvans samhälle växte upp på ingick från och

med 1895 i Bjurfors kronopark, då den avstyckades från Andersbennings by.

1931 hade Långgruvan cirka 100 invånare. Knappt tio år senare, 1940, drogs skolan i Långgruvan in och 1948 lades driften vid anriktningsverket ned. En successiv avflyttning ägde därefter rum fram till på 1960-talet då merparten av bebyggelsen revs.

Det bör här även nämnas att strax sydväst om Långgruvan är Stripåsens koppargruva belägen. I denna pågick brytning troligen ända sedan 1730-talet fram till 1870-talet. När järnvägen Norberg - Krylbo anlades försågs den med både banvaktsstuga och lastkaj vid Stripåsen.

DAGSLÄGET. Endast två av de gamla verksbyggnaderna står idag kvar - transformatorstationen som är förfällen och en lång, låg verkstadsbyggnad i rött tegel. Av bostadshusen och skolhuset återstår endast slaggstensgrunder och några till hälften raserade skorstensstockar. Vägar hit har blivit färre och sämre än förr och marken börjar växa igen. I omgivningarna finns ett flertal gruvhål.

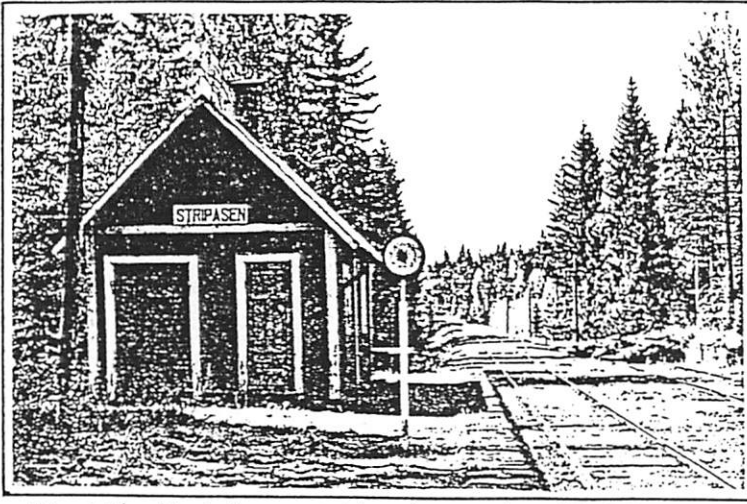


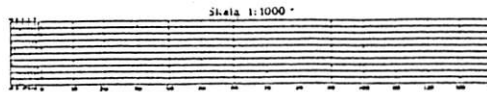
Fig 106. Stripåsen stationsbyggnad sedd från öster. Vänster dörr leder till resgodis, höger till expedition. Byggnaden sedan länge riven.

STRIPÅSEN

Krylbo Norbergs Jernväg

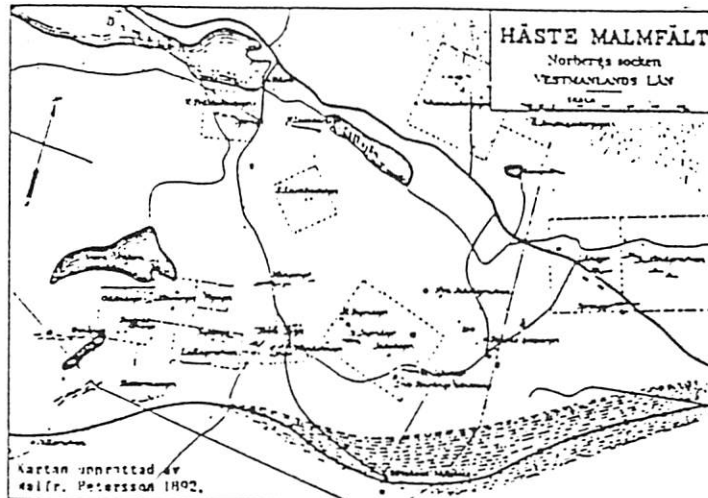
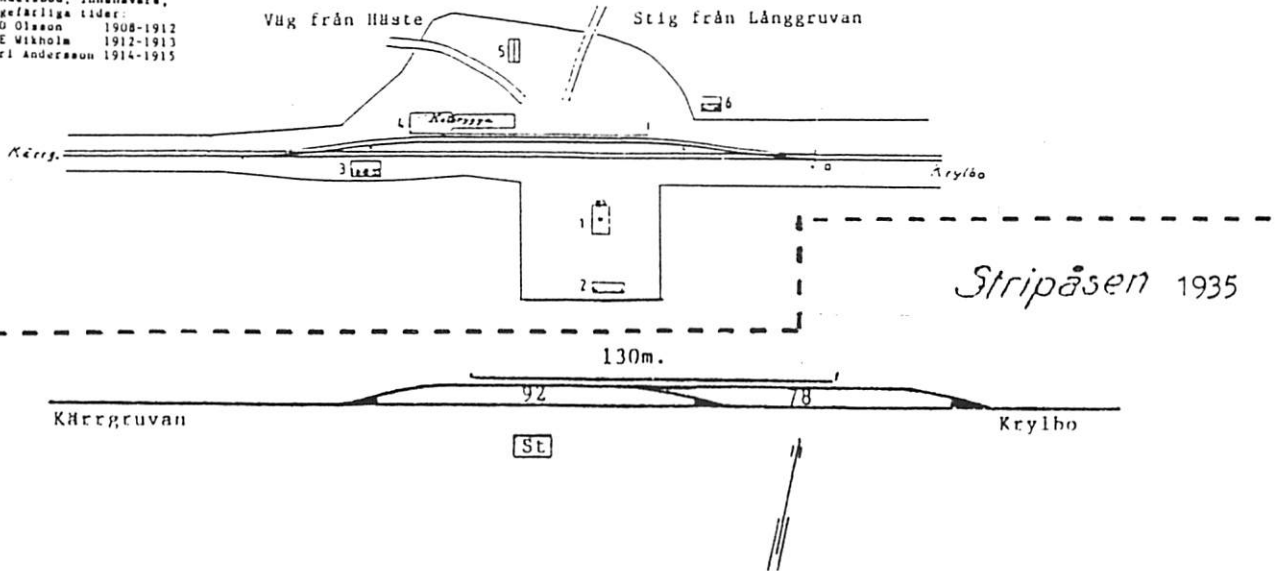
1875

1. Banvaktstuga.
2. Uthus, vedbud, wc etc.
3. Stationsbyggnad.
4. Lastbrygga för träskol direkt i järnvägsavagn.
5. Uthus som nyttjades av skogs- och gruvägare.
6. Handelsbod, innehavare, ungefärliga tider:
 J O Olsson 1908-1912
 J E Wikholm 1912-1913
 Carl Andersson 1914-1915



Hållplatsen Stripåsen, iordningställd år 1885. En ensligt placerad station som tillkom för att svara för transport av malm och skogsprodukter från Långgruvan och Håstområdet.

Stripåsen blev, trots sitt ensliga läge, något av en knutpunkt där det under en del år även fanns handelsbod.



Håste malmfält vid tiden omkr 1890. I kartans nedre kant ligger Stripåsens hållplats och 1200 met mot NO ligger Långgruvan som var hållplatsens huvudort och traktens centrum.

KALLMORA

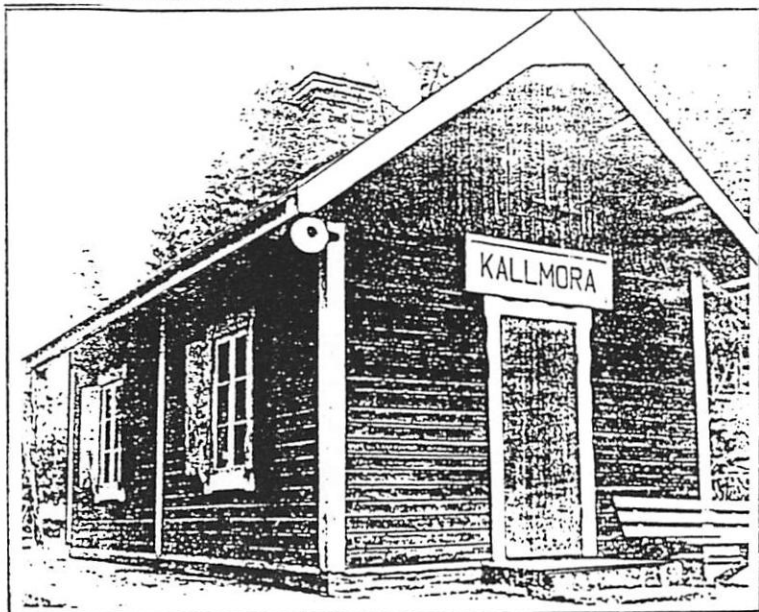


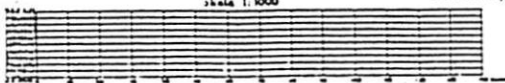
Fig 102. Stationsbyggnad vid Kallmora. Med tanke på elbelysningen kan fastläggas att bilden är från tiden efter 1907.

Krylbo norbergs Jernvägs Aktiebolag

Hållplatsen Kallmora iordningställd i slutet av 1870-talet. Skissen visar hållplatsen fullt utbyggd, med stickspår till Kallmorbergsfältet. Stickspåret byggdes 1882 och bekostades av Lernbo bolag.

KALLMORA

skala 1:1000

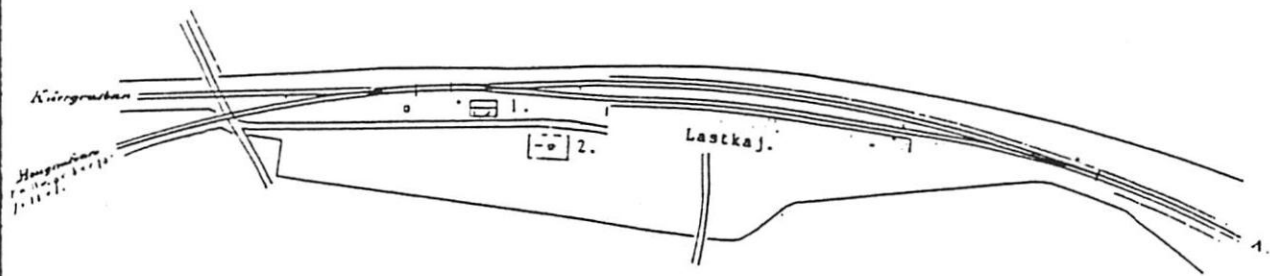


1. Station av anhaltstyp, 6,5 x 3,5 met, med expedition, väntutrymme och resgodsförådl.

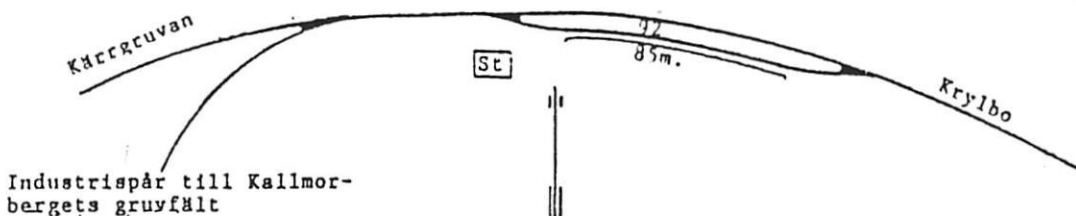
2. Banvaktstuga, 9,0 x 5,3 met av KNJ:s standardtyp.

Uthusbyggnaden ursprungliga läge ej kant.

1875



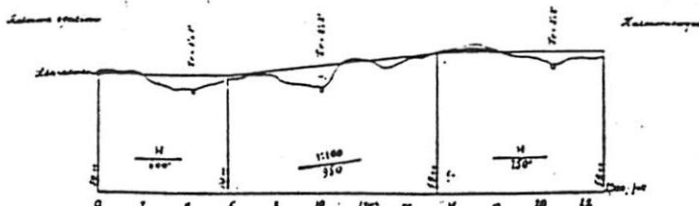
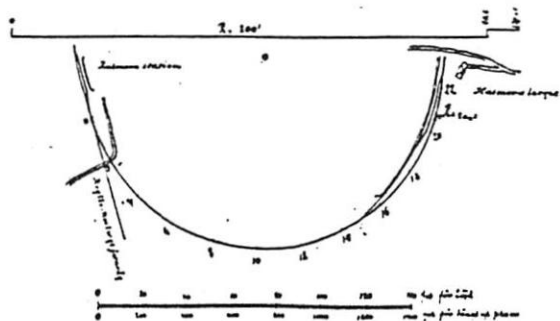
Kallmora 1935



Industrispår till Kallmorbergets gruvfält

Sidospår

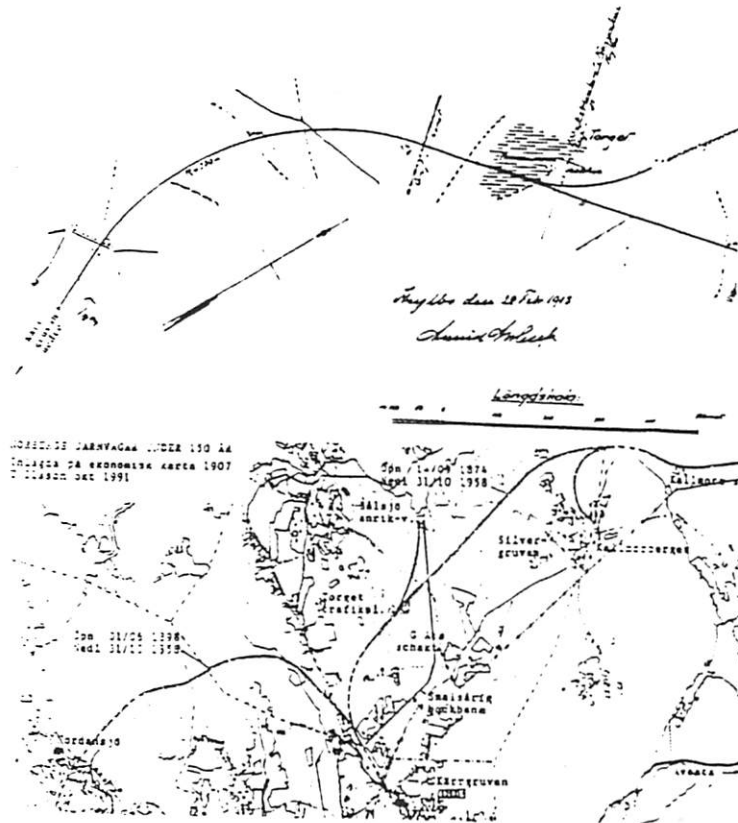
Scin
Kallmora station å Krylbo-Norbergs jernväg
till
Kallmoraberget



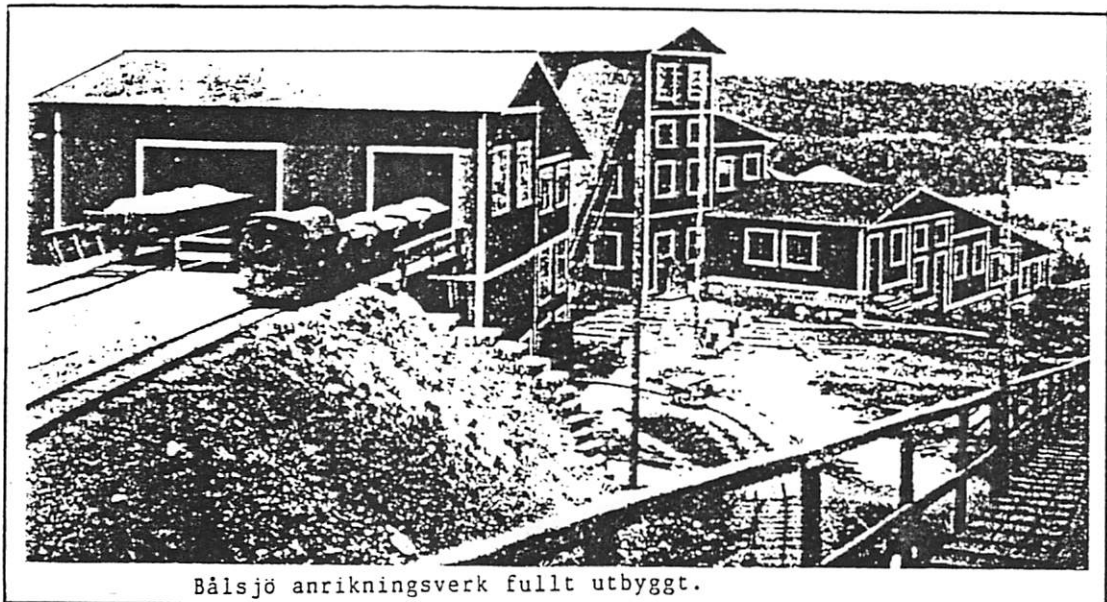
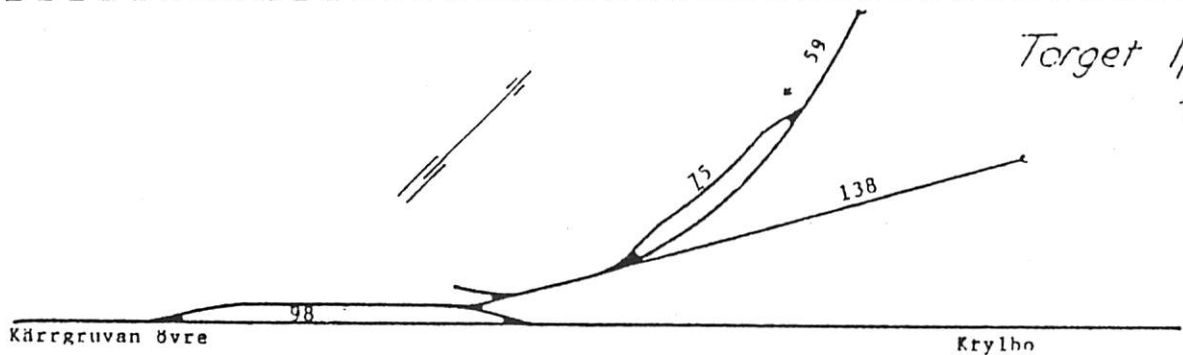
TORGET

Bild av
rangerplats
Torget beläget
2 km norr om
Kärrgruvan övre
med stickspår
till Bälsjö an-
rikningsverk.

1913

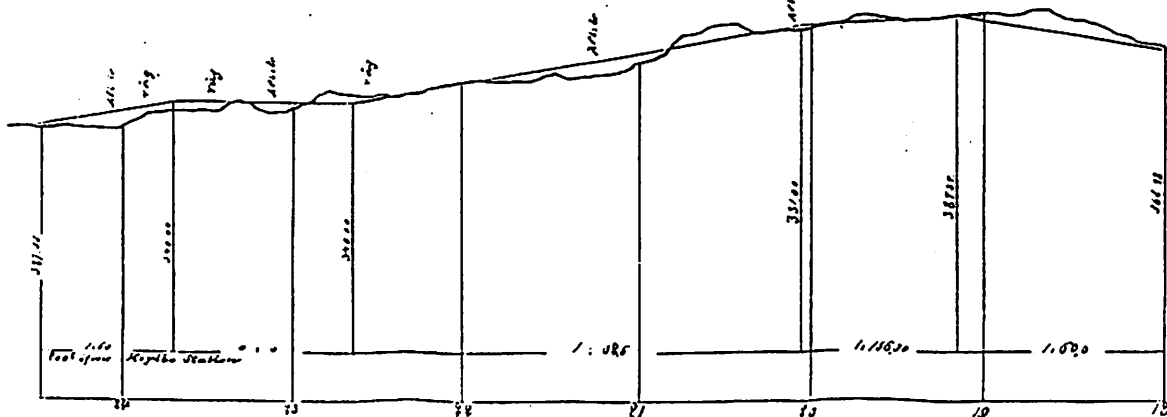
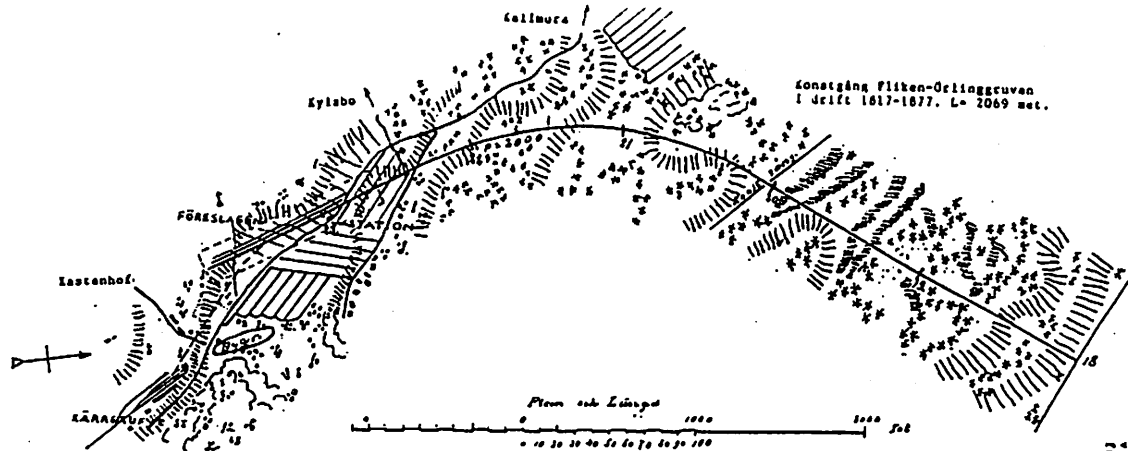


Karta
över del av
Kärrgruvan där
Bälsjöverket,
Torget trafik-
plats samt Gus-
taf Adolfs gru-
van är inlagda.
Även stickspå-
ret från Torget
och smalspåret
från Gust Adolfs
gruvan till så-
väl Bälsjöverket
som Kärrgruvan
är inlagda.



Bälsjö anrikningsverk fullt utbyggt.

I bakgrunden ligger Bälsjön vid vilken en pumpanläggning anlades. Anrikningsmetoden krävde nämligen stora mängder vatten eftersom den pulveriserade malmen transporterades med vatten. Det är därför nödvändigt att anrikningsverk placeras i sluttning.



KÄRRGRUVANS JÄRNVÄG
 Stämman har tillgododatt den del som ligger inom Kärrgruvan.
 Uppgrävd troligen år 1870.
 Vid tidpunkten av denna bana sluta som värdställe
 vid Heden, senare Kärrgruvan övre, till höger
 framåt Kärrgruvan nedre i 1840 av år 1851.

Kyrlebo Norrlands Jernvägs Aktiebolag

1875

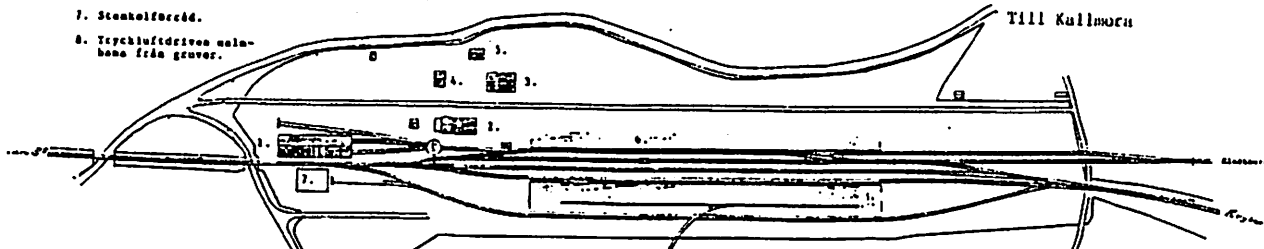
Station Heden enligt ursprunglig planering med tvänne stationer i Kärrgruvan.
 Enligt kontrakt om gemensam förvaltning och drift mellan NJ och KNJ kom de
 båda bangårdarna i Kärrgruvan att heta, för NJ, Kärrgruvan nedre och för KNJ,
 Kärrgruvan övre.

Denna skiss utvisar Kärrgruvan övre fullt utbyggd.

KÄRRGRUVAN

[ÖFRE STATION]

1. Reparationsverkstad med lösningsställe och verkstaden.
2. Materialbod.
3. Besökslokal, (driftbyggnad).
4. Brygg- och bagerstuga.
5. Uthus, vedbod, etc. etc.
6. Vagnväg för vägning av laster.
7. Stenkolleford.
8. Tryckluftsdreven maskiner från gruven.

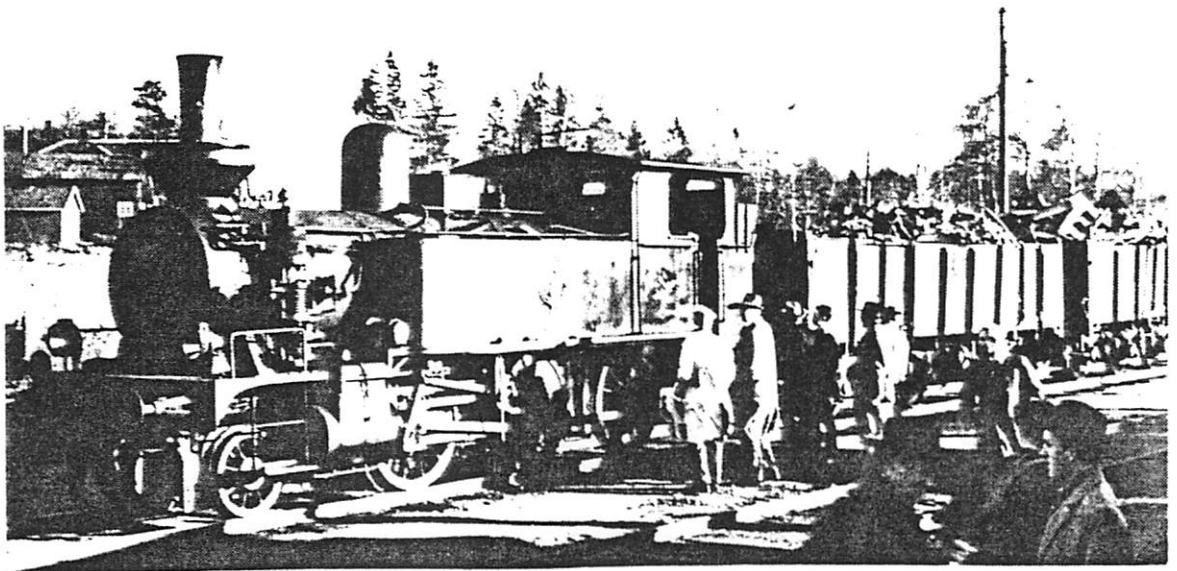


Till Kallmorb-berget.

8. Bockbana, dvs upphöjd smalspårig bana för maltransport från Gustaf Adolfs schakt. L = c:a 900 met. Bockbanans höjd över lastkaj c:a 10 met.

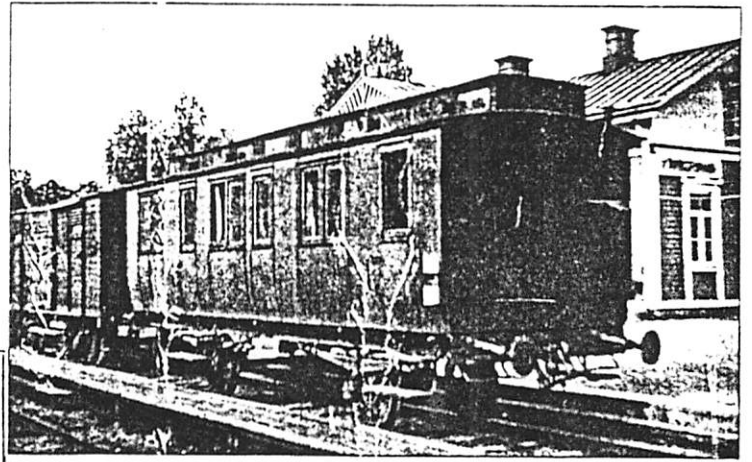
För egna anteckningar:

Four horizontal lines provided for handwritten notes.

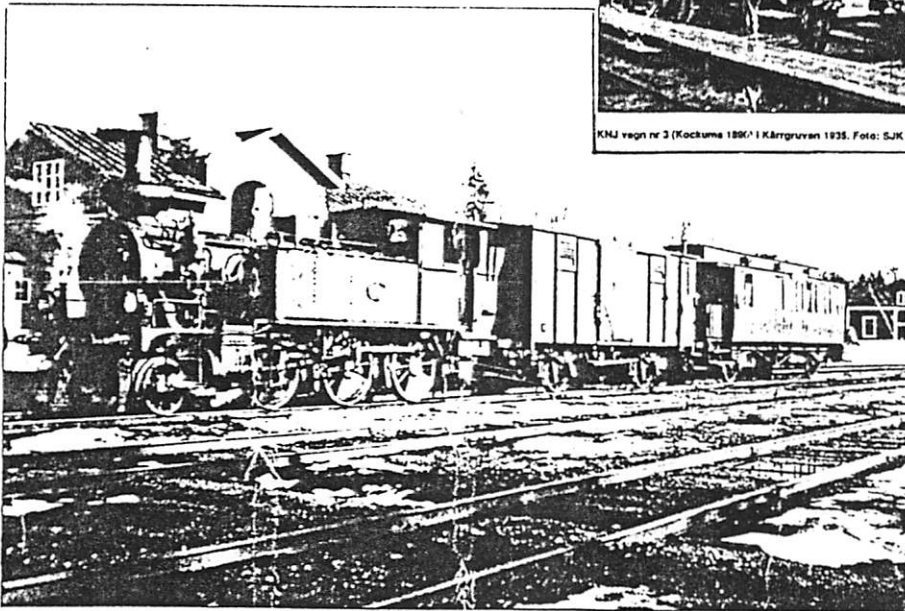


Lok nr 2 "Bjurfors" vid Kärrgruvan övre 1958.

KÄRRGRUVAN ÖVRE

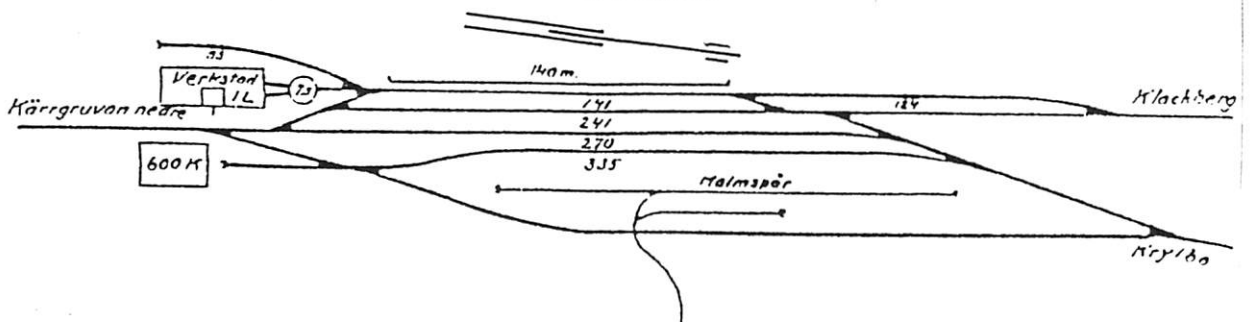


KNJ vagn nr 3 (Kockums 1886) i Kärrgruvan 1935. Foto: SJK



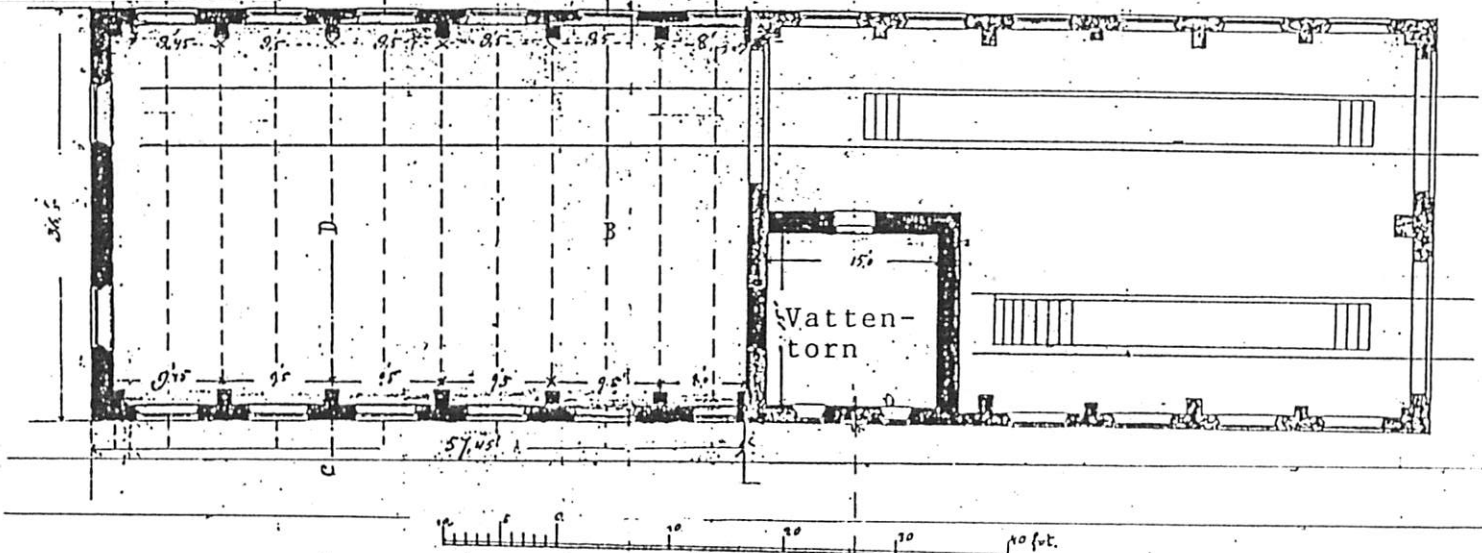
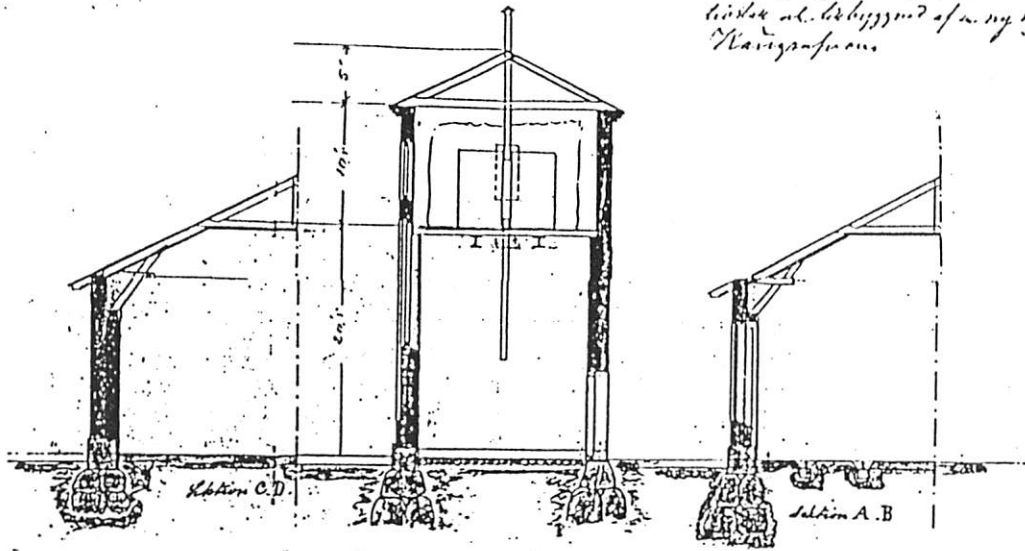
KNJ 1+G 103+CD 5 i Kärrgruvan ca 1948. Från SJK Fotoavdelning.

Kärrgruvan övre

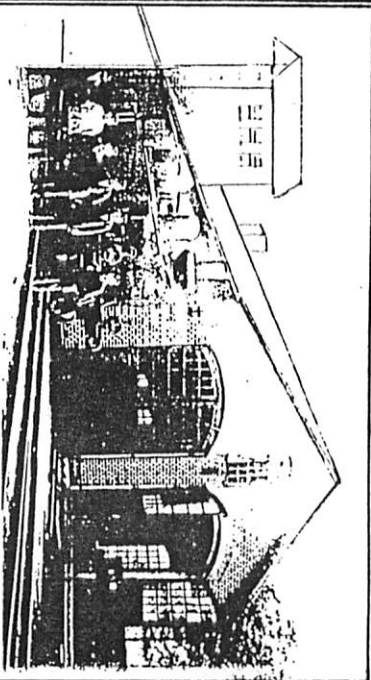


KRYLBO-NORBERGS JÄRNVÄG
 Verkstad och lokstall vid Kärrgruvan övre
 Färdigställd och tagen i bruk 1882

*Förslagsritning till uppförande af en
 vattenledningsledning af gammal vattenlednings-
 ledning utbyggd af en ny ledning af tegel och
 Navisgraven.*

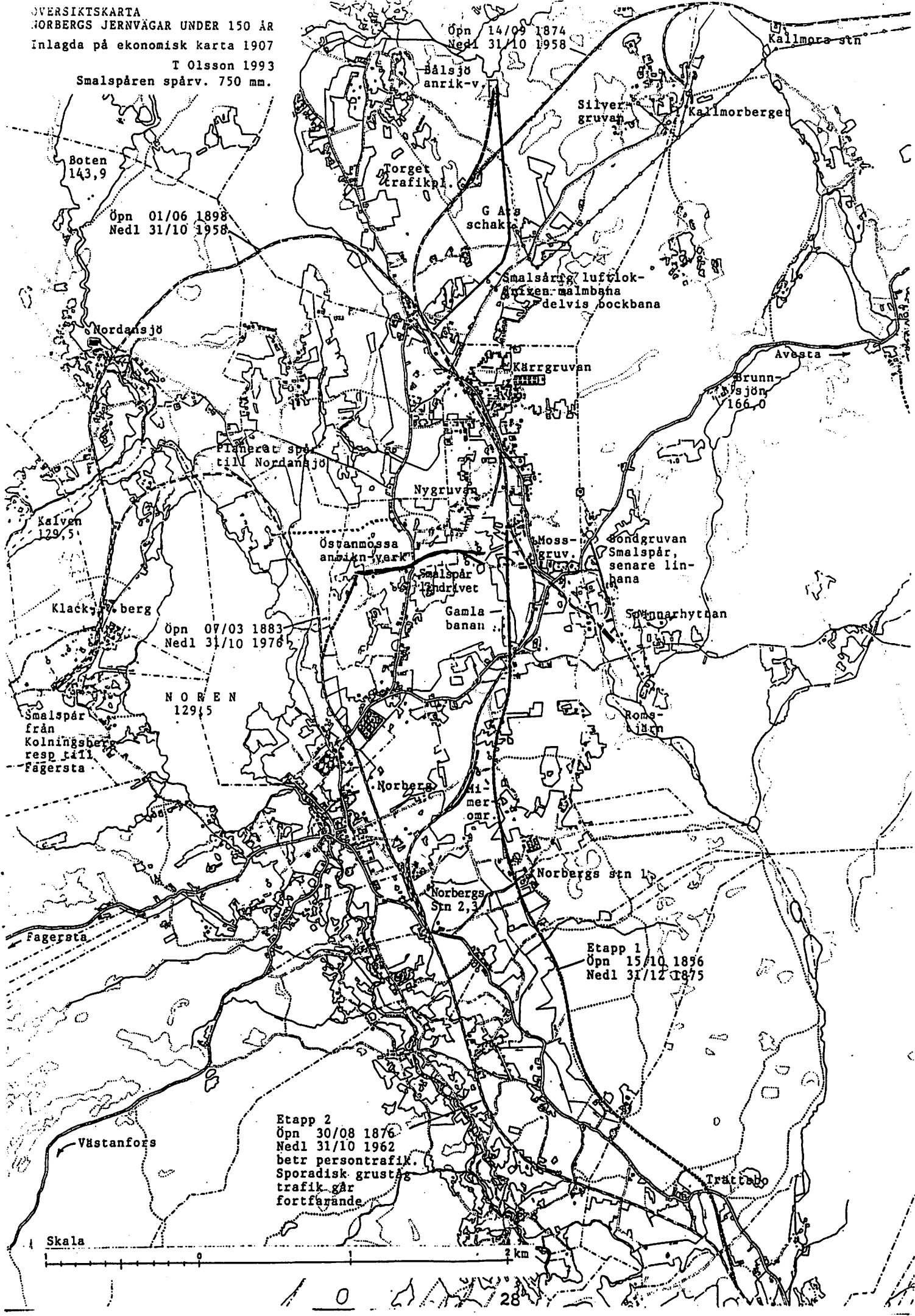


Vattenledning från Bygruvan



Reparationsverkstad och lokstall från N.
 Den vänstra porten ledde till lokstall och den
 högra utnyttjades för reparationer.

ÖVERSIKTSKARTA
 NORBERGS JERNVÄGAR UNDER 150 ÅR
 Inlagda på ekonomisk karta 1907
 T Olsson 1993
 Smalspårspår. 750 mm.



Öpn 14/09 1874
 Nedl 31/10 1958

Källmora stn

Bålsjö
 anrik-v

Silver
 gruvan

Källmora berg

Boten
 143,9

Torget
 trafikpl.

G A s
 schack

Öpn 01/06 1898
 Nedl 31/10 1958

Smalspår luftlok-
 driven malmbana
 delvis bockbana

Nordansjö

Kärrgruvan

Avesta

Brunnsjön
 166,0

Planerat spår
 till Nordansjö

Nygruvan

Kalven
 129,5

Östannossa
 anrik-yark

Moss-
 gruv.

Göndgruvan
 Smalspår
 senare lin-
 bana

Klackberg

Smalspår
 till drivet

Gamla
 banan

Sönnarhyttan

Öpn 07/03 1883
 Nedl 31/10 1976

NOREN
 129,5

Smalspår
 från
 Kolningsberg
 resp till
 Fägersta

Norberg

Mi-
 mer-
 omr.

Rome-
 liden

Fägersta

Norbergs
 Stn 2,3

Norbergs stn 1

Ettapp 1
 Öpn 15/10 1876
 Nedl 31/12 1875

Ettapp 2
 Öpn 30/08 1876
 Nedl 31/10 1962
 betr persontrafik.
 Sporadisk gruståg
 trafik går
 fortfarande

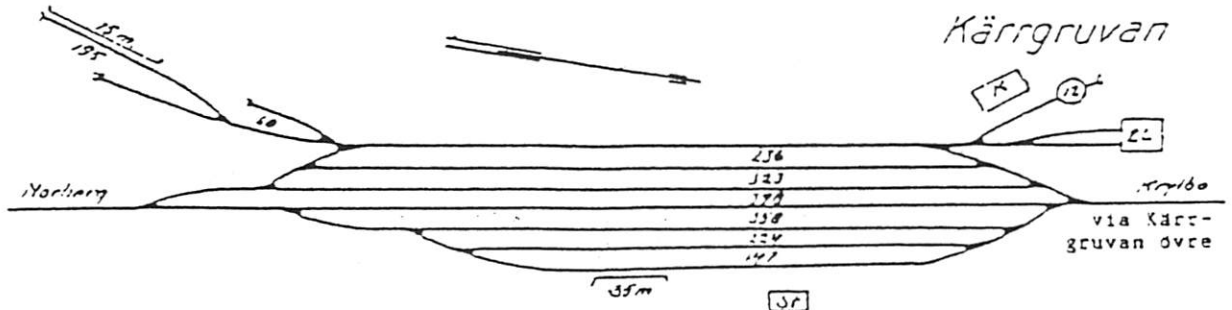
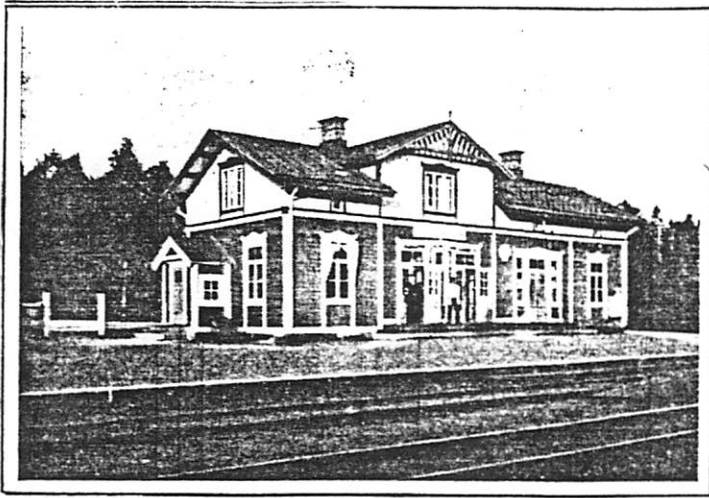
Västanfors

Trättabo

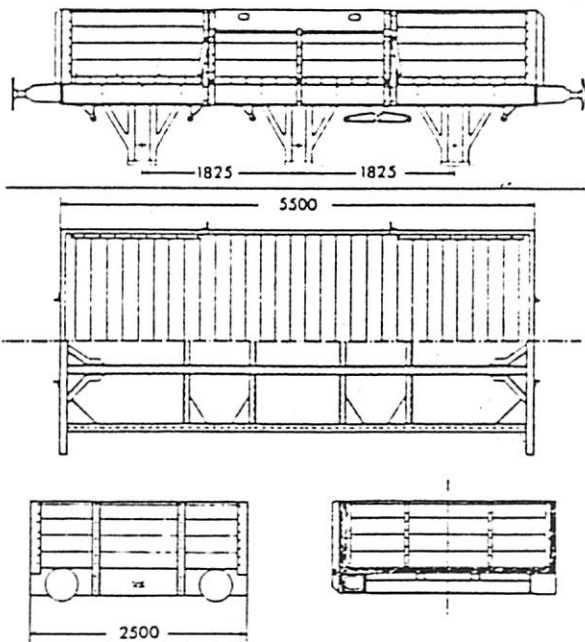
Skala

2 km

KÄRRGRUVAN



Skala 1:87 HO

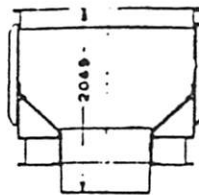
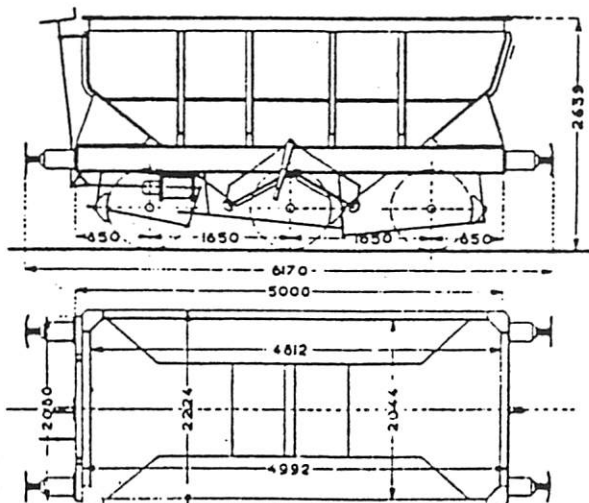


1897-års

trämalnvagnar

Litt. M Nr. 71 - 85 Atlas 1897

Skala 1:87 HO



INHYRDA Mas - vagnar från SJ

Under åren 1938 - 1946 hyrde KNJ följande vagnar:

- Mas 15337
- Mas 15355
- Mas 15372
- Mas 15374
- Mas 15400

Vikt: 11,2 ton
Lastförmåga: 6 ton

SISTA TÅGET HAR GÅTT

En privat järnväg har lagts ned. Krylbo—Norbergs Järnväg var visserligen inget storföretag i dagens bemärkelse men man känner ändå vemod när något gammalt försvinner för att aldrig återkomma.

Signalen November 1958

Av GUNNAR ROGBY och GÖTE SCHNELL

Den sista oktober var en allvarsam dag för de människor som haft sitt liv förknippat med Krylbo—Norbergs Järnväg. Den dagen gjorde tåget nämligen sin oåterkallerligen sista tur längs den 19 km långa liljeputtbanan mellan Krylbo och Kärrgruvan. De närmast sörjande var hela arbetsstyrkan — 15 personer.

KNJ är ett offer för moderna tiders rationaliseringar och billigare transportmetoder. De gamla ångloken kan inte konkurrera med lastbilarna längre och man kan inte vänta att företagen skall vara villiga att betala ett överpris för att få transporter skötta på ett värdigt och traditionellt sätt. Tyvärr. Det älderstigna tåget som gjorde sina två ordinarie dagliga turer regelbundet som ett urverk var ett sannskildigt levande järnvägsmuseum.

Järnvägen kom till genom ett beslut vid 1870 års riksdag. Avsikten med banan var att frakta malin från Norbergs gruvfält till stambanan vid Krylbo. Det fanns ganska många smågruvor som hade det ytterst beryärligt med transporterna. En av de ledande kraternas bakom bygget var majoren vid Värmlands Fältjägar G. A. Liljehook. Det var ont om jobb när fältjägarna muckade och majoren anställde hela kompaniet för att färdigställa järnvägen.

Banan är enkelspårig och går rakt igenom vildmarken. Mellan ändstationerna Kärrgruvan och Krylbo finns fyra små stationer: Kallmora, Stripåsen, Andersbenning och Bjurfors. Banan är lagd med rälerna direkt mot syllarna utan underlagsplattor. Största stigningen är 17 promille från Kärrgruvan Övre till Kallmora. Ett lok kunde klara av maximum 200 tons tågvtkt i uppförlutet; genom att använda påskjutningslok ytterligare 200 ton. Hastigheten var rena promenadtakten.

Den rullande materien var till största delen hypermodern då den inköptes. Två av loken har haft hela sin tillvaro hos KNJ medan ett par andra köptes begagnade utifrån. Bjurfors och Casimir Petré byggdes direkt för KNJ av Nydqvist & Holm i Trollhättan. Bjurfors har hållit ut ända till slutet medan Casimir Petré på sista tiden degraderats till reservdelslager åt sin systemmaskin. När järnvägen nu upphört har loket sålts till Avesta och Hofors bruk. Ett är fortfarande till salu — en skrothandlare lär ha bjudit den nätta summan 30.000.

Ett av de lok som inköptes begagnade började sin tjänst hos SJ och var då bland de absolut äldsta lok Statens Järnvägar haft. Då KNJ övertog det visade det sig att måttingsstuberna i pannan var otäta. Tuberna revs ut och såldes för mer än vad

hela loket kostat och i stället satte man in järntuber. Man fick alltså loket praktiskt taget gratis!

Vagnarna bestod till största delen av tvåaxliga öppna godsvagnar och treaxlade malmvagnar. På senare tid användes hyrda vagnar.

Persontrafiken har aldrig varit av någon större omfattning men tågen har dock medfört en kombinerad post- och personvagn på alla ordinarie turer.

Så har gick den dagliga rutinen till ända fram till för någon månad sedan: Klockan nio på morgonen smordes loket ut i stället vid Kärrgruvan Övre. Det kordes fram och man fyllde kol och vatten. Loket lastades i korgar — det gick åt ca 25 stycken. Därefter korde loket omkring för att samla upp tomma och fyllda vagnar som ställdes upp på huvudsåret. När godsvagnarna var rangerade gick loket ned de 700 meterna till Kärrgruvans station där man hamnade en godsvagn och personvagn med eventuella passagerare. Klockan var då 13.33. Loket stängde tillbaka upp för stigningen mot Kärrgruvan Övre där de övriga godsvagnarna kopplades på.

Så var allt klart för tåg nr 1 att svinga mot Krylbo. Det gick sannemligen inte fort till att börja med eftersom stigningen på 17 promille börjar omedelbart. Oändligt snäva krops tåget uppfor — om det var många fyllda vagnar fick man hjälp av ett påskjutningslok. När stigningen började upphöra satte loket högre fart. I nedförsbackarna gick det för glatta livet — uppkättningsviss 25 km/tim. Då inga passagerare skulle stiga av eller på brukade man passera stationerna och eventuellt kasta av något paket i farten. Klockan 13.43 (etter en dryg timmes färd alltså) anände man till Södra Verket vid Avesta. Där lämnade man av och tog emot vagnar och fortsatte sedan mot slutstationen Krylbo, dit tåget anände klockan 15. De 19 kilometrerna hade klarats med en medelfart av 13 km/tim!

Sedan loket fått hämta sig litet startade man för återturen — tåg nr 2 — mot Kärrgruvan. Rutinen upprepedes med av- och påkoppling av vagnar vid stationerna och till sist avlevererades de eventuella passagerarna vid Kärrgruvan. varefter loket korde hem till stället.

En behaglig arbetsdag, eller vad sägs? Krylbo—Norbergs Järnväg var en välgörande kontrast till moderna arbetsplatser med halkort och stämpelur. Nu är järnvägen död. Vi sällar oss till de sörjande.

KUNGÖRELSER

Till aktieägarna!

KRYLBO—NORBERGS JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG I LIKV.

Sedan all bolagets skuld försärlits och all vederlig guld betalats, kommer utbetalning av till utskiftning återstående utgångar, motsvarande kr. 48:90 per aktie, att ske fr. o. m. den 2 maj 1966.

För att utbetalning skall kunna ske erfordras, att aktiebreven insändas till bolaget under adress Kärrgruvan, NORBERG, för påskrift om verkställd utskiftning, varefter aktiebreven återställas till ägarna.

Norberg den 22 april 1966.
LIKVIDATORERNA

STATIONS- & HÅLPLATSHUSEN UTMED KNJ

- KRYLBO (SJ) 1873 rivet, 1900 kvar.
BJURFORS Rivet.
ANDERSBENNING Rivet.
STRIPÅSEN Idag privatägt.
KALLMORA Idag privatägt.
KÄRRGRUVAN Ö Stationshus saknades.
NORDANSJÖ Stationshus saknades, endast banvaktstuga.
KLACKBERG Idag privatägt.

KÄLLOR OCH KÄLLMATERIAL

Kjell Aghult

Svensk Författnings-Samling

Torsten Olsson

Sveriges Järnvägsstationer ORBIS 1948

Svenska Järnvägsföreningen 1876 - 1926

Leif Bergort

Egna uppgifter, grafiska tidtabeller, kompletterande signaturer, viss bandata, bangårdsskisskisser och sammanställning.

Inledning "KNEJKEN", Tekniska uppgifter, kilometeravstånd ochkompletterande uppgifter om stationer, signaturer & tidtabeller.

Kungörelser.

Äldre ritningar över bana och stationsområden, tekniska uppgifter om gruvor m.m. utmed banan. Aktie.

Bilder.

Bilder, linjekarta och höjddiagram.

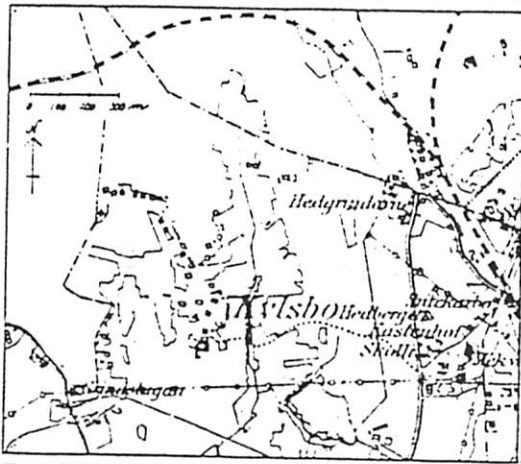
Tidningsurklipp.

Gun-Britt & Åke Jansson

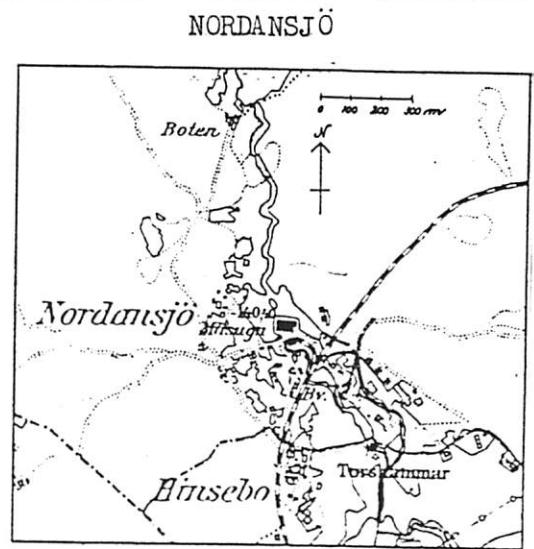
K.K.J. = K.N.J.

Kärrgruvan Övre - Klackberg

Spårvidd
1435 mm



Ekonomisk karta över bland annat Kylsbo, 1908.



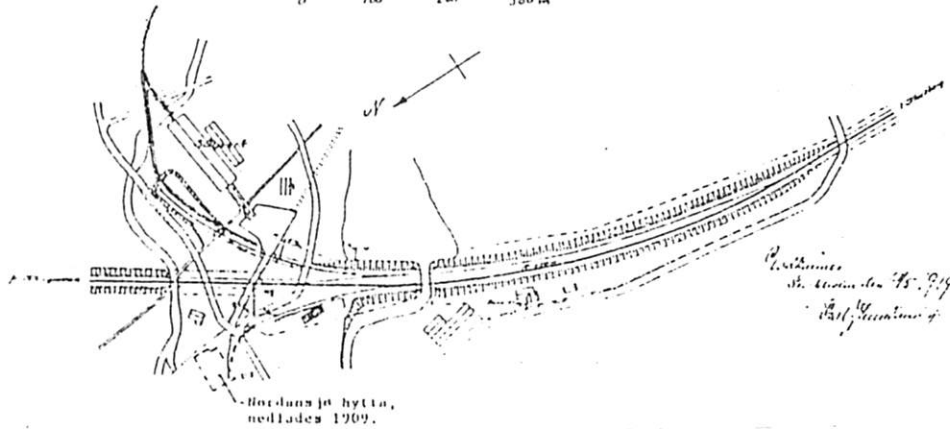
Ekonomisk karta över bland annat Nordansjö, 1908.

Nordansjö lastplats

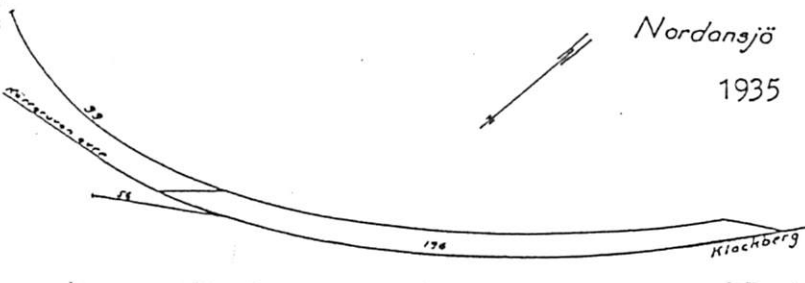
Förslag till lastplats för Mineral & sågskott

0 100 200 300 m

1919



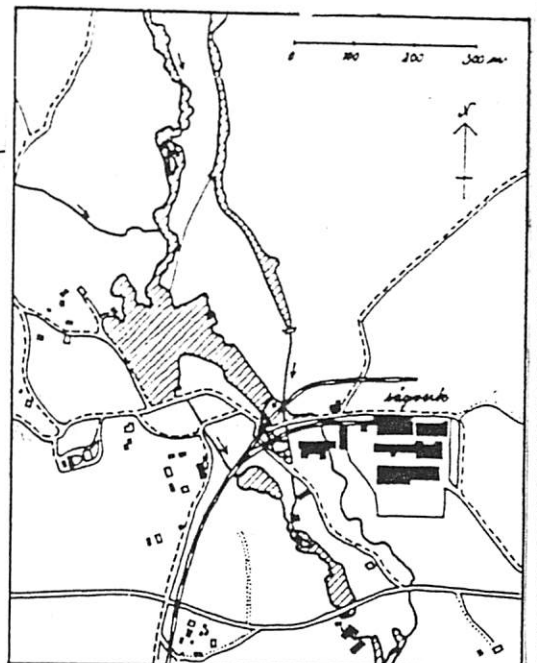
Nordansjö hytta,
nedlades 1909.



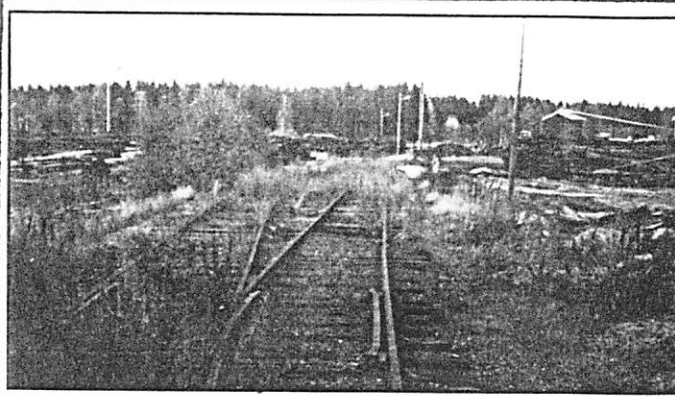
1935



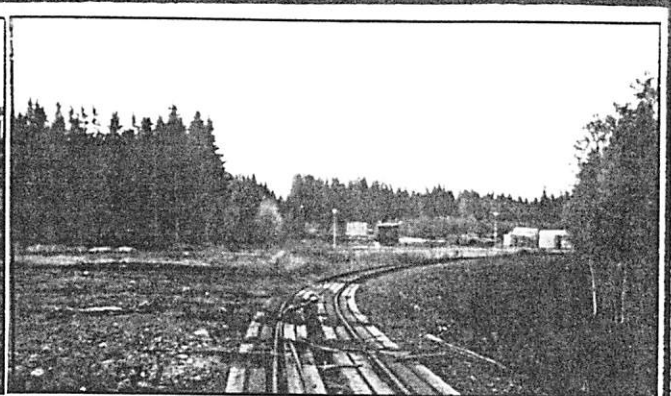
Bostadshus och f.d. handelsbod, uppfört på slutet av 1800-talet.
I förgrunden det stückspar som förr gick till Nordansjö hytta och såg.
Foto 1976.



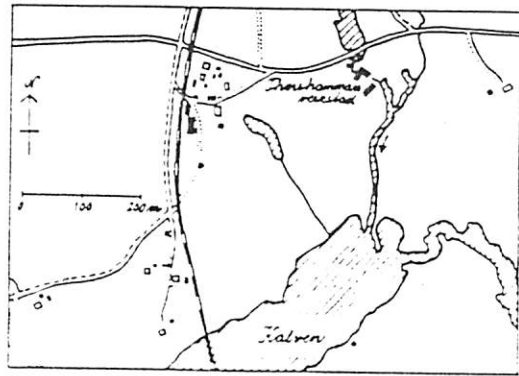
Nordansjö idag. Efter ekonomiska kartan.



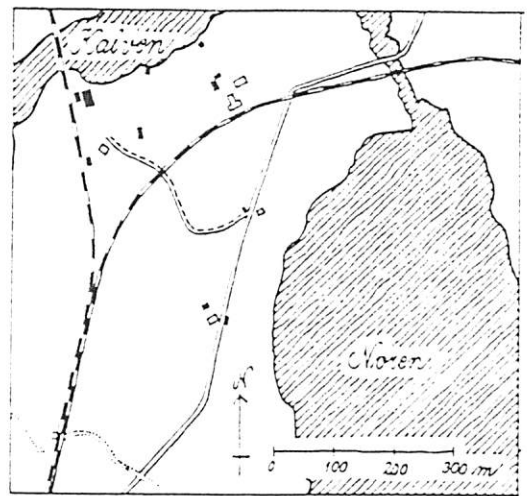
På ingång mot Nordansjösågen.



Nordansjösågen – härifrån gick det ett stickspår om 300 m till gamla Kolgården. Här stod förr träkolsvagnar med

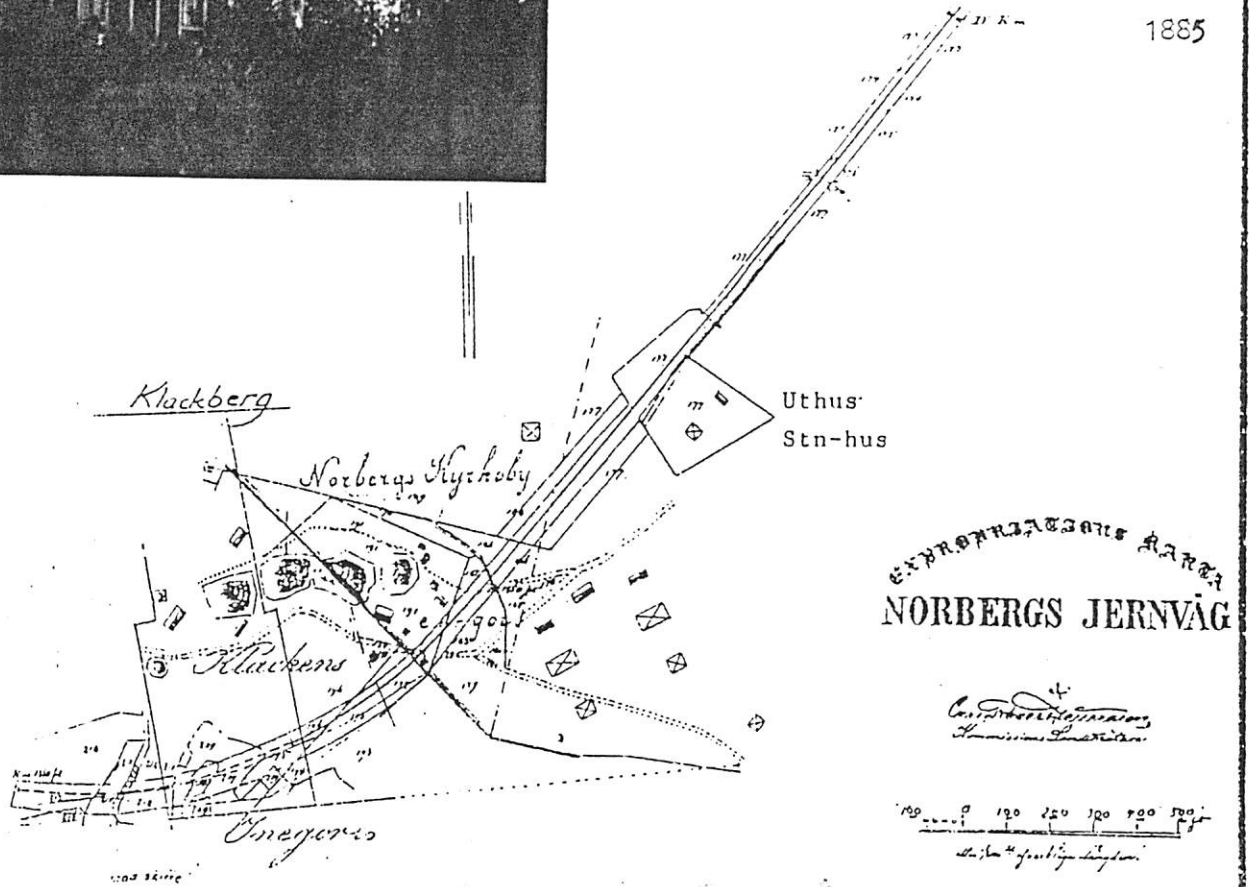


Hisebo idag. Efter ekonomiska kartan.



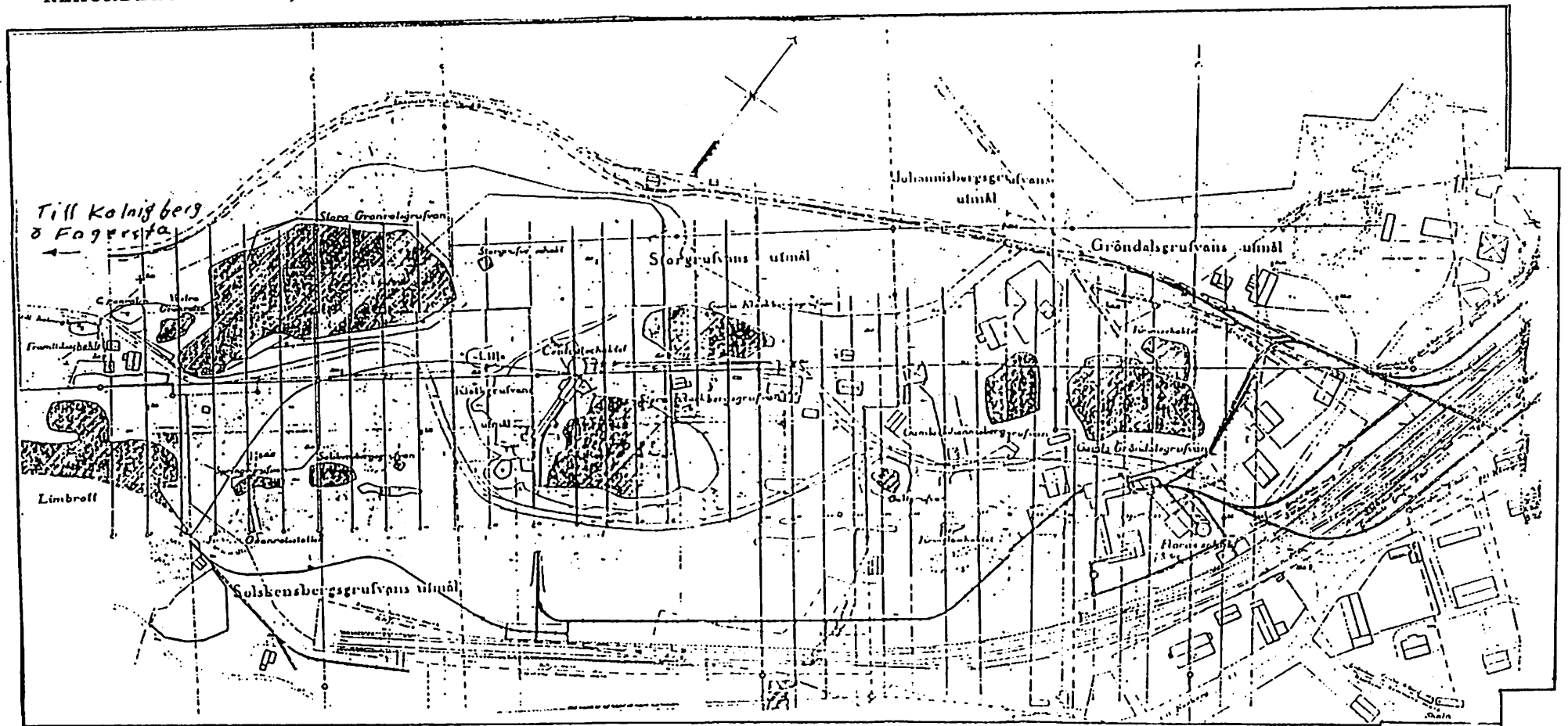
Nas idag. Efter ekonomiska kartan.

KLACKBERG



KLACKBERGSFÄLTET, med bockbanor och marklagda 750 mm banor inladda.

34



Klackbergsgården



SVENSKA
JÄRNVÄGSKLUBBEN

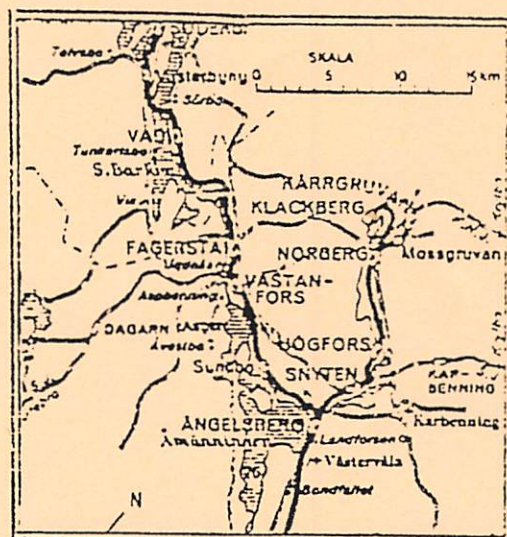
NORBERGS JÄRNVÄG

N.J.



ÄNGELSBERG - NORBERG

NORBERG - KLACKBERG



A-B KARTOGRAFISKA INSTITUTET

BB

5 juni

1993

NORBERGS GAMLA OCH NYA JÄRNVÄG

Av Kjell Aghult

Bergsbruket i Norberg har anor från medeltiden - dokument finns från 1282. När sista gruvan lades ned 1981 var alltså en ca 600-årig epok slut.

Facklitteraturen är sparsam: Den äldre norbergsbanan skildras i Bodstedts Sveriges småbanor 1802-1865 (Stockholm 1945). SWBJ gav trots sin storlek och betydelse aldrig ut någon egentlig minneskrift. Forskning runt banan har dock påbörjats på senare år.

- 0 -

SMALSPÅR TILL ÄMÄNNINGEN

Tidigt avsättningsområde för malmen krävde järnväg till sjön Ämänningen. Där nåddes Strömsholms kanal. "Norbergs Järnvägs Aktiebolag" fick kunglig sanktion 1850-12-21. Bolaget fick t o m statslån (100 000 riksdaler).

Ekonomiska problem drog ut byggtiden till fyra år (1852-1856). En kort tid användes FÖRSTLINGEN som arbetslok. Det fungerade dock dåligt och återställdes till tillverkaren, Munktells i Eskilstuna. Loket ägdes inte av järnvägsbolaget utan av byggentreprenören Fredrik Sundler.

Trafiken startade vid midnatttid 1856. Banans längd var 16,7 km och spårvidden fyra fot (1168 mm). Denna var den ursprungligen planerade. Under en del av den långa byggtiden - bl a vid FÖRSTLINGENS visit - hade den dock varit tre fot (891 mm)!

Lokdrift tillämpades från början: NORBERG levererades 1855 och ÄMÄNNINGEN 1858. Båda var tanklok 13 från Munktells. De var vedeldade och saknade fönstret.

TVå enkla personvagnar fanns. I malntågen vardagar medfördes normalt en av vagnarna. Sön- och helgdagar användes båda. Då kördes i regel bara ett tågpar, persontåg med båtanslutning i Ängelsberg. Tidtabellerna - i den mån de fanns - hölls högst ungefärligt.

Godsvagnarna var hembyggen med ca 4,5 tons lastförmåga.

Enkeltheten av järnvägsdrift var minimal och arbetsättet primitivt. Urspåringar och andra missöden var heller inte ovanliga.

Stationer fanns i Kärrgruvan, Norberg, Högfors och Ängelsberg. Rundspår existerade bara i Norberg, annars stickspår. Stationsföreståndaren där var även trafikchef. Signalsystem och telegraf klarade man sig troligen utan. Lokstall och verkstad låg i Kärrgruvan.

De första åren låg trafiken nere vintertid.

BREDDNING, UTVIDGNING OCH ARRENDE

När SWBJ-linjen Tillberga-Ängelsberg kom till, var breddning av norbergsbanan naturlig. Smalspårsdriften nedlades fr o m 1876-01-01 och utfrakterna torde tillfälligt ha skett via KNJ. Tillberga-Ängelsberg öppnades 1876-07-27 och "nya" norbergslinjen 1876-08-30. Den hade starkt ändrad dragning och var 0,8 km kortare. Bl a övergavs det gamla stationsläget i Ängelsberg.

SWBJ tog genast Norbergs Järnväg i arrende. Med följde ett fabriksnytt lok, "nya" NORBERG (Tenderlok C-2, Borsig 1875). Skälet till att detta köpts är obekant. Det blev SWBJ nr 34.

En sidobana till gruvsamhället Klackberg (4,3 km) öppnades 1883-03-07. Den fick aldrig officiell persontrafik.

Aktiestocken köptes 1918 av dir. Axel Ax:son Johnson (Avesta Järnverk). I slutet av 1921 såldes företaget vidare till SWSJ och integrerades.

JÄRNVÄGSKJUT I ÖDEMARK

SJ-linjen Krylbo-Frövi öppnades i två etapper 1900. Den var främst transittled för norrlandsgodset och drogs i glesbygd.

Som anslutningspunkt SJ/norbergsbanan valdes en plats vid sjön Snyten. Stationen uppkallades efter sjön.

Snyten blev en lika ödslig grenstation som Krampen längre söderut. Marken omkring ägdes av Ängelsbergs fideikommiss och fick inte byggas. Något stationssamhälle uppstod därför aldrig.

Snyten och Västanfors (=Fagersta C) var likvärdiga övergångsstationer till SJ - 15 km isär! Samtrafiksprincipen "kortaste väg" kunde drivas långt: Sträckan Snyten-Västanfors-Ängelsberg var 22 km längre än Snyten-Ängelsberg direkt. Med dåtida synsätt "måste" visst gods gå den kortare vägen.

Följden blev tre grenstationer i en snäv triangel. Det sammantagna värlings- och omlastningsarbetet var stort.

Snystens "storhetstid" inföll under första världskriget. Ett 15-tal man trafikpersonal var då placerade där, främst i värlings- och stycke-godstjänst. Ett omlastningsskjul för styckegodset fanns nära stranden.

Vintrarna 1916 och 1917 blev Snyten tillfällig "rangerbangård" - utöver samtrafiksvärningen. Trycket på det överbelastade Krylbo måste lättas. Värlingslok och extrapersonal förstärkte. Tåg värlades samman på Hallsberg, Göteborg, Nässjö och Malmö. Krigskonjunkturen gick på högarv och alla möjligheter måste tillvaratas.

Snyten-Ängelsberg slopades som samtrafiksväg 1932 och godset leddes om via Västanfors. Snyten blev huvudsakligen tågmötesplats. Omlastningsskjulet revs.

Säkerhetsanläggningen kunde förenklas: Den hade ett vevställverk i resp. bangårssände och båda måste betjänas vid tågtid. Tågklararen fanns i stationshuset.

Manövreringen samlades 1951 till en vevapparat vid stationshuset. Denna handhades av tkl personligen. Anläggningen fanns kvar till 1968, då elektriskt ställverk inför FJB togs i bruk.

Norbergsbanans säkerhetstekniska driftform förändrades: Fr o m 1968-11-08 "nedvärlades" linjen till s k vagnuttagningsbana. Stk blev 40 km/h mot tidigare 50 för loktåg och 70 för motorvagnar.

FJB (Fagersta C)-(Hökmora) togs i bruk 1969-03-03. Två tågklarare fanns då kvar i Snyten - natt- eller veckoslutstjänst förekom inte. Stationens allmänna trafik hade nedlagts redan fr o m 1967-05-27.

Fjärrtågklararna i Hallsberg fick ta ansvar även för norbergs-trafiken. Merarbetet var då marginellt. Andra tider skulle dock komma 1974 med "smältan"!

"Stationshusborgen" revs i mars 1972. Framskridna planer fanns då på en virkesterminal på platsen, men projektet skrinlades.

Säkerhetsanläggningen kompletterades fr o m 1975-05-29 med tågvägar för "smältan". Tidigare måste växlare bistå.

Utöver tågmötesrollen har Snyten på senare år varit vagnuppställningsplats. Spårsystemet har delvis förenklats.

BUSSAR, TVÅRANSTÄG OCH RÄLSBUSSAR

Tidtabellskonstruktionen i triangeln Snyten-Västanfors-Ängelsberg krävde detaljarbete: Norbergstågen skulle passa dels SJ tåg i Snyten, dels "de egna" i Ängelsberg. Tre tågpar/dag kördes. Men SJ hade endast två persontågspår/dag Krylbo-Frövi. En dagsresa Norberg-Fagersta o å blev en heldagsstripp.

Busstrafik öppnades därför Norberg-Fagersta 1923. Rörelsen påbörjades av en ekonomisk förening, Norbergs Biltrafikförening u o a. Denna startade också några andra linjer i området. Rörelsen såldes 1958 till en enskild firma, Norbergs Busstrafik, Sjöf & Co. Den överläts i maj 1977 till Västmanlands Lokaltrafik AB.

SWBJ reagerade trögt: Utbudet på norbergslinjen förbättrades inte. I stället pressade man kostnaderna - konduktörstjänsten indrogs 1933. Arbetsuppgifterna övertogs av lokpersonalen. Tenderloken litt. K3 61-63 ombyggdes för ändamålet: Tendern fick "gångtunnel" så att eldaren kunde nå vagnarna för biljettvisering u m. Ytterst få andra exempel på detta är kända.

SWBJ öppnade aldrig egen busstrafik i området. Västeråsbanan ägde annars ett rätt stort bussbolag, Svenska Omnibus AB (SOAB). Nätets nordligaste linje förblev dock Rannäs-Skinnskatteberg.

Järnvägsbolagets åkeri hette på liknande sätt Svenska Lastbil AB (SLAB). Detta är dagens Svelast!

Först fr o m 1959-05-15 moderniserades norbergslinjens persontrafik: Boggisbussar av umeåtyp insattes, tågantalet ökades och K3-loken återställdes. Som vanligt inrättades ett antal nya hållplatser.

UPPGÅNG I SJ

SWBJ integrerades med SJ 1945-07-01 efter ett års övergångstid som statligt bolag. Inte mycket förändrades - administrationen i Västerås (SWBJ 2. trafiksektion) blev SJ 31. trafiksektion. Denna indrogs dock 1951 och rollen övergick till Stockholm. Från 1964 blev Örebro huvudort.

Lok- och rälbusstjänsten sköttes som förut från Ängelsberg. 1947-1957 gick rälbussarna även i lokaltåg Fagersta C-Skinnskatteberg. Lokpersonal skulle finnas kvar i Ängelsberg ända till 1972.

Snyten-Ängelsberg fick eldrift 1957-12-05, samtidigt med Tillberga-Ludrika. Dessa skedde i rollen "reservbana", något som utnyttjats i många sammanhang.

NIJ nedläggning 1958-11-01 ökade arbetsuppgifterna: Delen Bålsjöverket-Kärrgruvan (2 km) skulle trafikerats åt den nye spårägaren, Norbergs Gruvförvaltning. SJ köpte 2 km-avsnittet Klackberg-Nordansjö för betjäning av nordansjösågen. Denna bandel trafikerades länge samordnat med järnvagnsutbytet i Klackberg.

Ingloken i godstågen - normalt litt. E6 - ersattes 1959 med T21.

Persontrafiken förde en tynande tillvaro - förbättringarna hade kommit för sent. Den nedlades fr o m 1962-11-01 (Beslut 1962-06-28). Norbergs Busstrafik tog över. Avsnittet Norberg-Kärrgruvan nedklassades samtidigt till sidospår.

Tid Bålsjöverket inrättades en makadamanläggning med betydande leveranser till SJ banavdelning/Banverket. Dessa tjänstetransporter skulle få stor betydelse.

GRUVNEDLÄGGNING

AB Statsgruvors brytning upphörde hösten 1966. De sista restlagren avtransporterades i februari 1967.

Nedläggningen innebär, att avgående trafik halverades: 1966 hade avsänts 122 840 ton malm i 5 909 vagnslaster. Fraktintäkten hade varit drygt 1,1 mkr.

Avsänd trafik var därefter främst massaved från Kärrgruvan och Högfors. Av ankommande gods övervägde koks till Spännarhyttan (Företagets utfrakter gick delvis på bil).

Organisationen bantades: Personalen i Norberg minskades från sex till två man. Kärrgruvan avbemannades. Spårsanering gjordes på nästan alla platser i området.

De två godstågsparen M-F behölls. Övergångsstationen ändrades dock fr o m 1963-05-12 från Ängelsberg till Fagersta C. En enda lokgång trafikerade Snyten-Ängelsberg tågplan 168. Fr o m 1969-06-01 upphörde reguljär trafik t v. Bandelen stängdes dock inte utan användes för tillfälliga transporter. Det kunde t ex gälla stora ASDA-tranformatorer från Ludvika, som inte ryddes under spårporten vid Fagersta C. Kontaktledningen hölls normalt spänningslös men kunde snabbt inkopplas.

EPOKEN "SMÄLTAN"

Gruvnedläggningen markerade inte slutet för norbergsjärnet. Spännarhyttan (ägd av SURA), Bondgruvan och Minerfältet drevs vidare.

Redan 1967 dryftades järnförsörjning Spännarhyttan-Surahammar enligt idén "termosflaska". Några provtransporter gjordes vintertid. 1972 beslut SURA att satsa på upplägget (Samma år inleddes f ö småskaliga smältjärnstransporter Motala Tenckstads-Björneborg).

Spännarhyttans kapacitet fördubblades. Råvaruförsörjningen måste utvidgas. Godsflödet blev följande:

Intransporter (M-F)

Två tåglaster - Kulsinter från Stråssa (TGOJ)
- Koks från Gävle-Fredriksskans

Tågen delades vid behov i Fagersta inför slut-
stappen.

Uttransporter (alla dagar)

Tre tåglaster - Flytande järn

Spännarhyttans nya rasugn tändes 1974-05-03 och första utfrakt gick 1974-05-11.

Norbergslinjen bytte helt gestalt: Från en ordinär godslinje blev den 35 hårdast trafikerade "rut-bana". Två reguljära "tågpar" blev sju. Vinkelslastning pågick som förut i Högfors med extraturer dit. Trafiköversättningen krävde slipersbyte, som också måste inpassas. Månadståg från Bålsjöverket gick dessutom.

Knycket på Norbergs station medförde, att den korta tiden fick eget värlingslok (Litt. 74). Jangårdsradio infördes. I vissa fall kunde fyra lok samtidigt finnas i område!

Sjudagarstrafiken dygnet runt krävde inledningsvis ett 15-tal nya tjänster totalt (Lok- och stationspersonal). Rationaliseringar krympte dock med tiden siffran.

För "termosflaskorna" (Skänkarna) köpte SURA specialvagnarna Ua 20 74 095 0 001-005. De hade åtta axlar i två primär- och fyra sekundärboggier. Per vagn var lastvikten 60 ton och bruttovikten 155 ton.

"Smältan" kördes av västeråspersonal, först med T21 och senare med T44. Denna loktyp användes hela tiden i de tyngre råvarutågen. Där tjänstgjorde avestaförare.

Stråssamalmen forslades från starten på Ud- (F d Mas-)vagnar. Detta vagnval medförde komplikationer:

- Vagnarna var gamla - genomgång vid Notviken kunde inte förändra faktum. Fjäderbrott och andra skador krävde utökad reserv.
- Sth för lasttåg var endast 50 och för tontåg 60 km/h. De långsamma stråssatågen gav problem i tågflödet Frövi-Fagersta.
- Den ålderdomliga M-bromsen krävde speciallok och särskild förarutbildning.

Framsteget var stort, när boggivagnar Uads (Muzera Faos) ersatte 1978.

Santeringen av skänkarna i verken var känslig och stora tågförse-
ningar kunde uppstå. Onvänt kunde lyckad produktion ge tåg kraftigt
före tidtabellstid. Rutinerna för sådant användes ofta!

Trafiksäkerheten krävde sina insatser: Några nya vägskyddsanlägg-
ningar tillkom - plankorsningstillbud med "smältan" var önskad.
Hjälpvagnen i Västerås fick specialutrustning för ev. bärning.

Spännarhyttans produkter fick tyvärr avsättningsproblem - kvalitet
och pris var väl höga. Fr o m 1976-05-30 inskränktes helveckotra-
fiken till M-F. 1979 ökades den dock till fyra tågpar. Bara ett år
senare (September 1980) beslöts nedläggning. Sista "smältan" kördes
1981-04-10.

Gruvepoken i Norberg var slut. En annan följd blev, att Stråssa
gruva nedlades fr o m 1981-07-01.

BESTRAFIK

Vagnlasttrafiken på Nordansjö nedlades fr o m 1976-11-01 - kunden
föredrog biltransport. Spåret Norberg-Bläckberg-Nordansjö revs
sommaren 1979. Norberg-Bläckberg hade då formellt nedlagts fr o m
1978-07-01 (Bemyndigande 1978-05-11).

SJ ville ogärna förlora uppdraget i Nordansjö. Sedan maltrafiken
från Bläckberg upphört, blev dock terminalkostnaderna höga: Avstän-
det Norberg-Bläckberg-Nordansjö var 6,2 km med rundgång och bronsp-
prov i Bläckberg. Man övervägde en tid att åter bygga upp M-F-spår-
ret Kärngruvan-Lyre-Nordansjö (2,7 km)! Underhåll av ca 3 500 spår-
meter skulle bortfalla och värlingsarbetet snabbas upp.

Sedan "smältan" upphört 1981, bantades trafikeringen till ett tåg-
par M-F. Vagnlasterna koncentrerades till Kärngruvan och Norberg.
Fr o m 1982-05-23 utfördes köringen med 266 från Fagersta. Norbergs
station avbenamades fr o m 1 juli samma år. Vid nästa tågplansskifte
(1983-05-29) blev norbergsturen avstickare till vagnuttagningen
Fagersta-Karbenning. Samma år byggdes dock sticckspår till en skrot-
fälla vid Bålsjöverket! Ren behovstrafik infördes fr o m 1984-06-03.

1985 återkom tillfällig persontrafik Snyten-Ängelsberg. Inför FJ2
skulle Sala bangård förändras grundligt - spårnätet hade aldrig
sanerats! Ett tågnitt långarbetspass krävdes. Ett av delapendelns
tågpar onleddes därför via Snyten M-F 1985-05-29-1984-12-14. Tågen
möttes i Ängelsberg. I Snyten tjänstgjorde bilburen tkl från Fager-
sta: Stationens signalteknik medgav ej fjärrklarerings. Cobyggnad var
inte aktuell, då arrangemanget ej var permanent.

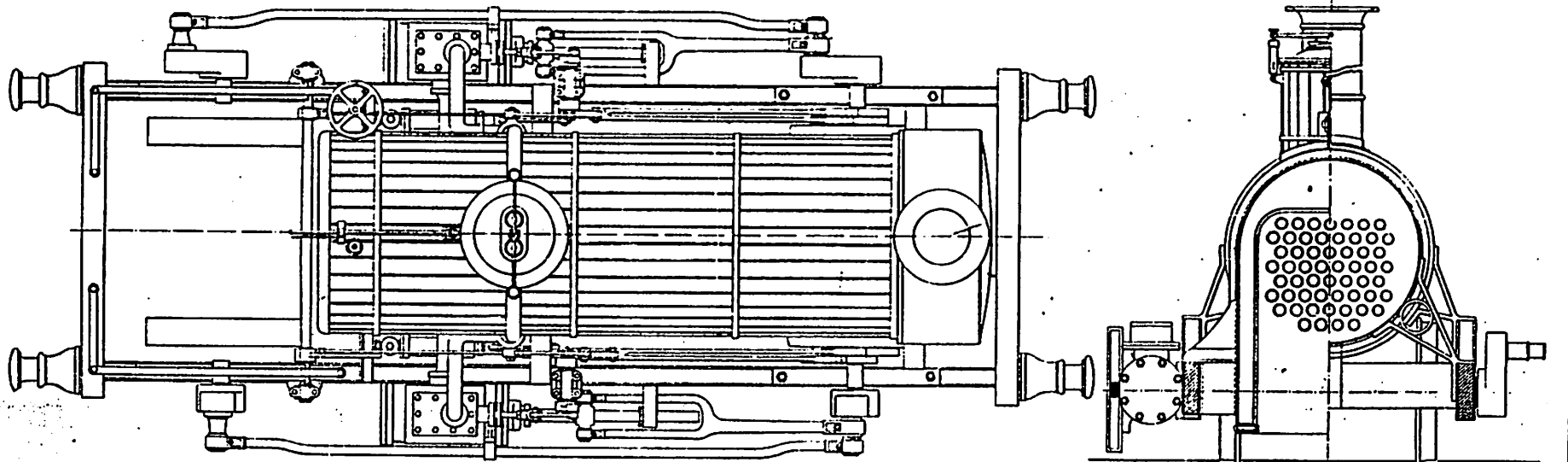
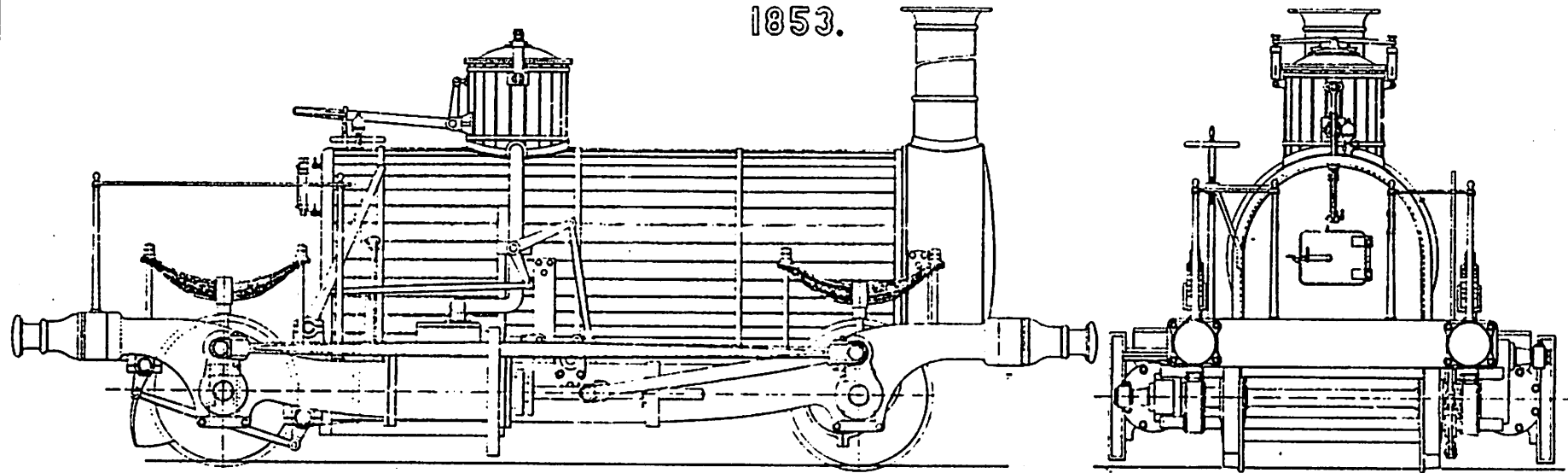
Makadanläggningen vid Bålsjöverket alstrar alltjämt tjänstetrans-
porter. Ända från 50-talet har spårutrustningar i Kopparbergs,
Västmanlands och Örebro län försörjts härifrån. Detta är nu banans
enda uppgift - SJ Gods drog sig ur norbergsområdet fr o m 1990-04-01.

Norbergslinjen är nu "tjänstestjärnväg" i Banverket. Makadamtranspor-
terna har närmast gällt spårförnyelsen Avesta Krylbo-Frövi.

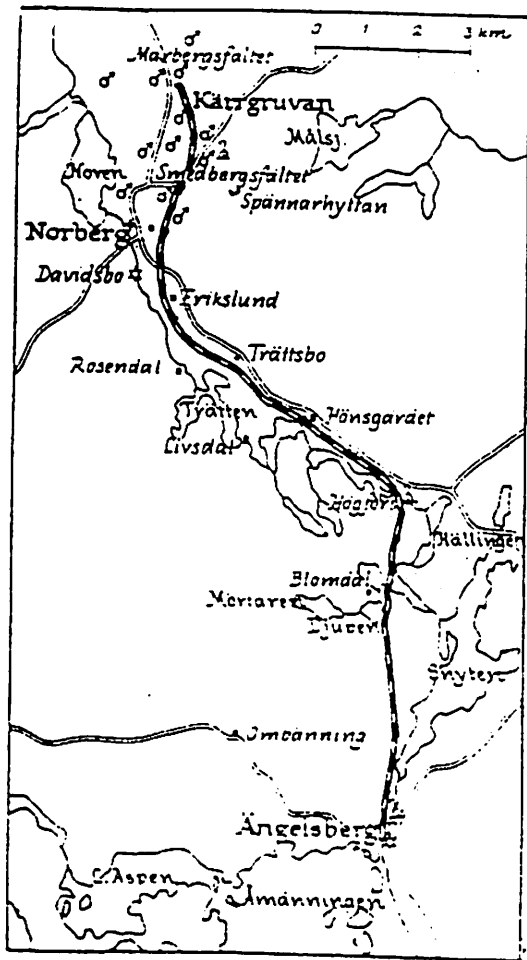
För egna anteckningar:

FÖRSTLINGEN

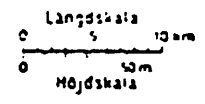
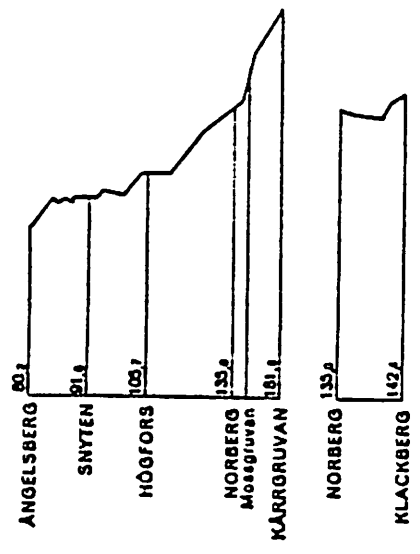
1853.



6



Karta över Norbergs järnväg



Stockholm—Smedjebacken—Marnäs samt Engelsberg—Norberg,

till den 15 Augusti 1868.

36 Jernvägar. Rail-ways. Eisenbahnen. Chemins de fer.

från Stockholm afgår:	Återvänder:	Passagerare-avgift.		
		Salong- 1:a Klass.	Aktiebeck- 2:a Klass.	Fordäck.
Till Engelsberg: Ångfartygen Norberg, kapt. C. E. Sederström.....	Månd. & Thorsd. kl. 5 e. m.	8	50	3
Dalarne, " F.G. Gutke	Tisdag. & Fred. " 5 "	8	50	3
Pius, " A. Talén	*Thorsdagar " 7 "	6	—	2
	Onsd. & Lörd. kl. 1 e. m.		5	50
	Månd. & Thorsd. " 1 "		5	50
	Måndagar " 7 f. m.		—	50
I samband med dessa Ångbåtsurer afgå jernbantåg emellan Engelsberg och Norberg: alla söknedagar.				
	från Engelsberg kl. 1 e. m.			
	" Högfors " 1.20 "			
	" Norberg " 1.40 "			
	från Kärrgrufvan kl. 5.30 f.m. & 10.30 f.m.			
	" Norberg " 10.50 "			
	" Högfors " 11.20 "			
Till Smedjebacken: Ångfartygen Norberg, kapt. C. E. Sederström	Månd. & Thor.d. kl. 5 e. m.	10	6	4
Dalarne, " F.G. Gutke	Tisd. & Fred. " 5 "	10	6	4
	Onsd. & Lörd. kl. 8.30 f. m.			
	Månd. & Thorsd. " 8.30 f. m.			

Strömsholms Kanal. kapt. Sv. Hedström	Lörd. " 3 "	Tisd. i dagningen.	7	—	—	3
Smedjebacken M 1, kapt. Lundgren	Onsd. på aftonen.	Sönd. i do	6	—	—	3
Smedjebacken M 2, kapt. V. Svensson	Tisd. do	Lörd. i do	6	—	—	3
Ångfartygen Norberg, Dalarne och Strömsholms Kanal anlända till Smedjebacken omkring kl. 6 e. m. dagen efter afgångsdagen från Stockholm.						
Jernbantåg afgå emellan						
Smedjebacken och Marnäs hvarje helgfri dag neml.:						
	från Smedjebacken kl. 6 f. m. & kl. 5.30 e. m.		1	—	60	—
	" Marnäs " 7.40 f. m. & " 7 "		1	—	60	—

*Ångf. Pius utsträcker resorna till Fagersta bruk.

Vid Smedjebacken, & Gästgifvaregården derstädes och vid Marnäs Jernvägsstation, & den nära der-
intill belägna Gästgifvaregården Hammarfallet finnas väl möblerade rum för resande och god restauration.
Kommissionärer: i Stockholm för Norberg, Dalarne, Strömsholms Kanal, och Smedjebacken N:o 2
Herr J. R. Nordling, Lilla Nygatan N:o 23. 1 tr. upp: för Pius och Smedjebacken N:o 1 Herr C. O. Strind-
berg, Riddarholmshamnen; i Smedjebacken för Norberg, Dalarne och Strömsholms Kanal Herr C. G. Carl-
son; för Smedjebacken N:o 1 Herr J. Wauberg; samt för Smedjebacken N:o 2 Herr L. Blackstadius.

Jernvägar. Rail-ways. Eisenbahnen. Chemins de fer. 87

Sommaren 1914

Kärrgruvan—Ängelsberg—Kärrgruvan.									
07					07				
nr 342	nr 344	nr 348	nr 352	nr 356	nr 360	nr 364	nr 368	nr 372	nr 376
II, III	II, III	II, III	II, III	II, III	II, III	II, III	II, III	II, III	II, III
7. 0	12.20	5.35	0	fr. Krylbo 50..... t.	11.15	4.58	—		
7.15	12.42	5.50	4	Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar.	11.30	5.13	—		
7.31	12.56	6. 2	10	fr. Kärrgruvan..... t.	9. 7	4.25	10.12		
7.40	1. 5	6.11	14	» Norberg..... fr.	8.55	4.18	10. 3		
11.20	—	6.15	14	» Högfors..... »	8.10	4. 4	9.22		
3.25	6.22	3.11	—	t. Snyten..... »	8.29	3.58	9.11		
6.15	7.56	5.40	—	t. Örebro 81..... fr.	—	8.30	6.22		
7.48	1. 6	6.12	—	fr. Storvik 50, 81..... t.	1.55	11.22	—		
7.52	1.15	6.24	18	» Krylbo 81..... fr.	11.56	9. 2	—		
11.10	4. 0	6.22	94	fr. Snyten..... t.	8.24	3.57	9.22		
9.56	2.45	6. 2	78	t. Ängelsberg..... fr.	8.15	3.52	9.22		
11.56	4.24	9.22	107	t. Köping 05, 91..... fr.	—	1.15	6.24		
11.22	1.27	9.12	149	» Västerås 05, 91..... »	6. 4	2.11	7.23		
				» Eskilstuna C 129..... »	—	12.25	6.12		
				» Stockholm C 91..... »	—	1.11	6.12		

15/5 1930

81 Ängelsberg—Kärrgruvan—Ängelsberg. 81									
Biljettpris: Zontaxa II, tab. 338. Tur- och returbiljetter, pris = 1½, enkel biljett & verkliga avståndet; giltighetstid lika med & Statens järnvägar.									
...	8.16	13.43	19.02	...	fr. Sola 77, 71..... t.	10.50	16.07	21.06	...
...	8.00	13.00	18.20	...	fr. Sthlm C 70, 71 t.	11.34	16.38	21.55	...
...	9.21	14.25	19.49	...	fr. Västerås 70, 71 t.	9.47	14.51	20.15	...
8 143	8 143	8 143	8 143	Km.	Stockh.—Väst.-Bergsl. J. Stockh., sp. 1.435.	8 146	8 146	8 146	8 146
2. 3	2. 3	2. 3	2. 3	0	fr. Ängelsberg.... t.	7.56	13.28	18.39	...
...	11.00	16.12	21.31	4	t. Snyten..... fr.	7.49	13.21	18.32	...
...	11.07	16.19	21.38	4	t. Krylbo 107..... fr.	7.20	...	17.50	...
...	11.36	...	22.08	...	fr. Krylbo 107..... t.	11.36	...	22.50	...
...	7.29	...	17.50	...	fr. Snyten..... t.	7.43	13.20	18.27	...
...	11.12	16.20	21.45	4	Högfors..... »	7.36	13.13	18.20	...
...	11.20	16.28	21.52	8	» Norberg..... »	7.24	13.01	18.08	...
...	11.32	16.40	22.04	14	t. Kärrgruvan.... fr.	7.12	12.49	17.56	...
...	11.43	16.51	22.15	18	t. Krylbo 65..... fr.	7.55	...	17.51	...

1/8 1950

78 Biljettpris: Zontaxa A, tab. 339. Kärrgruvan—Ängelsberg—Kärrgruvan. 78									
Anm.: b Över Kolbäck—Ramnäs, d Helgöns omvägar. Över Kolbäck—Ramnäs.					Anm.: g Dag lörs sön- och helgdag samt sön- och helgdag. (forts.) Y Rålsbuss eller motorvagn. Platsantal och resgodsutrymme är begränsat.				
Y 1374	Y 1374	Y 1374	Y 1374	Y 1374	Y 1374	Y 1374	Y 1374	Y 1374	Y 1374
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
7.14	...	9.57	12.32	18.01	19.29	21.56	22.58	0	fr. Kärrgruvan..... t.
7.21	...	10.04	12.40	18.11	19.36	22.01	23.04	3	» Norberg..... »
7.32	...	10.15	12.51	18.22	19.47	22.09	23.11	10	» Högfors..... »
7.40	...	10.23	12.59	18.30	19.55	22.16	23.17	14	t. Snyten..... fr.
9.10	...	...	14.33	...	21.30	...	...	36	t. Krylbo 107..... fr.
10.10	...	...	...	...	22.20	...	...	124	t. Örebro C 107..... fr.
...	...	7.38	...	16.43	19.37	...	...	...	fr. Krylbo 107..... t.
7.42	8.05	10.24	13.00	18.31	20.03	22.16	23.17	14	fr. Snyten..... t.
7.49	8.12	10.30	13.06	18.37	20.09	22.22	23.23	18	t. Ängelsberg..... fr.
9.38	9.38	11.51	14.04	...	22.33	...	...	80	t. Ludvika 71..... fr.
11.11	11.11	13.03	15.17	20.01	...	...	...	78	t. Västerås C 70, 71 fr.
10.34	10.34	12.59	15.17	20.50	...	...	...	169	t. Stockholm C 70, 71 fr.
...	...	...	...	...	...	...	...	96	t. Sola 71, 81..... fr.

SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN

13

N.J. = S.W.B.J.

Ängelsberg - Kärrgruvan - (Bålsjöverket)

Spårvidd
1435 mm

STATIONER, HÅLL- & LASTPLATSER M.M.

<u>km</u>	<u>TRAFIKPLATS</u>		<u>ÖPPNAD</u>	<u>NJ</u> <u>SWBJ</u> <u>Sign.</u>	<u>SJ</u> <u>Sign.</u>	<u>NEDLAGD</u>
0.0	ENGELSBURG		27/7 1876	Eb	-	
	ÄNGELSBURG från / 19			Äb	Äbg	
1.0	Ängelsbergs bruk hpr	1)	ca 1940	-	Ägb	1/11 1962
1.4	Ängelsbergs bruk lp	2)	30/12 1899	Äbr	Ägb	(1958)
4.1	SNYTEN (SJ)	3)	1/7 1900	Snt	Snt	27/5 1967
5.3	Snytsbo hpr			-	Snyb	1/11 1962
6.3	Blomdalstäkt hpr		ca 1940	-	Bltä	1/11 1962
7.2	Fallbron hpr			-	Flbr	1/11 1962
8.2	HÖGFORS	4)	30/8 1876	Hf	Hgf	
	Högfors hlp från / 1954			-	Hgf	
	Högfors lp från 1/11 1962			-	Hgf	1/12 1981
10.4	Mauritzbacke hpr		ca 1940	-	Maba	1/11 1962
10.9	Livsdal hpr		ca 1940	-	Livd	1/11 1962
12.3	Rosendal hpr		ca 1940	-	RsdL	1/11 1962
14.5	NORBERG	4)	30/8 1876	Nb	Nbg	
	Norberg lp från 1/7 1984			-	Nbg	1/10 1989
15.1	Mimerfältet lp				Mim	1/12 1981
16.2	Hackspettbacken hpr		ca 1940	-	Hasp	1/11 1962
16.9	Mossgruvan lp		Före 1883	Mg	Mogr	
	Spännarhyttan lp från 1/4 1974			-	Spv	1/1 1986
17.9	KÄRRGRUVAN	4)	30/8 1876	Kä	-	
	KÄRRGRUVAN från 1/10 1916			Kä	Kär	
	Kärrgruvan hlp från 1/10 1960			-	Kär	
	Kärrgruvan lp från 1/11 1962			-	Kär	1/4 1990
19.6	Torget lp (KNJ) (KNJ km 17.6)			Tg	Tgt	1/12 1981
19.8	Bålsjöverket lp (KNJ) (KNJ km 17.4) 5)					

Klb.J. = S.W.B.J.

Norberg - Klackberg - (Nordansjö)

Spårvidd
1435 mm

0.0	NORBERG	4)	30/8 1876	Nb	Nbg	
	Norberg lp från 1/7 1984			-	Nbg	1/10 1989
0.8	Storgruvan lp		26/10 1917	Srg	Stgr	1/10 1968
ca 1.0	Eskilsbacken lp		3/11 1914			Nedlagd
1.9	Östanmossen lp		9/8 1908	Öm	Önmo	1/10 1968
4.4	KLACKBERG (KKJ) (KNJ km 4.5)	6)	7/3 1883	Kg	Klb	
	Klackberg lp från / 19			-	Klb	1/6 1970
6.2	Nordansjö lp (KKJ) (KNJ km 2.7)		13/6 1898	Nö	Noö	1/11 1976

För egna anteckningar:

- anm. 1) Lagd innom Engelsbergs stationsgräns.
På km 0.4 låg Engelsbergs andra station, vilken fortfarande står kvar, med plattform av slaggsten. Stationen är i dag kraftigt ombyggd. Öppnad omkring årsskiftet 1975-76. Engelsberg har haft fyra stationer. En vid Framnäs och tre innom nuvarande stationsområdet. Under sommaren använd som ångbåtstation fram till 1930-talet
- 2) Lagd innom Engelsbergs stationsgräns och slopad "i eget namn".
 - 3) Kvar som trafikteknisk station.
 - 4) Datumet 30/8 1876 avser normalspåret.
 - 5) Spåret Kärrgruvan - Bålsjöverket fr.o.m. 1/11 1958 ägt av Norbergs Gruvförvaltning. Trafikerat av SJ.
 - 6) På bangården hade KNJ & SWBJ vardera två spår.

Rälsbusshållplatserna hade inga signaturer under SWBJ-tiden. De angavs i fotnot i respektive tågs tidtabell.

KÄLLOR OCH KÄLLMATERIAL

Kjell Aghult	Inledning " KNEJKEN ", Tekniska uppgifter, kilometeravstånd och kompletterande uppgifter om stationer, signaturer & tidtabeller.
Svensk Författnings-Samling	Kungörelser.
Torsten Olsson	Äldre ritningar över bana och stationsområden, tekniska uppgifter om gruvor m.m. utmed banan. Aktie.
Sveriges Järnvägsstationer ORBIS 1948	Bilder.
Svenska Järnvägsföreningen 1876 - 1926	Bilder, linjekarta och höjddiagram.
Leif Bergort	Tidningsurklipp.

Egna uppgifter, grafiska tidtabeller, kompletterande signaturer, viss bandata, bangårdsskisskisser och sammanställning.

Gun-Britt & Åke Jannesson

STATIONER PÅ NORBERGS JERNVÄG 1856 - 1876

KÄRRGRUVAN, NORBERG, HÖGFORS och ENGELSBURG.

För egna anteckningar:

N.J. = S.W.E.J.

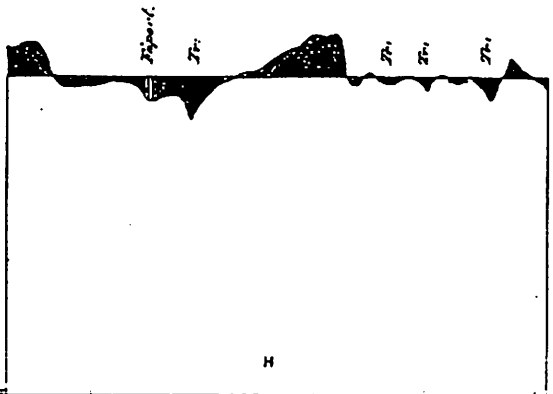
Ängelsberg - Härrgruvan

Spårvidd 1435 mm

ENGELSBURG

1873

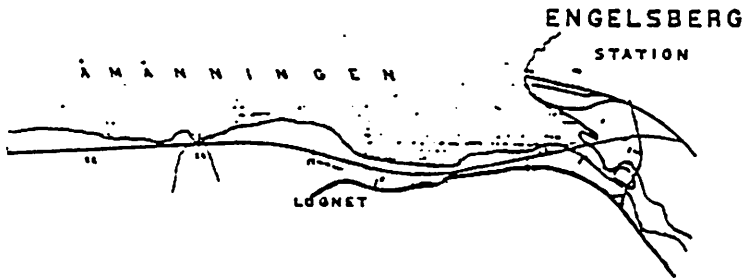
Spårvidd 1188 mm



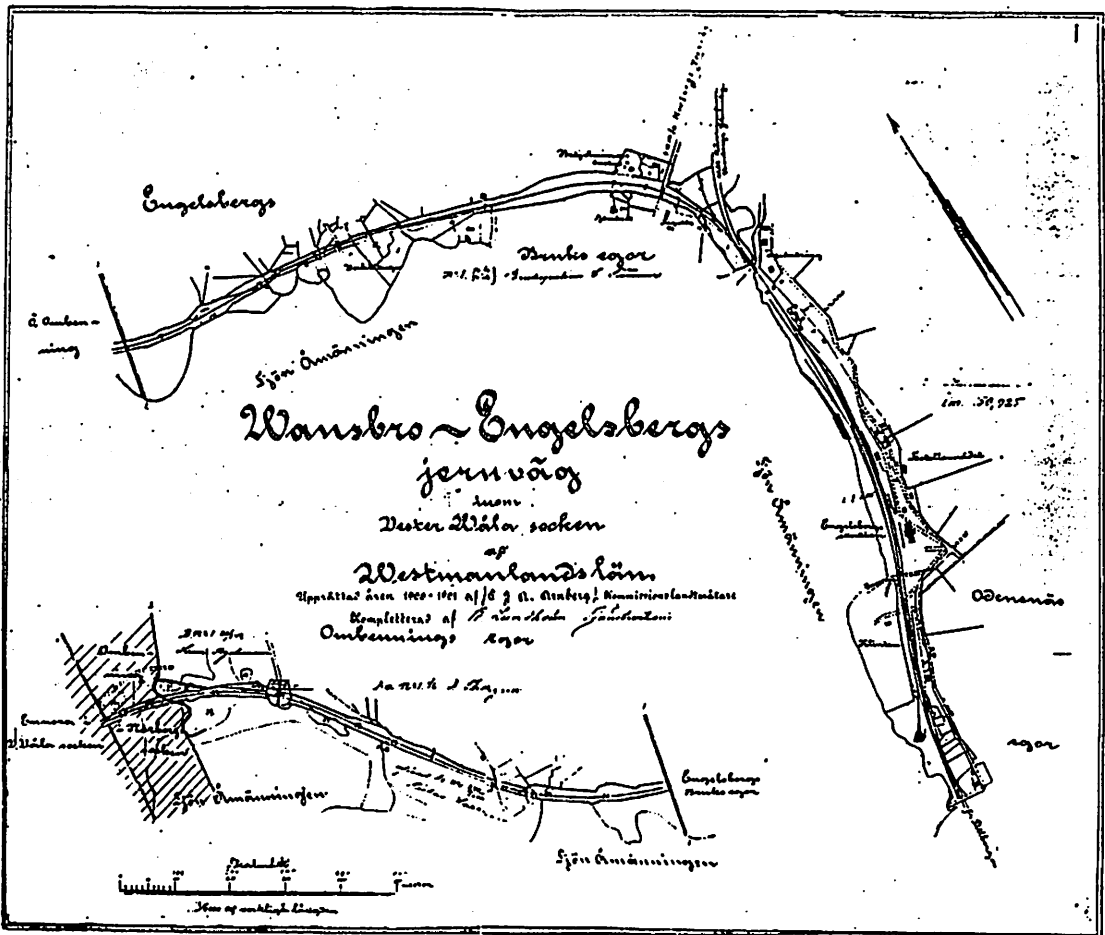
*Gillas,
med stöd af Kong Maj:ts Nådiga
beslut den 24 Januari 1873.*

13 MIL 27100 FOT

*Otto Modig.
Gustaf Palmström*



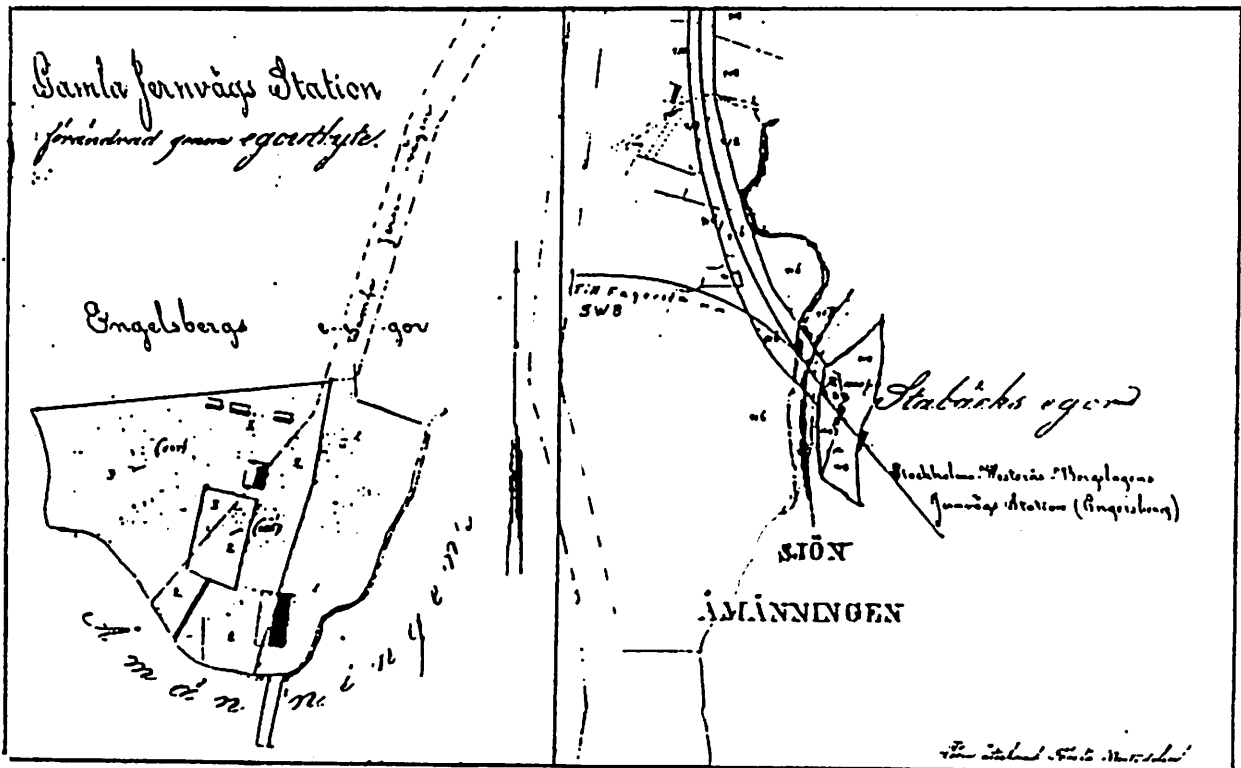
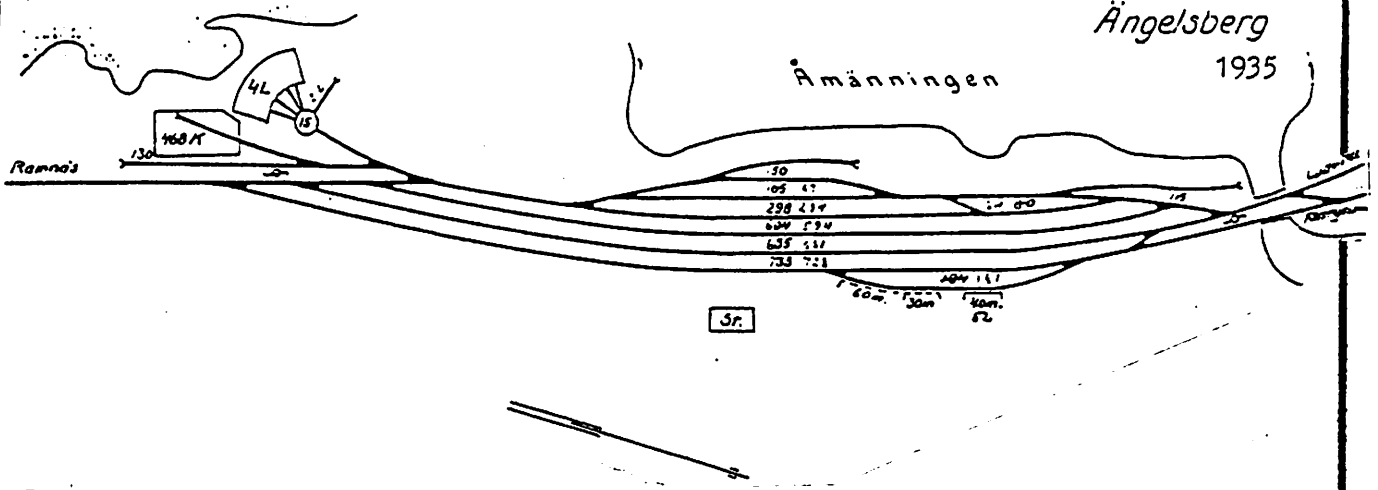
*Efter med riksstämningens uttåg
Händelse*



1901

Ängelsberg

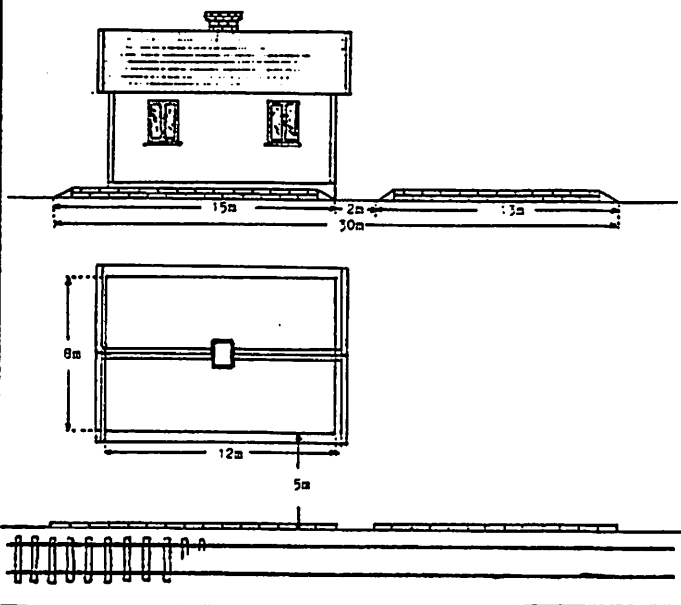
1935



HAMNSTATIONEN I ÄNGELSBERG

ENGELSBERG

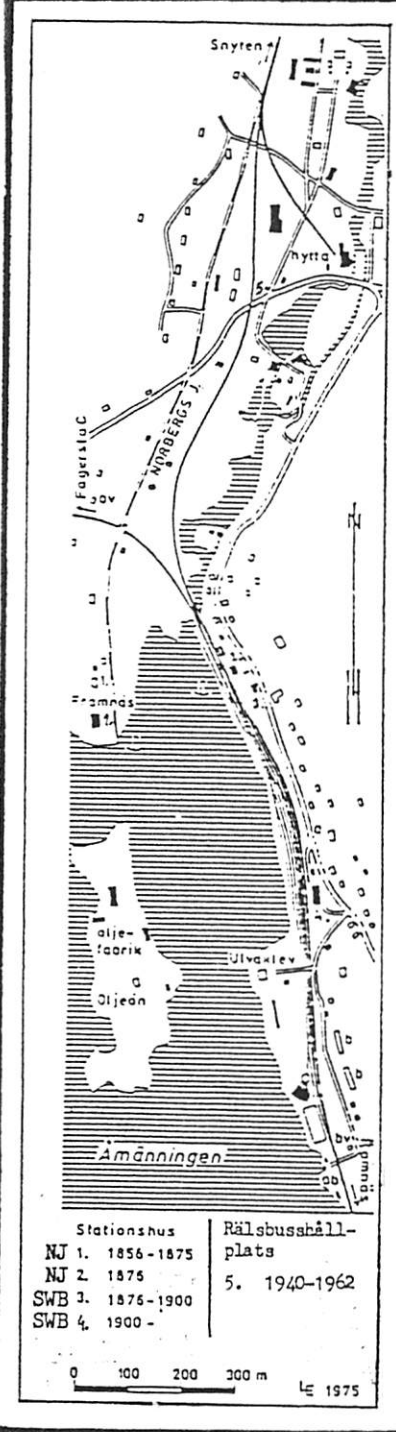
(Hamnstation)



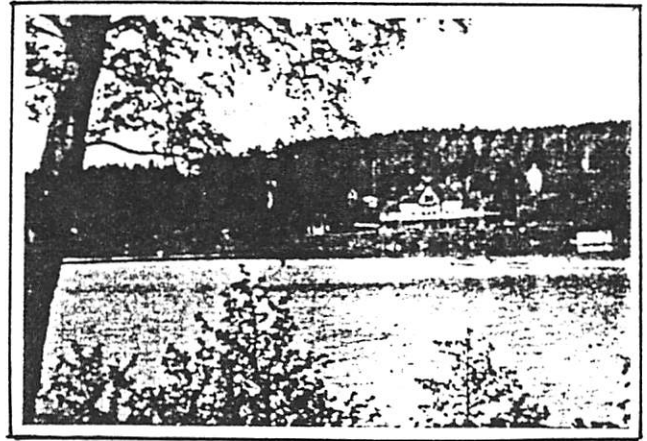
Stationshuset som antagligen flyttades från Framnäs eller Högfors när gamla banan lades ned 1876 har varit övergångsstation mellan järnvägen och ångbåtstrafiken. Ångbåtsbryggan låg rakt nedanför. Idag står huset kvar, kraftigt ombyggt. Användes (med två lägenheter om rum och kök) som fritidshus av SJ Fritidsförening i Västerås. Väntsalsdörren borttagen. Skorstenen är av samma typ som N.J. hade på sina hus. Plattformskanten av slaggsten ligger kvar.

Huset som gick under namnet Hamnstation användes de sista åren av ångbåtsbolaget, ända tills trafiken upphörde i mitten av 1930-talet.

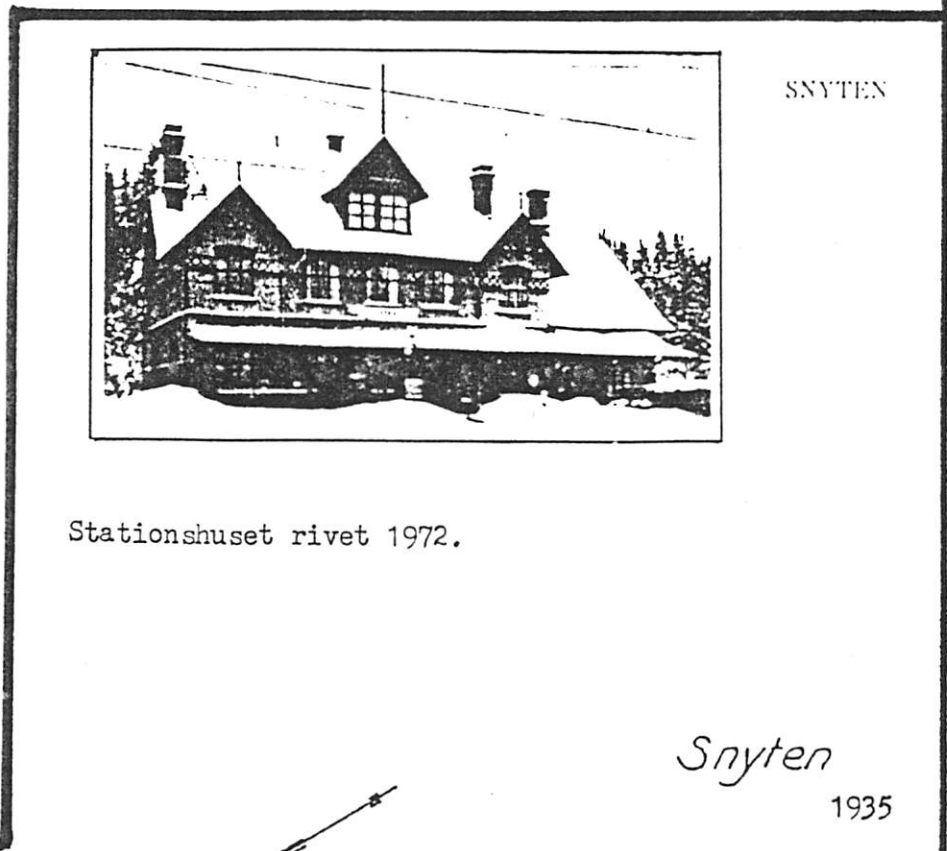
Åke Jansson



ANGELSBERG



Industrispår till Ängelsbergs Bruk och till Ängelsbergs brädgård.



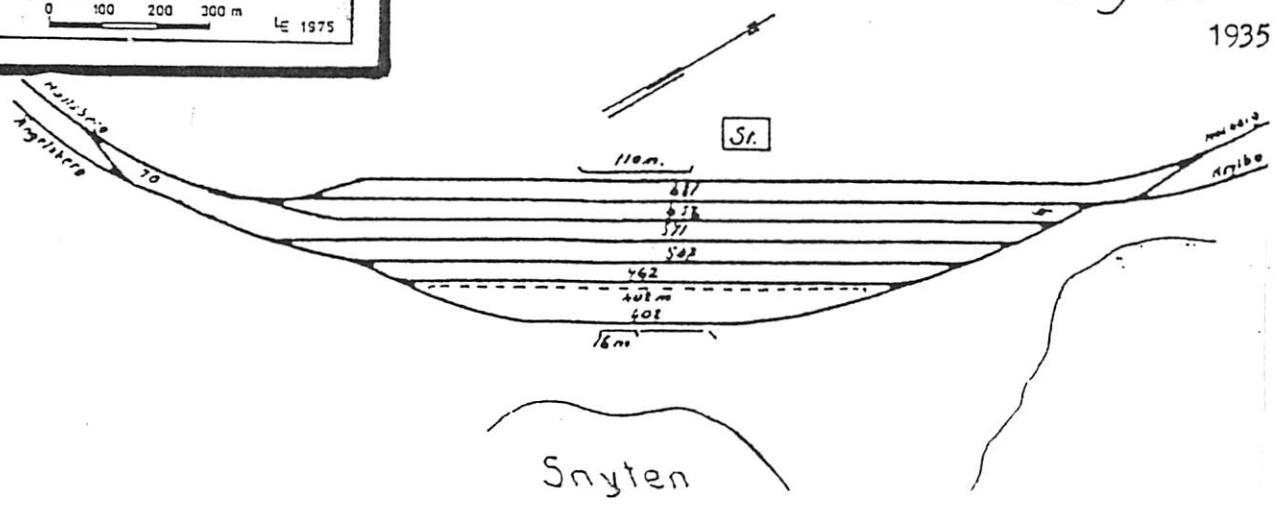
SNYTEN

Stationshuset rivet 1972.

Stationshus	Rälsbussbäll-plats
NJ 1. 1856-1875	5. 1940-1962
NJ 2. 1875	
SWB 3. 1875-1900	
SWB 4. 1900 -	

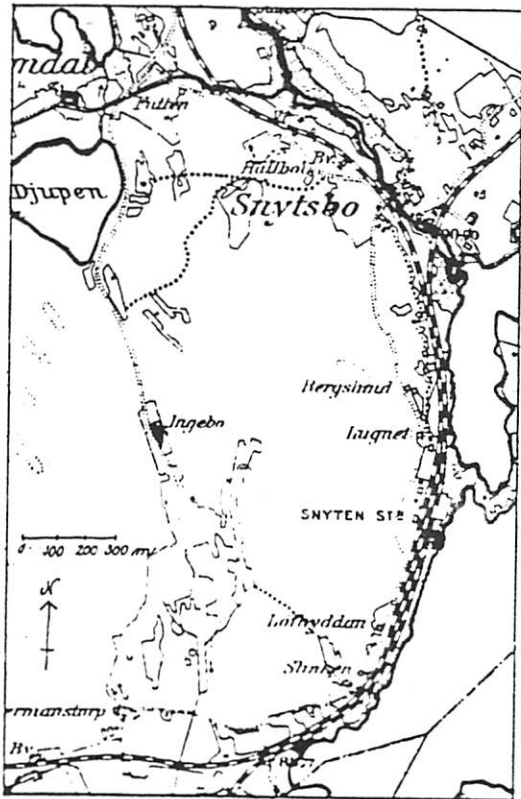
0 100 200 300 m 1975

Snyten
1935



För egna anteckningar:

1



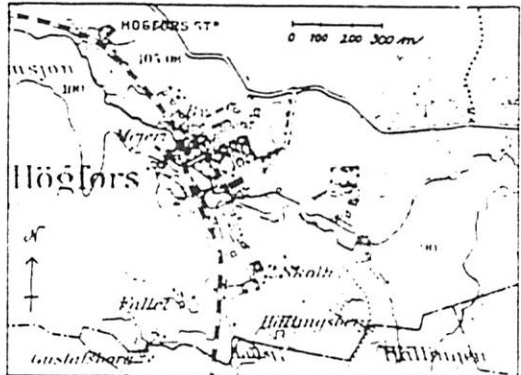
Ekonomisk karta över bland annat Snytsbo, 1908.

3



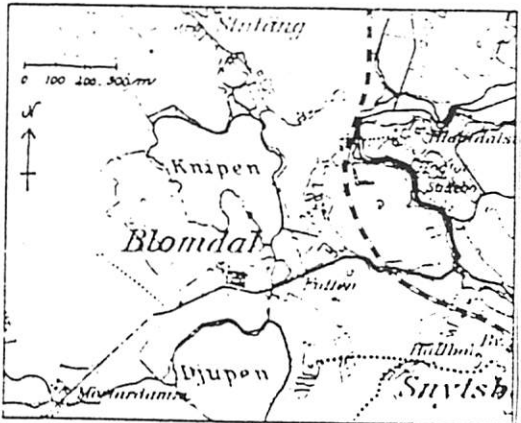
Ekonomisk karta över bland annat Öst, 1908.

4



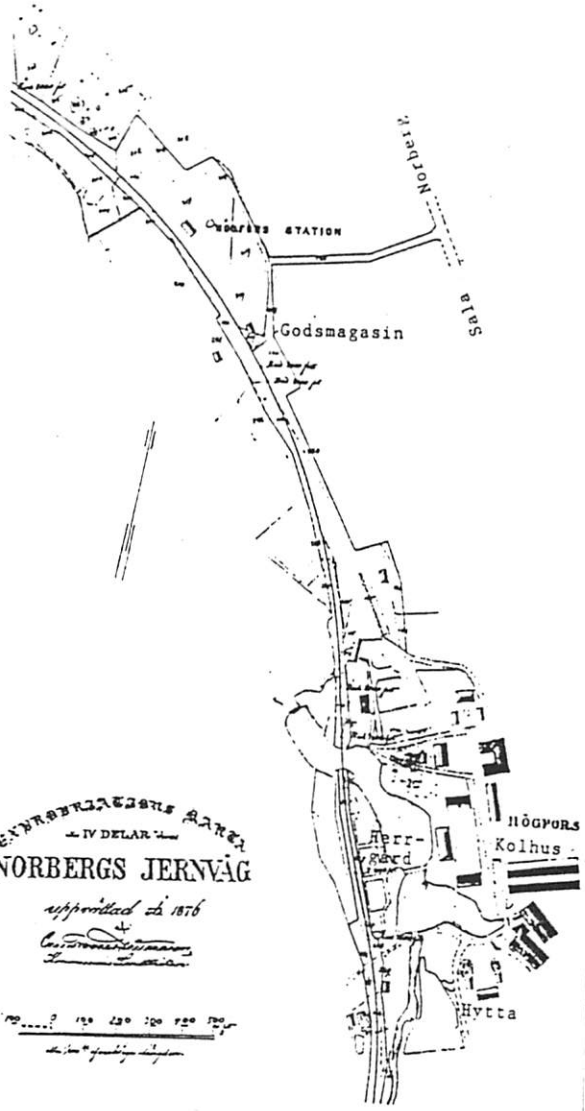
Ekonomisk karta över bland annat Högfors, 1908.

2



Ekonomisk karta över bland annat Blomdal, 1908.

NORBERGS JERNVÄG
Högfors station och bruk 1876

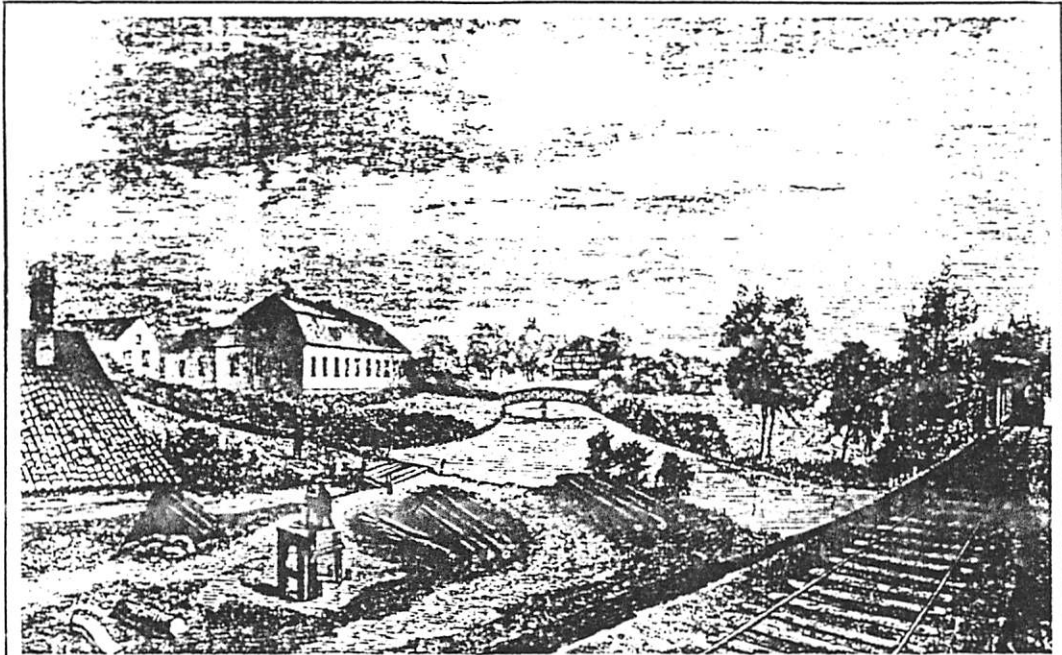


HÖGFORS



ENYBERGSKA BÅREN
- IV DELAR -
NORBERGS JERNVÄG
upprättad år 1876
Carl Fredrik...
L...

Stationshuset sålt, numera privatbost.



Högfors herrgård sedd från väster, före den stora ombyggnaden 1874. Träsmitt från 1865 ur Ill. Tidning efter teckning av J.F. Meyer. Jernkontorets bildsamling. Något beskuret.

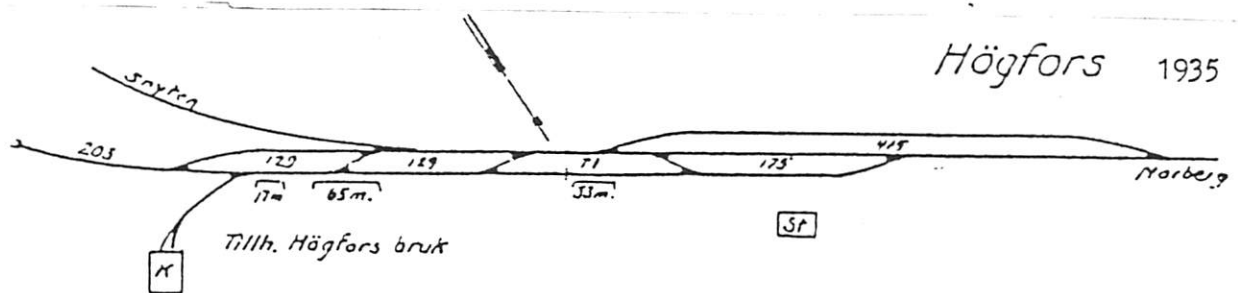
Till höger utmed spåret syns gamla järnvägens stationshus, som låg nedanför herrgården.

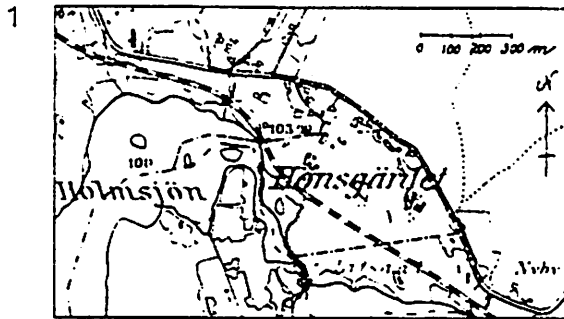
Stationshuset sålt till privatbostad.

Industrier: Industri-spår utgår till Högfors bruk och Persbo AB.

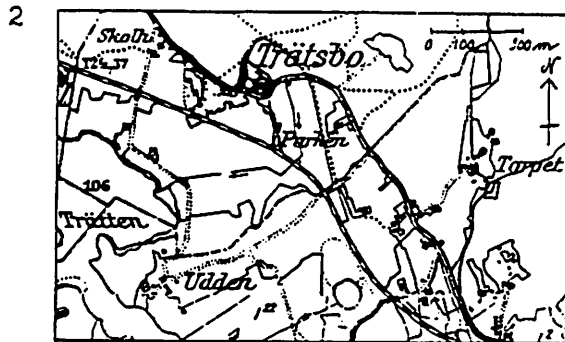


Högfors station, nedlagd för sitt egentliga ändamål 1966.





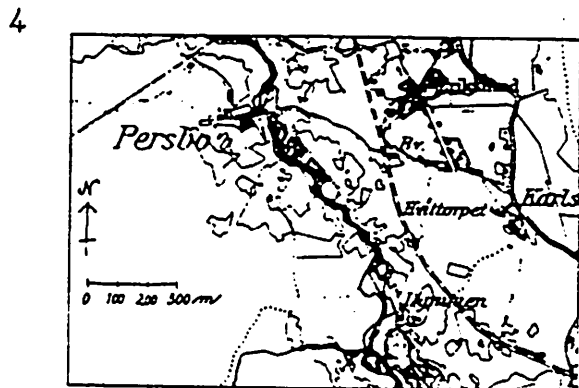
Ekonomisk karta över bland annat Hönsgården, 1908.



Ekonomisk karta över bland annat Trättsbo, 1908.



Ekonomisk karta över bland annat Rosendal, 1908.

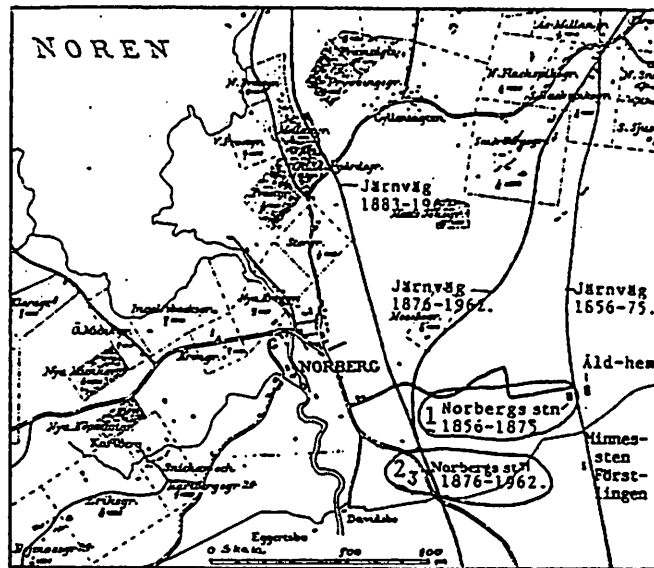
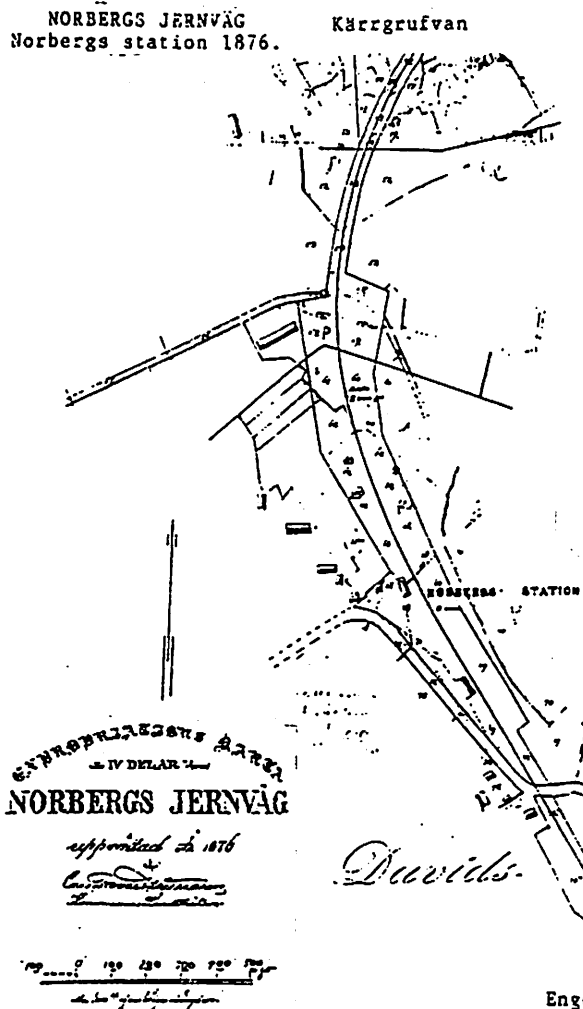


Ekonomisk karta över bland annat Persbo, 1908.

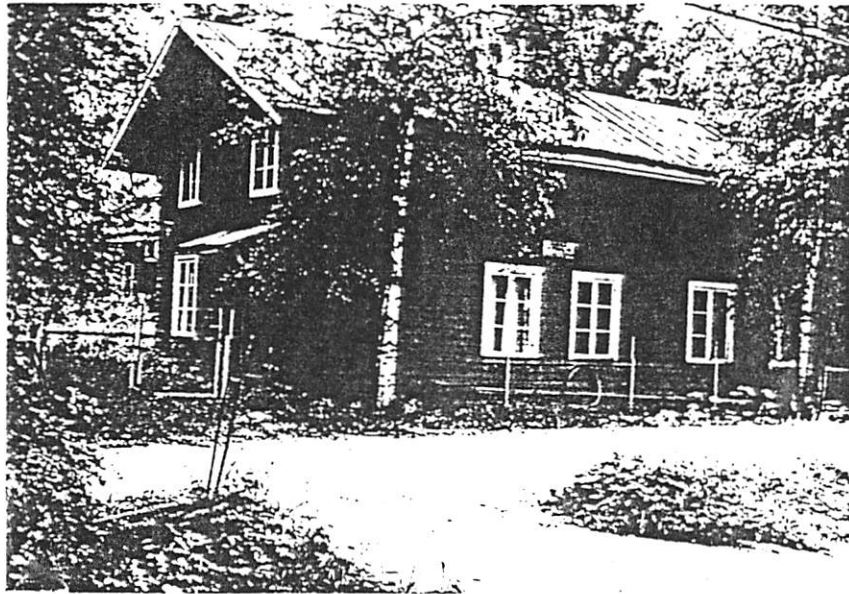
Norbergs tre järnvägsstationer åren 1856 - 1962.

Station nr 1 I drift 1856 - 1875, nu förfallen privatbostad.

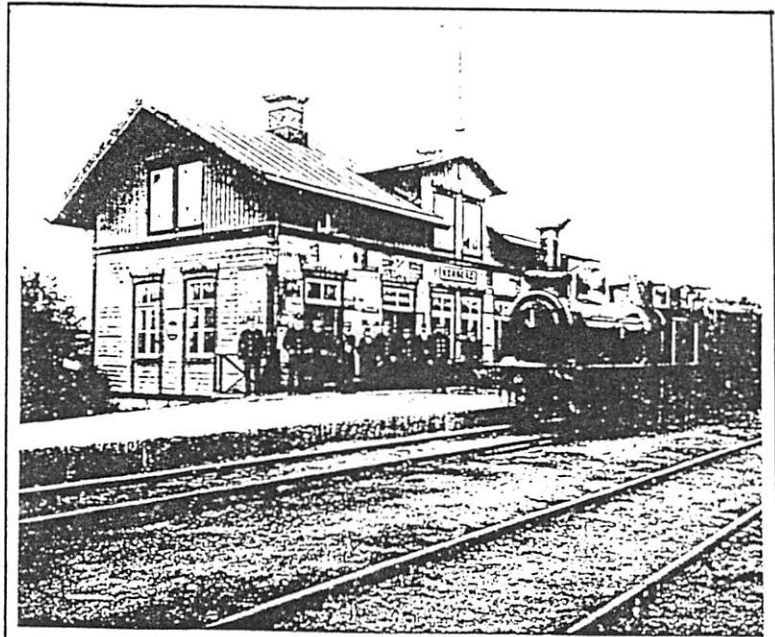
Station nr 2 I drift 1876 - 1962, 1945 ersatt av ny, nr 3.



NORBERG

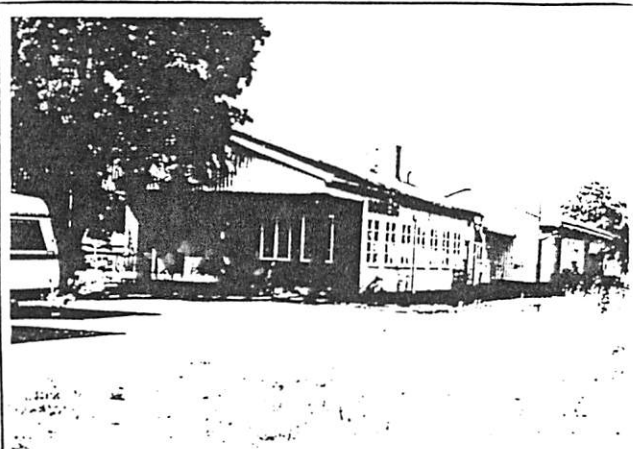


Norbergs första järnvägsstation som var i funktion åren 1856-1876. Norberg kom senare att få ytterligare två stycken stationsbyggnader som under hand ersatte varandra.

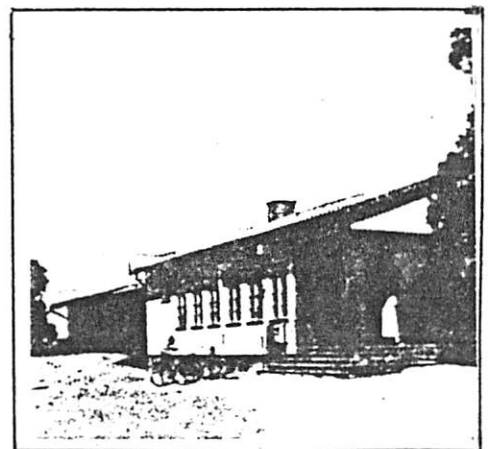


2:dra. Norbergs station med personalen samlad år 1900. Från vänster är igenkända följande personer:

Stationshuset sålt 1987.



Norbergs tredje och sista järnvägsstation. I förgrunden den publika delen och till höger godsmagasin. Bilden från tidigare bangårdssidan, 1991.



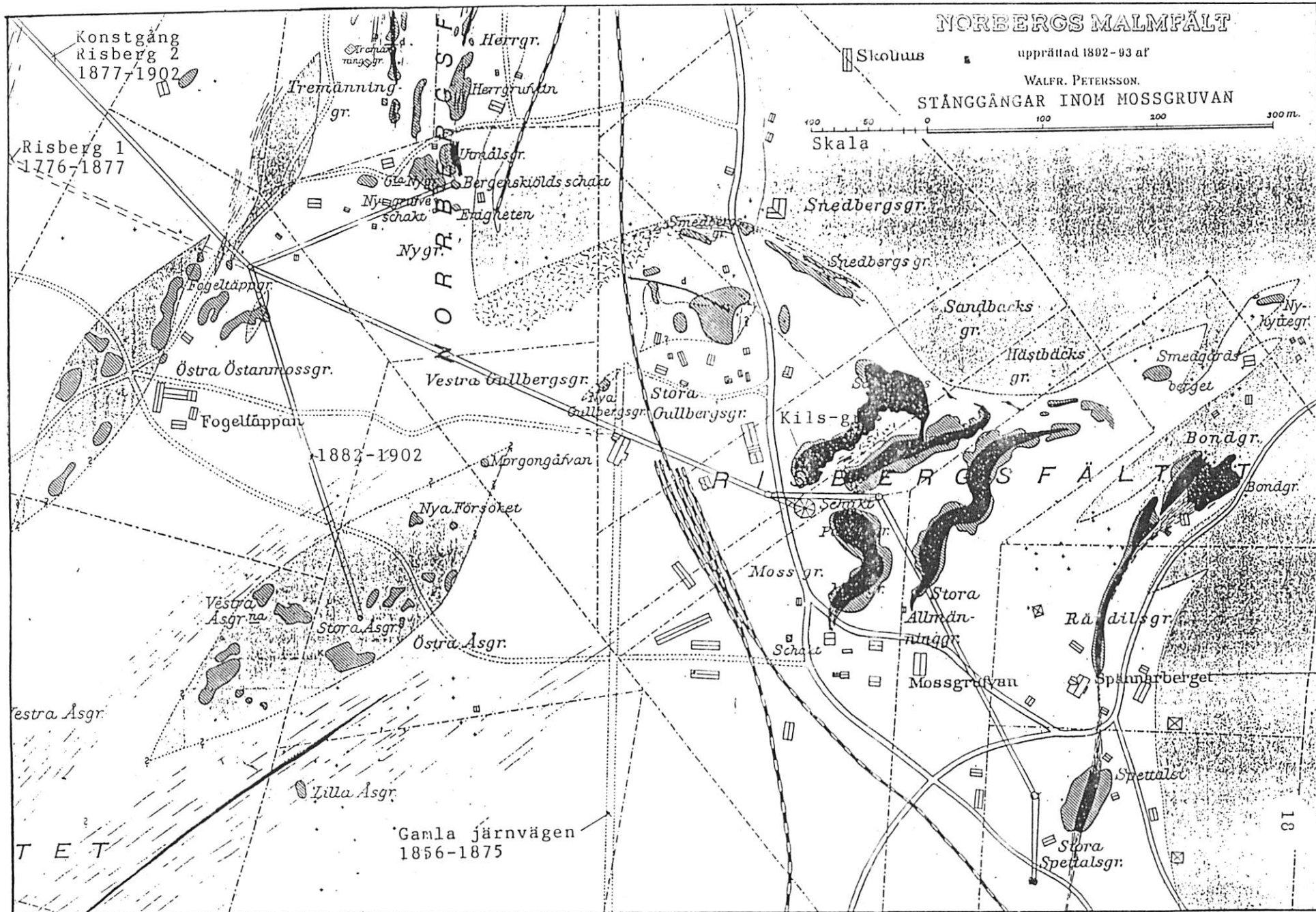
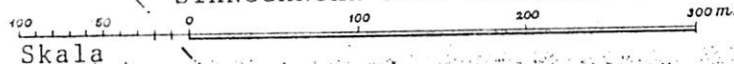
Bangårdsskiss Norberg se sid. 25.

NORBERGS MALMFÄLT

upprättad 1892-93 af

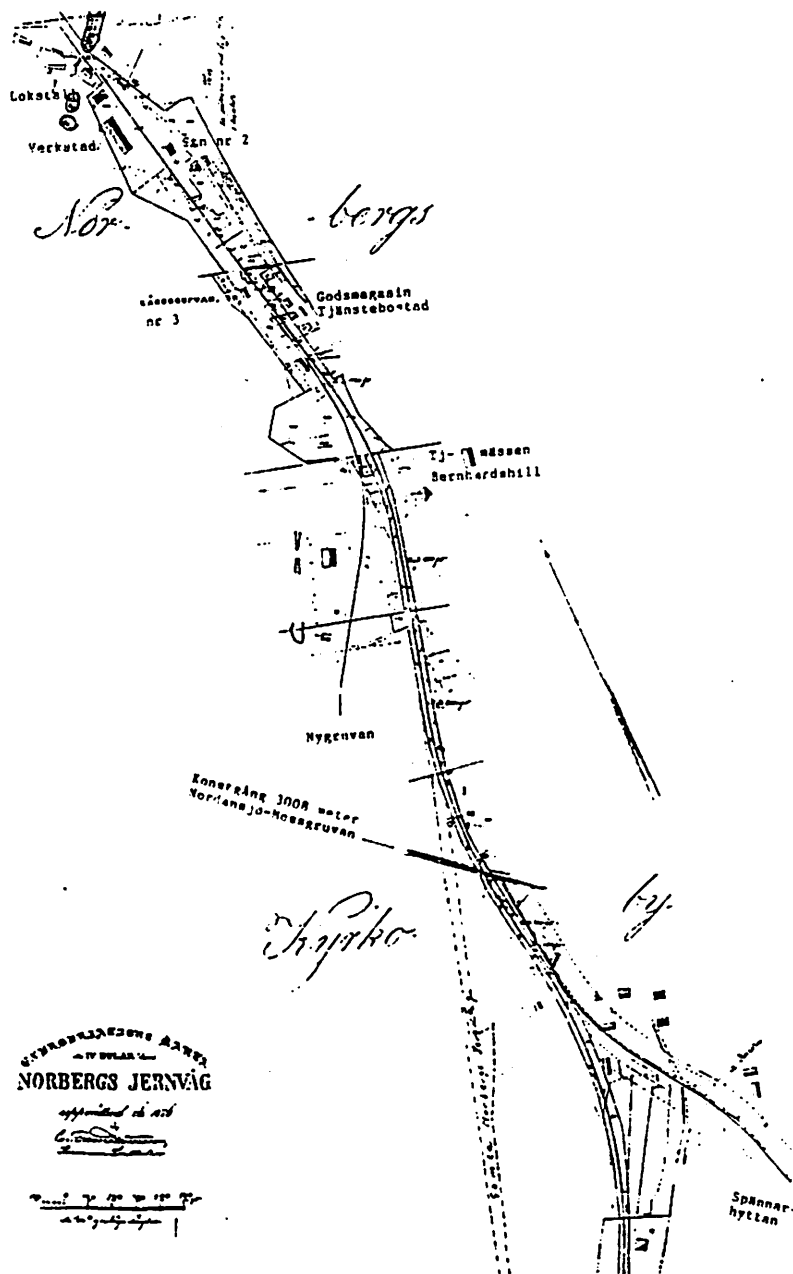
WALFR. PETERSSON.

STÄNGGÅNGAR INOM MOSSGRUVAN



SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN

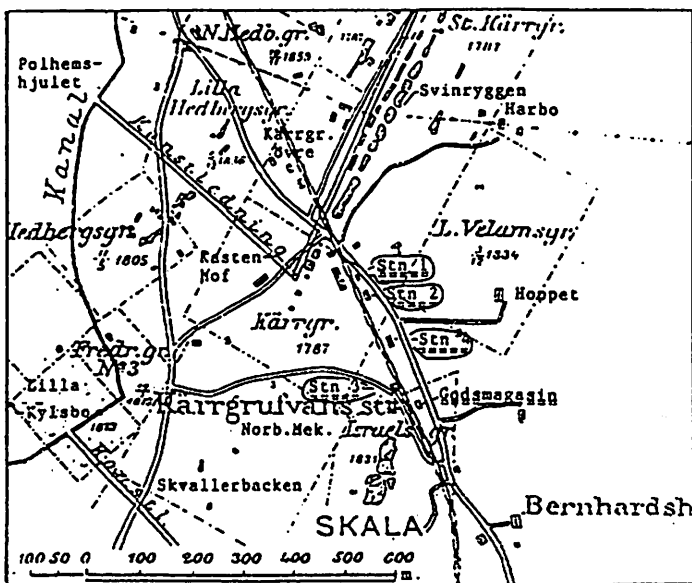
NORBERGS JERNVÄG
Kärrgrufvans stationsområde 1876



STATIONENS ANSÄTTNING
NORBERGS JERNVÄG

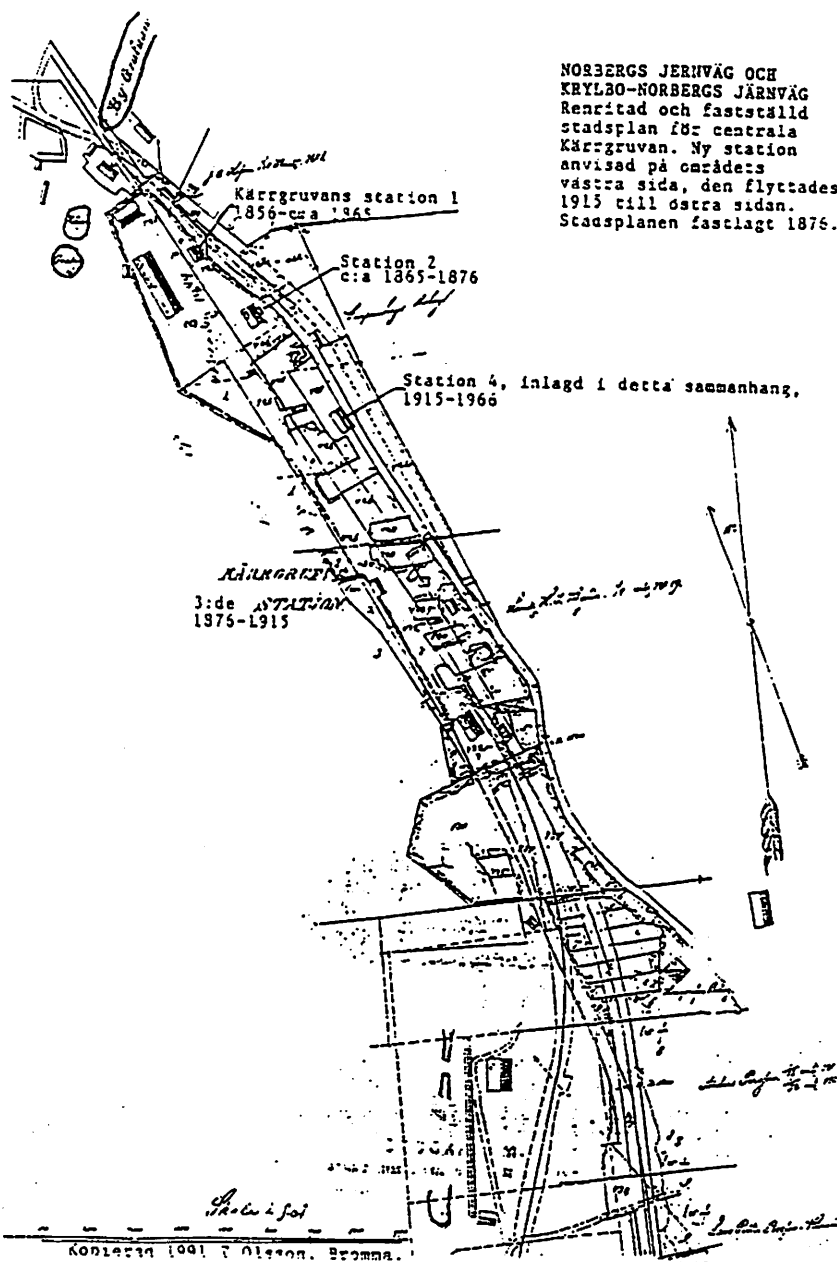
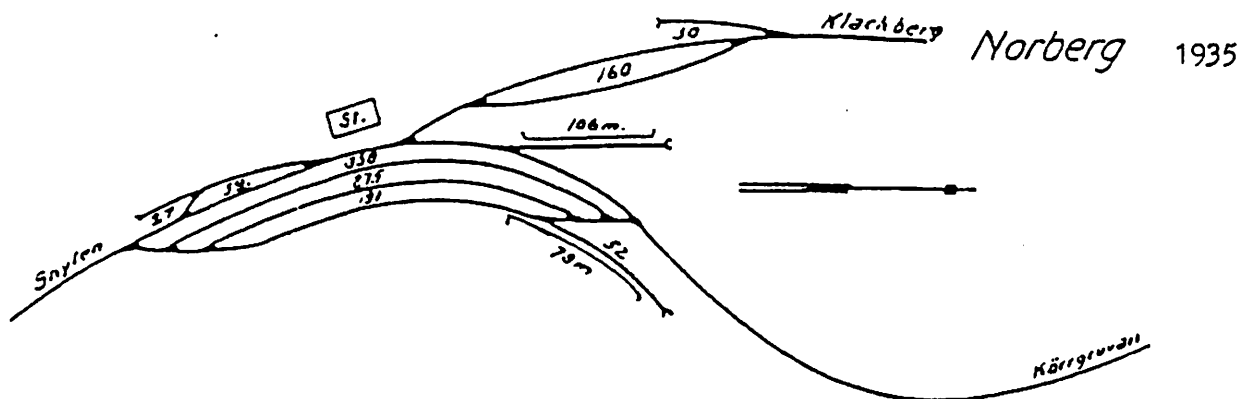
upptecknad af ark.
C. J. J. J.

1:1000
1:2000

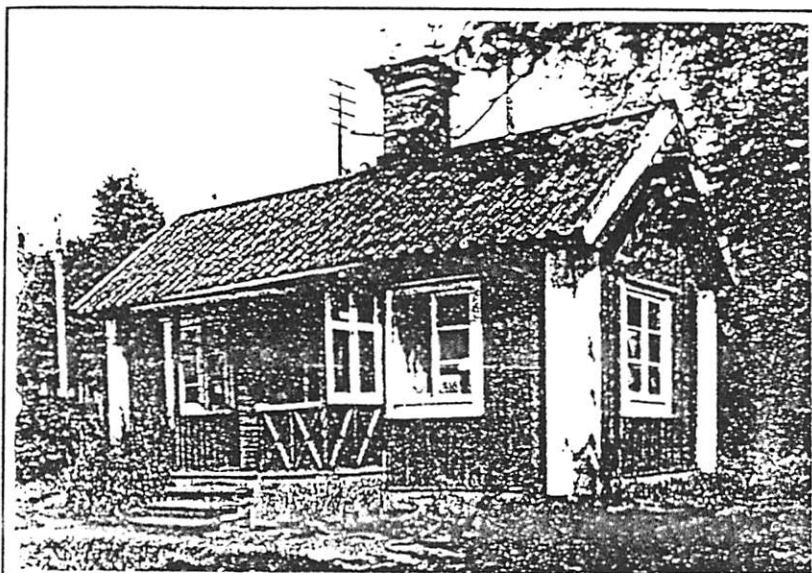


Kärrgrufvans fyra järnvägsstationer åren 1856 - 1962.

- Station nr 1 I drift 1856 - 1865, nu vårdad av Hembygdsfören.
- Station nr 2 I drift 1865 - 1876, nu privatbostad.
- Station nr 3 I drift 1876 - 1915, ödelagd sedan 1916.
- Station nr 4 I drift 1915 - 1962, ödelagd sedan 1974.

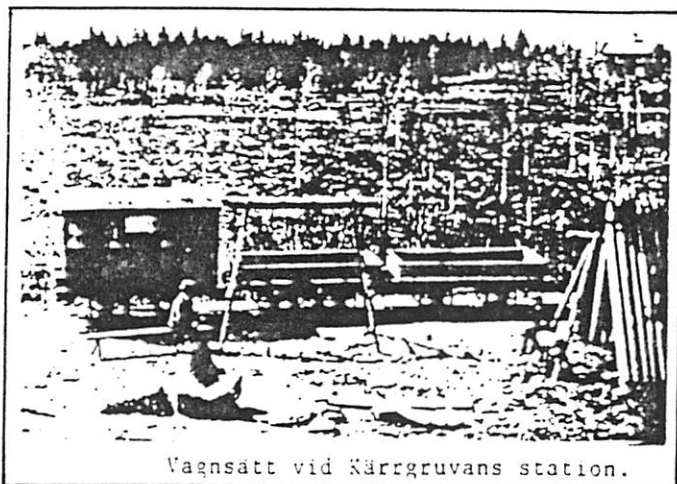


För egna anteckningar:

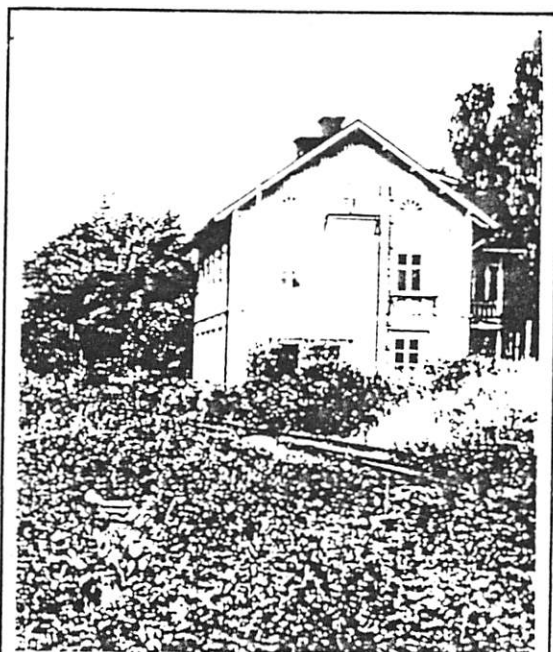


KÄRRGRUVAN

Fig 36. Den äldsta järnvägsstationen i Kärrgruvan och vid Norbergs Jernväg. Verandan tillbyggd efter mitten av 1860-talet då byggnaden upphörde vara station.



Vagnsätt vid Kärrgruvans station.



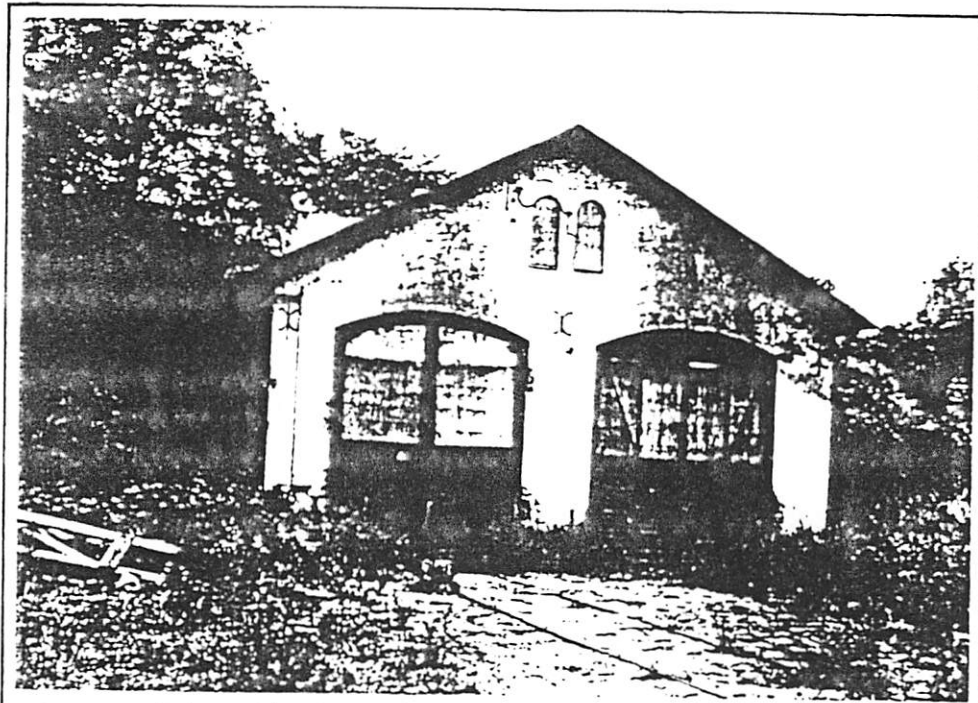
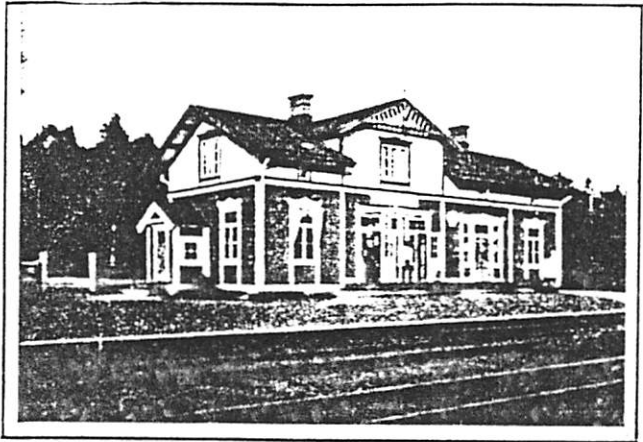
Kärrgruvans andra järnvägsstation ären 1865-1876. bilden visar byggnaden 1901, den är numer privat bostad.



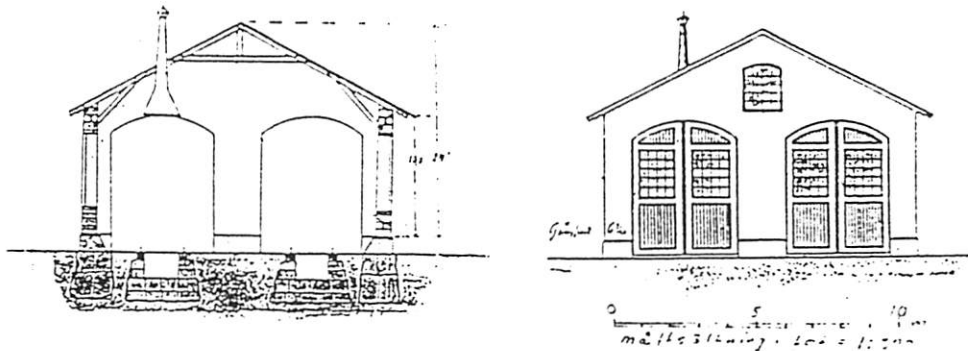
Kärrgruvans tredje järnvägsstation som togs i drift 30 augusti 1876.

Observera gaslyktan på husknutarna och de många mjölkflaskorna i förgrunden. Bilden från 1900.

Stationshuset rivet 1974.



Lokstallarna i Kärrgruvan 1991. Till vänster på bilden skymtar den isenföllda graven till vandskivan.

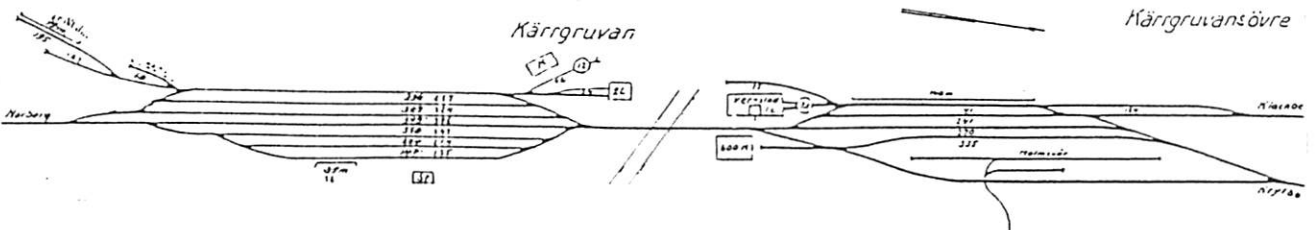


Del av ritning över lokstallar i Kärrgruvan. Det byggdes i mitten av 1870-talet för SWB:s behov.

S.W.B.

K.N.J.

1935



Berggrundskarta över trakten omkring Norberg

Upprättad av Per Geijer med biträde av Sture Landegren

0 200 400 600 800 1000 1:25,000



Hedemora

Söderbärke

Kärre
Käryvan


Avesta

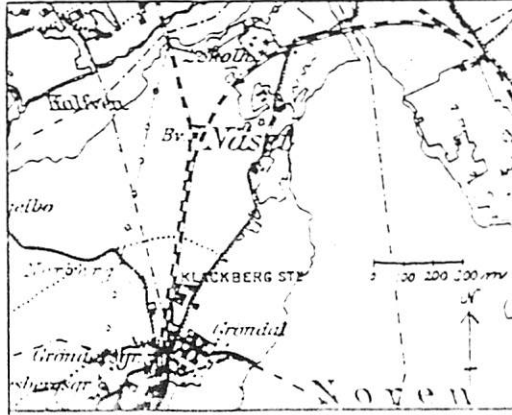
Norberg

Fagersta

Västansjö

Ängelsberg

-  Kålleptit, kvartsporfyrisk
-  Kålleptit, skiktad
-  Kålleptit i allmänhet
-  Natronleptit
-  Plagioklas-leptiter
-  Kalksten och dolomit
-  Skarn och skarnmaln
-  Kvartsrandig maln
-  Cordieritglimmerskiffer
-  Kvartsit
-  Urgranit, röd
-  Urgranit, grå



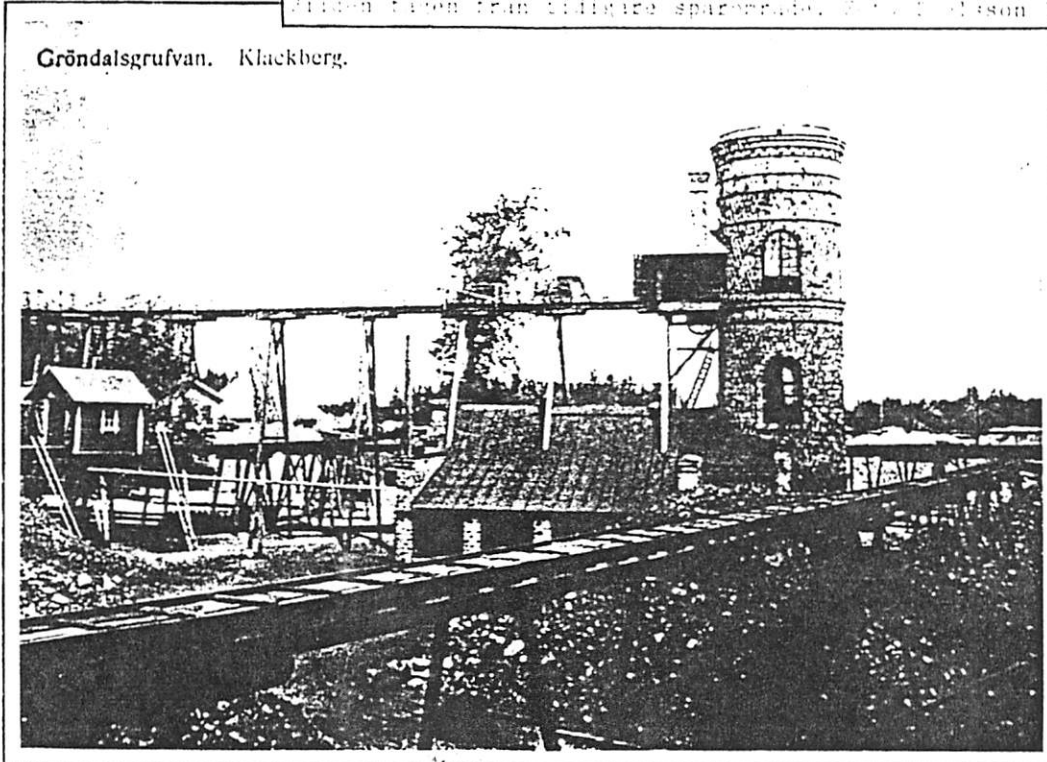
KLACKBERG

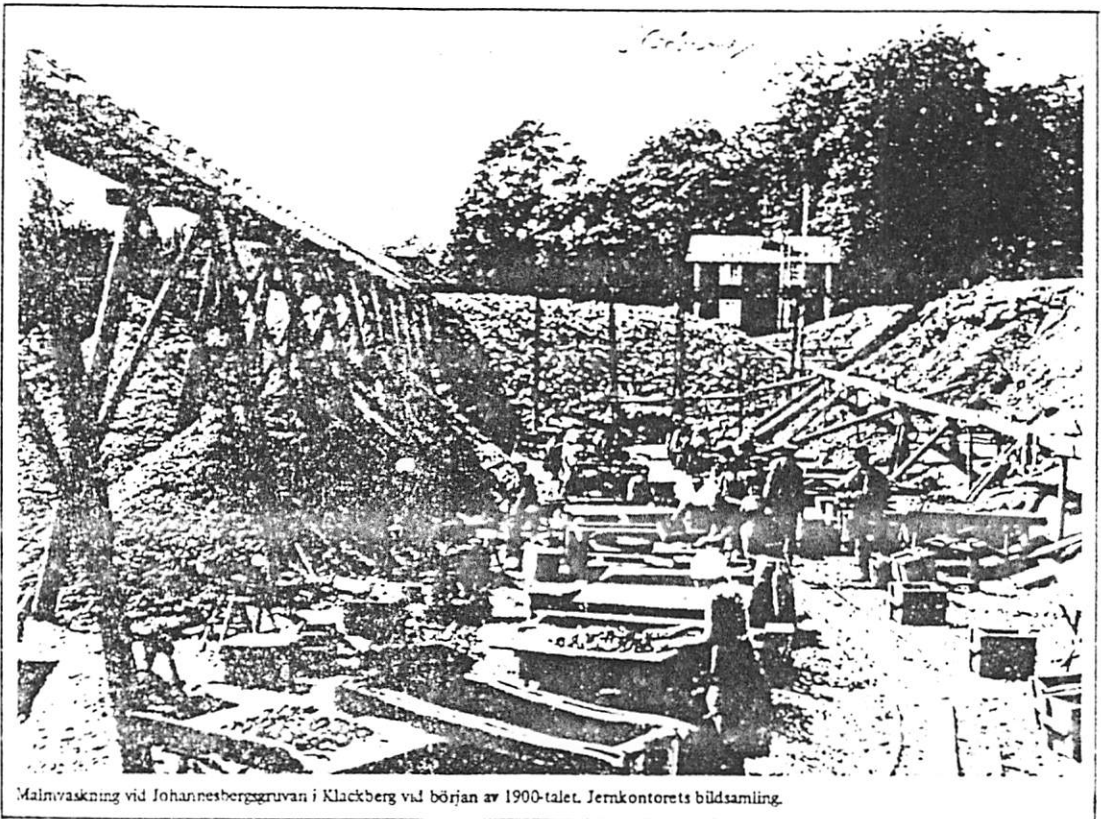
Stationshuset sålt,
numera privatbostad.



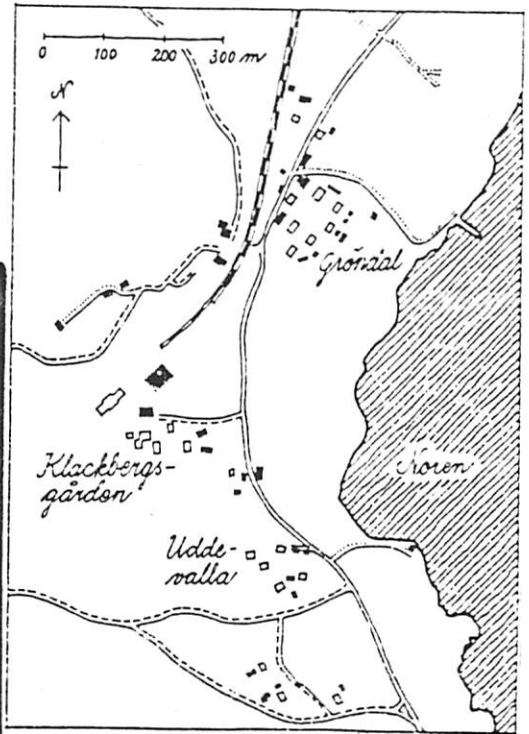
Fig. 12. Klackbergs stationsbyggnad, färdigställd till järnvägens öppnande 1881. Den var utestämmd till för godshand-
tering. Persontrafik föresom ej. Är sedan länge fritidsbostad.
Bilden togs från tidigare spårstråk. Foto: Olsson 1991.

Gröndalsgrufvan. Klackberg.



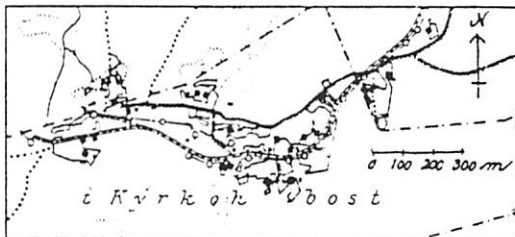


Mainvaskning vid Johannesbergsgruvan i Klackberg vid början av 1900-talet. Jernkontorets bildsamling.

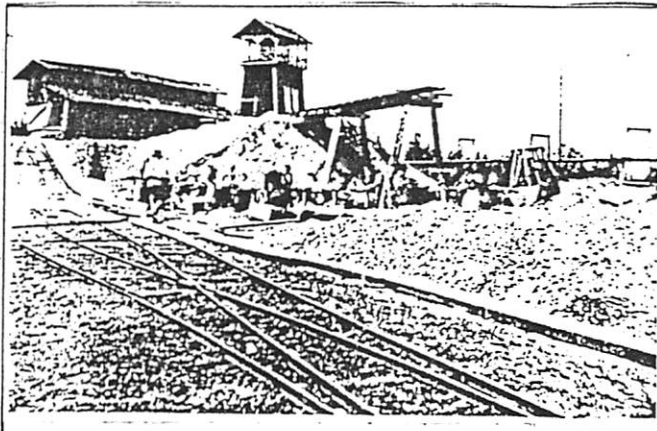


Klackberg idag. Efter ekonomiska kartan.

KOLNINGBERG



Ekonomisk karta över bland annat Kolningberg, 1908.



Lave och skredhus vid Kolningberg 1902. Jernkontorets bildsamling.