



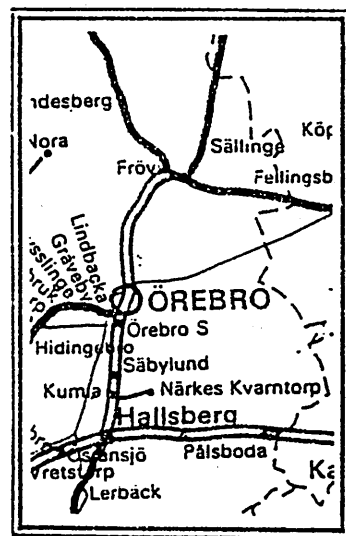
KUMLA - YXHULTS JÄRNVÄG

KUMLA - YXHULT

K.Y.J.



HÄLLABROTTET - KVARNTORP



YXHULT - HYNNEBERG

YXHULT - MOSSBY

B M

1994

"LUSA"

Av Kjell Aghult

"Lusa" skall gärna uttalas närkingskt. Det var smeknamnet på yxhultsbanans första lilla lok. Namnet överfördes dock på alla senare ånglok.

Yxhultsbanan var en typisk shortline, långt innan uttrycket nått Sverige.

- o -

OFFENTLIG BRUKSBANA

Kalkbrytning i yxhultstrakten har bedrivits sedan 1100-talet. Ett stort steg till industriell bearbetning togs 1879, då Yxhults Stenhuggeri AB bildades. Namnet visar bolagets huvudaffär. Dessutom förekom kalkbränning.

För att underlätta avsättningen sökte bolaget 1882-11-08 koncession på normalspårig järnväg till Kumla (Ett 891 mm-alternativ hade förkastats). Koncessionen beviljades 1883-02-23 och byggentreprenör blev ingenjör Joseph Nilsson från Köping. Trafiktillstånd för enskild godstrafik erhöles 1883-11-12, men trafiken sägs ha startat först 1884. Tillståndet utvidgades för allmän trafik 1885-12-24.

Banan ingick hela tiden i ägarföretaget och sattes ej på eget bolag. Av formella skäl måste dock järnvägsrörelsen ha eget namn, Kumla-Yxhults Järnväg (KYJ).

KYJ mätte 6 km. Spårkonstruktionen gränsade till smalspåret med bl a 21,5 kg/m räler. Detta vållade problem med trafikeringen, som var tilltänkt SJ. SJ hade dock inga lediga lok med tillräckligt låg axellast. Trafiken måste skötas i egen regi, naturligt nog från Yxhult.

Därför inköptes ett minimalt tanklok, KYJ 1 YXHULT. Detta var ett av landets minsta normalspåriga (Axelordning B) med bara 8,3 tons tjänstevikt. Loket fanns kvar till 1901 men ett starkare lok, KYJ 2 YXHULT (Dubbelt så tungt) måste köpas redan efter 10 år. Sth sattes till endast 15 km/h.

Visst var KYJ en bruksbana. Men i allmän trafik ville den dock "vara med", även i annat än det obligatoriska. Så var fallet i t ex den rikstäckande järnvägsmannamatrikeln. 1887 redovisas 1 lokförare, 1 lokeldare och 1 barvakt! Uppgifterna om kontorsfolket har alltid varit oklara - de hade även andra uppgifter hos ägaren.

Banan levde länge i sin egen värld. Lång tid måste allt gods omexpedieras i Kumla. Godsmängden låg ända till 1930-talets mitt på 15 à 20 000 årston. 1929 hade ägaren dock gjort en stor produktförbättring: Byggmaterialet anghärdad gasbetong, Ytong, lanserades (Ytong = Yxhult + gasbetong). Företaget hette 1954-1973 f ö Ytong AB, därefter Yxhult AB. "Yxhult" används här genomgående.

1923 köptes det sista fabriksnya ångloket (KYJ 4) från Henschel i inflationens Tyskland. Av banans nio egna ånglok har sex varit begagnade. Två maskiner fanns epokens huvuddel, men reservlok kunde alltid hyras från SJ i Hallsberg. KYJ har sett både B- och Tb-lok!

Ännu 1937 redovisades 46 egna godsvagnar.

Officiell persontrafik förekom inte i nära 60 år. Sommaren 1923 öppnade dagens F N Weidermans Buss AB i Kumla linjen Kumla-Yxhult - nu i länstrafikentreprenad. Busslinjen räckte bra till nästan tjugo år.

Föga är känt om KYJ dåtida vardag. Formellt tycks banan ha trafikerats med växlingsrörelser, oftast två gånger/arbetsdag.

VÄRLDSKRIG, OLJA OCH PERSONTRAFIK

Svenska Skifferolje ABs anläggningar i Närkes Kvarntorp anlades 1941-1942. Anslutning till KYJ (2 km) var ett måste. Spåret bekostades av Staten men räknades inte till SJ. Närkes Kvarntorp blev officiell taxepunkt 1942-11-01. Trafikering av KYJ var självklar. Men KYJ anförtroddes inte banunderhållet: Trots avsnittets isole-ring lades det under SJ i Örebro. I fortsättningen behandlas de båda bandelarna samlat.

Skifferoljebolaget utvecklade med tiden en stor industribanedrift (På tre olika spårvidder). Egna, normalspåriga tankvagnar fanns och 1957-1963 även egna normalspårslokomotorer.

Oljeindustrin hade brutit KYJ avskilda tillvaro: 1945 noterades högsta samlade godsmängd, nära 160 000 ton. Året innan reste 528 000 personer på banan, nästan 1500 per dag! Då redovisades också 30 fast och löst anställda (Före kriget fem). KYJ hade fått persontrafik.

Weidermans hade förlängt busslinjen till Närkes Kvarntorp 1941-05-02. Trafikökningen och försörjningsproblemen översteg dock snart företags ramar.

Skifferoljebolaget blev en stor arbetsgivare, men få lokala bostäder fanns. De flesta anställda fick till en början pendla. KYJ fick koncessionen utökad för persontrafik 1943-03-26, gällande från 1 april. Yxhult döptes samma dag om till Hällabrottet.

ett äldre SJ-notat påstår, att persontrafiken kom i gång först 10 april. Första persontrafiktidtabellen hette i vart fall KYJ nr 1!

Persontågen betjänade helt arbetspendlingen: För skiftgående fanns dagliga tåg till och från bytena kl 7, 15 och 23. Vardagståg gick också till och från arbetstiden 8.30-16.30 (Lördagar 13.00). I persontågsplanens luckor vardagar lades godstågen in. Söndagstjänsten med enbart skiftbytestågen var splittrad och lång för den åkande personalen.

Många kvarntorpsanställda bodde i Örebro. Genomgående tågsätt ordnades därför dit, självfallet med lokbyte i Kumla. Tvåaxliga SJ-vagnar insattes, upp till 12 per tåg!

Persontrafiken krävde skärpning av KYJ regelverk. Tågdrift (I Sjö mening) var ett måste. För den korta banan medgav dock dåvarande Järnvägsinspektion ("Väg och Vatten") vissa lättnader: KYJ behövde inte anställa tågklarare. SJ tkl i Kumla blev huvudman, motpart på KYJ var konduktören. Referens var den kända Sjö § 100.

KYJ måste dock ha fasta signaler: Närkes Kvarntorp fick växelförreglad semafor under s k konduktörslås (K16). En lokalställd semafor sattes upp i Kumla - inläggning i det elektriska ställverket ansågs för dyrt. Den ersattes med huvudljussignal först 1965. I Hällabrottet fick K16-låsning räpka, utan semaforer.

Automatiskt vägskydd uppsattes på 1940-talet vid Örsta hållplats. Några andra kom senare. Vid SJ-besiktningen 1983 (Se nedan) ansågs alla anläggningar udda och mogna för utbyte.

Tidtabell KYJ nr 9 (1949-09-01) var en av banans trafiktätaste. M-F framförde förstaloket 20 tåg! Även andraloket hade en liten tur.

Resandemängden började dock avta: Bostäder byggdes i Närkes Kvarntorp. Östernärkes Omnibustrafik AB satte in skiftbytesturer på Örebro med kortare körväg. Fr o m 1950-06-10 (Tidtabell nr 10) övertog Weidermans kvällens skiftbyteståg och hela söndagstrafiken.

Tidtabell nr 11 (1952-02-01) var mycket radikal: Persontåg endast för arbetstiden 7.00-16.00 (Lördagar 7.00-13.00). Man anade att persontrafikens slut nalkades. Detta inföll också 1954-11-01. Weidermans tog helt tillbaka.

1946-10-04 hade ett 1,4 km långt sidospår öppnats från Hällabrottet till den blivande s k södra fabriken vid Hynneberg. Den driftsattes 1947. Växeln revs 1987.

I södra fabriken förvarades en tid föremål för ett tänkt företagsmuseum. Dit kom 1955 891 mm-loket UJ/FUJ 1 STEN STURE (C; Fletcher & Jennings 1873). Uddagården hade köpts av Yxhult 1951. Företaget miste dock intresset för loket, som 1982 gick till Skara järnvägmuseum.

ÅTER GODSBANA

Vissa förenklingar gjordes, bl a nedtogs semaforen i Närkes Kvarntorp.

Vid infarten till Kumla fanns två (Senare tre) plankorsningar med gemensam vägvakt. Yxhult menade, att anläggningarna kunde passas av tågpersonalen. Kumla stad ansåg dock, att detta skulle spärra vägtrafiken för länge. Man betalade därför vägvaktens lön till järnvägen. Arrangemanget blev nästan okänt. Vägvakten fortsatte sitt arbete i det tysta till 1987. Det var landets absolut sista tjänst i sitt slag.

Våren 1963 fanns ännu ångdrift vid ett tiotal industri- och privatbanor, bl a KYJ. MBJ satsade på stora diesellok och kunde sälja lokomotorer. MBJ 5 hyrdes en tid men ansågs ej lämplig. Mot årets slut hyrdes i stället en SJ Z65. Typen befanns bättre och ett fabriksnytt fordon beställdes. Det blev KYJ 10 (Senare med dessutom bokföringsnumret 040). Yxhult sökte lansera smeknamnet "Loke", som lät bättre än "Lusa". Det slog dock aldrig. Reservfordon skaffades inte - det hyrde man från SJ. 1967 fick lokomotorn kommunikationsradio.

Ångloken firades av med extratåg söndag 1964-05-31. Ny tidtabell (Nr 13) trädde i kraft samma dag. De båda sista ångloken (KYJ 8 och 9) skrotades i Hällabrottet i augusti.

Ångdriften hade sysselsatt nio personer:

1 lokmästare (Driftansvarig)	1 konduktör
1 lokförare	2 banarbetare
1 lokeldare	1 vägvakt
2 verkstadsmän (Även tågreserv)	

Därtill kontorspersonal (I ägarbolaget). Dieseldriftens personalminskning löstes med pensioneringar och omplaceringar.

1962-1970 växlade KYJ åt SJ i Kumla. Detta gällde främst södra industriområdet (Oelektrifierat). 1963 återtog normalspårsväxlingen för Skifferoljebolaget. SJ-uppdraget utgick, då Hallsberg fått ett T21-lok. Det insattes på Sannahed och Kumla och ersatte även ångloksreserven.

Svenska Skifferolja AB gav förlust och avvecklades 1965-1966. Vissa boggitankvagnar såldes till Örebro stads kraftvärmeverk, för oljetransporter från Norrköping.

Några rörelsegrenar såldes ut: Bl a ammoniakverket, till Svenska Salpeterverken (Senare Supra). Resten av industriområdet Närkes Kvarntorp köptes av Yxhult. De gamla anläggningarna revs och på platsen byggdes en ny ytongfabrik ("K-fabriken").

KYJ bruksbanekaraktär var borta: Ytongprodukterna levererades mest till byggplatser och biltransport var lämpligare. De externa kunderna svarade till sist för över 80 % av fraktvolymen. Störst var Supras ammoniakverk med spillolja som råvara. Färdigprodukten gick i systemtransport (Boggitankvagnar) till bolagets köpingsfabrik. Detta krävde viss lördags- och helgtrafik. Supra gav ca 40 000 årston. I Närkes Kvarntorp fanns också Aminkemi AB och Ferriklor AB, båda i bolidenkoncernen.

Redan 1978 ville Yxhult avveckla järnvägen, som helt ligger i Kumla kommun. 1978-08-02 begärde kommunen därför utredning om statsförvärv. SJ menade, att industristampår främst var ett kommunalt ansvar. Ärendet skrinlades t v.

Fjb i Kumla hade driftsatts 1977-05-22. KYJ regelverk hade på nytt setts över. Formellt hade gällt tågrörelse enligt 1964 års tidtabell. KYJ blev nu "vagnuttagningsbana" och fjärrtågklararen i Hallsberg ersatte tkl Kumla. Arbetsuppgifterna mot sidolinjen blev dock lindriga - KYJ skötte sig i huvudsak själv. Sth sänktes vid denna ändring från 50 till 40 km/h.

Den föråldrade tidtabellsboken nyskrevs inte. På den enkla trafiken fick enbart grafisk tidtabell räcka. Den ritades fortsättningsvis av SJ. 1981 minskades trafiken från tre till två resor per normaldag. Detta upplägg skulle bli KYJ sista.

Snart beslöt Supra att lägga ned kvarntorpsverken (Ca 90 anställda). Yxhult förstod självfallet innebörden: På ca 55 000 årston hade KYJ ekonomi hjälpligt gått runt. Nu skulle järnvägen bli en ren förlustgren.

I skrivelse 1982-04-20 begärde bolaget hävning av koncessionen från 1983-01-01. Vidare tillstånd att riva spåret. Sedan supratransporterna bortfallit, beräknades årsförlusten på järnvägen till ca 400 000:-.

Skrivelsen redovisade fyra järnvägsanknutna årsverk:

Kontorsarbete	0,5 man
Tågdrift	2,0 "
Banunderhåll	1,0 "
Bombevakning	0,5 "

Verkligen en shortline. Banunderhållet sorterades under bolagets byggnadsavdelning och tågdriften under transportavdelningen.

Supras trafik upphörde 1982-10-01. Vagnantalet sjönk till en à två per dag.

Regeringsbeslutet dröjde på norrtorpsprojektet: En stor destruktionsanläggning för miljöavfall i Norrtorp (2 km öster om Närkes Kvarntorp) hade fått koncession 1981. Då det gällde farligt gods förutsågs spåranslutning. Ägare var Svensk Avfallskonverterings AB (SAKAB).

Yxhult blev otåligt - pengar läckte. 1983-04-05 meddelade man rätt och slätt, att bolaget frånträdde järnvägstrafiken från lördag 16 april. Ett konsortieavtal med Yxhult, SJ och Kumla kommun i samverkan hade förkastats.

Ett provisorium utformades snabbt: 1983-04-14 och 1983-04-26 beslöts, att staten skulle köpa KYJ med tillträde 1 maj. SJ skulle ta över trafiken på månadsräkning. Förlusten skulle debiteras jordbruksdepartementet, det blivande Norrtorps huvudman.

Också nya trafikföreskrifter trädde i kraft 1 maj: Driftformen blev nu växlingsrörelse med sth 30 km/h.

Ingen personal övergick till SJ. Rullande materielen bestod endast av lokomotorn. Den avvek från SJ Z65 och ansågs olämplig för omloppskörning. Försök att sälja den till någon annan industribana slog slint. Det tilltänkta numret Z65 652 åsattes troligen aldrig. Lokomotorn fick växlingstjänst vid Tillberga huvudverkstad.

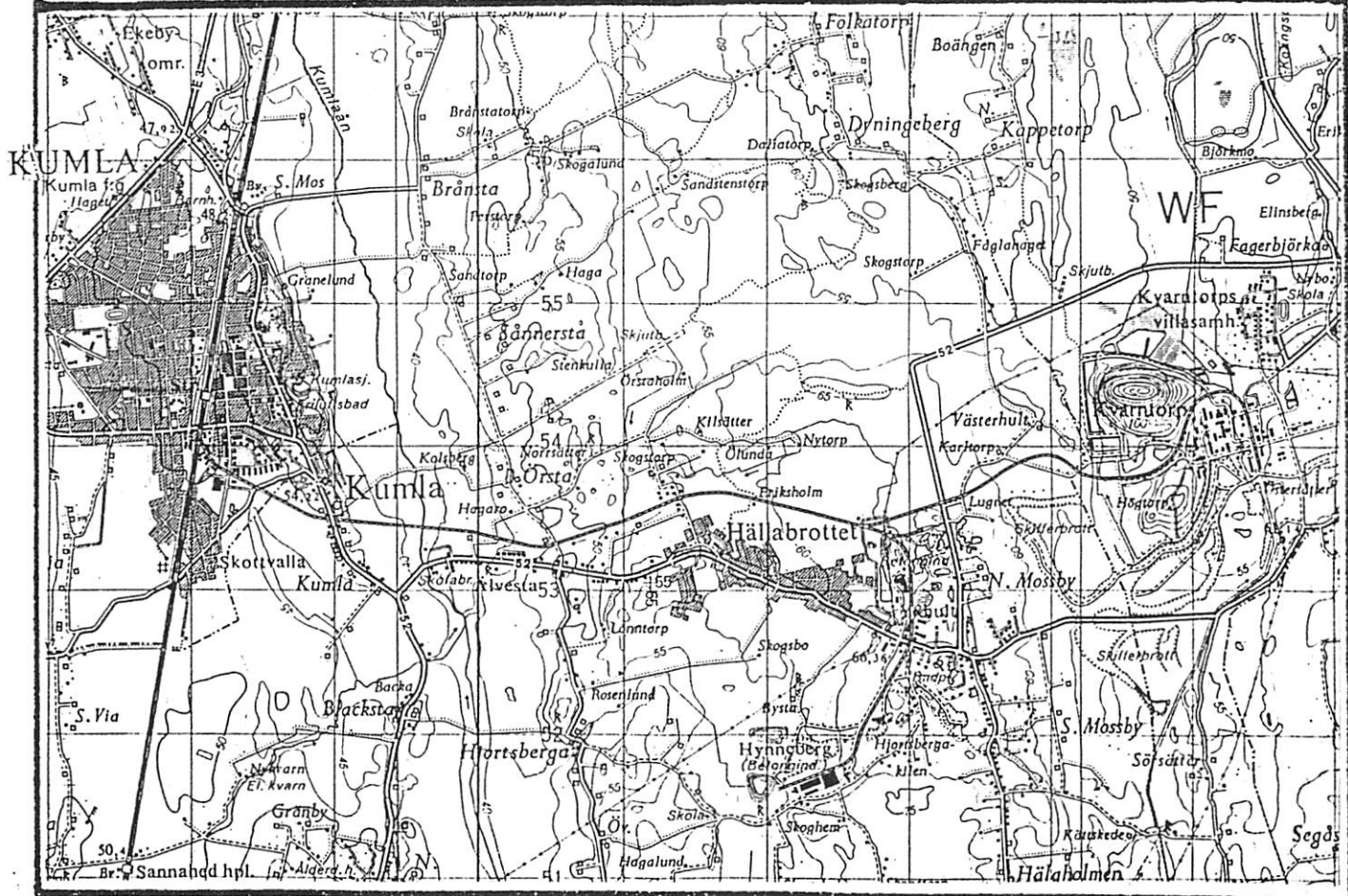
Provisoriet med jordbruksdepartementet avvecklades 1986-07-01 och banan integrerades i SJ.

SAKAB-spåret togs i drift 1986-11-05. Byggkostnaden (5 mkr) stod jordbruksdepartementet för. Efter avtal med SJ våren 1986 hade arbetet gått snabbt. Spåret fick gott utförande med bl a vägsignaler vid de fyra plankorsningarna (Materiel från svartåbanan). Även räler m m tillhandahölls av SJ. 1986-1987 upprustades f d KYJ, bl a för 22,5 tons axellast. Också detta (1,5 mkr) bekostades av jordbruksdepartementet.

Också vägsignalerna moderniserades. Landets allra sista vägvakt upphörde stilla med tjänsten 1987.

Som rent industrispår fick banan behovstrafik. Till 1989 utfördes denna (Och annan växlingstjänst i Kumla) av hallsbergspersonal. Från detta år sköts Kumlas godstrafik från Örebro.

Prognosernas stora SAKAB-transporter stoppade KYJ nedläggning. De ledde också till stora investeringar. Men tyvärr har de blivit avsevärt mindre än väntat.



TRANSSUMT AF KONGL. MAJ:TS NÄDIGA SKRIFVELSE

till Dess Befallningshafvande i Örebro län, angående frid-
lysning af jernväg från Kumla station på statens
jernbana emellan Hallsberg och Örebro till
hemmanen Yxhult och Mossby m. m.

OSCAR, &c. &c. Vår ynnest &c. Härmed gifve Vi Eder till underdänig
efterrättelse tillkänna, att Vi under denna dag, i sammanhang med be-
viljande åt ledamöterna i styrelsen för Yxhults stenhuggeri-aktiebolag
Adolf Jonsson, Ossian Adlers och Frith. Mörk af sökt rättighet att, enligt
nu faststæld plan, anlägga och till allmänt begagnande för godstransport
emot afgift upplåta jernväg af 1,33 meters (4,33 fots) spårvidd från Kumla
station å statsbanan emellan Hallsberg och Örebro till hemmanen Yxhult
och Mossby, funnit godt — — — — —

i nåder förordna, att jernvägsanläggningen med dertill hörande telegraf-
eller telefonledning skall åtnjuta samma skydd, som jemlikt 19 kap. 11,
12, 13 och 21 §§ strafflagen tillkommer dylika af staten utförda anlägg-
ningar; och åligger det Eder att — — — — —
omförmälda nädiga beslut behörigen kungöra inom länet. Stockholms
slott den 23 Februari 1883.

Under Hans Maj:ts

Vår Allernädigste Konungs och Herres frånvaro,
Dess tillförordnade regering:

G U S T A F.

HENRIC LOVÉN. C. VON OTTER. J. CHR. RICHERT.

E. von Krusenstjerna.

- 1917 Nr 262. -

KUNGL. MAJ:TS NÄDIGA RESOLUTION

angående tillstånd att å Kumla—Yxhults jernväg uttaga provisoriska tilläggs-
avgifter.

Kungl. Maj:ts

nädiga resolution i anledning av en utav Yxhults stenhuggeriaktiebolag
gjord, av kungl. jernvägsstyrelsen med underdänig skrivelse av den 19
mars 1917 överlämnad underdänig ansökning om tillstånd att för gods-
transporter å Kumla—Yxhults jernväg uttaga av bolaget föreslagen pro-
visorisk tilläggsavgift;

uti vilket ärende jernvägsstyrelsen sedermera med underdänig skrivelse
av den 24 maj 1917 ingivit en underdänig skrift från aktiebolaget Mossby
kalkbrott, firman Bröderna Jonasson och aktiebolaget Kumla kalkgruva,
varefter Yxhults stenhuggeriaktiebolag inkommit med underdäniga skrif-
ter samt Kungl. Maj:ts befallningshavande i Örebro län avgivit yttrande
i ärendet av den 12 maj 1917; given Stockholms slott den 8 juni 1917.

KUNGL. MAJ:T har i nåder låtit detta ärende Sig föredragas och finner, i an-
ledning av den underdäniga ansökningen, gott förordna, att förvaltningen av Kumla
—Yxhults jernväg må åga rätt att från och med den 15 juni 1917 för transporter
å jernvägen uttaga provisoriska tilläggsavgifter enligt de grunder, som i kungl.
kungörelsen angående provisoriska tilläggsavgifter å vissa enskilda jernvägar den
23 februari 1917 finnas angivna för jernvägar, tillhörande grupp II a. Vilket ve-
derbörande till underdänig efterrättelse länder.

G U S T A F.

(L. S.)

(Civildepartementet.)

OSCAR VON SZDOW.

B. Tjänstetidtabeller.

Pt 1. Dgl. 3.

Sth 50. Ax 100.

Brgr P 2. Brtal 26. Vikt 200 t.

2	3	Ank.	Avg.	×	1	2	3	Ank.	Avg.	×
			6.32	2	Kla				7.45	4
					Öta					
	1	⊗	41		Hbt	1	⊗		54	
†	1h		6.45		Ktp	†	1h		7.58	

Pt 3. Soh samt pso. 3.

Sth 50. Ax 100.

Brgr P 2. Brtal 26. Vikt 175 t.

Pt 5 Vard samt pso. 3.

Sth 50. Ax 100.

Brgr P 2. Brtal 26. Vikt 200 t.

2	3	Ank.	Avg.	×	1	2	3	Ank.	Avg.	×
			8.23	4	Kla				14.30	8b 34g 10†
					Öta					
	1	⊗	32		Hbt	1	⊗		39	
†	1h		8.36		Ktp	†	1h		14.43	

Pt 7. Dgl. 3.

Sth 50. Ax 100.

Brgr P 2. Brtal 26. Vikt 200 t.

Pt 9. Kla—Ktp vard utom lörd samt pso. 3.
Kla—Hbt hf lörd samt pso. 3.

Sth 50. Ax 100.

Brgr P 2. Brtal 26. Vikt 200 t.

2	3	Ank.	Avg.	×	1	2	3	Ank.	Avg.	×
			17.15	36b 14g	Kla				22.32	42g 16n
					Öta					
	1	⊗	26		Hbt	1	⊗		41	
†	1		17.30		Ktp	†	1		22.45	

Pt 11. Dgl. 3.

Sth 50. Ax 100.

Brgr P 2. Brtal 26. Vikt 200 t.

b Hf lörd.
g Vard utom lörd.

g Vard utom lörd.
n Hf lörd och soh.

Lok 13. Vard utom lörd.

Pt 13. Hf lörd och soh. 3.

Sth 50. Ax 100.

Brgr P 2. Brtal 26. Vikt 175 t.

2	3	Ank.	Avg.	×	1	2	3	Ank.	Avg.	×
			23.45	18	Kla				10.05	6*
					Öta					
	2	×	23.55		Hbt	1			10.20	25
					Ktp	†	1h		30	

Gt 31. Vard samt pso.

Kan inställas.

Sth 30. Ax 180.

Brgr G. Brtal 14.

Gt 33. Kla—Hbt vard samt pso.

pso.

Kan inställas.

Egt 33. Hbt—Ktp pso.

Sth 30. Ax 180.

Brgr G. Brtal 14.

Gt 35. Dgl. 3.

Kan inställas.

Sth 30. Ax 180.

Brgr G. Brtal 14.

2	3	Ank.	Avg.	×	1	2	3	Ank.	Avg.	×
			11.30	32*	Kla				15.45	12
					Öta					
	1		11.45	50	Hbt	1	×		16.00	
†	1h		55		Ktp	†	1h		16.05	

Egt 37. Pso.

Sth 30. Ax 180.

Brgr G. Brtal 14.

Gt 39. Kla—Hbt vard utom lörd samt pso.

Kan inställas.

Egt 39. Hbt—Ktp pso.

Sth 30. Ax 180.

Brgr G. Brtal 14.

2	3	Ank.	Avg.	×	1	2	3	Ank.	Avg.	×
			18.16	38g	Kla				19.10	40e
					Öta					
	2		18.26		Hbt	2b			19.20	20
					Ktp	†	1		30	

g Vard utom lörd.

b Spår 1 om taget går till Ktp.

KUMLA 4 KHULTS JÄRNVÄG.

TIDTABELL NR. 12. GÄLLER FR. O.M. 1/2. 1956.

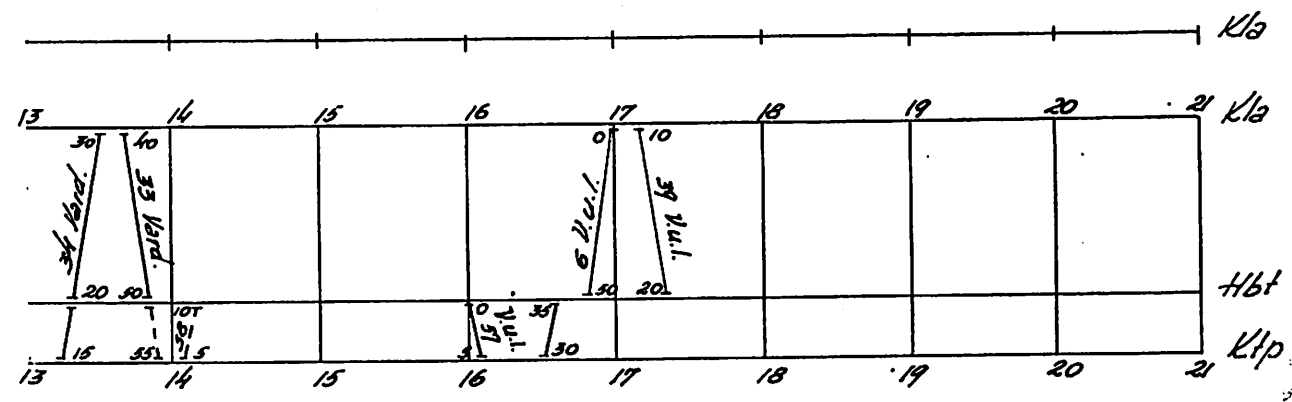
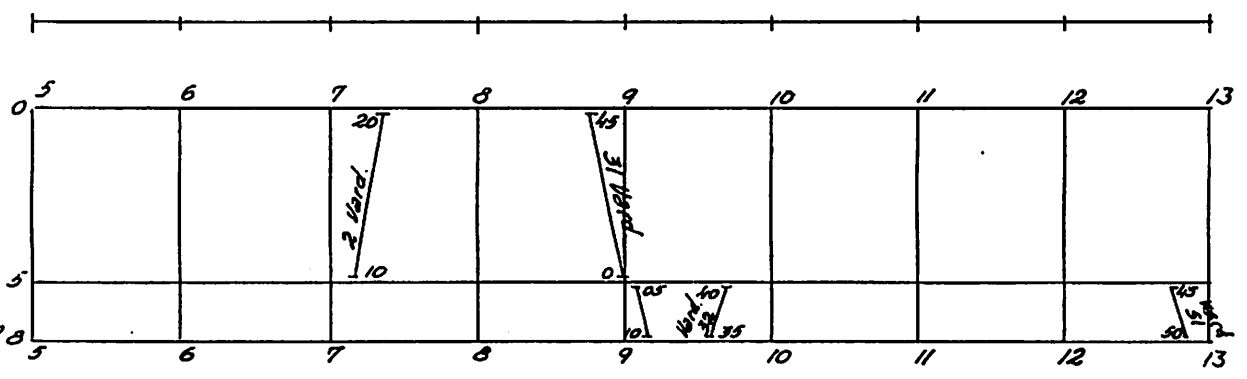
För egna anteckningar:

Kumla

Kumla

Hällabrottet

Närkes Kvarntorp



Kla

Kla

Hbt

Ktp

Kumla Lyxhults Järnväg

Tidtabell nr 9. Gäller fr. o. m. 1/6 1949

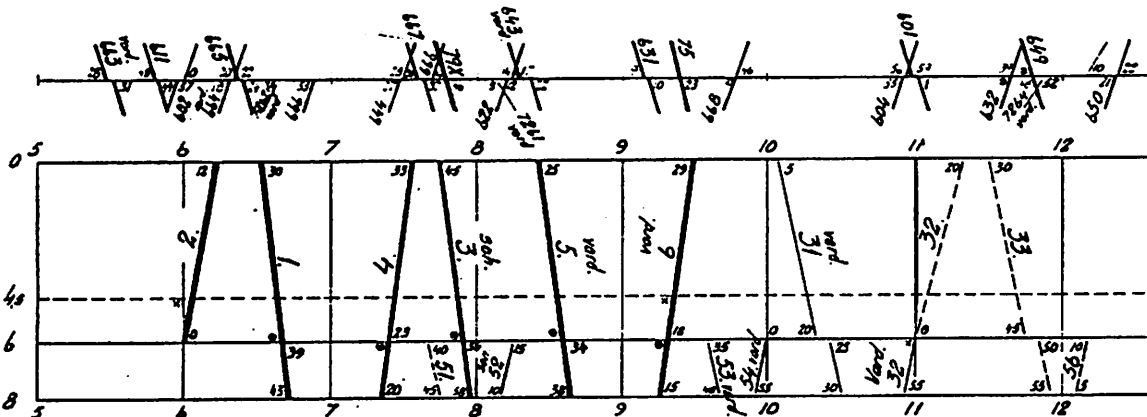
Kumla

Kumla

Örsta

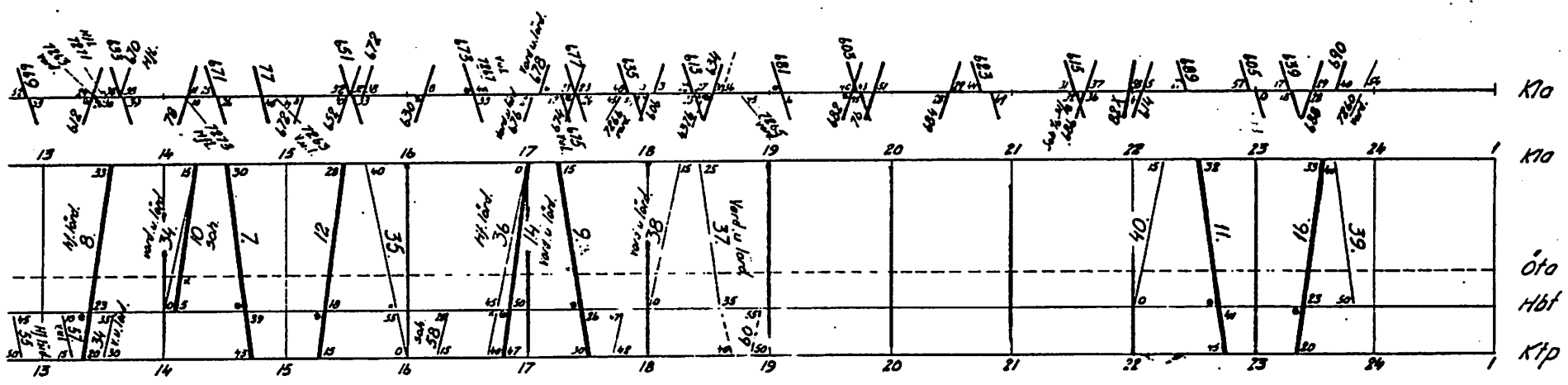
Hällabrottet

Närkes Kramlarp



10

9. Kla - Ktp. vard utom lörd; Kla - Hbt hf. lörd.



SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN

Statens Järnvägar och Kumla—Yxhults Järnväg.

Örebro C—Närkes Kvarntorp—Örebro C.

Gäller fr. o. m. den 1 september 1951 och tills vidare.

	P 665/1	P 643/3	P 671/7	P 651/35	P 673/9	P 673/9	P 689/
fr. Örebro C	6.00	7.56	14.02	15.08	16.09	16.09	22.05
Örebro S	6.03	7.59	14.05	15.12	16.12	16.12	22.08
Adolfsberg	p	p	x	x	x	x	x
N. Marieberg	p	p	x	x	x	x	x
Mosås	x 6.13	x 8.10	x 14.15	x 15.23	x 16.23	x 16.23	x 22.17
Säbylund	p 6.18	—	p 14.20	x 15.28	x 16.28	x 16.28	p 22.22
t. Kumla	6.23	8.18	14.25	15.33	16.33	16.33	22.27
fr. Hallsberg	† 5.37 x 6.10	8.10	13.19	15.17	16.06	16.06	21.57
fr. Kumla	d 6.30	x 8.27	d 14.30	x 15.40	b 17.15	c 17.15	22.30
Örsta	—	—	—	—	x	x	—
Hällabrottet	x 6.39	x 8.36	x 14.39	x 15.55	x 17.26	c 17.26	x 22.42
t. N. Kvarntorp	d 6.43	x 8.40	d 14.43	x 16.00	b 17.30	till	22.46
	P 2/664	P 4/666	P 6/668	P 8/670	P 12/672	P 14/678	83
fr. N. Kvarntorp	—	d 7.17	x 9.16	c 13.20	d 15.15	b 16.47	23.14
Hällabrottet	x 6.00	x 7.20	x 9.18	x 13.23	x 15.18	x 16.50	x 23.18
Örsta	x	—	x	—	—	—	—
t. Kumla	x 6.12	d 7.30	x 9.25	c 13.33	d 15.28	b 17.00	23.30
t. Hallsberg	6.34	7.45	11.10	13.47	15.41	17.25	0.34
fr. Kumla	x 6.20	7.36	9.28	c 13.38	15.38	b 17.05	23.32
Säbylund	x 6.25	a 7.41	x 9.33	—	x 15.43	—	x 23.37
Mosås	x 6.30	a 7.46	x 9.38	a 13.46	x 15.48	x 17.13	x 23.42
N. Marieberg	x	a	x	a	x	a	x
Adolfsberg	x	a	x	a	a	a	x
t. Örebro S	6.41	7.57	9.49	a 13.57	15.59	17.23	23.50
t. Örebro C	x 6.44	8.00	9.52	c 14.00	16.02	b 17.28	23.53

Anm.

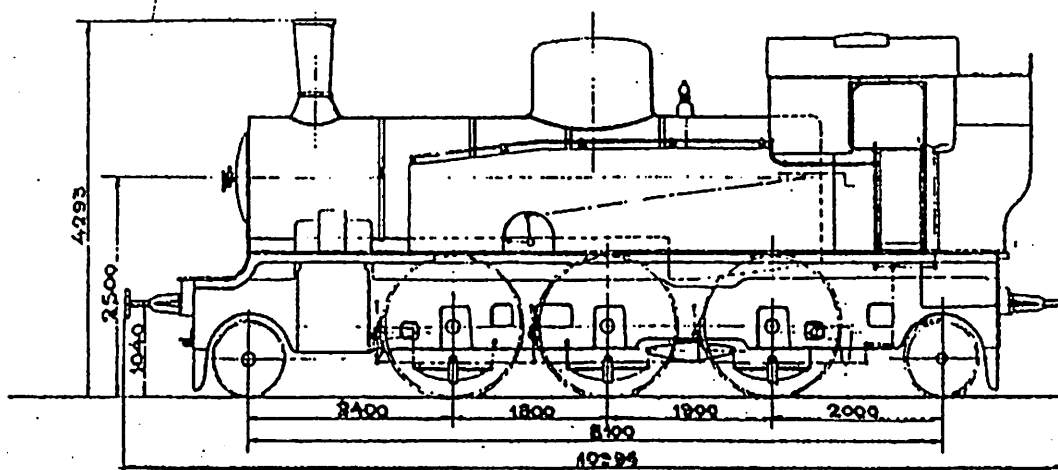
x Vardagar. † Soh.
b Vard utom lördagar.
c Helgfria lördagar.
d Soh landsvägsbuss.

p = kort uppehåll för påstigning.
a = " " " avstigning.
x = " " " på- och avstigning.
83 = landsvägsbuss.

till vänster om tågtid
betecknar inskränkning
i tågs gång.

Obs.! På sträckan Kumla—Kvarntorp—Kumla ha landsvägsbussar insatts i vissa turer.
Hållplatser vid: Kumla stationsplan, Hällabrottet (N. Anderssons affär), Vakten Kvarntorp.

Ner. Allh. Tr 511580



K.Y.J. nr. 9

Skala 1/87 (HO)

Tidtabell nr 179

KUMLA-YXHULTS JÄRNVÄG

Vagnuttagningar
Gäller fr o m 1979-06-11

Kla	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Hbt							Vut 2 H och E	Vut 1 H och E	Vut 4 H-F och E	Vut 3 H-F och E		Vut 6 H-F och E	Vut 5 H-F och E
Ktp							0	0	20	40		30	35

12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
		Vut 8 H-F och E	Vut 7 H-F och E									
		35	40									

Kuala
Hällabrottet
Närkes Kvarnorp

Morg	Mids	Jun- och mån	Plat	F. Mår	Kl. M. 8	Pågat
Sämad	Jun 79	Dec-Jan	April 80	Apr-Mai	Mai	Mai
Datum	21 22 23	24 25 26 27 28 29	1 2 3 4 5 6 7 8	30 1 2 3	14 15 16 17	28 29 30
Veckodag	To F L S	M T O To S M	To L S M	O To F L O To F L	To F L R R	S M
Tar/Räns som	F L R	R A R S M R S M	F L R R S M	F L R R	F L R R	R S M

Telefonnummer: Närkes Kvarnorp, järnvägsexp: 019 - 86000 ankn 592
 - " - , vågkuren (tsa, växlingsled): 019 - 72133
 Hallsberg, fjtkl: 0582 - 12411

För egna anteckningar:

T 81

KUMLA - YXHULTS JÄRNVÄG

Vagnuttagningar
Gäller fr o m 1981-05-31

Kla	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Kumla
Hbt							25	35	45	15				0	15				Hällabrottet
Ktp							0	0	20	40				35	40				Närkes Kvarnorp
							Vut 2 M och E		Vut 1 M och E		Vut 4 M-F och E		Vut 3 M-F och E		Vut 6 M-F och E		Vut 5 M-F och E		

14

Telefonnummer: Närkes Kvarnorp, järnvägsexp: 019 - 86000 ankn 592
 - " - , vågkuren (tsm, växlingsled): 019 - 77133
 Hallsberg, fjtkl: 0582 - 12411

MÅNAD	JUN						DEC				DEC - JAN							APR				MAJ								
DATUM	07	08	09	18	19	20	23	24	25	26	30	31	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	13	19	20	21	22	
VECKODAG	S	M	T	T	F	L	O	T	F	L	O	T	F	L	S	M	T	O	T	O	F	L	S	M	T	O	T	O	F	L
TRAFIKERAS SOM	R	S	M	F	L	R	F	L	R	R	F	L	R	R	R	R	R	S	M	F	L	R	R	S	M	F	L	R	R	

K.Y.J.

Kumla - Norrtorp

Spårvidd
1435 mm

STATIONER, HÅLL- & LASTPLATSER M.M.

km	TRAFIKPLATS	ÖPPNAD	KYJ Sign.	SJ Sign.	NEDLAGD
0.0	KUMLA (SJ)	1/8 1862	K=Kla	Kla	
-	Norrtorp lp	10/6 1884		-	15/11 1904
4.5	Örsta hp	Omk. 1945	Öta	-	1/2 1952
6.0	YXHULT	1/6 1884	Yxt	-	
	HÄLLABROTET från 1/4 1943		Hbt	-	1/5 1983
-	Mossby lp (vid sidospår)	10/6 1884		-	1940-talet
8.0	Närkes Kvarntorp lp	1/11 1942	Nkp	-	
	Närkes Kvarntorp hlp från 1/4 1943		Nkp	-	
	Närkes Kvarntorp lp från 1/11 1954		Nkp	Nkp	
9.6	Norrtorp lp 1)	5/11 1986	-	-	

1) Räknas till taxepunkt Närkes Kvarntorp.

K.Y.J.

Yxhult - Hynneberg

Spårvidd
1435 mm

0.0	YXHULT	1/6 1884	Yxt	-	1/5 1983
1.4	Hynneberg lp				Nedlagd

KÄLLOR OCH KÄLLMATERIAL

Kjell Aghult

Inledning och historik "Lusa", tekniska uppgifter, kilometeravstånd och kompletterande uppgifter om stationer, signaturer, tidtabeller och uppgifter om loken.

Svensk Författnings-Samling

Kungörelser.

Sveriges Järnvägsstationer ORBIS 1948

Bild.

Monica Erixon

Vykortsbilder.

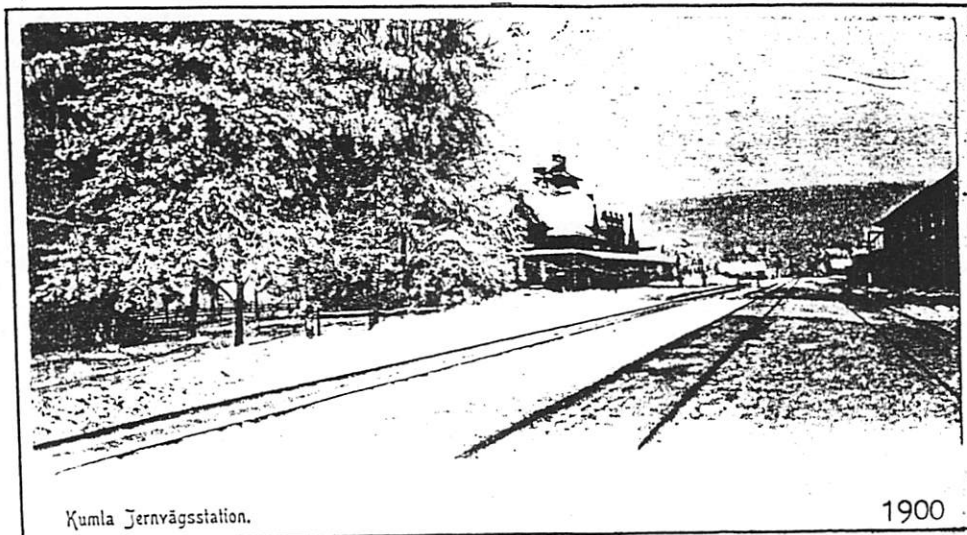
Yxhults AB Arkiv

Bilder.

Egna uppgifter, Grafisk tidtabell, kompletterande signaturer, viss bandata, kartor, bangårdsskisser och sammanställning.

Gun-Britt & Åke Jannesson

För egna anteckningar:



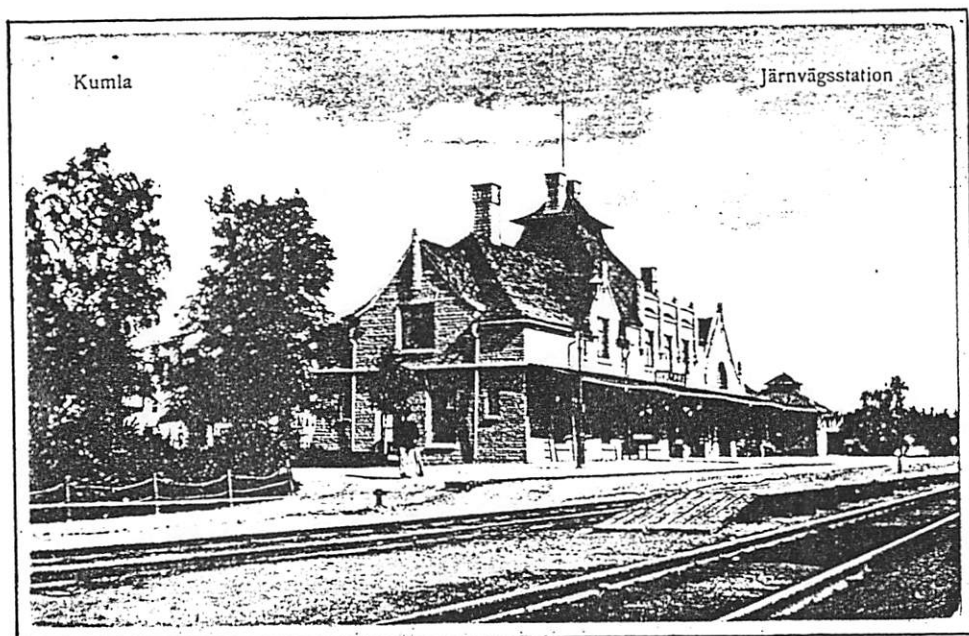
Kumla Jernvägsstation.

1900

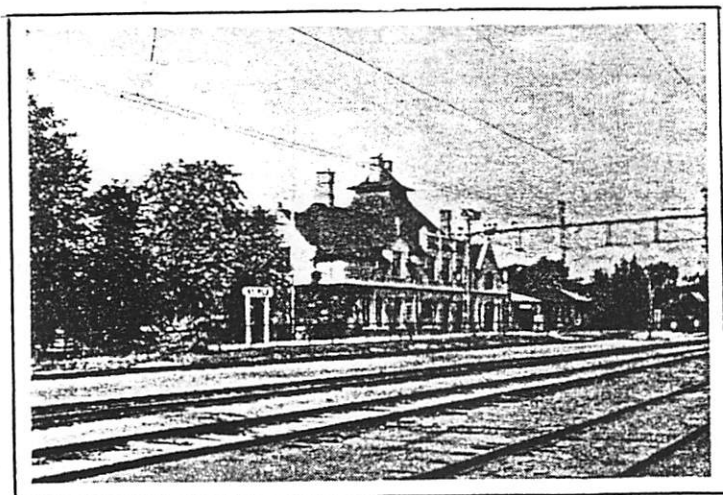
KUMLA

Plattformstaket rivet. Bangården har utökats med flera spår under åren.

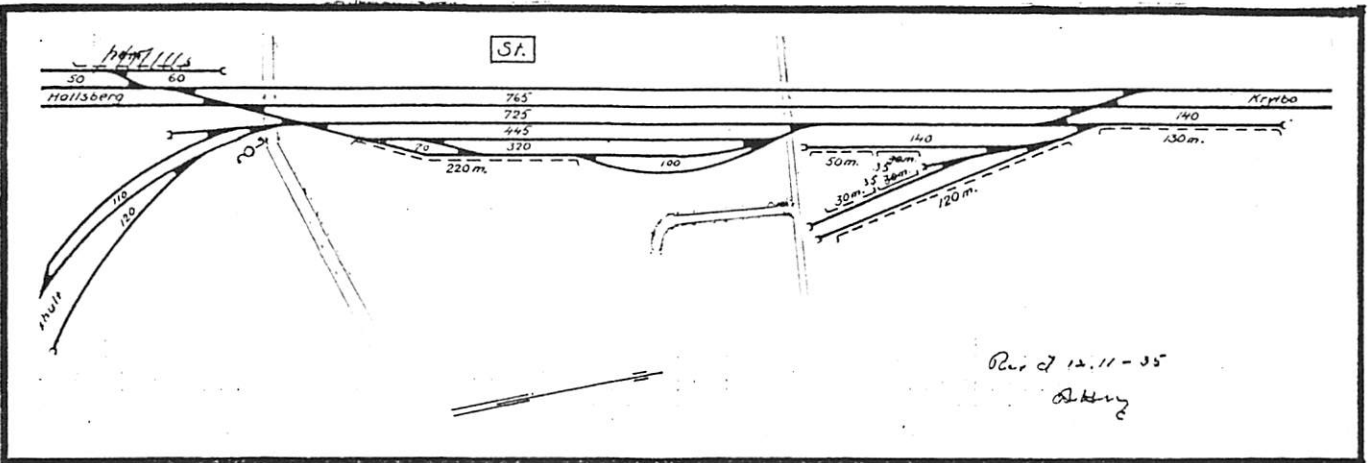
Industrispår utgår till Örebro läns lantmäns centralförenings magasin, samt Kumla Foder och Utsädes AB:s magasin.



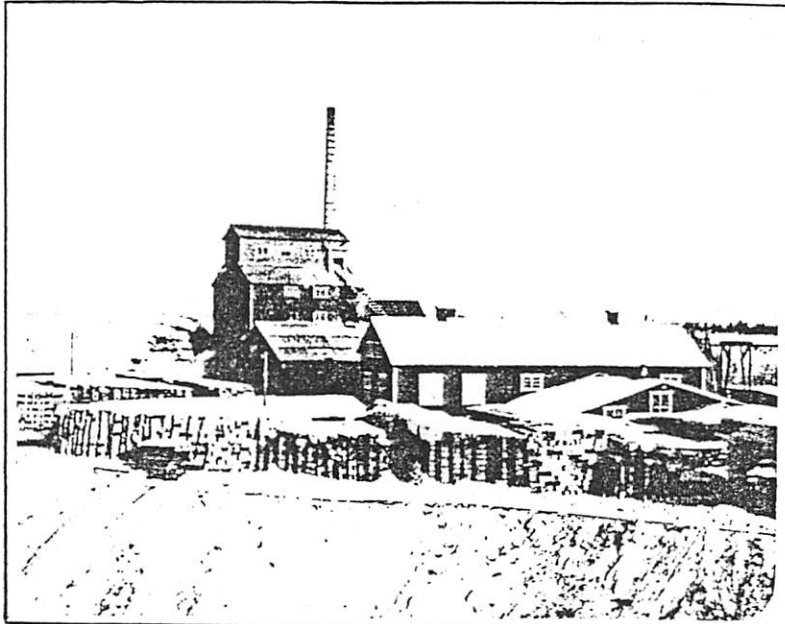
1920-talet.



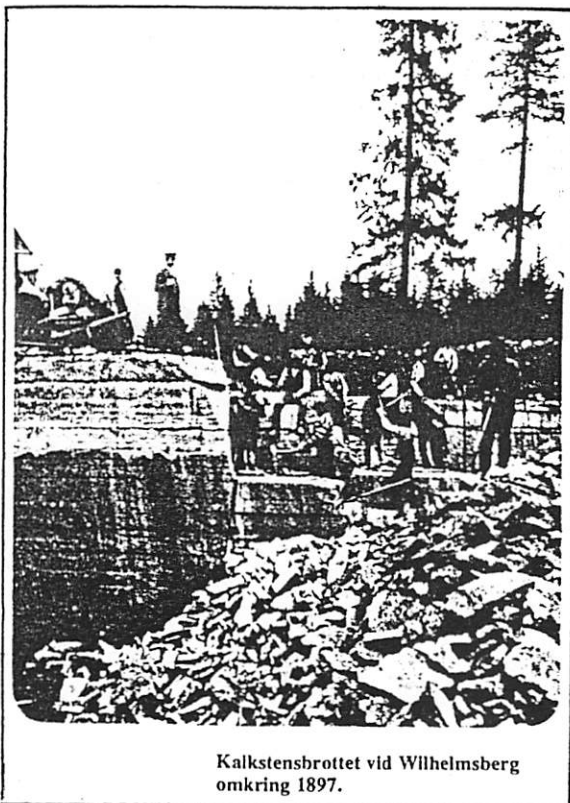
1947.



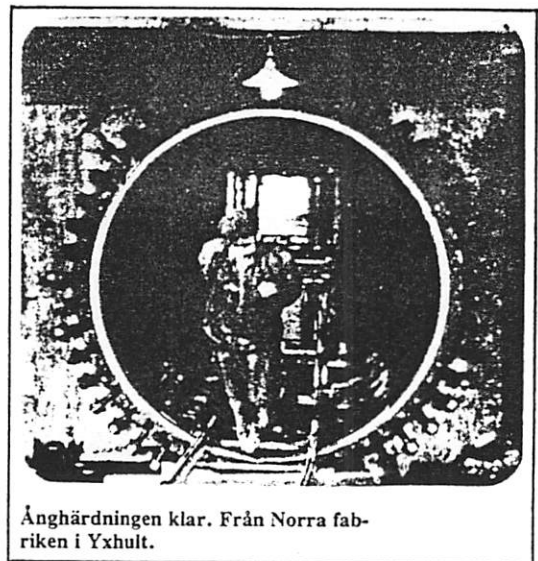
YXHULT



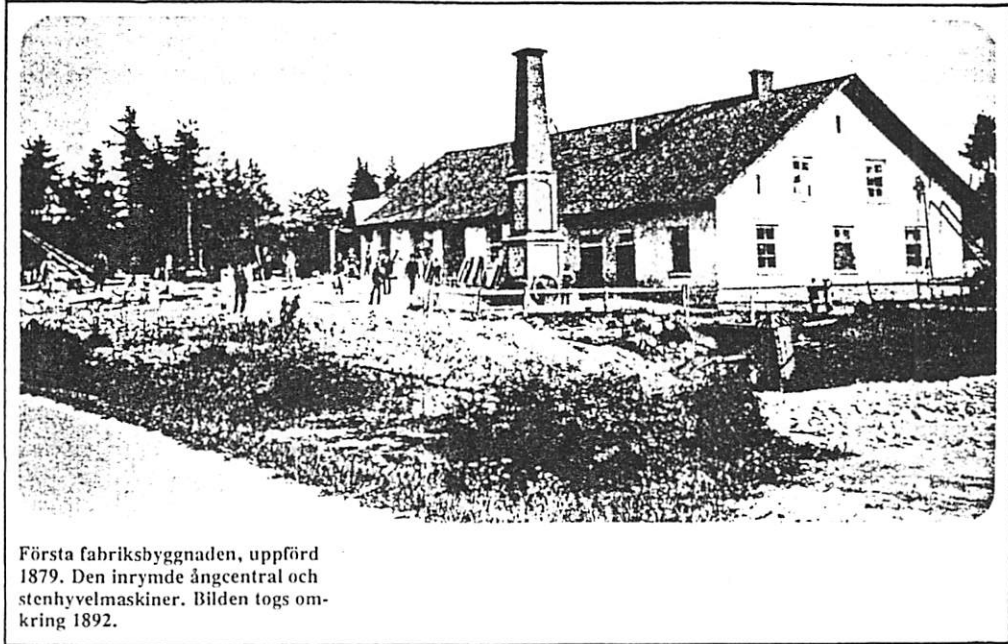
Första Ytong-fabriken
vintern 1929-30.



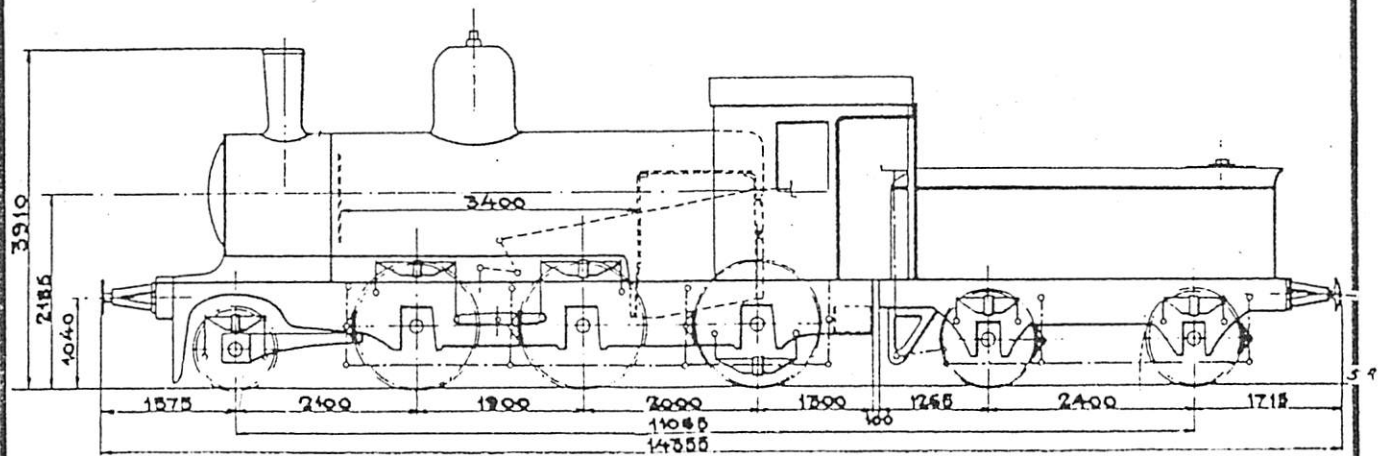
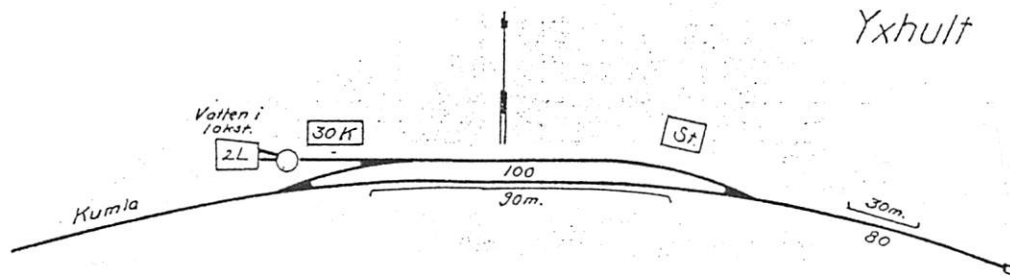
Kalkstensbrottet vid Wilhelmsberg
omkring 1897.



Ånghärddningen klar. Från Norra fabriken i Yxhult.



Första fabriksbyggnaden, uppförd 1879. Den inrymde ångcentral och stenhyvelmaskiner. Bilden togs omkring 1892.



K.Y.J. nr 7.

Skala 1/87 (HO)

För egna anteckningar:

K.Y.J. LOKFÖRTECKNING

1 ÅNGLOK

1	"YXHULT"	B	Khn	32	1883	Fabriksnytt, slopat 1901.
2	"YXHULT"	B	NH	346	1893	Fabriksnytt, slopat 1924.
3		B1	NH	268	1889	Köpt 1914 SJ Pb 378 Slopat obekant år.
4		C	HS	19957	1923	Fabriksnytt, skrot Neimans Trollhättan 1959.
5		B	BH	919	1889	Köpt 1930 från Stockholms gasverk Värtan. Till 1929 SJ Å/Qå 447 Skrot C O Klings metallaffär Arboga.
6		C	NH	930	1910	Köpt 1937 via C O Klings metallaf- fär Arboga VbÅJ 3. Sält 1944 till Frövifors bruk.
7		1'C-2	Mot	258	1901	Köpt 1945 SJ L22 1672/CHJ 39/ÖSJ 19 via Maskinförmedling AB Linköping. Skrot 1959 Neimans Trollhättan.
8		1'C	Mot	417	1908	Köpt 1958 NBJ 4, skrot Hällabrottet Neimans Arboga. 1964.
9		1'C1'	Fln	156	1914	Köpt 1958 SJ S10 1732/SWB I3 70 Skrot Hällabrottet Neimans Arboga 1964.

- Anm
- a) Skrotuppgifterna är muntliga från KYJ och ej kontrollerade.
 - b) Flera hyreslok, bl.a.
2 st Tb/B5 (Nummer obekanta)
SJ K4 1265
SJ KA 520
SJ S10 1725
 - c) Enskilda uppgifter:
Lok 2: Ombyggt 1914 (Obekant hur).
Lok 4: Reviderat på 1950-talet vid Motala Verkstad, varpå loket
aldrig mer "blev sig självt". Godkänt för enmansväxling
(Eldaren växlade på marken).
Lok 5: Utbytespanna Liljeholmens huvudverkstad 1918.
Lok 6: Utbytespanna NH 1931.
Lok 7: Reviderat vid KVAB efter köpet.
Lok 8: "Andralok" sista ångdriftsåret. Relativt dåliga gängegen-
skaper backgång p.g.a. axelordningen. Då vändskivor sak-
nades, backade man i ena färdriktningen (I regel från Kumla
Lok 9: "Förstalok" (Acceptabla gängenskaper åt båda håll). Ut-
bytespanna SWB huvudverkstad Tillberga 1933.

2 LOKOMOTORER

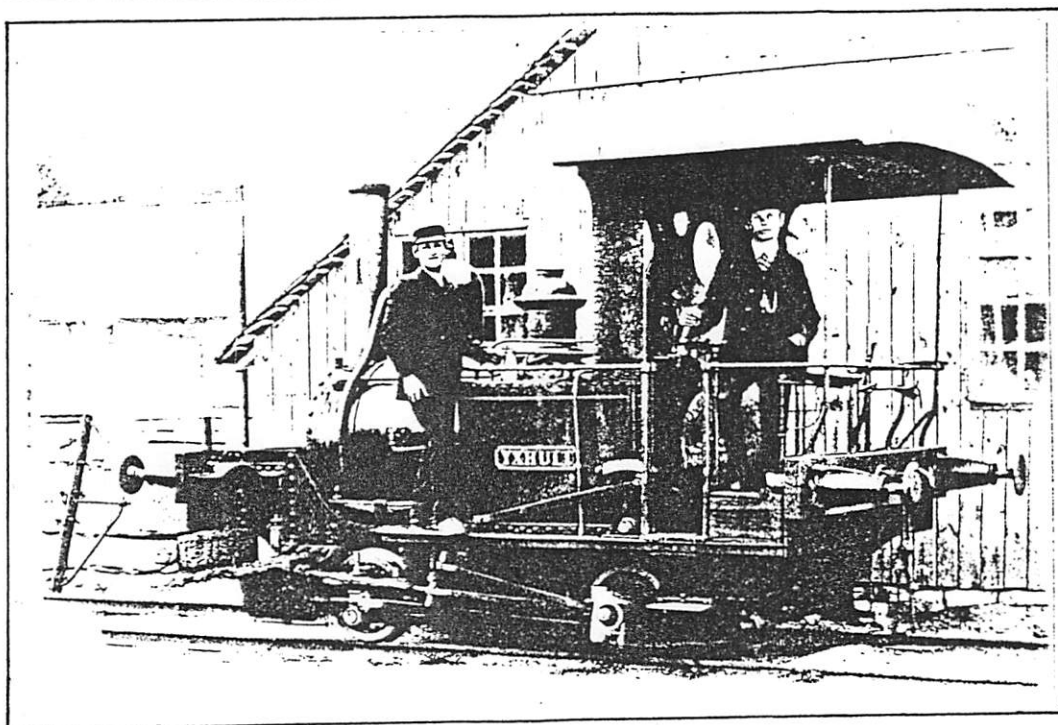
10 KVAB 256 1964 Fabriksnytt. Sält 1983 SJ Z65 652/
(040) (Lev. 31/3 1964 Yxhults Stenh. AB) Qaz 40 74 944 0 070-5.

Anm Inhyrda: Våren 1963 NBJ 5, senhösten 1963 en SJ Z65.

3 TILLVERKARE

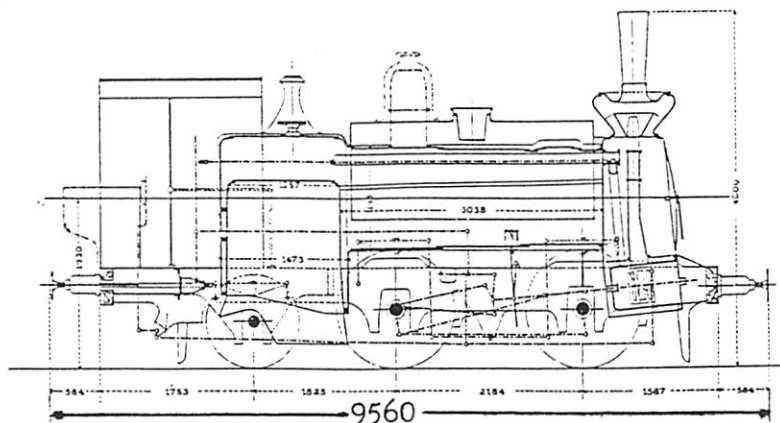
- BH Black, Hawthorne & Co, Gateshead - on - Tyne.
 Fln Vagn- och Maskinfabriken, Falun.
 HS Henschel & Sohn, Kassel.
 Khn Kristinehamns Mekaniska Verkstad.
 KVAB Kalmar Verkstads AB.
 Mot AB Motala Verkstad.
 NH Nydqvist & Holm AB, Trollhättan.

940528 / Ag

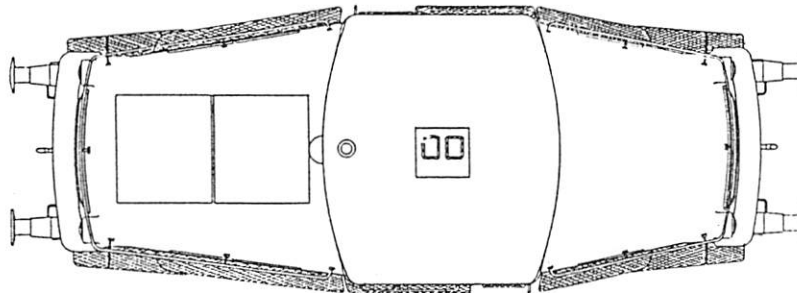
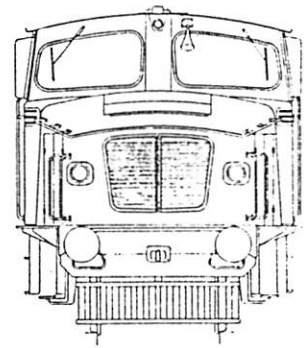
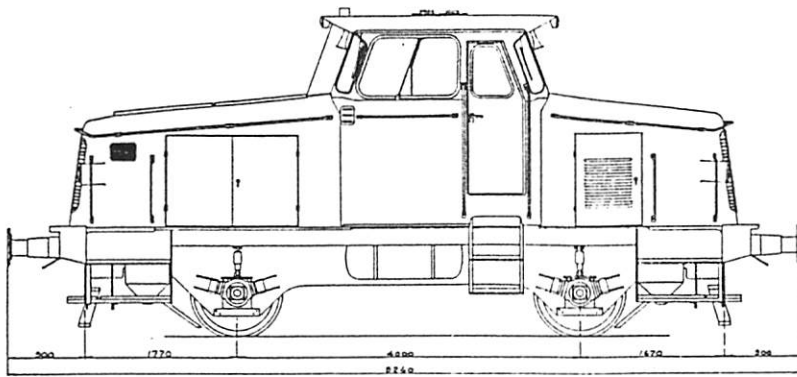


Lok nr 1 "Lusa"

Kumla—Yxhults Järnväg öppnades för trafik år 1883. Lok nr 1 inköptes samma år från Kristinehamns Mekaniska Verkstad för 8.500 kr. På grund av den begränsade dragkraften för detta lilla lok, fick det snart av folkmun öknamnet "Lusa". Alla de nio ångloken har sedan hetat "Lusa" eller "Yxhulta-Lusa". Den 31 maj 1964 upphörde ångloksdriften och ersattes med diesellok som alltjämt trafikerar järnvägen.

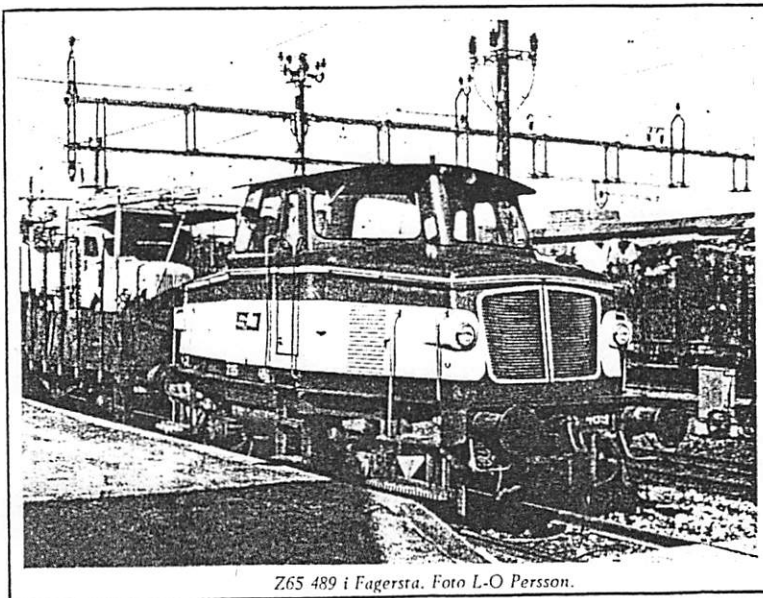


K.Y.J. nr 3.
 Skala 1/87
 (HO)



K.Y.J. nr 10.

Exteriör på SJ litt Z65. Skala 1: 87. Ritning: Oskar Blom.



Z65 489 i Fagersta. Foto L.-O Persson.



Z65 522 med eltelevisionståg i Trehörningsjö 72-08-17. Observera SJ-emblemet!