

PÅ TUR
MED
SJK RESOR
TILL
LINDES BERGSLAG

28 MAJ 1994



SVENSKA
JÄRNVÄGSKLUBBEN

HEJ och VÄLKOMMEN!

Ja, då var vi på plats i vårt extratåg, en TGOJ motorvagn. Så här långt hemifrån känner den sig nog lite vilsen, men väl i Västerås och ytterligare västerut känner den sig hemma, inte minst då på TGOJ-sträckan från Köping via Vanneboda upp till Kopparberg.

Nåväl, vad händer idag?

Först och främst kommer Du som steg på i Kungsängen att bli utspisad med kaffe/the o bulle. Sedan händer det inte så mycket innan vi i Västerås tar upp resande. I Dingtuna lastas lunchen ombord som vi serverar när Du är hungrig. Apropos Dingtuna, så vet Du kanske att stationen är känd från en Astrid Lindgren film, Lotta på Bråkmakargatan. I samhället bor förresten SJK Klubbmästare för Västeråsavdelningen.....

När vi ankommer Kopparberg station, väntar vår guide Lars Hagström på oss med en buss som nu skall föra oss till historiska platser såväl när det gäller järnväg som bruk och gruvor.

Lars börjar med att ta oss med till Klottenbanan, där vi bitvis har möjlighet att färdas på banvallen som med tanke på dess stigningar och kurvor skulle kunna ligga i ett alpland!

Ja, sedan står Stråssa gruvområde på tur att

besiktigas och sedan.....Vänta så får du se!

Har vi tur, så kanske även någon historisk person dyker upp.

Eftermiddagsfika? Jo, då, det blir det. Om vädret tillåter, utomhus. Var? Ingen aning! Det överlåter vi till Lars och hans medhjälpare.

Vår dag bland sådant som inte längre finns i bruk längre, men som ändå finns som minnesmärken, tar slut 17.30 då vår motorvagn tar oss österut igen.

oo§oo

Som Du ser av tågtidtabellen, så ligger det ett längre uppehåll i Dingtuna på hemvägen. För Dig som reser vidare mot Stockholm finns här möjlighet att köpa smörgåsar och dricka att ta med, eller kanske smörgås och kaffe/the på stationen? Detta måste förbeställas före klockan 16, så Dingtuna - Lillhärad sockengille har möjlighet att bre mackorna. Dessa är rejäla rågsiktskake-mackor med riktigt med pålägg för 20:- styck. Kaffe/the/läsk/lättöl kostar 5:- stycket. Vad sägs?

Vi hoppas att Du får en trevlig dag

önskar

THOMAS WALLDOW, BENGT HAMMAR samt lokförarna

MATS FORDELL o BJÖRN FURA



TÅG 12933 SKALL GÅ
KOPPARBERG - KÖPING (VÅ)
TÅGSLAG RST

EJ TBFH

TIDTABELL-----

TPL	ANK	AVG	ÖVRIGT
KOPPARBERG		1650	
RÄLLSÅ		1659	
STORÅ		1707	
LINDESBERG	1720	1748	FÖR PÅSTIGANDE <i>MÖTER 3454</i>
VEDEVÅG		1757	
VANNEBODA		1807	
FELLINGSBRO		1815	
ÅLSÄNG		1820	
ARBOGA	1828	1838	TDT-TEKNISKT. <i>MÖTER 744</i>
VALSKOG		1845	
KÖPING	1851		

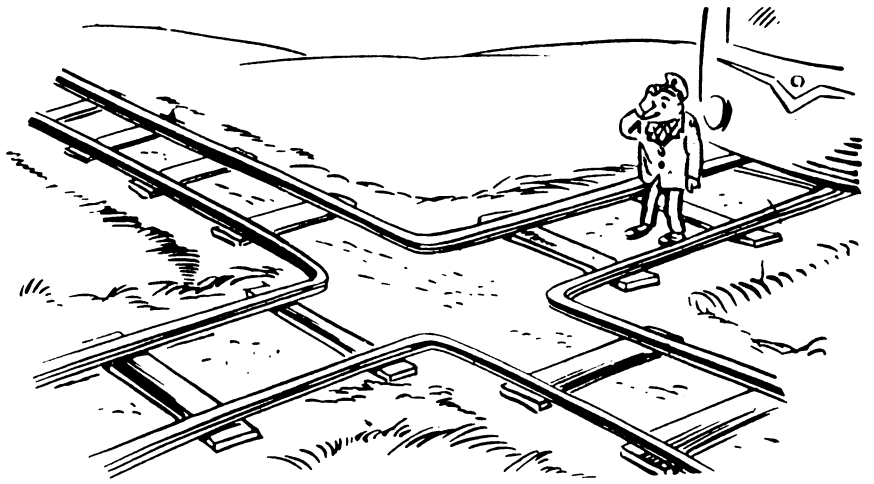
- Mamma, vad hette stationen vi stannade vid nyss?
- Det var hemskt vad du tjatar idag. Varför undrar du det?
- Lillebror steg av där.

TÅG 12933 SKALL GÅ
(KPG) KÖPING - VÄSTERÅS C
TÅGSLAG RST

EJ TBFH

TIDTABELL-----

TPL	ANK	AVG	ÖVRIGT
KÖPING		1852	FÖR AVSTIGANDE
KOLBÄCK		1902	
DINGTUNA	1910	1940	SPÅR 1
VÄSTERÅS V		1945	
VÄSTERÅS C	1948		



BENGT HANNAE

PROGRAM FÖR SJK VÄSTERÅS/STOCKHOLM UTFÄRD 28 MAJ 1994

LUNCH

Består av flatrökt skinka, potatissallad, grönsallad, smör och bröd. Skinkan kan bytas ut mot tjälknöl. Kostnad 50:- per person mot leverantör. Vi tar 60:- pp och då ingår dricka, bestick, glas, tallrik, servett. Banan som dessert.

Pålastas i Dingtuna och intages 10.45 - 11.45. Bäst vore om vi fick låna postvagnen från Fort F i Et. (Jan Arvhult) Om ej, stationär servering. Går bra om vi kan få AB7 eller AB3, då har vi lilla salongen att sätta upp litet bord i. 2 fyrgrupper i en B4 går även bra. (Rymliga bord).

För att snabba upp utspisningen, paketera besticken i servetterna och ställ detta i glaset.

EFTERMIDDAGSFIKA

Serveras i exvis Larsbo canyon. Fodrar pumptermosar som medtages tomma för påfyllning i exvis Lindesberg. Körs sedan ut till Larsbo tillsammans med ett fällbord för fikasakerna. Kaffe/te, rulltårta, kaka, kaffemuggar, socker, skedar, liten papptallrik. 10:- per person. Klockan är cirka 16. Kontakta Lars H om vem som brygger kaffe och fixar bord samt kör ut detta till Larsbo.

KVÄLLSFÖRTÄRING

Bredda smörgåsar och lättöl/läsk säljes efter avgång Lindesberg vid 18-tiden. Detta särskilt med hänsyn till Stockholmar-
nas sena hemkomsttid. Dessa får handla detta till ankomst Dt.

BUSSRESAN

En 60-personers buss kostar 3000:-. Bokas hos T-buss, Per Nordin tel 0581-10861.

TÅGRESAN

RC plus 3 vagnar kostar 11.760:- inkl. moms. Extravagnar 1680:- per styck.

FÖRSLAG TILL PRISSÄTTNING

I priset ingår även lunch och eftermiddagsfika.

60 resande med tåg och buss nettokostnad per styck = 250:-
om alla skulle stiga på i stockholm.

Påstigande i Stockholm o Kungsängen betalar 300:-

Lunch, fika	70:.
Marginal	25:.
	<hr/>
	395:.

Påstigande i Västerås o Dingtuna betalar 200:-

Lunch, fika	70:-
Marginal	25:.
	<hr/>
	295:.

Ev påstigande i Köping betalar totalt 275:.

Kostnader:

Tåg 11.760:-

Buss 3.000:.

14.760:-

Resandeprognos:

40 st från Cst/Kän gånger 300:- = 12.000:-

20 st från Vå/Dt gånger 200:- = 4.000:-

60 marginaler gånger 25:- = 1.500:-

Dokumentation

2 bussar ?

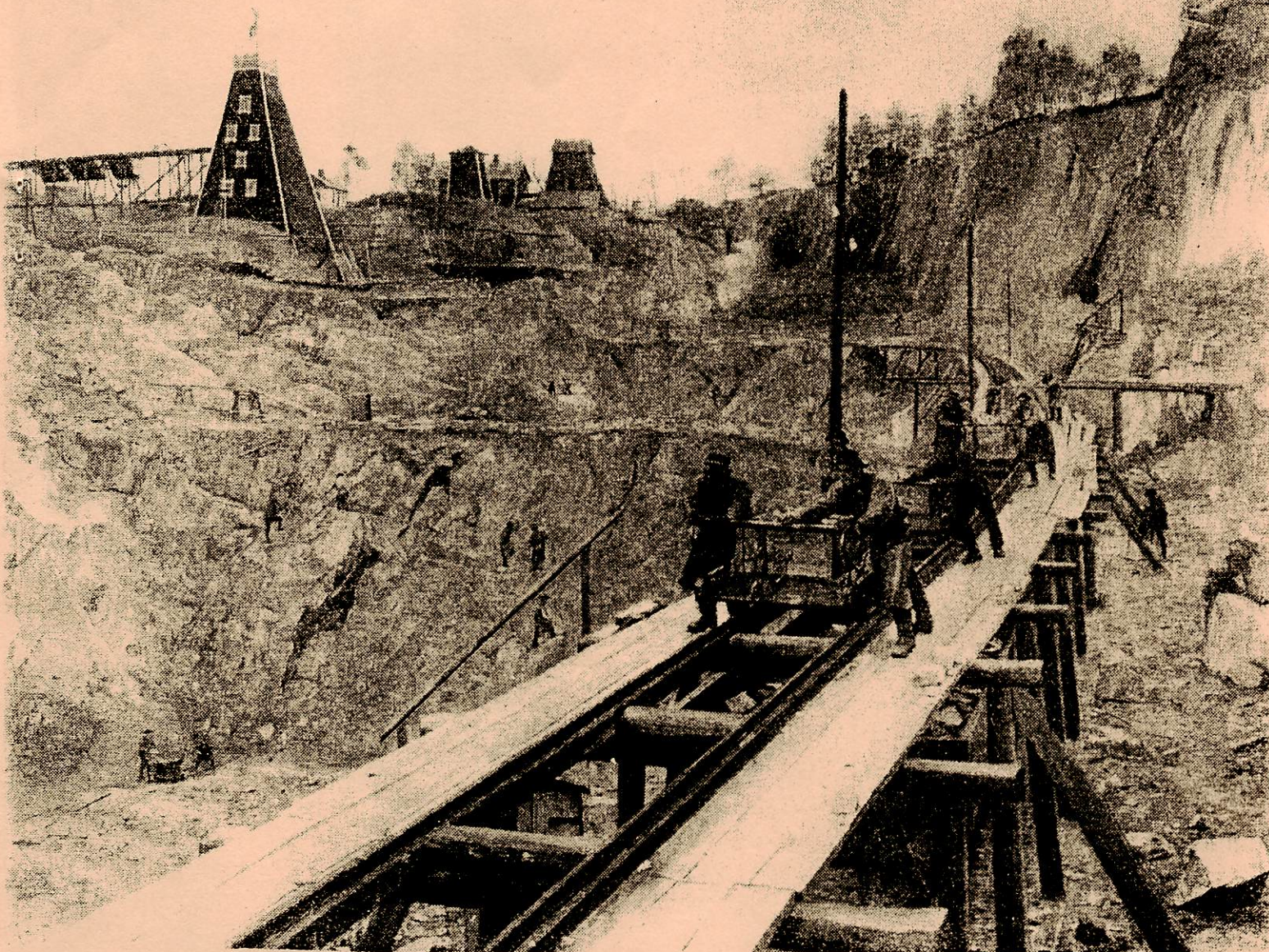
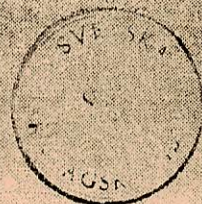
*Choklad = också att sälja
på hemväg*

TIDTABELL FÖR SJK VÄSTERÅS/STOCKHOLM UTFÄRD 28 MAJ 1994

Stockholm C	8.37		
Kungsängen	8.58	9.01	Påstigande, möter 719
Enköping	9.32		Genomfart, möter 783
Västerås C	9.57	10.00	Påstigande
Dingtuna	10.08	10.15	Påstigande, fournering, möter 3885 på Usp
Köping	10.34	10.35	Ev påstigande
Vanneboda	11.03		Möter 727 eller går direkt upp på förbifartsspåret.
Kopparberg	11.55		Avstigande, uppställning sp 1.
Kopparberg		16.55	
Lindesberg	17.25	17.50	Påstigande, möter 3454
Vanneboda	18.15		Genomfart
Ålsäng	18.32	18.45	Möter 744
Köping	19.05	19.06	Ev avstigande
Dingtuna	19.23	19.28	Avstigande, avlastning
Västerås C	19.35	19.37	Avstigande
Tillberga	19.45	19.48	Möter 748
Kungsängen	20.35	20.36	Avstigande
Stockholm C	21.00		

På sträckan Vå - Kba och åter måste ned-spåret få disponeras så trafikutbytet blir säkert i Dingtuna.

Banarbetshelg?



Dagbrottet i Grängesberg. Oljemålning av prof. Axel Jungstedt 1897.

JÄRNVÄGARNA I GRÄNGESBERGSTRAKTEN

EN KORT PRESENTATION

FRAMSTÄLLD AV LINDESBERGS MUSEUM

FÖR SJK- RESOR

BERGSLAGERNAS JÄRNVÄGAR.

Det var i dec år 1880 som K.M:t medgav att Bergslagernas Järnväg (BJ)—sträckan Falun-Göteborg—kunde betraktas som en färdig enhet. Banan, som blev Sveriges största enskilda järnväg, hade då en längd av närmare 50 mil (486 km). Banan byggdes normalspårig, men i en inledande undersökning nämns även ett alternativ med 1067 mm spårvidd.

Ett av de många argumenten för att få järnvägen till stånd var citat: ”att den svenska järnhanteringen icke kunde bringas ur det betryckta läge, vilken den befunde sig, med mindre den upphörde att bedrivas som handslöjd och började behandlas som fabriksindustri i största omfång, varigenom en järnexport av 40 milj. högre värde skulle åstadkommas”. Vilket fritt tolkat skulle kunna uttryckas så att järnvägens intressenter önskade så fort som möjligt få fram rationella kommunikationer samt en kompetenshöjning när det gällde järnframställningen i det tilltänkta trafikområdet.

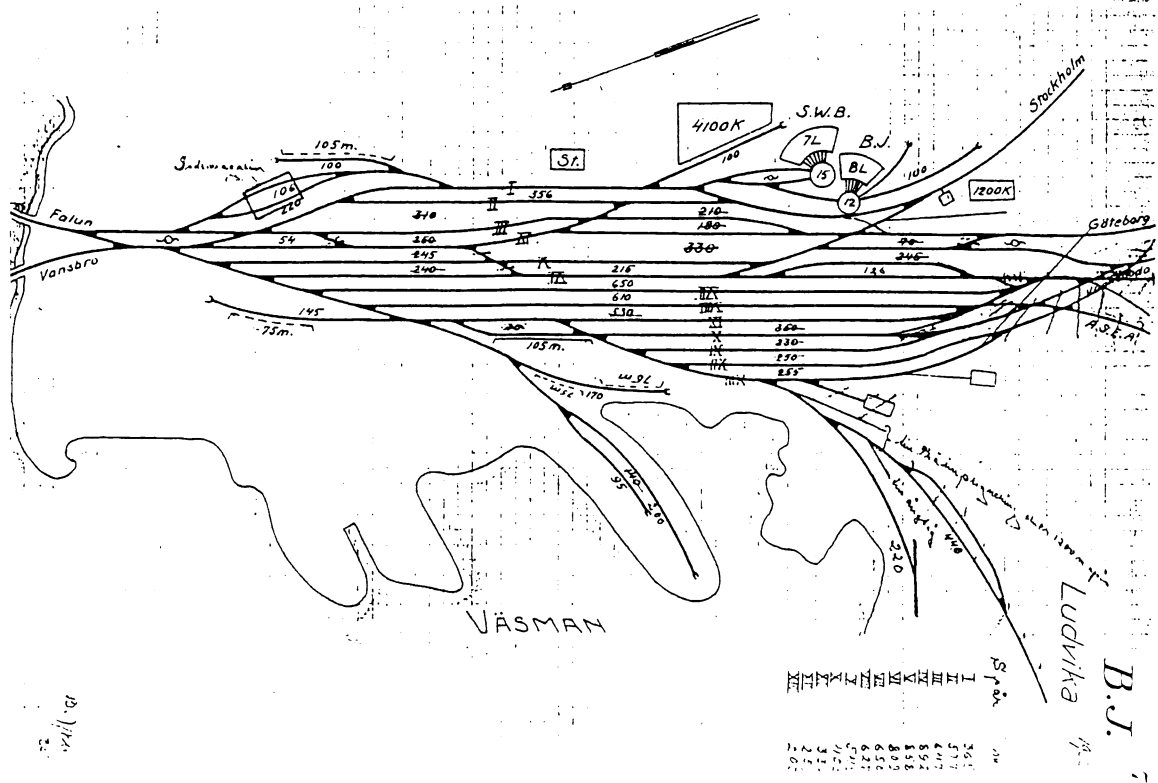
Planeringen och bygget av banan gav upphov till många stridigheter och vändor mellan såväl ägarna som andra ekonomiskt berörda. Ett av de mera uppmärksammade fallen gäller turerna kring anläggandet av sträckan Ställdalen- Ludvika. Här konkurrerade BJ och FLJ om samma trafikområde vilket bl.a. resulterade att de båda järnvägarna byggde varsin järnväg. Lika osams var de om vem som hade koncession på sträckan Ludvika- Falun. Med hjälp av den dåvarande inrikesministern ”som inte önskade att det stora företaget skulle komma i utländska händer” lyckades BJ erhålla den önskade koncessionen som även inkluderade en bibana till Insjön.

Bandelen Ludvika- Falun öppnades för trafik i dec.1875 och delen Daglösen- Ludvika i jan. 1877. Efter hand uppstod normala förbindelser bolagen emellan. Det gällde t.ex. växlingen och hanteringen av malmvagnarna vid malmfälten i Grängesberg. F.o.m. 1903 gick BJ, FLJ samt SWB samman om ny station i Ludvika. Hållandet av dubbla stationer vid Ställdalen och Grängesberg blev däremot en seg historia. Först år 1940 sammanslogs den allmänna trafiken till en gemensam station i Grängesberg och två år senare tog TGOJ över driften av BJ- stationen i Ställdalen.

För att på bästa sätt samordna trafiken i det ekonomiskt viktiga Bergslagsområdet bildade BJ, GDJ och SWB år 1909 Trafikförvaltningen Göteborg- Stockholm- Gävle (GSG) vilken upplöstes och ersattes av Trafikförvaltningen Göteborg- Dalarna- Gävle (GDG) år 1919. I den sistnämnda ingick BJ, GDJ och SDJ samt efter hand till dem närstående järnvägsbolag i Dalsland, Värmland och Dalarna. Härigenom hade BJ utförelsehamnar vid såväl Väster- som Östershavet medan konkurrenten FLJ genom sin trafikförvaltning (TGO) hade Oxelösund vid Östersjön som exporthamn.

BJ påbörjade en elektrifiering av hela huvudlinjen år 1939 och arbetet avslutades med sträckan Daglösen- Ludvika 1946. P.g.a. stålbristen tvingades man tillverka många elstolpar i betong av vilka en del numera är i dåligt skick.

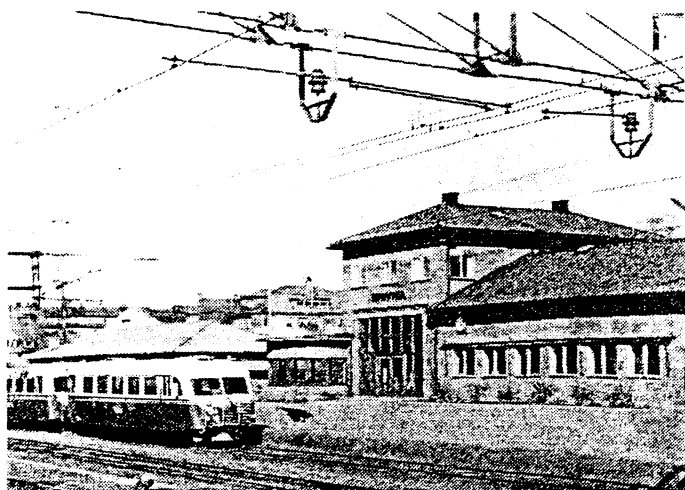
BJ liksom hela GDG förstatligades 1947. Trafiken från Grängesbergområdet har i takt med strukturförändringarna inom främst bergshanteringen förändrats i negativ riktning. Under åren 1994 och 1995 sker en upprustning av sträckan Ställdalen- Ludvika. Arbetet utföres för möjliggöra ökade tåglängder och hastigheter för den genomgående trafiken mellan Dalarna och södra Sverige.



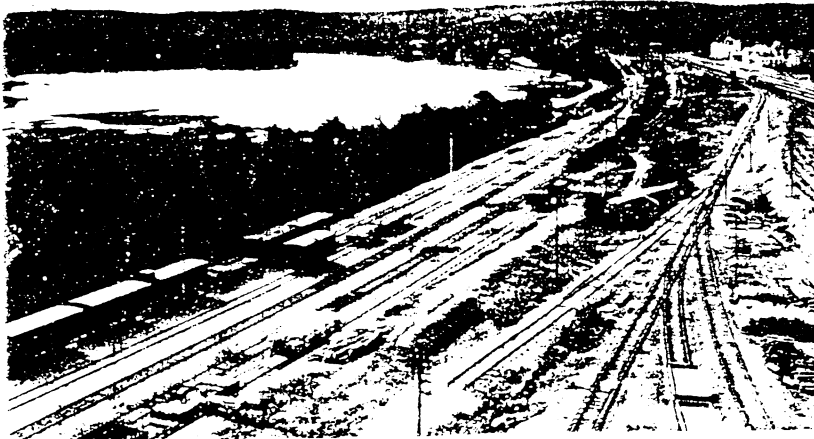
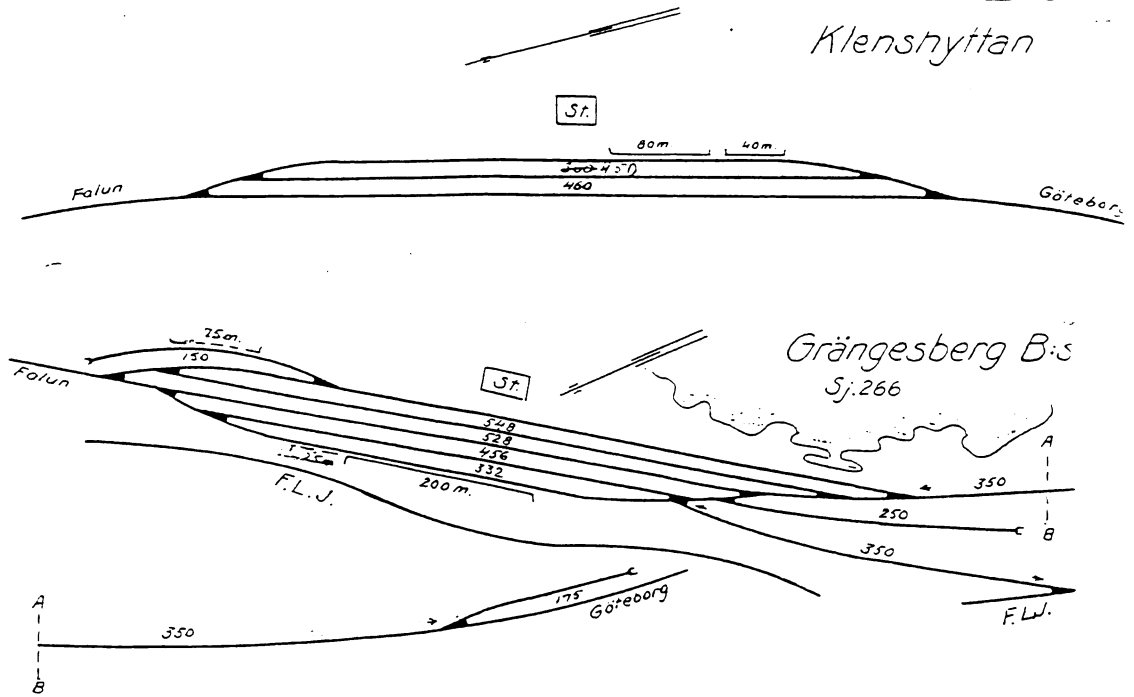
LUDVIKA

Järnväg till Ludvika fanns redan 1860 genom den smalspåriga Vessman-Barkens järnväg (Ludvika—Smedjebacken).

FLJ trafik till Ludvika började 1873. Liksom i Ståldalen och Grängesberg hade FLJ och BJ skilda stationer även i Ludvika. Vid SWB framdragande från Ängelsberg mot Vansbro överenskoms 1899 om en gemensam station för BJ, SWB och FLJ i Ludvika. Stationen skulle tillhöra BJ som även skulle ombesörja förvaltning och trafikens skötsel. Enligt överenskommelse från 1900 skulle kostnaderna fördelas med 1/6 på FLJ, 2/6 på SWB och 3/6 på BJ. BJ öppnade sin trafik till Ludvika 1875 och SWB 1900.



B.J.
Klenshyttan



Bergslagens Järnvägs och TGOJ:s bangårdar i Grängesberg om-
kring 1920. I bakgrunden »Frövi station», t v Grängesbergs tjärn.

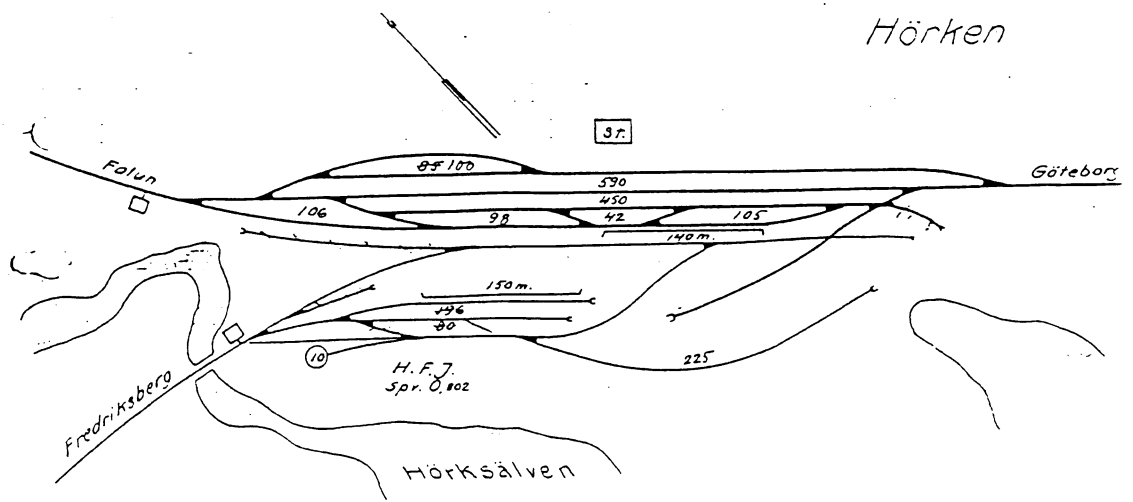


BERGSLAGS GRÄNGESBERG. 4/4

Örebro Konstindustri A. B. 9. 0

Härliga helningar från Grängesberg. Hansson

Grängesberg Bs omkr. år 1904.

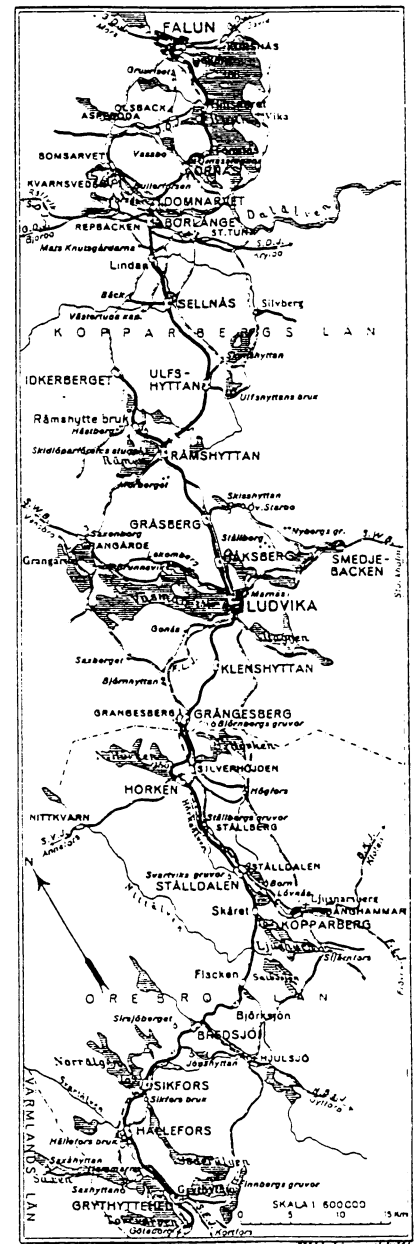
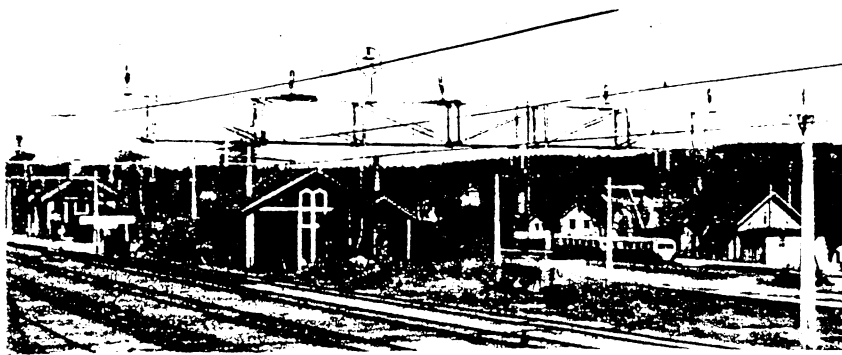
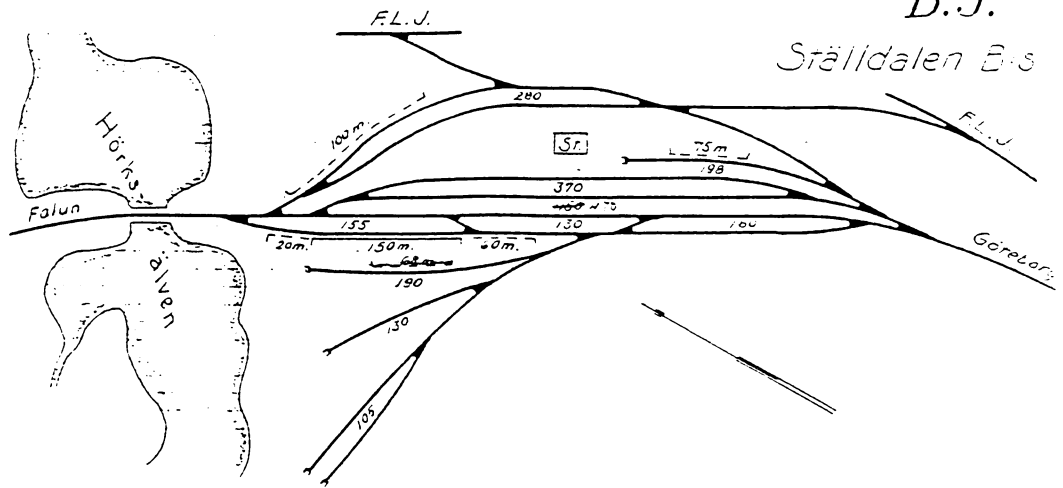


Hörkens station.



Hörkens hytta.

B.J.
Ställdalen E:s



Tekniska uppgifter.

Bergslagens järnvägar.

Byggnadssätt.

		År 1879	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	484,288	493,853
» i sidospår	»	80	183,020
Största lutning i huvudspår	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	297	300
Rälsvikt	kg/m.	31,4	43,5 å 43,9
Största tillåtna hjultryck	ton	6,3	9
» » tågshastighet	km/t.	—	—

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	6	31
» tenderlok	»	20	72
Personvagnar med 2 axlar	»	49	57
» » 3	»	—	15
» » 4	»	—	75
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	»	750	2 875
» » 3	»	—	157
Postvagnar, hela eller komb. med 2 axlar	»	2	10
» » » 4	»	—	12

FRÖVI-LUDVIKA JÄRNVÄG.

Bergsbruket i Frövi-Ludvika Järnvägs trafikområde har mycket gamla anor. Banan, som sträcker sig genom två landskap—Västmanland och Dalarna, passerar också flera bergslager. Den äldsta av dessa är Lindes bergslag viken är känd sedan 1200-talet. Det var järnet som dominerade bergsbruket men även kopparframställningen intog en betydande del av produktionen i området.

Transporter av järnmalm, tackjärn och koppar har i århundraden utgjort ett tungt och dyrbart moment i mineralframställningen. De produkter som producerades under förindustriell tid i Lindes och Nya Kopparbergs bergslager skeppades ut i Arboga hamn. Transporterna, som huvudsakligen utfördes vintertid medelst foror, tog 3-4 dagar i anspråk. Under sommartid förekom även båttransporter i s.k. roddpråmar i Arbogaåns vattensystem vilket p.g.a. många omlastningar vid vattenfallen blev dyrbart i längden.

Köping- Hultbanans anläggande på 1850- talet gav en föraning om förändringar till det bättre när det gällde kommunikationer i området. Det tog dock ytterligare 15 år innan Frövi- Ludvikabanen (FLJ) byggdes och anslöts till Frövi station och därmed löstes den besvärliga transportsituationen för gruv- och bruksnäringen.

Det var den 22 september 1869 som legationssekreteraren vid engelska beskickningen Audley Gosling och Hugh C. Smith erhöll koncession till en järnväg mellan Frövi och Ludvika. Den ursprungliga planen var att banan skulle utsträckas till Falun med en sidobana till Siljan, men detta var något som koncessionsinnehavarna hade tänkt att vid behov återkomma till.

Gosling och Smith överlät koncessionen samma år till det nybildade bolaget The Swedish Central Railway Co LTD som anställde den engelske ingenjören Wamsley Stanley som ansvarig för anläggningsarbetet. Arbetet påbörjades 1870 för att under hösten 1874 i sin helhet öppnas för allmän gods- och persontrafik.

Banan, som blev nära 10 mil lång, benämndes de första åren för Svenska Centraljärnvägen men vid ”högtidligare” tillfällen The Swedish Central Railway. Fr.o.m. 1875 kallades banan Frövi-Ludvika järnväg.

Någon förlängning av järnvägen till Falun kom aldrig till stånd. Koncessionen på den sträckan övertogs istället av Bergslagernas Järnväg (BJ) som redan 1871 erhållit koncession på linjen Göteborg- Falun. BJ och FLJ var redan i anläggningsskedet arga konkurrenter vilket bl.a. kom till uttryck i att båda bolagen byggde varsin järnväg på sträckan Ställdalen- Ludvika samt egna stationer vid Ställdalen, Grängesberg och Ludvika.

För att tillförsäkra sig maximalt trafikunderlag arbetade FLJ;s intressenter hårt för att köpa in egendomar och bruk, men framför allt gruvandelar i malmfälten i Grängesbergs- området. Ambitionerna inkluderade även järnvägsbolag som Oxelösund-Flen-Västmanlands Järnväg (OFVJ) vars aktiemajoritet förvärvades under 1870-talet.

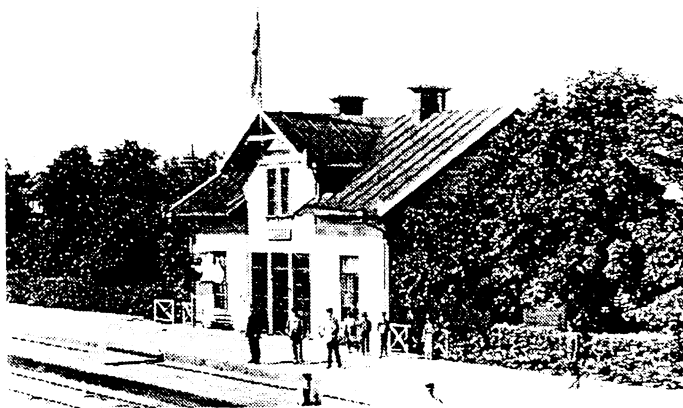
År 1896 bildades Trafik AB Grängesberg-Oxelösund (TGO) vilken bl.a. hade till målsättning att knyta samman Grängesbergs Gruv AB med de järnvägsbolag som stod för frakterna till Oxelösunds hamn. 1897 övertogs aktiemajoriteten i Köping-Hults Järnväg som därefter bytte

namn till Örebro-Köpings Järnväg (ÖKJ). FLJ övertogs helt 1925 och blev därmed moderbolag för såväl OFVJ som ÖKJ.

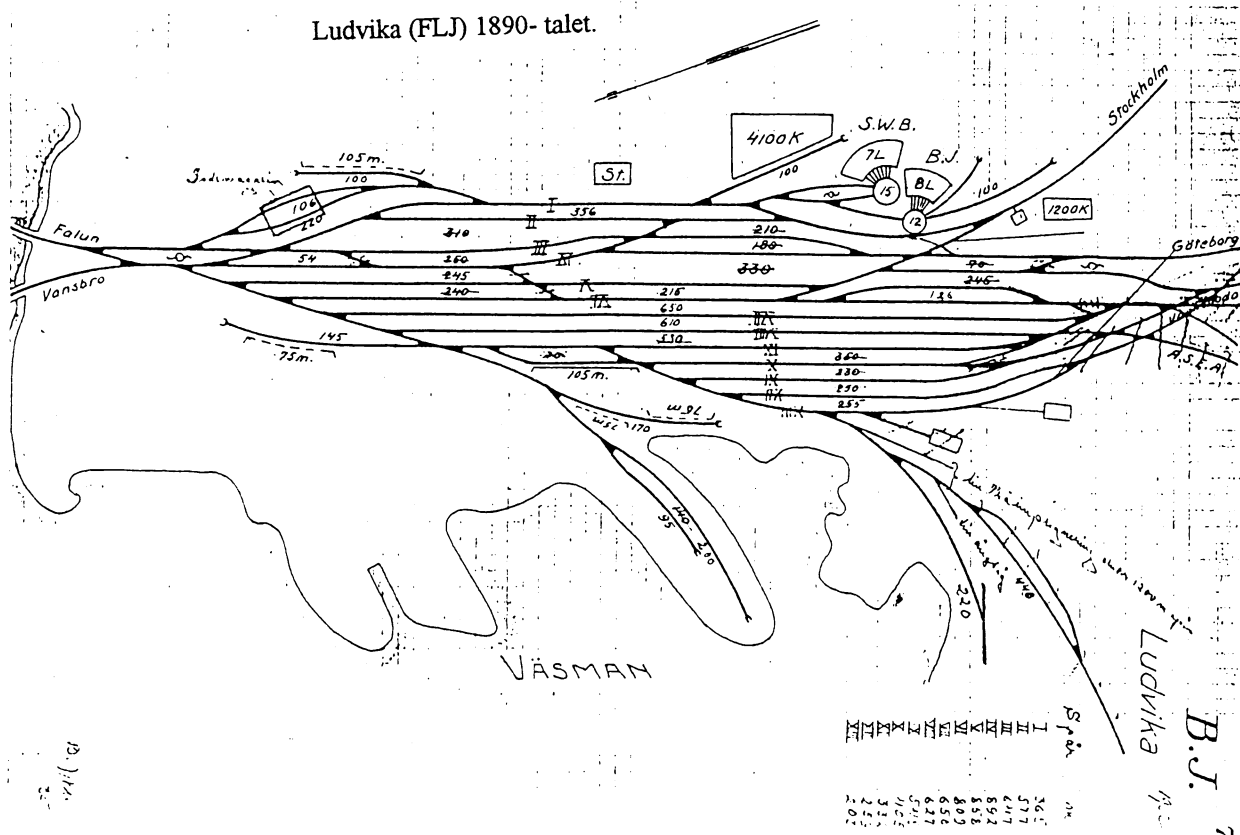
Trafiken på FLJ dominerades av malmtransporterna mot Oxelösund, en verksamhet som dock inleddes först i början av 1880-talet. Den rullande materielen integrerades med dotterbolagens och moderniserades i samband med elektrifieringen i mitten 1950-talet.

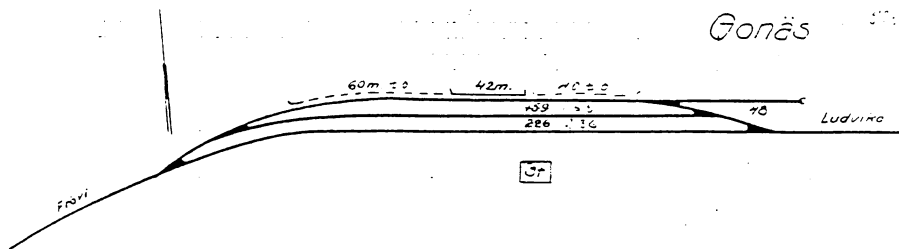
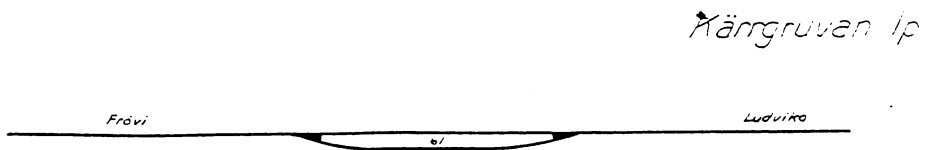
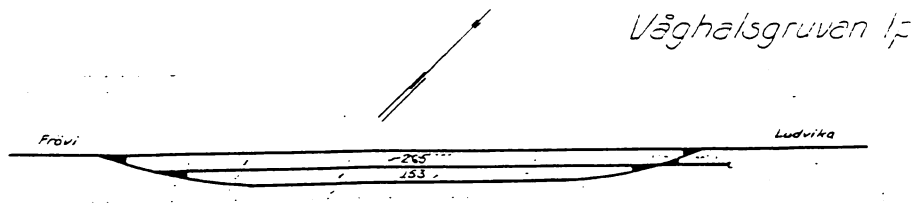
Sträckan Grängesberg-Ludvika lades stegvis ned under 1980-talet efter det att gruvbrytningen i Blötberget och Saxberget upphört. Även linjen Grängesberg-Stäldalen har legat öde sedan år 1990 men kommer under juli och aug. 1995 att temporärt trafikeras i samband med renoveringen av f.d. BJ-linjen på samma sträcka.

Sedan 1989 är TGOJ AB ett helägt dotterbolag till SJ. Därmed har förvaltningen av TGOJ-linjerna överförs till Banverket.



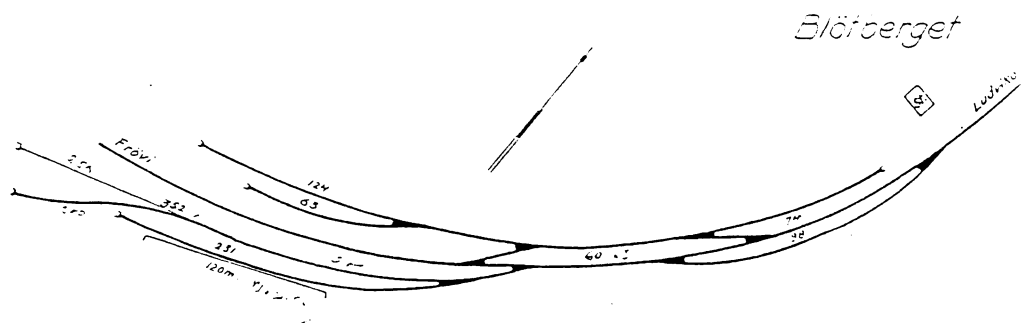
Ludvika (FLJ) 1890- talet.





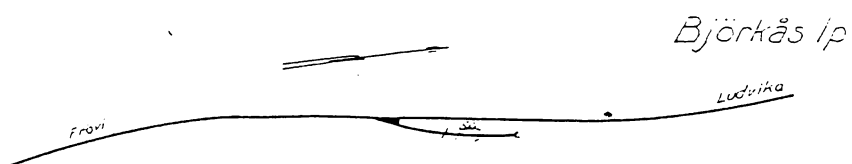
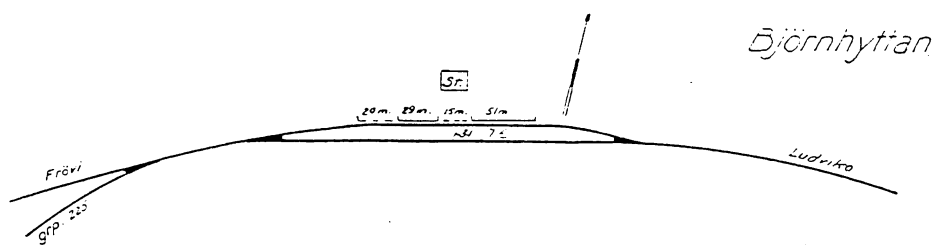
GONÄS

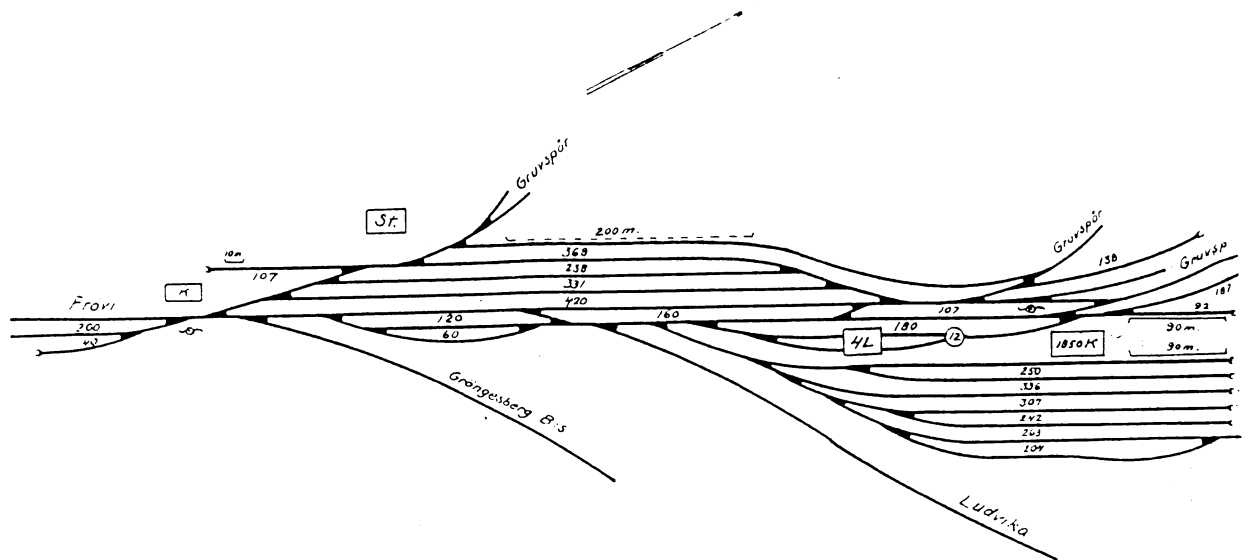
Klass 2. Dyrort C. Stationsföreståndare. Från 1925 förestods stationen av stationsförman. Underlydande trafikplatser: Kärrgruvan och Våghalsgruvan, malmutlastningsplatser belägna mellan Gonäs och Ludvika. Bemannad station med tågklarare till 1937, därefter fanns här platsvakt i tjänst in på 1950-talet. Persontrafiken upphörde 1976. Gonäs sista stationshus byggdes 1914 och revs 1959.



BLÖTBERGET

Stationen fanns ej under banans första tid utan kom till först 1902, fungerade som hållplats fram till 1906. Klass 3. Dyrort C. Stationsföreståndare. Persontrafiken upphörde 1976. Nuvarande stationshus byggt 1902.





GRÄNGESBERG

FLJ och BJ hade ursprungligen var sin station i Grängesberg. FLJ linje genom Grängesberg öppnades 1873 och BJ började sin verksamhet vid B:s Grängesberg 1877.

Först 1891 träffades överenskommelse om att anlägga ett förbindelsespår mellan de båda bangårdarna. På grund av de expanderande gruv- och rasområdena har bangårdar och stationer flyttats i olika omgångar. År 1905 byggdes nytt stationshus för FLJ och 1928 påbörjades en omfattande omläggning av hela spårsystemet i Grängesberg. År 1938 överflyttades malmtrafiken till nuvarande Grängesbergs Malmbangård. Övrig trafik överflyttades successivt till den nyanlagda gemensamma stationen Grängesberg C mellan 1940 och 1941. TGOJ persontrafik överflyttad till den nya stationen den 16 juni 1941.

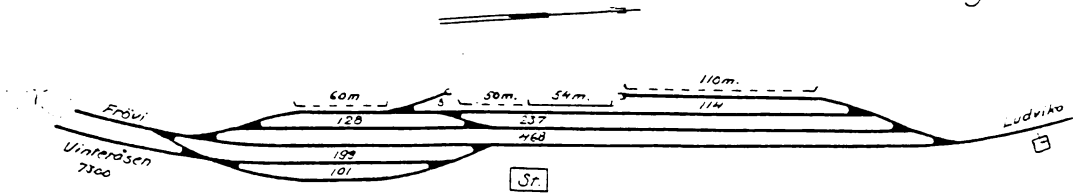
FLJ station 1926: Klass 6. Dyrort C. Stationsföreståndare, två stationsskrivare, tre kontorsbiträden, fyra stationskarlsförmän och 41 stationskarlar. Dessutom fanns här lokstation med omfattande verksamhet.

Underlydande trafikplatser: Ångesgruvan mellan Silverhåjden och Grängesberg samt Norra Berget och Björkås mellan Grängesberg och Blåtberget.

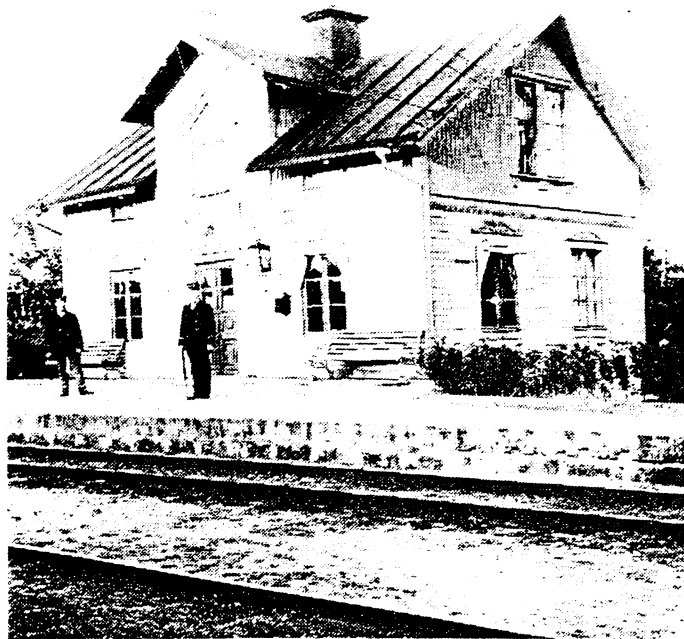
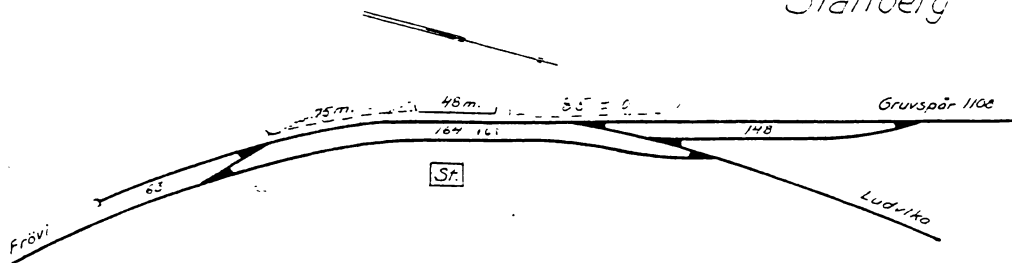
Bilderna visar FLJ stationshus i Grängesberg i olika utvecklingsstadier från det första under byggnadstiden i traditionell FLJ-stil till dagens Grängesbergs Malmbangård och Grängesberg C.



Silverhögden

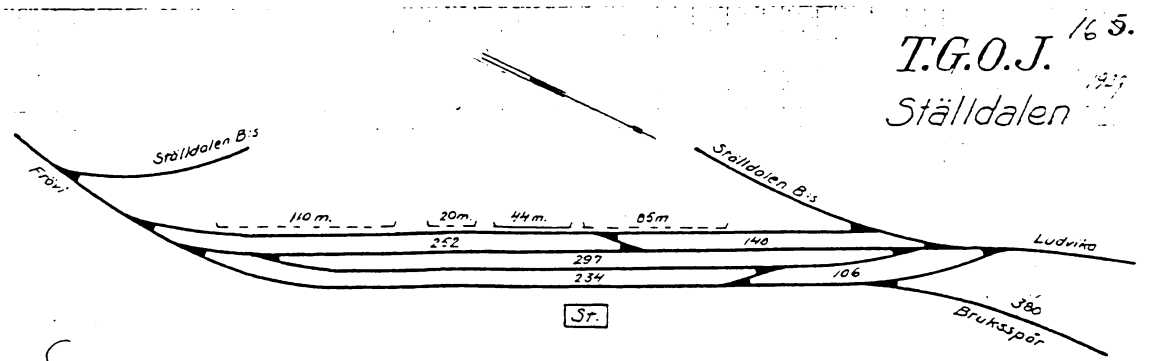


Ställberg



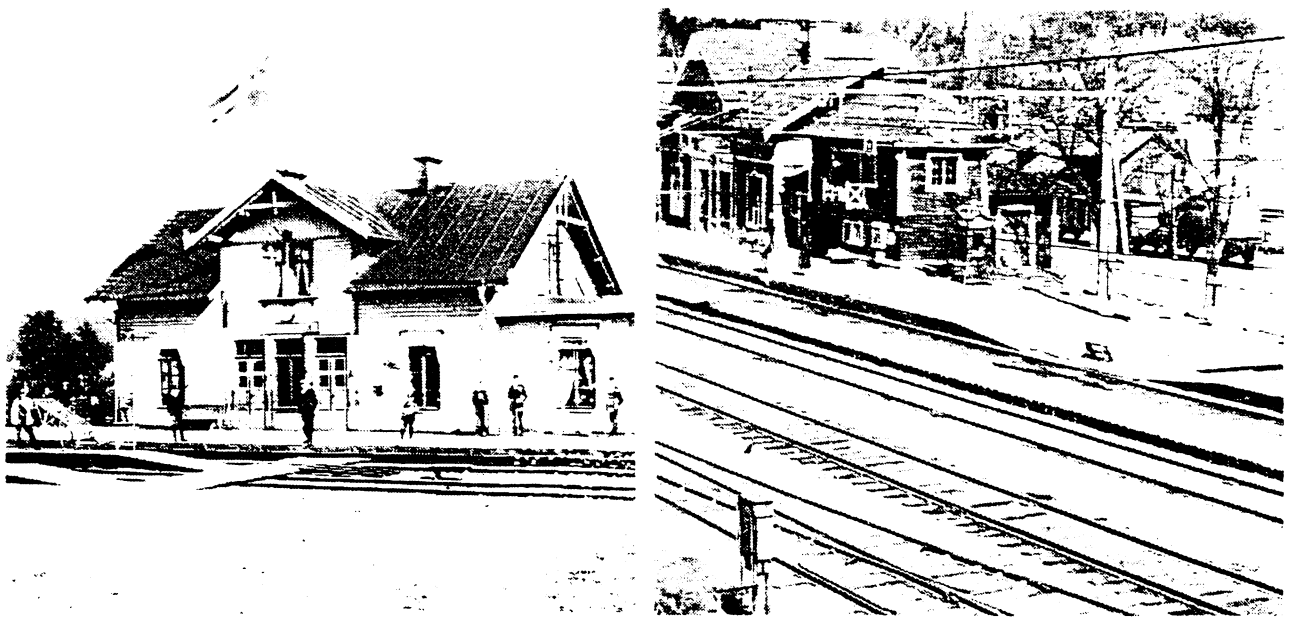
STÄLLBERG

Klass 2. Dyrort B. Bemanning: Stationsföreståndare samt en stationskarl och en bromsare. Utlastningsplats för Ställbergs gruvfält. Stationshuset byggt 1875. Station till 1963, därefter håll- och lastplats. Persontrafiken upphörde 1977, malmutlastningen 1978.



STÄLLDALEN

I Ställdalen fanns ursprungligen två stationer, dels FLJ station, dels Bergslagsbanans station en liten bit därifrån. År 1954 påbörjades ombyggnaden av spårsystemet i Ställdalen så att verksamheten kunde slås samman till en station. Nuvarande stationshuset är byggt 1954. År 1926 var FLJ station av klass 4. Dyrort B. Här fanns stationsföreståndare, en stationsskrivare, ett kontorsbiträde, en stationskarlsförman, fem stationskarlar och en bromsare. Bilderna visar FLJ station omkring sekelskiftet samt Bergslagsbanans station B:s Ställdalen efter förstatligandet med FLJ spår och plattform i bakgrunden.

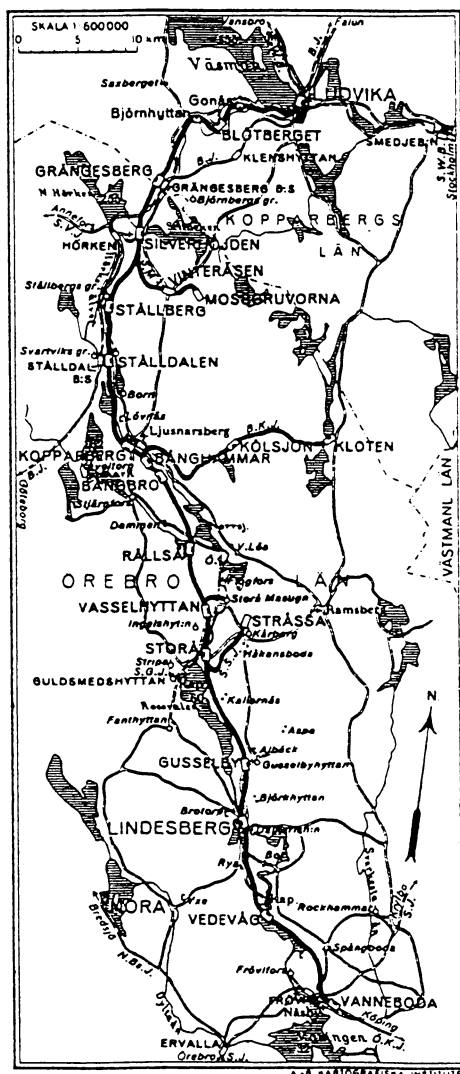


Frövi—Ludvika järnväg.

Byggnadssätt.		År 1873	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	97,9	97,9
» i sidospår	»	13,2	45,9
Största lutning i huvudspår	‰	18,25	18,25
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	371	371
Rälsvikt	kg/m.	28	41
Största tillåtna hjultryck	ton	ingen bestämmelse	ingen bestämmelse
» » tåghastighet	km/t.	»	»

Rullande materiell.

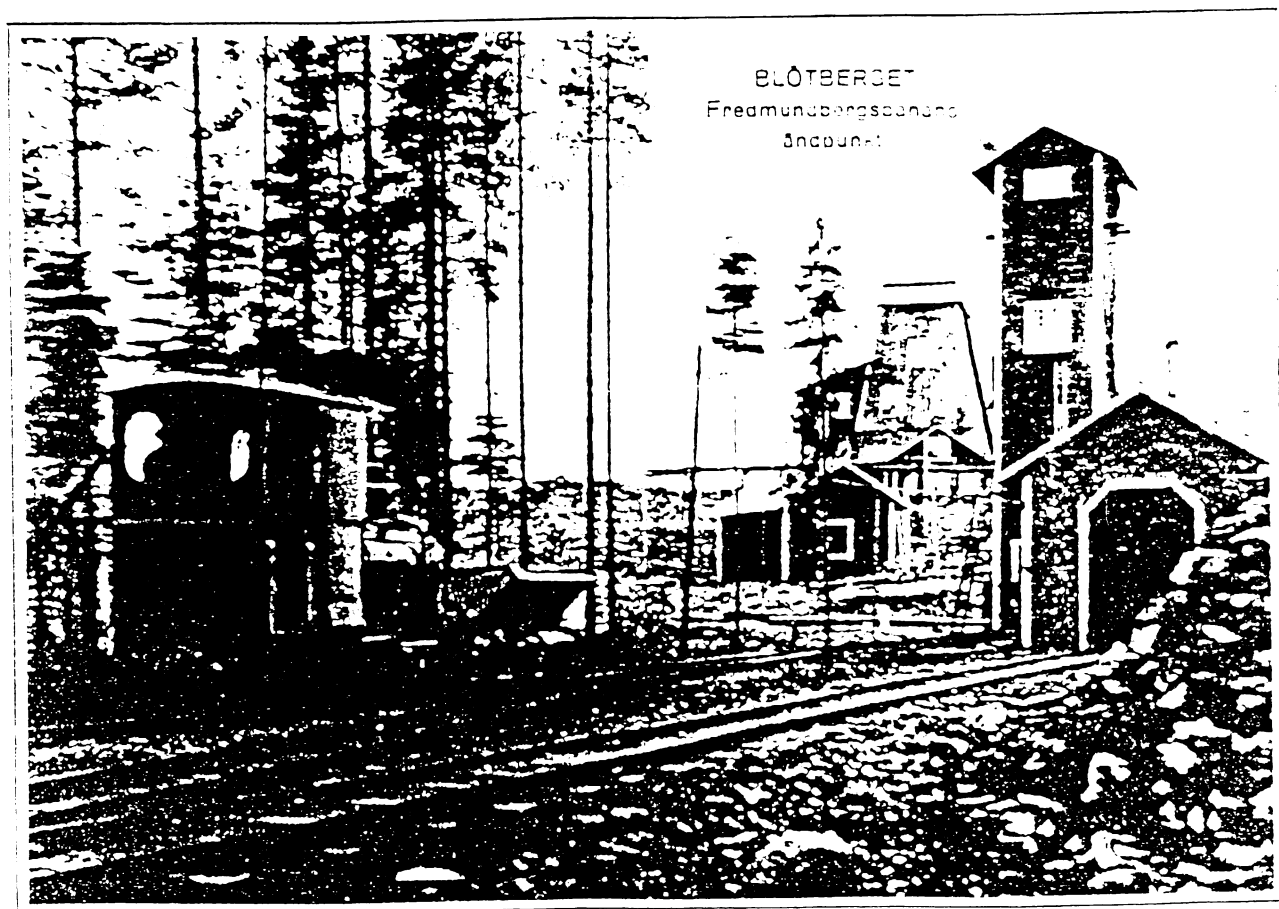
Ånglokomotiv, tanklok	st.	10	20
Personvagnar med 2 axlar	»	14 ¹	2
» » 4 »	»	—	8
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar... »	»	305	243
» » » » 3 » ... »	»	—	326
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar »	»	—	3



”BLÖTBERGET-FREDMUNDBERGS JÄRNVÄG”.

Blötberget och det närliggande Fredmundbergets gruvfält bearbetades redan under 1660-talet. Det var dock först efter Thomas-processens genombrott under 1880-talet som den fosforhaltiga malmen började brytas i större skala. Stora Kopparbergs Bergslags AB har ägt utmål i Fredmundberget sedan 1830-talet men det var Bergverks AB Vulcanus— med den holländska firman W:m Müller i Rotterdam som huvudintressent—som i en mer industriell form utvecklade fyndigheterna i området från och med sekelskiftet 1900.

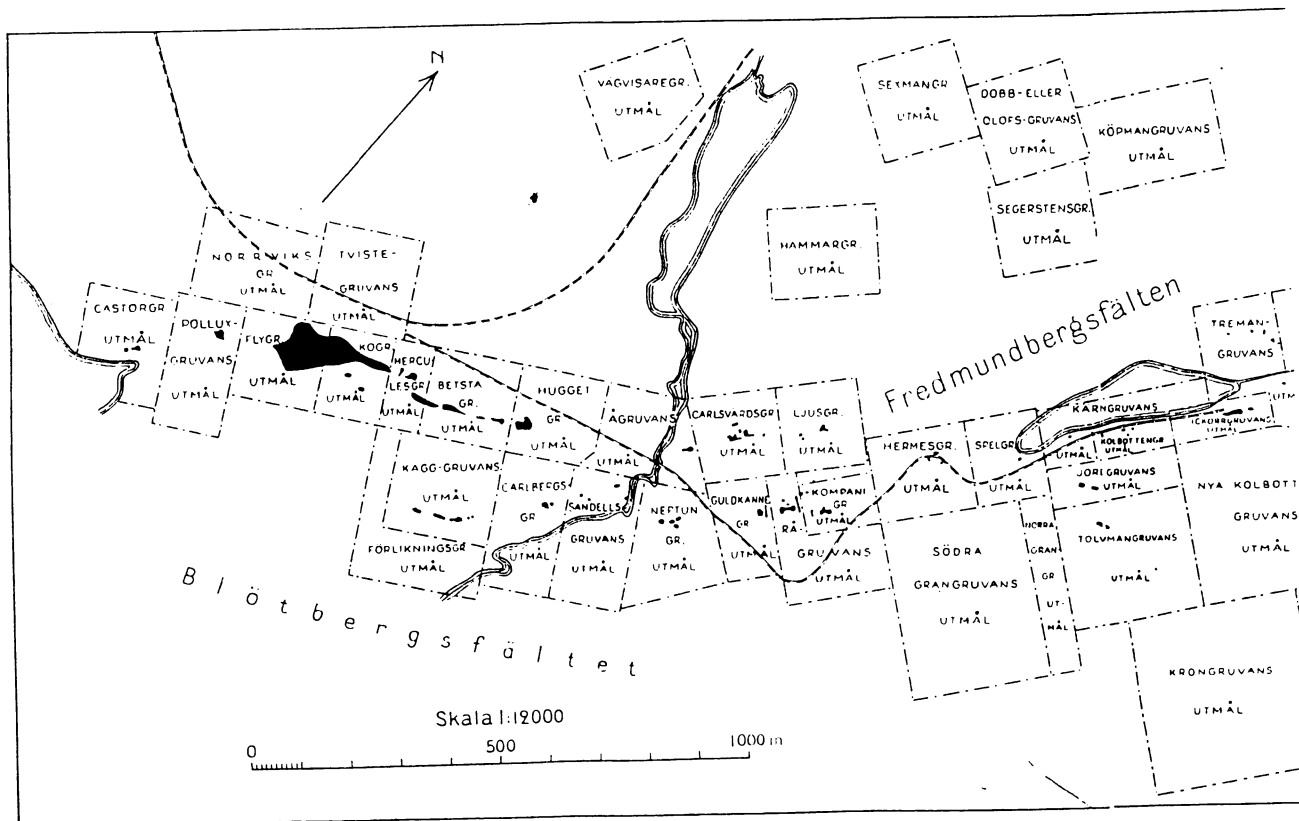
År 1907 anlade gruvbolaget en järnväg från Blötbergets gruvor och anrikningsverk till Blötbergets station. Banan som hade en spårvidd av 750 mm förlängdes år 1912 till bergverkets fyndigheter i Fredmundbergsfältet och fick därmed en längd av 2200 m i huvudspår. Den kom genom åren att trafikeras med 2 ånglok, 1 motorlok samt ett antal tippvagnar.



Vykort omkr. 1910.

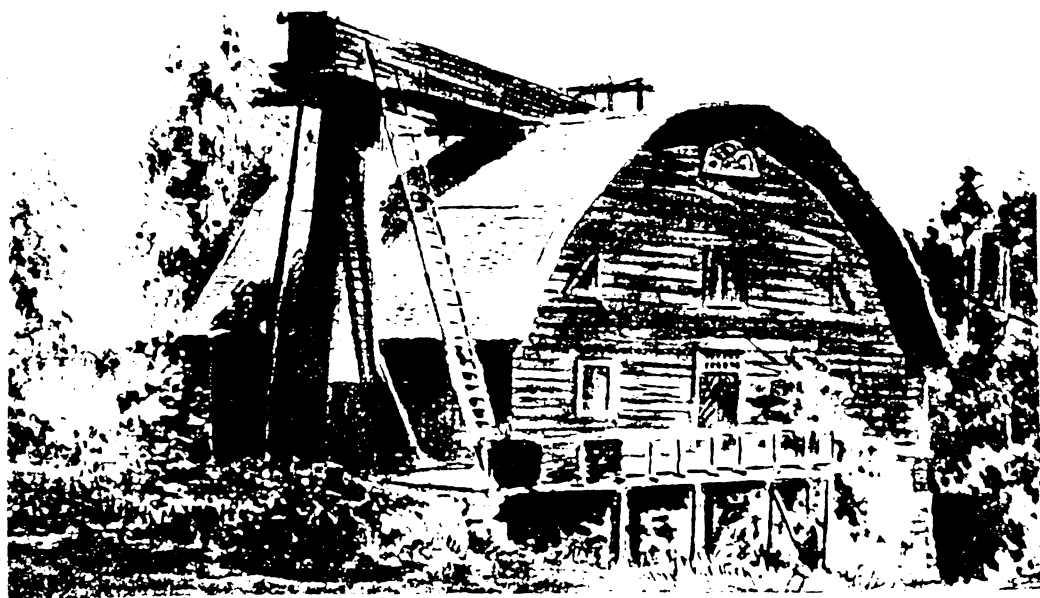
Stora Kopparberg påbörjade en ny gruvanläggning i Blötberget 1946 samt förvärvade Bergverks AB Vulcanus år 1949. Driften på smalspårslinjen upphörde och i stället anlades ett internt normalspårnät vid gruvområdet i Blötberget. Som dragkraft vid växlingsarbetet anskaffades en lokomotor från Kalmar Verkstads AB "BLÖTBERGETS GRUVA NR 1" (KVAB 65/1949)

Efter att gruvbrytningen upphört 1979 överfördes lokomotorn till Grängesbergsgruvorna. Den utrustades under vintern 1983/1984 med radiostyrning för att under namnet "Röda Strimman" användas vid växlingen av apatitvagnarna. Den finns numera att beskåda vid lokmuseet i Grängesberg.



”GRÄNGESBERG-HÖRKENS JÄRNVÄG.”

I alla tider har tillrinningen av vatten i gruvorna varit ett hinder för gruvhanteringen. Problemet ökade som regel i takt med djupet. I äldre tider när pumpsystem saknades eller var bristfälliga blev ofta mineralfyndigheten svåråtkomlig. För att förbättra situationen vid Grängesbergssfältet beslöt gruvägarna år 1846 att bilda en kooperativ sammanslutning vid namn Grängesberg Stora Konstbolag. Företagets första uppgift var att anlägga ett nytt vattendrivet pump- och uppföringssystem vid gruvfältet. Anläggningarna, som färdigställdes i slutet 1840-talet, bestod av ett nätverk av konstgångar på tillsammans 10 km längd, 7 vattenhjul, 10 dammar och ett 45 km långt kanalsystem.



Lombergets hjulhus i Grängesberg, som brann 1934. Efter en akvarell av Robert Haglund 1911.

Konstbolaget hade dock vidare ambitioner. För att underlätta malmtransporterna till bl.a. hyttorna vid Hörken samt Strömsdal och Ulriksberg i Västerbergslagen framlades vid 1848 års bolagsstämma en plan på att anlägga en hästbana från gruvfältet till sjön Södra Hörken samt att bygga en kanal mellan Södra och Norra Hörkensjöarna. I förslaget ingick även en slussbyggnad eftersom nivåskillnaden mellan sjöarna var omkring 3 m.

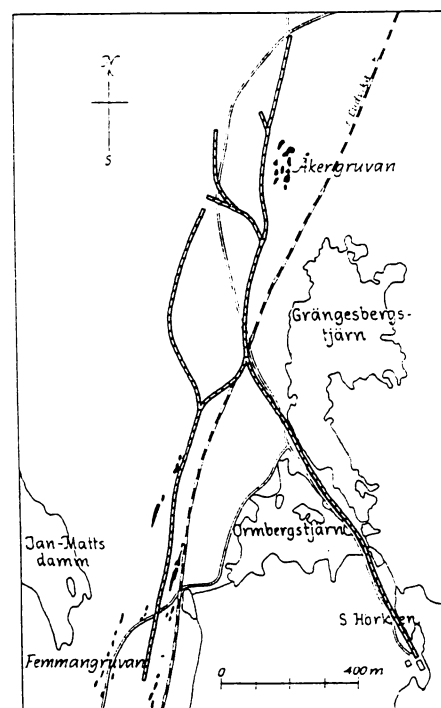
Efter några års utredande beslöt bolagsstämman 1850 att låta bygga sagda järnväg, som delvis skulle finansieras med hjälp av ett statslån, men kanalprojektet skulle däremot få tas om hand och finansieras av några enskilda bruks- och gruvägare. Samtidigt reorganiserades bolaget och antog namnet Grängesbergs Stora Konst- och Järnvägsbolag.

Banan, som blev klar och togs i bruk 1853, hade en spårvidd av 792 mm samt en längd av 4,2 km. Antalet (öppna) vagnar var från början 18 stycken men utökades efter hand. Dragkraften var som sagt häst utom på sträckan ned till lastageplatsen vid sjön dit vagnsättet rullade med egen kraft och bromsades med handbroms.

Efter tillkomsten av Bergslagens Järnväg (BJ) och Frövi Ludvika Järnväg (FLJ) under 1870-talet inskränktes verksamheten i stort till att omfatta spåren från gruvområdet till BJ och FLJ stationer. Hur dessa spår- pump- och uppföringsanläggningar samspelade framgår i en resehandbok från 1898 där författaren skildrat det hela enligt följande: ”*Bergslags-Grängesberg, hvilken station är belägen intill Frövi- Ludvika- banans härvarande station. Trakten vid stationen, der linspel och konstledningar bilda ett virrvarr af obegripligheter för den härmed icke förtrogne, och der i väldiga högar hopade stenmassor tyda på intensivt arbete, ger en aning om att den resande befinner sig i centrum för en storartad industriell verksamhet, och i sjelfva verket hafva vi här framför oss ett af de rikaste järnmalmfälten i hela Sverige*”. År 1905 upphörde dock trafiken för gott och trakten blev förmodligen en sevärighet fattigare.



Utsikt över Grängesberg på 1870-talet från Västra Ormberg. I förgrunden hjulhus med vattenränna, i fonden Södra Hörken.



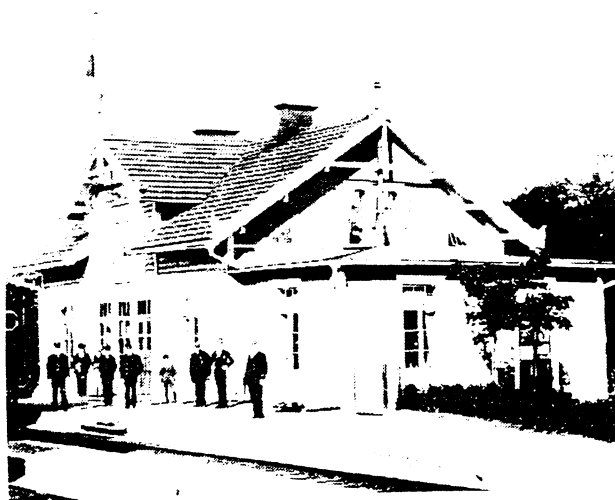
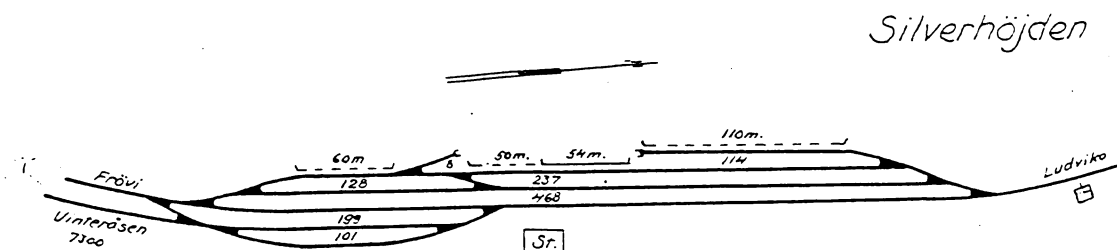
Karta över Grängesberg—Hörkens järnväg.

HÖGFORS JÄRNVÄG

Högfors AB bildades 1872. Verksamheten startade i en äldre anläggning vid Högforsälven. En ny hyttbyggnad blev färdig 1893. För att förbättra transportläget hade bolaget redan föregående år låtit färdigställa en linbana från företagets gruvor i Sköttgruvefältet via hyttan till Hörks station (Silverhöjdens station).

År 1903 ersattes linbanan mellan Hörks station och Högfors Bruk med en normalspårig järnväg. Vid banan som hade en längd av 8 km i huvudspår fanns endast en station — Högfors inkluderande stationshus, magasin, lastkaj samt lokstall för 2 mindre lok. Från stationshuset utgick ett kortare bispår till brukets kolhus. Dessutom fanns ett längre bispår utmed linjen "Backgruvespåret" anlagt från Kisstjärnsbäcken till Backgruvan i Bastjärnsfältet, en sträcka på 1,5 km.

Fordonsparken bestod av 2 ånglok och ett 10-tal vagnar varav en täckt. Den sistnämnda märkt och numrerad "Högfors 1" är en mycket originell kombinerad person och godsvagn vilken numera är bevarad vid lokmuseet i Grängesberg. Loken och vagnarna såldes 1918 till Näs- Horn-dals Järnväg



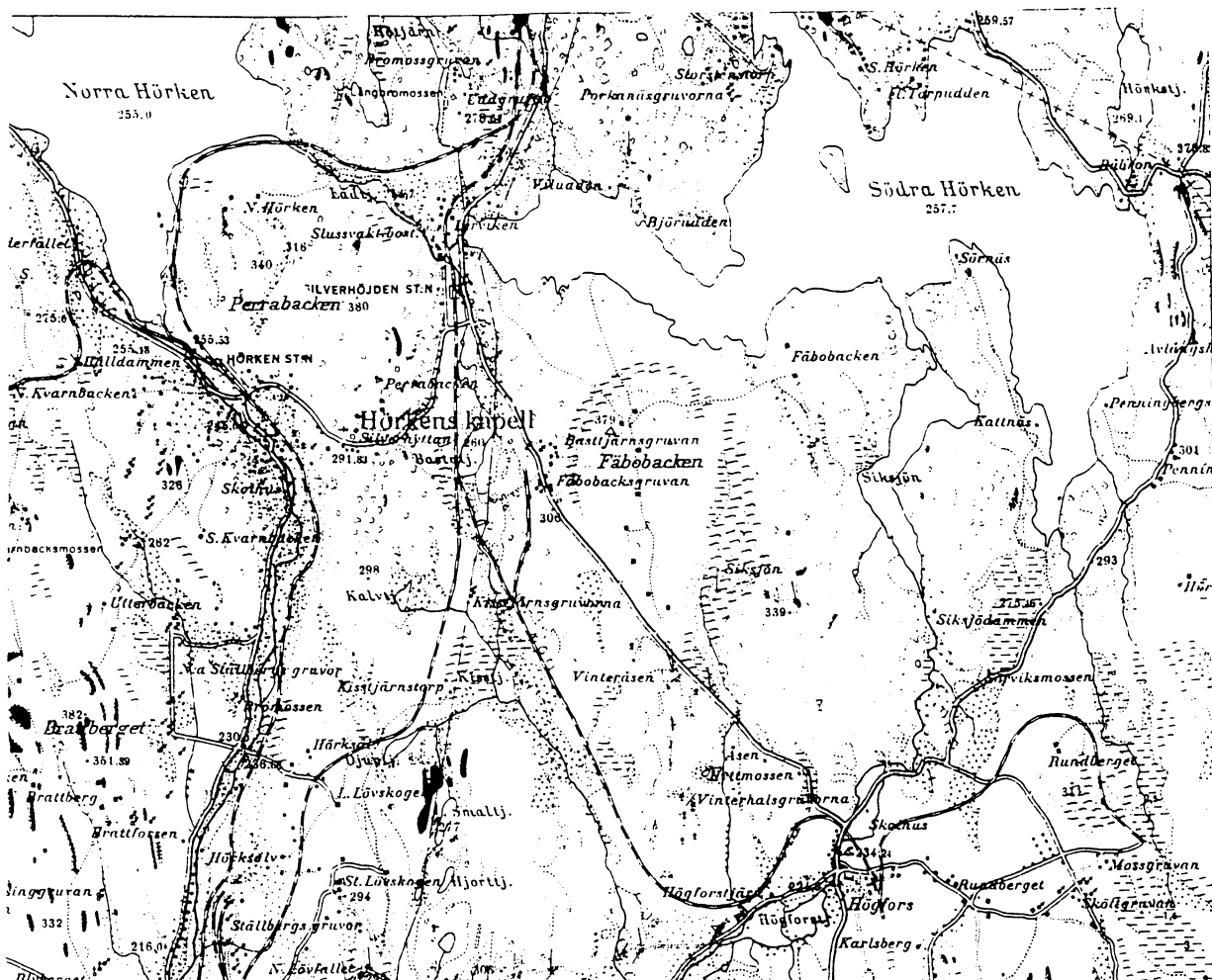
SILVERHÖJDEN

Stationen ursprungligen benämnd Hörk (den närbelägna stationen på BJ Bergslags Hörk, senare Hörken). Klass 4. Dyrort B. Bemanning: Stationsföreståndare, ett kontorsbiträde, ett trafikbiträde och två stationskarlar. Övergångsstation till Silverhöjden—Mossgruvans järnväg. Underlydande trafikplatser: Vinteråsen, Mossgruvan och Backgruvan på SMJ. Stationshuset rivet 1960. Persontrafiken upphörde 1977.

Samma år såldes järnvägen via en emissionsinstitution till det nybildade Silverhöjden-Mossgruvornas trafik AB (SMJ). Avsikten var bl.a. att förlänga banan till Mossgruvorna strax öster om Sköttgruvefältet. Genom den backiga terrängen kom den nya linjen att utgå från ett utdragsspår söder om stationen och vidare i en hästskoformad båge fram till gruvområdet och fick därigenom en längd av 3 km. Banan blev färdig år 1919 och trafiken överläts därmed på entreprenören FLJ. För att inte Högfors skulle förväxlas med Högfors Bruk vid Norbergsbanan ändrades stationsnamnet till Segerfors 1918 och vidare till Vinteråsen 1922.

Företaget SMJ blev dock mycket kortvarigt. I samband med en likvidation år 1935 övertogs samtliga tillgångar av Trafik AB Grängesberg-Oxelösund som lät riva sträckorna Högfors-Mossgruvorna och Kistjärnsbäcken-Basttjärnsfältet. Vid den sistnämnda sträckan återupptogs trafiken 1949 efter en ny spårläggning. Under 1950-talet upphörde verksamheten vid Högfors hytta och bruk. Dessutom överfördes malmtrafiken på lastbil från Mossgruvorna till Silverhöjden vilket också fick till följd att järnvägstrafiken lades ned. Efter det att linjen legat nere några år revs den slutligen upp mellan Högfors och Kistjärnsbäcken år 1962

År 1979 upphörde även brytningen i Basttjärnsgruvorna varefter den sista länken av den gamla Högforsbanan försvann.



Utdrag ur kartbladet "Nya Kopparberget". SGU Ser. Aa N:o 175.



Vykort. Högfors station omkr. 1910.

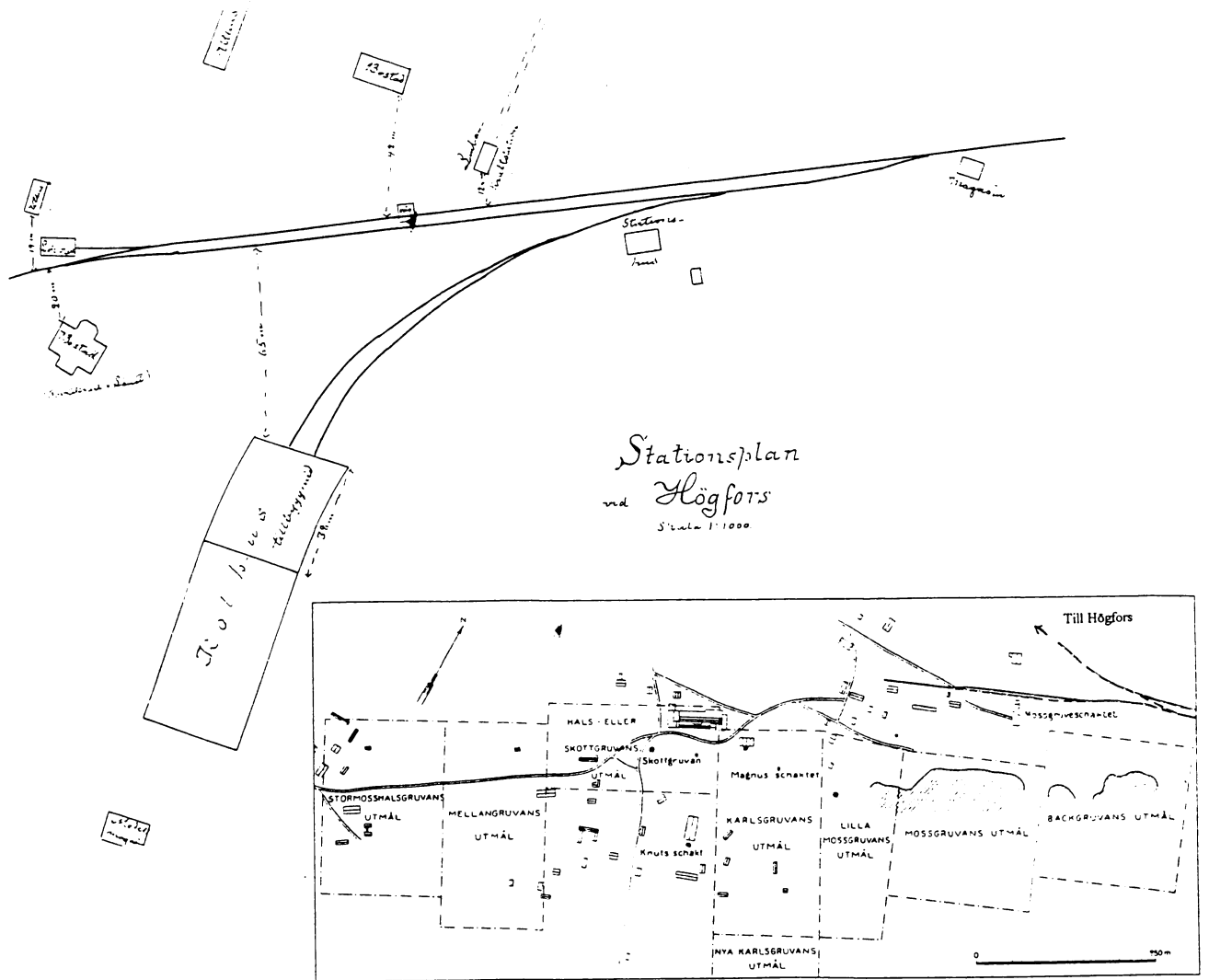


Fig. 105. Karta över gruvor och utmål inom Skottgruvfältet med Mossgruvorna. Map of the Skottgruve field.

HÖRKS KANAL.

Hörks kanal—även kallad Lerviks kanal—invigdes år 1853. Den skapade med hjälp av en sluss en konstgjord förbindelse mellan sjöarna Södra och Norra Hörken i västra Västmanland. Båda sjöarna utgör källflöden till Arbogaåns vattensystem men har olika naturliga utlopp. S. Hörken, vars vattennivå ligger ca 3 m över N. Hörken, har sitt utlopp i Högforsälven. Medan den sistnämnda rinner ut i Hörsälven. Det var detta faktum som gjorde att funderingar på en farbar förbindelse mellan sjöarna diskuterades bland traktens gruv-och bruksägare redan under 1810-talet—i en tid då kanalbyggen verkligen var på "modet".

Några konkreta åtgärder tog dock ej form förrän frågan togs upp på nytt vid Grängesbergs Stora Konstbolag bolagsstämmor år 1848 och 1850. Konstbolagets ambitioner kunde nämligen tänkas att utvidgas till att även omfatta såväl järnvägstrafik som kanaltrafik i området. Det sistnämnda slaget överfördes dock till en grupp bruksägare som år 1851 bildade Hörks Kanalbolag. Bolaget indelades i 30 andelar och bland andelsägarna märktes intressenterna vid Fredriksbergs, Gravendals, Hellefors, och Stjärnfors bruk.

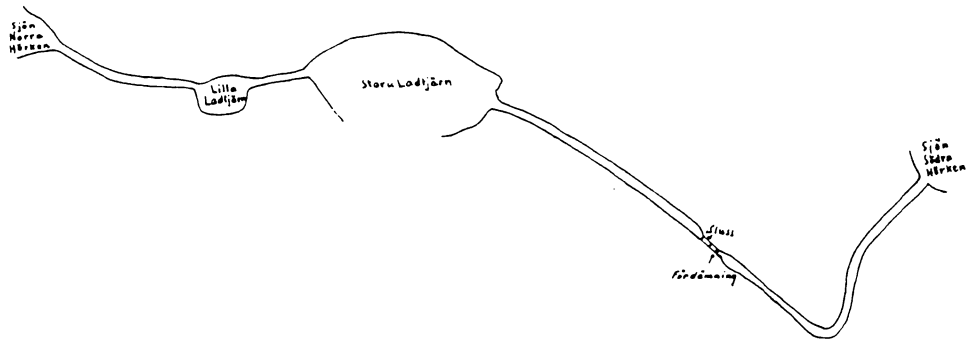
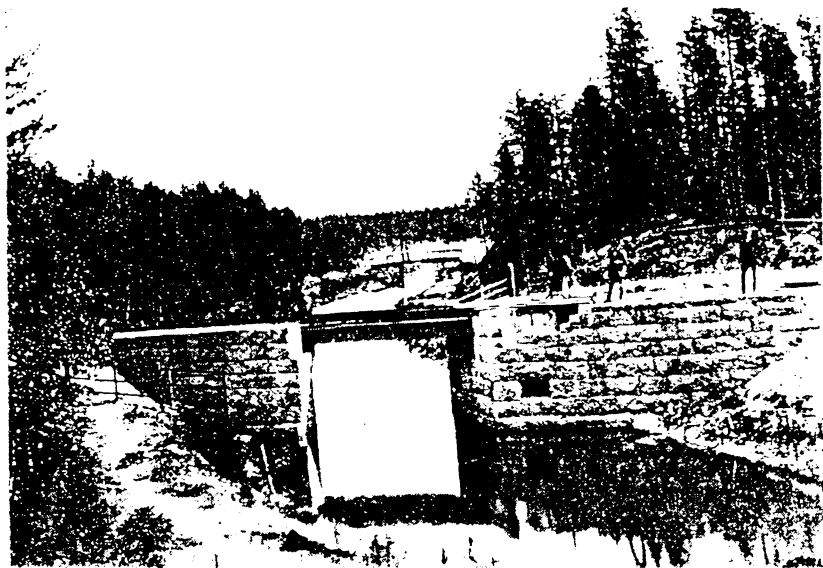


Bild 24.
Hörks kanal.



"Bergslagsbanans" svängbro över Hörks kanal. Foto 1870-talet.

Trafiken bestod mestadels av roddpråmar med malm från Grängesbergsfältet som via den s.k. "Carls sluss" trappades ned till N. Hörkens nivå och fördes vidare till olika lastageplatser utmed sjöns sydvästra strand. Kanalens blomstringstid var kort och varade i stort bara under 1850- och 1860-talen. Efter det att Frövi- Ludvikabanan och Bergslagsbanan färdigställdes under 1870-talet överfördes malmfrakterna på järnväg. Den kvarvarande malmtrafiken bestod sedan bara av några enstaka pråmar från Moss- och Sköttgruvorna. Även denna pråmtrafik, som utgick från Siksjödammen vilken är belägen vid en vik av S. Hörken, upphörde i samband med att Mossgruvefältet förenades med Hörks station via en linbana i början 1890-talet.

Kanalen har fram till 1950-talet underhållits och använts för timmerflottar samt båtar för nöjestråfik. Genom Kungl. Maj:ts beslut den 26 nov 1954 avlystes båtleden varefter vissa delar belägna öster om slussen fylldes igen. Den officiella anledningen var att Grängesbolaget avsåg att anlägga en dricksvattentäckt vid N. Hörken och ville därmed förhindra läckage från S. Hörken.



Övre slussporten 1936.



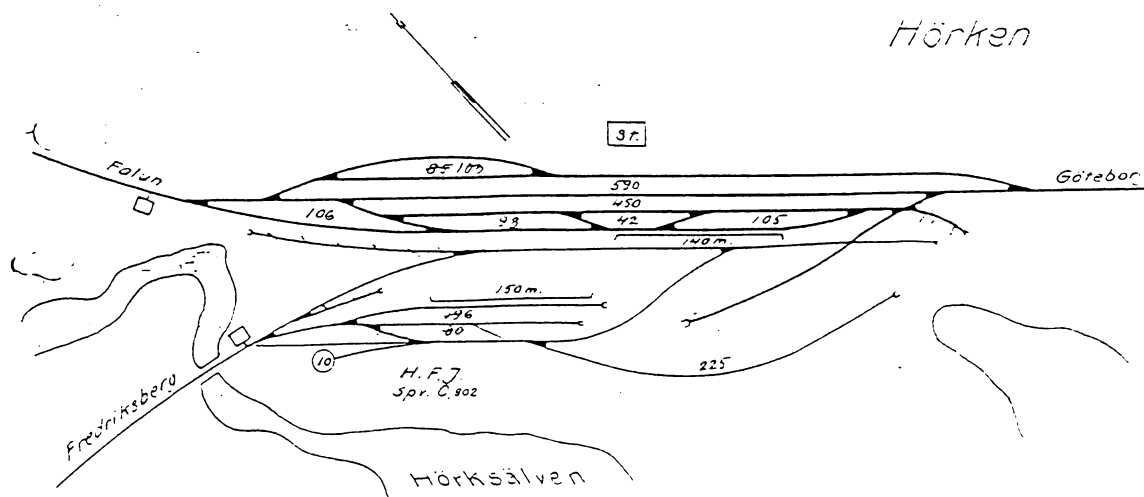
Söndagsutfärd till N. Hörken 1934.

SÄFSNÄS JÄRNVÄG

Säfsnäsbanan (SVJ) var ursprungligen tänkt som en länk i det transportsystem som började med rallbanan vid Grängesbergs gruvfält och via Hörks kanal anslöt vid N. Hörkens västra strand. Rallbanan och kanalen färdigställdes 1853 men en ev. fortsättning lät vänta på sig trots flera undersökningar inkl. kostnadsförslag.

Intressenter i Fredriksbergs och Gravendals bruk beslöt först 1873 att bilda ett järnvägsbolag för byggandet av bana mellan Hörks hytta och Fredriksberg. Spårvidden skulle vara 2,7 fot= 802 mm vilket var lika med Vikern- Möckelns och Kroppa järnvägar.

Arbetet startade samma år och 1878 öppnades den 47 km långa sträckan mellan Bergslags Hörken och Annefors (Fredriksberg) för allmän trafik. Genom tillkomsten av Hörkens station blev denna också slutstation för SVJ.



Säfnäsbanans bangård vid Hörkens station 1910-talet.

Bolagets spårlängd utökades med 16 km genom förvärvet av Gravendals bruks gods bana mellan Annefors och Neva vid Mora- Vänernbanan 1911. Denna linje hade tillkommit i etapper under åren 1890- 1910.

Hellefors bruk förvärvade Fredriksbergs och Gravendals bruk 1916 med påföljd att produktionen där övergick från järnframställning till träförädling och cellulosafremställning. I april 1931 öppnades sträckan Hällefors bruk- Gravendal (33 km) för allmän trafik. Bakom företaget, som delvis byggts genom Arbetslöshetskommissionens försorg, låg Hellefors bruk vilket härigenom förkortade avståndet mellan sina olika industrienheter. Den nya linjen och gamla Säfsnäsbanan sammanslogs till en enhet och fick namnet Hällefors- Fredriksbergs Järnväg (HFJ).

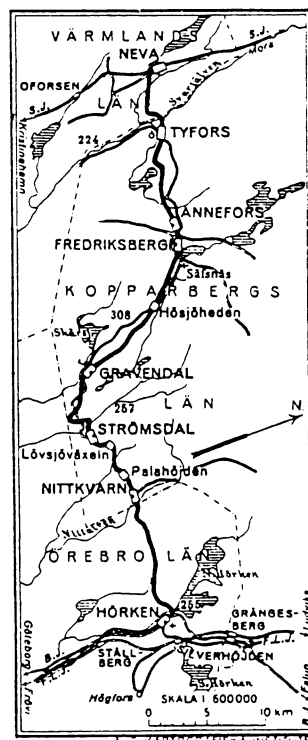
Till följd av att Hälleforslinjen blev bolagets ”stambana” uttunnades trafiken alltmer på Hörkenlinjen. År 1940 lades hela sträckan ned och revs upp mellan Nittkvarn och Hörken. På den kvarvarande delen pågick dock virkestransporter till 1945 varefter den revs upp.

Säfsnäs järnväg

155

Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.	År 1878	År 1925
Spårvidd	0,802	0,802
Spårlängd i huvudspår, Annefors—Hörken	47	47
» i sidospår	—	5,5
» i » Annefors—Neva	—	15,9
Största lutning i huvudspår.....	25	25
Minsta krökningsradie i huvudspår	148	148
Rälsvikt	11,8	15—17,3
» i sidospår	11,8	11,8—24,8
Största tillåtna hjultryck av lok	—	3,05
» » » » vagnar	—	3,575
» » » » tågastighet.....	21	21—30
Rullande materiell.	År 1878	År 1925
Ånglokomotiv, tanklok	3	5
Motorvagnar för bensindrift	—	1
Personvagnar med 2 axlar	5	5
» » 4 »	—	1
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	90	153
» » » » 3 »	—	1
» » » » 4 »	—	14
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar.....	—	1



KÄLLOR OCH LITTERATUR.

Otryckta källor.

Lindesbergs Museum.
Stråssa Gruvors Arkiv.

Ljusnarsbergs Hembygdsförening.
Högfors Bruks arkiv.

Litteratur.

Aghult K. , Lind L.O. , Sandin G. : Järnvägsdata, SJK skriftserie nr 57, Malung 1992.

Bodstedt I.A. : Historik över Sveriges småbanor 1802- 1865. Stockholm 1945.

Geijer P. , Magnusson N. H. : De mellansvenska järnmalmfältens geologi. Stockholm 1944.

Konduktörsposten. Personaltidning för TGOJ.

Lindé W. : Från Vesterhafvet till Dalarna. Göteborg 1898.

Magnusson N.H. : Ljusnarsbergs malmtrakt. Stockholm 1940.

Malm (tidskrift). Tidskrift för de anställda i Grängesbergskoncernen.

Meddelanden från SJK- Småbane avd.

Svenska Järnvägsföreningen 1876- 1926. : Del 2, 4. Stockholm 1926.

Wannedal E. : Trafikaktiebolaget Grängesberg- Oxelösunds Järnvägar TGOJ 1927- 1990
Falun 1993.

Wååg N. E. : Banvakt 17 , SJK skriftserie nr 59. Borås 1993.

Muntliga källor.

Carlsson Bertil, Kopparberg.

Mossberg Håkan , Bångbro.

Skoglund Ulla, Högfors.

Denna folder är sammanställd av Lars Hagström Lindesbergs Museum sommaren 1995.