

I NBJ SPÅR

26 SEPTEMBER 1998



SVENSKA  
JÄRNVÄGSKLUBBEN

VÄLKOMMEN MED PÅ TUREN I NBJ SPÅR!

Ja, då var det dags för vår heldag i den Västmanländska bergslagen!

Här kommer biljett/er för resan samt information om vad dagen kommer att innehålla. Men först vill jag berätta att Du i Din packning för dagen skall medtaga grova skor samt oömma kläder, då vi kommer att vistas en del i skogsterräng.

Har Du någon kylväska hemma, eller något annat bra att bära i? Vi kommer att besöka ett gårdsslakteri där Du har möjlighet att köpa korv och kött till hög kvalitet. Detta besök har vi lagt in i slutet av vår dag.

Apropos mat, då av det lite mer färdiglagade slaget, så skall jag berätta vad som serveras under dagen.

Under förmiddagen består förplagnaden av kaffe/the med smörgås som serveras på Dingtuna station av Dingtuna - Lillhärad Sockengille. Här på stationen har Du också möjlighet till toabesök.

Nästa rast är lunchen. Den serveras på Sikfors Herrgård. Som förrätt serveras sallad med bröd och smör. Huvudrätten består av älgstek med rotsaker. Slutligen blir det dessert bestående av lingonkaka med gräde och kaffe/the.

Såsmåningom blir det även dags för eftermiddagsfika. Om vädret tillåter, serveras den framför en värmande stockvedsbrasa, i den forna gruvbyn Slotterberg.

Dagen innehåller även en kvällsmåltid, bestående av varmkorv med bröd och senap samt en lättöl/läsk. Detta serveras vid återkomst till Dingtuna station.

OBS att alla måltider ingår, oavsett påstigningsort.

Det var lite om det matnyttiga.

Har Du SJK arkeologfolder om NBJ hemma? Den har beteckningen AI. Tag gärna med den på lördag. Den är ett bra underlag till vad vi skall titta på. För Dig som inte har den hemma, finns den att köpa ombord på bussen för specialpris 35:-. Övrig information, muntligen och skriftligen, lämnar vår guide Lars Hagström under resans gång.

Nora—Gyttorp—Bredsjö och åter.

Anmärkingar: c) Vardag före S. o. H.  
g) 15/5—14/5.  
k) Via Hallsberg.  
l) • Köping.

...	7.20	7.20	...	...	fr. Krylbo 107, 111	...	22.08	22.00	...
k) 22.40	k) 22.40	l) 8.00	k) 11.50	...	fr. Stockholm C 70, 107, 111	...	k) 14.54	21.05	k) 17.05
...	8.35	10.13	...	...	fr. Västerås 70, 107, 111	...	14.20	19.44	22.52
...	7.20	11.04	...	...	fr. Köping 70, 107, 111	...	13.24	18.40	22.00
...	...	9.50	...	...	fr. Eskilstuna C 106, 70, 107, 111	...	14.02	19.56	...
...	8.56	11.33	...	...	fr. Lindesberg 62, 107, 111	...	12.36	18.02	20.39
8.33	8.53	11.35	16.42	...	fr. Örebro C 107, 111	...	10.16	17.16	20.02
9.18	10.06	12.35	17.08	...	fr. Ervalla 111	...	9.48	16.45	19.37
Nora Bergslags järnv., Nora, spårn. 1.435.									
8 9	P 109	P 5	P 1	5	fr. Nora 111	...	P 8	P 6	P 110
2, 3	2, 3	2, 3	2, 3	5	t. Gyttorp 111	...	2, 3	2, 3	2, 3
9.55	11.15	14.35	17.40	0	fr. Karlskoga 111	...	8.42	15.42	18.10
10.05	11.25	14.44	17.50	5	fr. Strömtorp 111	...	8.32	15.32	18.30
7.26	7.26	13.06	...	...	fr. Gyltorp 111	...	8.27	15.25	18.25
6.55	6.55	12.45	...	...	fr. Åsöberg	...	x	x	x
10.15	11.30	14.49	17.54	5	fr. Striberg	...	x8.11	15.06	18.08
x	x	x	x	8	Klaucka-Lerberg	...	x7.57	x14.47	x17.48
10.45	11.49	x15.04	x18.08	12	Timansberg	...	x	x	x
11.10	x12.02	x15.17	x18.20	19	Järnboås	...	x7.41	14.27	x17.29
x	x	x	x	24	Grängön	...	x7.24	x14.07	x17.07
11.44	12.21	x15.34	x18.36	28	Bödra Hyttan	...	x	x	x
12.12	x12.42	x15.53	x18.54	39	Hjulsjö	...	x7.12	x13.52	x16.52
x	x	x	x	44	t. Bredsjö	...	7.02	13.40	16.40
12.43	x12.58	x16.07	x19.07	46	t. Gäule C 51, 50	...	18.00	8.30	...
x13.02	13.12	16.19	19.19	53	t. Falun 51	...	20.50	10.36	...
...	...	21.30	11.02	...	t. Ludvika 51	...	4.15	12.20	...
...	...	19.13	8.30	...	t. Kopparberg 51, 62	...	...	10.50	...
...	...	17.30	22.00	...	t. Filipstad Via 51, 62	...	...	6.15	8.30
15.25	15.25	20.57	20.57	...	t. Göteborg C 51, 53	...	g) 22.30	...	9.00
20.45	20.45	...	g) 17.35	...					

Ur Sveriges Kommunikationer år 1931.

På omstående mittuppslag ser Du tidtabellen för dagen. OBSERVERA ATT TIDERNÄR FÖR STRÄCKAN GULLMARSPLAN - VÄSTERÅS ÄR NÅGOT JUSTERADE MOT TIDIGARE LÄMNADE.

## Järnvägs- historier från förr

Vid Västgöta regemente hade man en dag utspisning av manskapet ute på fältet. Något slags hästkött hade serverats.

Extra banvakten vid Skara Lidköpings järnväg, Nils Johan Jonasson hade fått en portion. Han stod där och tuggade och tuggade. Hela ansiktet formade sig i grimaser men ändå lyckades han inte få bukt med vad han hade i munnen. Till sist tröttnade han på tuggandet, körde fingarna i munnen och fick ut en läderbit på ett par centimeter. Han tittade förgrymmad på läderbiten och utbrast:

- Di kunna la för hellgone sela å först, innan di mal ner dom!

(Ur Järnvägshistorier,  
W&W 1956)

## TIDTABELL

=====

fr Gullmarsplan	6.45	Avstigningshpl för Tyresöbussarna
fr Cityterminalen	7.00	Avstigningshpl för flygbussarna
fr Kungsängen	7.25	Ute på gatan vid jvgstationen
fr Västerås C/S Ringv	8.30	Vasaparkssidan S Ringvägen
t Dingtuna gla stn	8.45	Förmiddagskaffe med smörgås
fr Dingtuna	9.15	
fr Frövi jvgstn	10.10	Vår guide Lars Hagström ansluter
t Järle jvgstn	10.35	Fotouppehåll
t Järle stad	10.55	Platsen för det tänkta stadsbygget
t Hammarby	11.10	Resterna av bruket
t Born	11.35	Resterna av rallbana och färjeläge
t Klacka-Lerberg	12.10	Resterna av rutschbanan
t Timansberg	12.30	Stationsmiljön
t Lindesby	12.55	Resterna efter hytta och spårsystem
t Sikfors Herrgård	14.00	Lunchuppehåll
fr Sikfors Herrgård	15.00	
t Bredsjö	15.20	BDJ lokstall och station
t Södra Hyttan	16.00	Resterna efter hyttan
t Grängen	16.20	Striberg - Grängen lokstall, m.m.
t Slotterberg	16.35	Eftermiddagskaffe och guidning i
fr Slotterberg	17.15	den forna gruvbyn
t Tolvsbörd	17.45	Besök på slakteri TJURSKALLEN
fr Tolvsbörd	18.15	
t Frövi jvgstn	19.00	Lars Hagström åker hem till sig
t Dingtuna gla stn	20.00	Kvällskorv med bröd och pilsner
fr Dingtuna	20.30	
t Västerås C/S Ringv	20.45	Avstigande
t Kungsängen	21.50	Avstigande
t Cityterminalen	22.15	Avstigande
t Gullmarsplan	22.30	Avstigande

...och därmed är vår studiedag i denna del av den Västmanländska bergslagen slut!

Vi nöjer oss med denna information i detta häfte. Mera fakta får Du, som sagt under resans gång. Ett tips, ta med Dig penna och papper och anteckna sådana fakta som inte delas ut i skriftlig form. Bergslagens historia är väl värd att minnas!

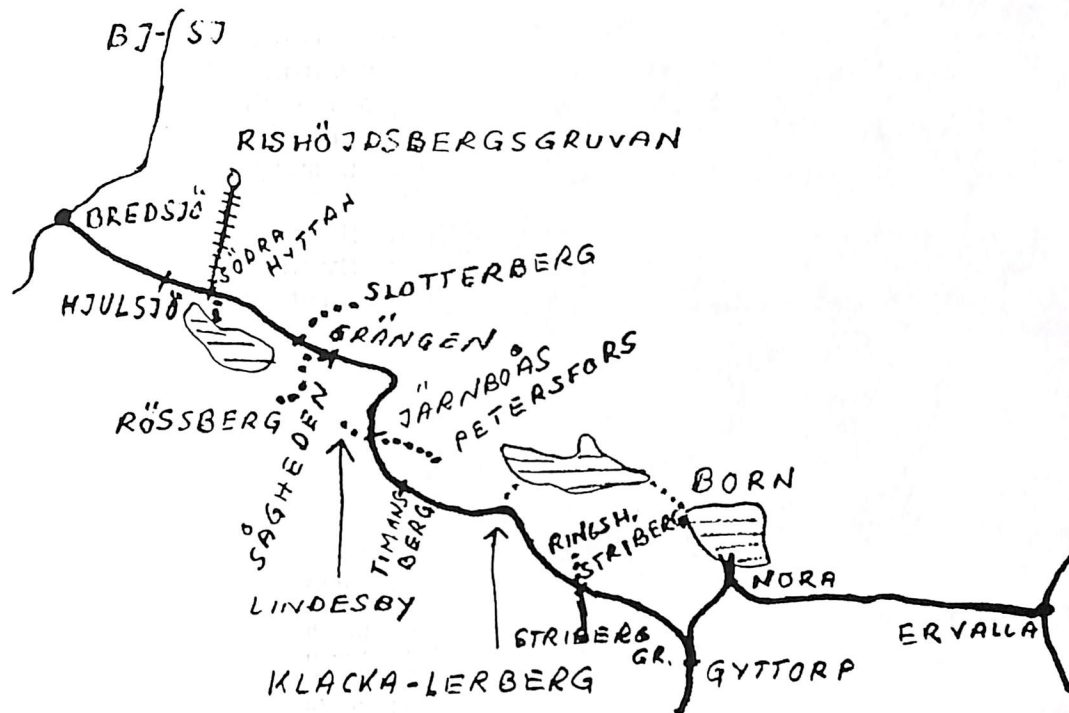
Därmed önskar Lars Hagström, Bengt Hammar, under-tecknad samt våra chaufförer Percy Svensson och Gunnar Manners att Du får en intressant dag!

*Thomas Walldow*

Thomas Walldow

” Sex gånger om dygnet fick Jöns mödosamt arbeta med det fördömda lodet till sista strecket på skalan. Och sex gånger på dygnet tvangs han att med egen hand trycka ned spaken till avloppskranen, som tömde cisternen och på några korta minuter kom lodet att stiga till taket. Sex gånger om dagen stannade ett törstigt lokomotiv utanför vattentornet. Då skulle Jöns stå på sin post på den smala bryggan, skrika stopp, när tendern var mittför avloppsrännan, draga ut rännan över tanken och trycka ned spaken. Han betraktade den grova vattenstrålen, där den uppslukades av tenderns inre, med ögon giriga som en drinkares, när han ser fatet med svickan urslagen och en kostlig dryck sprutande ut i sanden. Så blev tanken full och cisternen tom och lokomotivet gick utan att säga tack. ”

Vad heter boken och vem är författaren? Fyll i svaret på bifogade svarstalong. Först inlämnade rätt svar belönas med en chokladkartong.



- = Normalspår
- ..... = Smalspår
- ||||| = Linbana

NÄSTA UTFLYKT MED SJK RESOR är den traditionsenliga adventsresan. Den går av stapeln den 28 november. Resmålet är Forsbacka, där vi äter en julbetonad måltid på det gemytliga värdshuset.

Mer information får Du på lördag.

Karta över Rössberg - Grängen - Slotterberg



# Kartbilagor

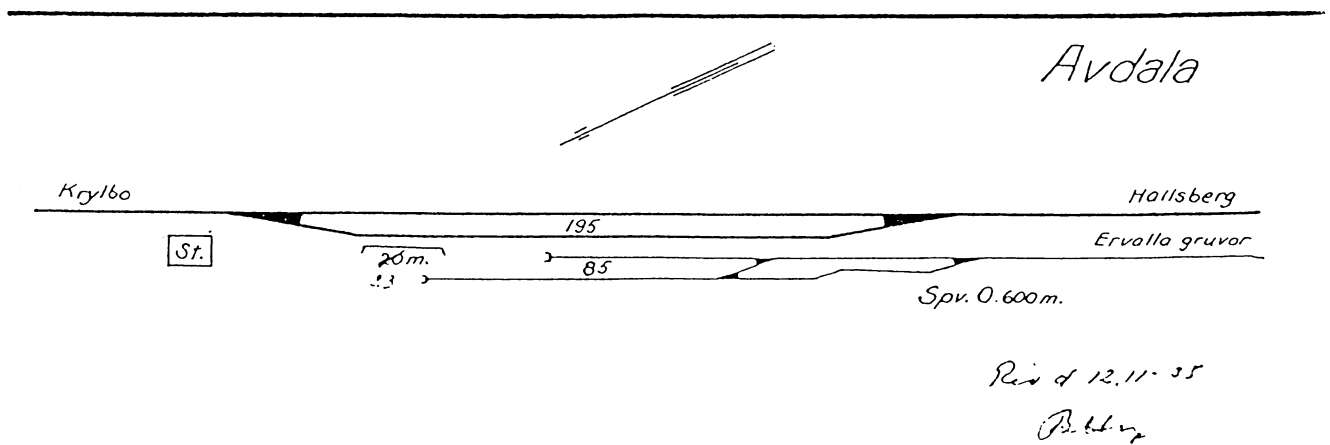
till

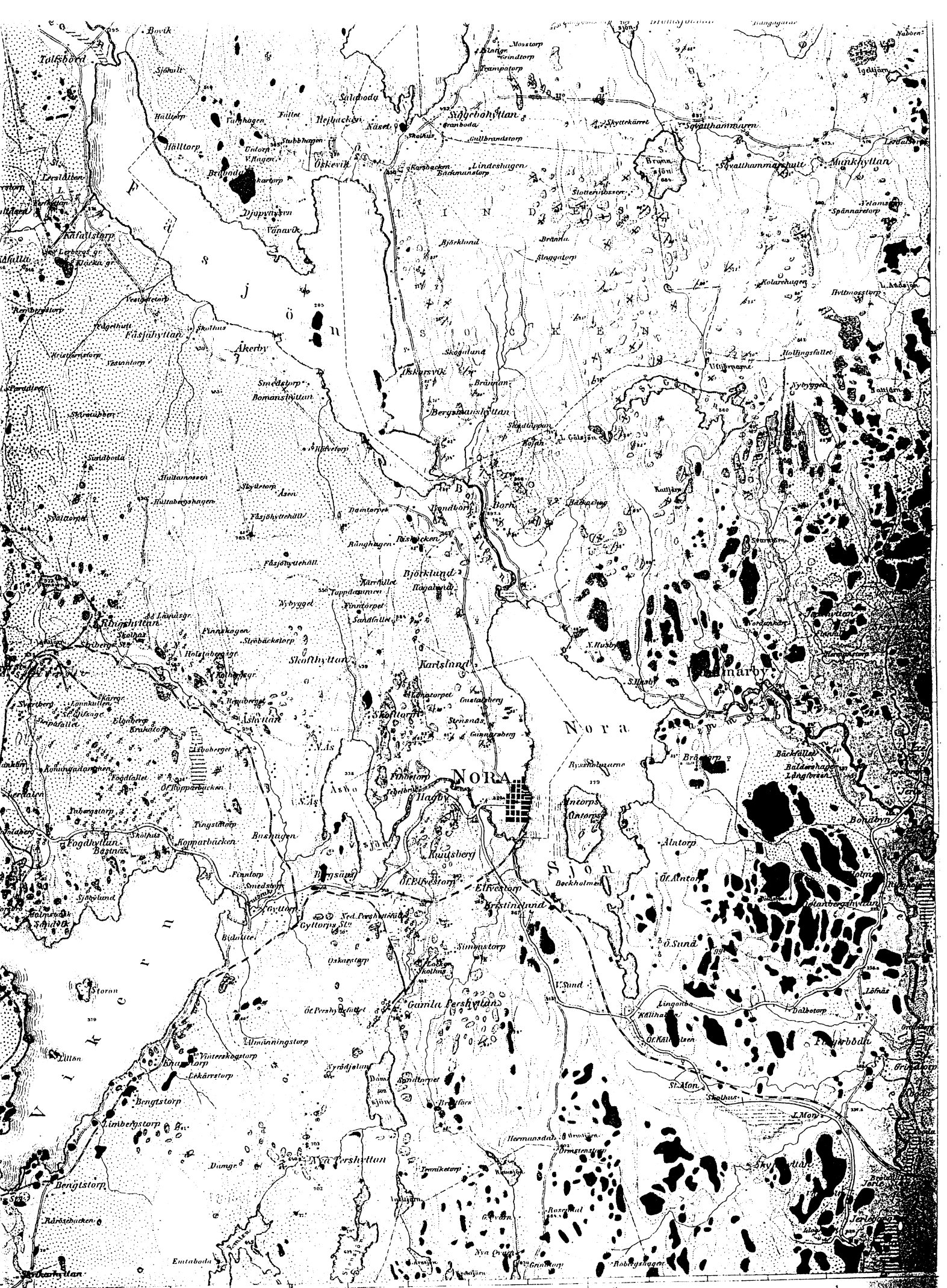
## SJK-resan i NBJ spår den 26 sept. 1998

Utdrag ur kartbladet Nora, Sveriges geologiska undersökning nr 56.  
Tryckt 1875.

Skiss över rallbanan vid Born. Hämtad från uppsatsen "Båttrafiken  
vid Born—Ett stycke sjöfartshistoria av Mary-Anne Eriksson.  
Bergslag och Bondebygd 1993.

Utdrag ur generalstabskarta över Sverige / kartblad nr 81.

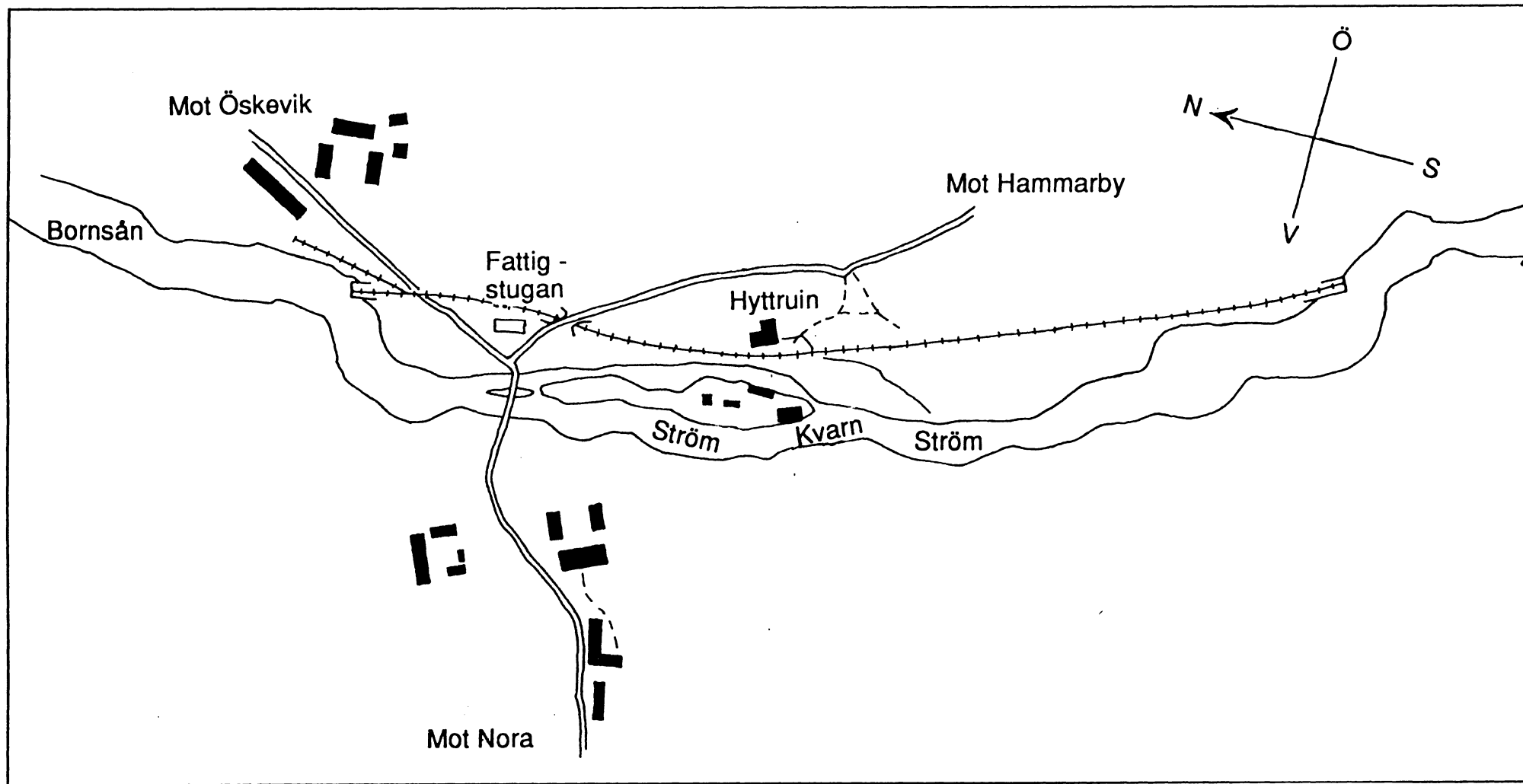




torp.)  
 Litogra. Anstalt år 1875  
 1:50,000  
 1 dec. 1875

Geologiska undersökningen. 4. Länns. Ned. 2. ur utgåvan af U. Gannell, öfverf. af T. Nordström, och S. F. Nordström år 1875, af J. P. Wallin och T. E. Ericson, under ledning af

Skiss över rälsvägens ungefärliga sträckning samt vägar och trolig bebyggelse omkring år 1871.





# OREBRO LÄNN



Örebro 161.2  
Sängen 122.9  
Årstad 160.9

Öskewik 6 km

1 km

## NBJ i perspektiv.

Svenska Järnvägsklubbens resa på NBJ bildar repris på föreningens besök vid banan 3-4 oktober 1964.

NBJ historia fram till 100-årsdagen har redan förut skildrats (Hildebrand: NBJ 1856-1876-1926, Nybro 1926 och Krantz: Järnets Järnväg, Göteborg 1956). Tiden före 1956 behandlas därför här översiktligt och tonvikten läggs på perioden sedan.

Äldsta delsträcka är Nora stad-Ervalla, öppnad 1856-03-05. Ursprungligen var den separat företag, Nora-Ervalla Järnväg (NEJ). NEJ samarbetade intimt med Köping-Hults Järnväg, som bl a skötte trafikeringen.

NEJ påbyggdes västerut i Nora-Karlskoga Järnväg (NKJ), färdig i mars 1874. Karlskoga var då namnet på nuvarande Strömtorps station. (Karlskoga självt var till 1900 hållplats med namnet Bregårdstorp). Från huvudlinjen öppnades samtidigt bibanor till Stribergs och Pershytte gruvor. NKJ förlängdes och stod 1876-07-29 klar fram till Otterbäcken. 1875 hade NKJ tagit över trafikeringen av NEJ, som dock fortlevde som juridisk person till 1893.

NKJ äldsta del hade byggts på Svartälvens västra strand. För bruken på östra sidan var detta självfallet en besvikelse och därför byggde bruksägarna här en konkurrentlinje, smalspåriga (802 mm) Wikern-Möckelns Järnväg. Denna utgick från Degerfors, korsade NKJ i Vikersvik och fortsatte norr om sjön Vikern upp till Striberg. Trafiken inleddes 1872-1873.

Från Striberg förlängdes 802-linjen norrut, 1887 till Grängen och 1894 till Bredsjö. Detta år omdöptes f ö smalspåret till Bredsjö-Degerfors Järnväg (BDJ), och NKJ övertog nu slutgiltigt den lilla konkurrenten.

Det bankruttmässiga NKJ överläts 1905 till Nora Begslags Järnvägs AB. Åren 1905-1907 genomfördes så landets första strukturrationalisering av järnvägssystem: smalspåret Striberg-Bredsjö breddades till normalspår, det mesta av återstoden lades ned. Endast delsträckan Dalkarlsberg-Vikersvik-Lerdalen behölls. Den fick namnet Dalkarlsbergs Järnväg, men signaturen BDJ ändrades ej. Till gamla smalspårsstationen Valåsen hade en normalspårig bibana byggts från Bofors (persontrafik till 1924). Även f d NKJ genomgick en omfattande och välbehövlig upprustning av bana och rullande materiel.

Under 20- och 30-talen fortsatte förbättringarna: motorisering av järnvägsdriften inleddes 1936 med köpet av den första lokomotorn, 1940 följd av de första rälsbussarna. 1953 var dieselfieringen fullbordad och ånglok har sedan använts bara sporadiskt. Redan 1953 fick NBJ f ö tillstånd att framföra fullstora godståg enbemannade - en reform åtskilliga år före SJ. Tryckluftsbroms infördes 1937-1939 och telegrafan ersattes av tjänstetelefon 1939.

NBJ engagemang i busstrafiken startade 1928-12-20 med köp av linjen Örebro-Karlskoga, öppnad i september 1921.

Trafiken på BDJ upphörde 1953, sedan gruvorna i trakten slutbrutits. Persontrafiken Vikersvik-Dalkarlsberg hade utgått redan 1940. Lyckligtvis har viss smalspårig materiel bevarats (finns f n i NBJ verkstad, Nora).

Vid 100-årsjubileet 1956-03-05 var NBJ ett mångsidigt transportföretag: förutom järnvägens 172 km fanns 958 km busslinjer, från Bredsjö i norr till Mariestad i söder, från Kristinehamn i väst till Örebro i öst. Därtill kom hamnrörelsen i Otterbäcken - till 1953 hade NBJ t o m drivit vänersjöfart med egna båtar!

Finansiellt stod sig banan gott. Till bastransportererna hörde bl a malmtrafiken från Striberg och Pershyttan (c:a 250.000 årston). Denna skulle dock upphöra genom gruvornas nedläggning 1966-1967. Genom målmedvetet arbete lyckades NBJ dock hålla järnvägen intakt ytterligare ett tiotal år.

Godstransportererna har genom alla år bildat ekonomins ryggrad och persontrafiken varit mera sekundär. Redan på 30-talet integrerades buss- och persontågskörningen helt. Bussturer fick ersätta kostnadskrävande tågförbindelser, som t ex krävt förlängd stations- och plankorsningsbevakning. Rälsbussarnas tillkomst ökade dock tågens "aktionsradie", då åtskilliga nya småhållplatser kunde inrättas. 1943-1947. De allra sista (Botten och Paris) tillkomfö så sent som 1955-01-01.

Den låga persontrafikens nedgång under 50-talet krävde här som annars anpassningar. På Bredsjölinjen slopades den dagliga persontågskörningen redan 1957 och ersattes med tredagarstrafik. Söndagskörningen vintertid Strömtorp-Otterbäcken utgick 1959, Bofors-Nora stad (hela året) 1960, Ervalla-Nora stad 1961 och Bofors-Strömtorp 1963, Bussturer ersatte och "järnvägen med söndagsfritt" var ett faktum. Vinsten låg nu som förr i reducerade kostnader för stations- och vägbevakning. Rälsbussarna hade helt övertagit persontrafiken 1960 (sista händtågsparet slopat).

Persontrafikens framtid överhuvud måste givetvis förr eller senare hamna i blickfånget; 1960 hade tågen c:a 32.000 resande och bussarna 3,5 miljoner. Ännu diskuterades dock investeringar i rälsbusstrafik (köp av några TGOJ YBos-fordon). Som ytterligare förbättring skulle genomgående persontåg Nora-Ervalla-Örebro o å insättas. Direktförbindelsen på Örebro kom mycket riktigt 1961, men då i form av vägbuss.

Vardagstrafiken Nora stad-Ervalla behölls persontågstiden ut. På övriga sträckor reducerades den stegvis till "koncessionskörning" en dag per vecka. Rälsbussarna gick de sista åren i regel ensamma. Släpvnagskörning förekom vid större evenemang, t ex marknaden i Nora.

Sista persontåg på Bredsjölinjen gick onsdag 1966-05-18 och på huvudlinjen lördag 1966-05-21. Besparingen beräknades 1966 till c:a 150.000:- per år. Tillfälliga utflyktståg har dock kunnat framföras då och då även efter reguljära persontrafikens slut.

Investeringar i den kvarvarande godstrafiken hade inte försumrats. Motoriseringen 1953 hade genomförts med 220 hk lokomotorer ("stutar"), som i tyngre tåg dubbel- eller trippelkopplades. Även körning med koplade dubbellokomotorer (2x2) förekom. 1958 var tiden så mogen för större diesellok av SJ T21-typ (nr 21 och 22). Valborgsmässoafton 1963 ankom två något avvikande systerlok (23 och 24). De äldre lokomotorerna blev nu överflödiga och började avyttras. I oktober 1965 anlände sedan ett verkligt "flaggskepp", 1300 hk boggiloket nr 25. Nästan jämnt ett år senare levererades systerloket nr 26. Detta hade använts av tillverkaren MaK för demonstration av loktypen (V 100 PA, variant för industri- och privatbanor av DB nuvarande standardtyp 211). Nr 25 och 26 såldes i april 1978 till Odsherreds Jernbane i Danmark.

Lågkonjunkturen 1966 gjorde, att godstågsplanen kunde omarbetas. Förut hade i princip två par stamgodståg/normalvardag körts på huvudlinjen (middagstågparet på Ervalla dock indraget fr o m 1966-05-23). Fr o m 1966-12-12 gick man nu ned till ett tågpar på delsträckorna Gyttorp-Bofors och Strömtorp-Otterbäcken. Denna tågfrekvens har sedan dess stått sig. Förutom stamgodstågen körs efter SJ-modell småtåg för vagnutbyte vid mindre platser.

På Bredsjölinjen gick man över till varannandagsgodståg 1963. Sträckan var NBJ sista med godstågskonduktör, som indrogs ungefär samtidigt. Alla godståg har därefter varit enbemannade och föraren fått sköta även t ex styckeagodshantering.

Tiden oktober 1971-februari 1974 var all lördagstrafik inställd. Sådan återupptogs (Kristinehamn-) Strömtorp-Bofors fr o m 1974-03-02 i samband med FJB i Strömtorp. Fredagsnattens vagnmassa i Kristinehamn kunde därigenom "infångas", så att överbelastning av morgongodståget måndagar undveks. Det var fr o m FJB-premiären i Värmland 1974-02-25 som NBJ godståg började köras genomgående Bofors-Strömtorp-Kristinehamn o å. En liknande genomkörning av kvällsgodståget Nora-Ervalla till Örebro hade tillämpats sedan 1964-06-01.

Ett annat samarbete med SJ var trafikeringen av den nybreddade linjen Gullspång-Skagersvik (avtal 1963-10-19).

NBJ godsvagnspark har krympts med c:a två tredjedelar sedan 1967 - bl a har nästan alla malmvagnar försvunnit. Åtskilliga vagnar har sålts till industrier ( t ex Spännarhyttan och Björneborg) för internbruk.

Signalsystemet var vid 50-talets början mest mekaniskt och manuellt. Stationerna hade envingade semaforer utan växelförregling och kunde därför ej köras obehövligt. Vid lastplatserna fanns T-semaforer. Flertalet plankorsningar hade bevakade bommar eller grindar. Enbart på sträckan Gytterp-Bofors fanns nio grindvakter! Sedan särskild signalavdelning inrättats i Bofors ombyggdes det mesta perioden 1957-1967. Stationerna fick huvudljussignaler och de flesta plankorsningar automatiska anläggningar (ljud- och ljussignaler eller helbommar). Grindbevakning finns dock ännu kvar på ett ställe (Grönälven mellan Hjulsjö och Bredsjö) även om trafiken här f n ligger nere.

Till svagströmssidan hör också telekommunikationerna. Sedan framförallt grindvakterna utgått, minskade behovet av tjänstetelefon. Denna slöpades därför 1968 på sträckan Ervalla-Bofors och på Bredsjöbanan (stolplinjer). Stationerna hänvisades till rikstelefon. Vad gäller tågen kom radioförbindelser. Radion hade först införts 1956 i Otterbäcken - hamnen byggdes ut och god kommunikation till växlingsloken krävdes. Basstationen kunde dock höras ända bortåt Strömtorp, varför radion fick debut även i linjekörning. Nytt radiosystem (AGA Mobilradio) köptes 1971 och ny basstation upprättades i Bofors. Slutetappen kom 1975 med basstationen i Gytterp. Stationernas räckvidd täcker även det mesta av samkörningssträckorna med SJ (Kristinehamn och Örebro).

Stationsdöden har härjat även vid NBJ och koncentration skett till huvudpunkterna Nora stad/Gytterp, Bofors/Karlskoga och Gullspång/Otterbäcken. Tjänsten vid dessa tre "dubbelstationer" är helt samordnad. Personalstyrkan utgör f n tre man i Nora stad och Gullspång, sju i Gytterp, tjugo i Bofors och sex i Otterbäcken. Den senare siffran inkluderar dock ej hamnpersonalen.

Banavdelningens verksamhet har successivt koncentrerats till Nora stad, Otterbäcken och Bofors och åtskilliga banvaktstugor sålts eller rivits. F n sysselsätts ett tiotal helårsman. För större arbeten anlitas entreprenörer som SRS (Swedish Rail System) i Stockholm. Ba-transporterna sker med skåpbilar och två kranmotortrallar. Till arbetsmaskinerna hör portabla stopp-aggregat (Jackson tampers) och en slipersbytare typ "Jörn". Både ban- och signalavdelningarna ingår i NBJ radionät. Ballastgrus tas numera endast i Stora Mon sedan groparna i Yxsjön och Årås nedlagts.

På busstrafiksidan fick NBJ möta samma problem som andra linjeföretaget vikande underlaget framtving successiva krympningar av tidtabellerna. Särskilt problematiskt var läget för Karlskoga stadstrafik, då kommunala driftbidrag uteblev. I stället övertog kommunen själv rörelsen fr o m 1973-01-01 som Karlskoga Lokaltrafik (KL).

I köpet ingick även Degerforslinjen och KL har liksom förr NBJ full samtrafik med SJ i Degerfors. Återstoden av bussrörelsen överläts sedan per 1974-11-01 till GDG. Linjerna inom Örebro län har sedan i sin tur uppgått i AB Örebro Läns Regionaltrafik (1978-08-01).

Fr o m 1975-08-01 avyttrades även lastbilsrörelsen till GDG. Denna hade startats i smått redan 1926 med bilar för lokaldistribution i Bofors/Karlskoga. 1952 hade ren godslinjetrafik Örebro-Nora öppnats, och 1956 fanns 12 bilar. Den stora expansionen kom dock fr o m 1959-11-01, då Karlskoga Transport AB (anslutet till både ASG och Bilspedition) inköptes. Bolaget fick arbetsuppgifter i bl a styckeagodstrafiken (regionförsling till stationerna, senare också Tågbilgods i Bofors/Karlskoga). Vid försäljningen ägde Åkeriet 45 bilar och var m a o ingen direkt liten rörelse. Företaget hade då expanderat ytterligare genom köp av Bröderna Johanssons Åkeri i Kristinehamn.

I affären ingick också NBJ 1949 startade resebyrå (huvudkontor Karlskoga, filial Nora).

Av rörelsegrenarna återskd nu järnvägsdriften och hamnrörelsen i Otterbäcken. 4 mars 1976 informerades företagsnämnden att ägarna (Broströms i Göteborg) önskade satsa sina resurser i annan verksamhet. Bandelarna Bofors-Otterbäcken och Ervalla-Gyttorp borde övertas av SJ och resten nedläggas. Otterbäckens hamn kunde övergå till Gullspångs kommun. Inlägga i ärendet avgavs till kommunikationsdepartementet 1977-05-17. Personalen (126 man) uppsades under juni fr o m 1978-02-01.

SJ uppdrogs att utreda och förhandla i NBJ-frågan. Överläggningarna drog dock kraftigt ut på tiden och 1 februari nalkades alltmer med parterna långt ifrån varann. Efter framställning från bl a landshövdingen i Örebro län ingrep så kommunikationsministern 1978-01-13. Något avbrott i järnvägsdriften kunde inte accepteras m h t industrierna. Uppsägningarna flyttades nu fram till 1 maj. SJ framtogs utrednings- och förhandlingsuppgifterna, som överfördes till direktör Alexej Pellijeff (AB Svensk Bilprovning). Ny utredning presenterades i slutet av mars och innebar, att godstrafiken Gyttorp-Otterbäcken skulle bibehållas i SJ-regi. Otterbäckens hamn skulle som tidigare säljas till Gullspångs kommun.

Återigen ryckte ett datum allt närmare och positivt besked kunde lämnas först torsdag 20 april. Denna dag blev köpeavtalet staten-Broströms preliminärt klart. Beslut om köp av hamnen i Otterbäcken togs sedan i Gullspångs kommunstyrelse 29 juni.

NBJ övergår nu till statligt järnvägsbolag fr o m 1979-01-01. Bolagsformen skall tillämpas under en övergångstid av preliminärt fem år.

Till de ekonomiska problemen våren 1977 kom så bekymmer med driften som sådan. Översvämningarna i Bergslagen orsakade linjeavbrott på tre ställen. Av dessa kvarstår ett (Hjulsjö-Bredsjö). P g a den ringa trafiken har det t v ej åtgärdats.

Godstågskörningen på Bredsjölinjen upphörde nominellt fr o m 1977-06-01 men linjen trafikerades två à tre dagar i veckan efter behov. Körningen Nora stad-Ervalla-Örebro föreslås upphöra fr o m 1978-12-01 och samtrafiken helt ledas via Strömtorp. Detta arrangemang har under flera år tillämpats vid industrisemestrarna.

Från tidtabellskiftet 1978-05-28 tillämpas SJ tagnummersystem vid NBJ.

Den unika järnvägs miljön i Nora torde ha förutsättningar att bevaras för framtiden. Krafter för detta är redan i rörelse.

## Trafikplatssignaturer m m

Stationssignaturerna ändrade fr o m 1967-07-01 i samband med SJ datasystem VET för godstrafik.

Trafikplatser inom parentes är nedlagda.

Förkortningar: lp = lastplats                      hp = hållplats  
                  hlp = håll- och lastplats  
                  hpr = rälsbusshållplats

### 1. Ervalla - Nora stad - Otterbäcken

S k sidospårstrafik (med enbart vagnuttagningar) Ervalla - Nora stad fr o m 1977-12-05, Bofors-Gullspång fr o m 1973-06-18. Båda omläggningarna föranledda av FJB på gränsstationerna till SJ.

Sth 50 km/h, största axellast 18 Mp Ervalla-Bofors, 20 Mp Bofors-Otterbäcken.

#### Km

0,0	ERVALLA (Er)	Fjärrmanövrerad och obemannad fr o m 1977-12-05. Saknar helt kommersiell trafik.
/2,8	Löth(L)hpr	1947-1966/
/6,4	Torpa(Tp)hpr	1890-1966. Bispår Flåtens tegelbruk (0,4 km). Sidospåren rivna 1957./
/8,2	Järle(J/Jäle)lp	1856-1974. Ursprungligen station (ständigt obebakad 1960, avbemannad 1966).
/9,9	Lilla Mon(Lm)hpr	1928-1966/
12,4	Stora Mon(Sm/Smon)lp	Öppnad 1890. Grusgropsspår (även använt för timmerlastning). Hade NBJ sista T-semafor, tagen ur bruk 1976-11-12. Tidigare även sidospår till torvfabrik.
/14,0	Källarhalsen(Kh)hpr	1947-1966/
17,6	NORA STAD (N/Nora)	Namnändrad 1935 från enbart "Nora". Lokstation (tre fasta turer), verkstad och förvaltningsexpedition.  Äldsta stationshuset låg norr om det nuvarande, tvärs över bangården
/19,5	Pershyttevägen(Pgn)hpr	1943-1966, kortvarig hp ca 1930/
/21,0	Pershytte växel(Phv)	1874-1975/
/+2,0	Pershyttan(Phn)lp vid sidobana	1874-1974. Tidigare malm- och makadamutlastning. Spåret rivet 1975. Vid gruvorna fanns smalspår 600 och 802 mm (ovan jord) och 700 mm (under jord)./
22,6	GYTTORP (Gt/Gytp)	Bangården ombyggd och utvidgad 1957. Utlastning från Nitro Nobel AB sker vid den s k Käppstabangården, ca 300 m västerut. Till 1960 var denna trafikplats "i eget namn", belägen utanför Gyttorps stationsgräns. Nitro Nobel har ett ca 10 km långt 600-nät.
/25,8	Knapptorp(Kp)hpr	1943-1966, kortvarig hp ca 1930/
/28,9	Bengtstorp(Bt)hpr	1874-1966. Förut sidospår, rivet 1951. Ursprungligen station./
30,7	Vikersvik(V/Vik)lp	Förut station, ständigt obebakad 1958, avbemannad 1966. Stationshuset helt ombyggt 1947.
/33,1	Erntorp(Ep)hpr	1943-1966, kortvarig hp ca 1930/

/35,5	Paris(P)hpr	1955-1966/
/37,1	Enbergsäng(En)hpr	1907-1966, flyttad 1955/
/38,3	Botten(Bn)hpr	1955-1966/
/39,7	Lanthöjden(Lh)hpr	1943-1966/
44,4	Kortfors(Kf/Ktfs)lp	Förut station, avbemannad 1966. NBJ äldsta verkstad låg här till 1891, då den flyttades till Nora.
/47,5	Öfalla(Öf)hpr	1904-1966, förut sidospår/
/49,7	Granbergsdal (G/Gbg)lp	Förut station (ständigt obebakad 1956, avbemannad 1963). Stationshuset rivet 1966. Vagnslasttrafiken nedlagd och växlarna rivna under 1976. 1912-1925 700 mm-bana till hyttan/
/50,5	Kapellet(Kt)hpr	1943-1966/
/54,0	Lerängen(Ln)hpr	1943-1966/
/55,9	Stolpetorp(Sp)hpr	1945-1966/
/57,2	Bråten(Brå)hpr	1943-1966/
59,2	BOFORS (B/Bof)	Lokstation (fem fasta turer). Sidospår till AB Bofors och AB Bofors Nobelkrut.  Sträckan genom Karlskoga centrum saknar sedan 1976 helt plankorsningar. Tidigare fanns sju sådana, eliminerade i två etapper (1969 och 1976).
+4,2	Valåsen (Vå/Valå)lp vid sidobana	Bispår till sågverket (ASSI), tidigare även till Bofors skjutfält.
/60,0	Boforsverken(Bv)hpr	1943-1966. Ursprungligt namn Herrgårdsvägen (Hgv)/.
/61,7	Karlskoga(K/Ksga)lp	1874/1900-1974. Knapptällverk 1939 med sju par eldriva bommar. Bangården riven 1974, stationshus och godsmagasin 1976. Stationshuset var länge även bussstation (ny sådan öppnad 1976-10-15). Stationsrivningen berodde närmast på gatuarbeten (Centrumleden)/.
63,3	Ekeby rbg (Ebyr)	Till 1974 kallad Kilstaverken/Kilstaväxeln. Detta år försedd med elektriskt ställverk, fjärrmanövrerat från Bofors. Ny vagnslastterminal (=Karlskoga) anlagd samma år på det s k Botorpsområdet som ersättning för den rivna stationen.  Sidospår till AB Bofors (Kilstaverken Kivk), AB Karlskoga Järn- och Metallindustri (ångloksskrotning!) och Botorpsområdet.
/64,7	Odlingen(Ol)hpr	1944-1948/
/67,5	Högåsen(H)hpr	1874-1966. Förut sidospår, river 1956/
74,0	STRÖMTORP (Srt)	Avbemannad och fjärrmanövrerad fr o m 1974-02-25. Saknar idag kommersiell trafik. NBJ lokstall (nattliggningen slopad 1966).
78,1	Högberg(Hg/Höbg)lp	Förut station (avbemannad 1965). Disponeras helt av Degerfors Järnverk, dit sidospår utgår (sedan 1907). Används bl a för heltågstransporter via Otterbäcken.
/81,9	Mobråten(Mb)lp	1907-1937/
/83,5	Håkanbol(Hl)hpr	1876-1966. Förut station, ständigt obebakad 1955, avbemannad 1963. Sidospåret rivet 1963. Till 1957 tegelbruk vid stationen/.

/86,5	Nysund(Ns)hpr	1876-1966, till 1929 kallad Billinge. Sidospåret rivet 1959/
/93,9	KONSTERUD (Kn)	1876-1967. Avbemannad 1964. Vagnslasttrafiken slopad och växlarna borttagna under 1967. 1906-1965 600 mm-bana till torvströfabrik/.
/100,8	Värmlands Säby(Vs)hpr	1876-1966. Förut station, ständigt obebakad 1955, avbemannad 1963. Sidospåret rivet 1965/
/104,9	Gränsen(Gn)hpr	1876-1966, sidospåret rivet 1955/
/109,2	Årås(År)hlp	1876-1966, till 1966 grusgropsspår/
113,5	GULLSPÅNG (Gp/Gsp)	Sidospår till Gullspångs Elektrokemiska AB. Trafik åt SJ till Skagersvik (ASSI).
117,3	Bräcka(Bä/-)lp	Öppnad 1957. För Johnson Emballage Industrier.
118,7	OTTERBÄCKEN (Ob/Otb)	Lokstation (två fasta turer) och hamn, ägd av Gullspångs kommun sedan 1978-10-01. Sidospår till Vänerskog AB (1971).

## 2. Gyttorp - Bredsjö

Sth 50 km/h, största axellast 18 Mp.

22,6	GYTTORP (Gt/Gytp)	
/24,0	Bergsäng(Bg)lp	Öppnad 1914, tidigare malmutlastning. Sidospåret rivet 1937, därefter linjelastning i flera år/
/24,6	Södra Ås(Så)hpr	1947-1966/
/26,1	Åsboberg(Ås)hlp	1874-1966. Tidigare malmutlastning/
29,1	Striberg(Sg/Stbg)lp	Förut station (avbemannad 1970). Bommarna manövreras sedan dess av förarna. Sidospår till f d gruvan (0,8 km).
/30,1	Damasjön(Dm/-)lp	Öppnad 1926. Sidospår till f d sågverk. Placerad inom Stribergs stationsgräns 1961/
36,1	Klacka-Lerberg(Kl/Kalb)lp	Förut station, ständigt obebakad 1960, avbemannad 1963.
/40,0	Timanshyttan(Th)hpr	1954-1966/
41,0	Timansberg(Tb/Tibg)lp	1887-1966, bangården kvarligger. Avbemannad 1963.
45,0	Järnboås(Jå/Jbås)lp	Förut station, avbemannad 1973 Tidigare bispår till Lindesby hytta (0,4 km) och Haggruvan (1 km).
/46,3	Finshyttan(Fn)hpr	1950-1966/
/48,1	Orogatan(Or)hpr	1930-1966/
49,8	Yxsjön(Yx/-)lp	Öppnad 1907, grusgropsspår. Växeln normalt borttagen, sista gång inlagd 1964.
/52,9	Sågheden(Sn)hpr	1930-1966/
56,4	Grängen(Gr/Grgn)lp	Förut station, avbemannad 1970. Bommarna manövreras sedan dess av förarna.
/61,7	Södra Hyttan(Sh)hpr	1894-1966, sidospåret rivet 1957. Förut järnindustri (AB Bredsjö Bruk).
63,9	Hjulsjö(Hö/Hsjö)lp	Förut station, ständigt obebakad 1957, avbemannad 1968.
70,1	BREDSJÖ (Brö)	NBJ lokstall (nattliggningen slopad 1953).



NKJ och NBJ ånglok

1	CARLSKOGA	C	FW	154 1873	1892 sålt SSJ 4, 1905 såld SSA Linköping, 1955 åter NBJ
1	-	1C	NOHAB	812 1906	1962 skrot Örebro Exp aff
2	SVARTELFVEN	C	FW	1872	1906 omnumr NBJ 13
2	-	1C	NOHAB	827 1906	1954 sålt KNJ 7, 1964 skrot
3	CARL IX	C	FW	1872	1909 såld WbÄJ bygge
3	-	1C	Mot	416 1908	1957 sålt KNJ 8, 1959 sålt Vikmanshyttan, 1967 skrot
4	STRIBERG	C	NW	145 1873	1909 skrot Arboga
4	-	1C	Mot	417 1908	1958 sålt KYJ 8, 1964 skrot
5	BOFORS	C	NW	146 1873	1916 sålt FlN 5, 1935 slopat
6	CARLSDAHL	"a)	"	147 "	1952 skrot Örebro Exp aff
7	NORA	"	"	177 1875	1879 sålt SJ 289, 1899 sålt SNJ 5, 1902 skrot
7	NORA	1B	KhN	27 1880	1912 skrot
8	JOHN MILLAR	Ca)	NW	185 1876	1927 sålt LRJ 3, 1931 sålt skrot
9	GULLSPÅNG	"a)	"	186 "	1941 sålt Mot
10	WENERN	"a)	"	187 "	1945 sålt Domnarvet 6, 1951 skrot
11	-	1C	NOHAB	622 1901	1941 sålt Mot
12	-	"	"	623 "	1953 skrot Nora
13	-	C	FW	1872 fd NKJ 2	1947 skrot
14	-	1C	NOHAB	1029 1914	1958 sålt LRJ 5, 1964 skrot
15	-	"	"	1030 "	1958 sålt Forsbacka, 1967 skrot
16	"Krassin"	1D1	"	1795 1928	
17	-	1C1	Mot	834 1937	1968 skrot Vislanda (SJ)
18	-	"	"	835 "	1964 skrot Örebro Exp aff
19	-	Db)	FlN	162 1912 fd SJ 1134 Na,köpt 1936	1954 skrot Örebro Exp aff
20	-	1C1	Mot	882 1942	1967 skrot Vislanda (SJ)

a) Ombyggt till 1C

b) Ombyggt till D1

Motorlok

T 21, T 22	D	MAK	800.119/2o	1958	
T 23, T 24	"	"	800.151/52	1963	
T 25, T 26	B <sup>-</sup> B <sup>-</sup>	"	1000.244/48	1965	Sålda 1978 till OHJ, Danmark (nr 46 resp 45). T 26 inköpt 1966

Ångdressin

"Pila-Britta"                      Lundvik                      1904                      1937 skrot

Lokomotorer

1    Vk                      184 1936                      1964 såld Vivstavarv, slopad 1969

2	DWK	628	1937	1970 såld Salpeterverken, Köping
3,4	"	620-621	1938	Sålda 1963 (3 till Hissmofors, 4 till LRJ) F d nr 3 till Vallvik 1970.
5,6	"	676-677	1943	Sålda 1964 till Iggesund (nr 5) resp 1965 till Nyby bruk (nr 6). fd nr 5 slopad 1973, fd nr 6 år ??
7,8	MAK	220.001-2	1951	Sålda 1969 till Larsson, Seaton & Co, Göteborg (nr 7) resp 1968 till Tuollavaara AB, Kiruna (nr 8)
9-17	"	220.010-2 resp 220,008	1952	Nr 9 såld LRJ 1966, nr 13,14 sålda TSJ (nr 13 o 14) 1977, nr 10 såld Tibnor Väst, Göteborg 1978.
18,19	"	220.003-4	1951	Inköpta 1964 från SJ (fd nr 274, 275). Nr 18 såld ASEA, Ludvika 1973.

### Rälsbussar

1,2	Yo1	Mot	126/7	1940	1966 skrot Nora
3,4	Yo2	Lp		1946	Nr 4 skrot 1964 Nora
11	YBo1	Mot	128	1942	1962 skrot Nora
16,17	YBo2m	Lp		1946	Nr 17 skrot 1962, nr 16 1963, Nora resp Karlskoga

### Personvagnar

<u>NKJ</u>	1	C	Sc	1874	Slopad 1910
	2	BCD	"	1875	1906 omn NBJ 12
	3-10	C	"	1874	Slopade 1910-11
	11-12	"	"	"	Slopade 1902
	13-26 = NBJ vagnar med samma nummer				

<u>NBJ</u>	1-2	BCo	Atlas	1906	15,3 + 2,1	Slopade 1960
	3-4	"	"	1908	"	"
	5	Saknas				
	6-9	C3c	Arlöv	1905	8,0 )	(Köpta 1940 från BLHJ
	10	CF	"	1906	" )	(nr 6 slopad 1969, 8-9 slopade 1964
	11	"	KVAB	1920	9,0	(7 och 10 sålda SkJ 1970
	12	BCD	Sc	1875	3,8	Slopad 1968
	13	BD	"	"	3,35	fd NKJ 2, slopad 1970
	14-19	C	"	1876	"	Slopad 1953
	20-21	BC	"	"	"	Slopade 1934 och 1943
	22	BD	"	"	"	Slopade 1943 resp 1934
	23-24	BC	"	"	"	1956 till Järnvägmuseum
	25	B	"	"	5,41	Slopade 1943 resp 1934
	26-27	BC	Cr	1902	7,5	Inspekt vagn S1 1953
	28	BCF	KVAB	1930	8,5	Slopade 1957 resp 1964
						Tjänstevagn

Listan över NKJ 1-26 avser ställningen vid sekelskiftet.

" " NBJ 1-11 + 28 avser ställningen vid inköpet.

Ombyggnader o dyl är ej angivna.

### Gods- och tjänstevagnar hösten 1978

49	Fm	K	1890	Fd TRJ 7 C. Köpt 1936. Redskapsvg Nora
51	F	NKJ	1902	Bangårdsvagn
55-58	Gs	D	1910-16	Köpta 1960-61 fr SJ och KNJ

85-86	Gsh	Fln 1916	
92-93, 99-100	Gmh	Arlöv 1900-01	Köpta 1936 från SNJ
117	Im	NKJ 1893 (omb)	Bangårdsvagn
121-135	Gs	D 1901-20	Köpta 1973 från TGOJ
157-162	Gs	D 1906-16	Köpta 1964 från SJ
321-330	P1		Köpta 1966 från TGOJ
331-340	P1		Köpta 1961 från TGOJ
361-363	Psö	Birm 1886	Köpta 1956 från LKAB
501	Os	Khn 1906	
529-30, 533, 535-41, 543-46, 548, 550	Os, Oss	D 1902-1930	Köpta 1961 från SJ
552, 555, 564, 569-70, 577, 586, 588	Os, Oss	Hb 1913-14	577, 586 och 588 byggda 1914
592-93, 595-98, 600	Os	Fln 1915	
701, 703, 705-06, 712-14, 716-28, 730	Oss	KVAB 1918+1921	712-730 byggda 1921 Hela serien moderniserad Fln 1953+1956
731-32, 734-35, 737-38	Os, Oss	D 1906-17	731 köpt 1936 från GSJ, resten 1964 från SJ
901-931	O(u)	Fln 1948	931 byggd Fln 1944, köpt därifrån 1954
951-960	M(u)	Fln 1950	
1011-1018	Oam	ChrO 1960	
1032, 1035, 1036-38	Or	D 1914-19	Köpta 1964 från SJ
20 74 370 6 100-109	Os	KVAB 1971	
20 74 211 8 900-901	Hbis	Interconsult 1965	Köpta 1968 från Intercon- sult

#### Tankvagnar:

Q 12: 502 021-026 och 039 är NBJ egna

Uh 502 000-002, 005-012, 017-020, 035-038, 042-043, 051-052, 056,  
612 013-016 och 21 74 071 9 126-130, 133-136 är privatägda.

Q12b2:502 047-048 NBJ egna, 502 049-050 privatägda

Vissa av Q 12-vagnarna i 502 000-serien ommärkta till Uh med UIC-nummer

Privatvagnarna registrerade på Nitro Nobel AB, Gytterp, AB Bofors, Bofors,  
AB Bofors Nobelkrut, Bofors

#### Snöplog:

2 Atlas 1874

F d TGOJ 9033

Privatvagnar, tillhöriga AB Bofors:

2000-2001 M Kockums 1915  
 2027-2055 M2

Kanonvagnar  
 Köpta 1950-60 fr TGOJ. Flera slopade

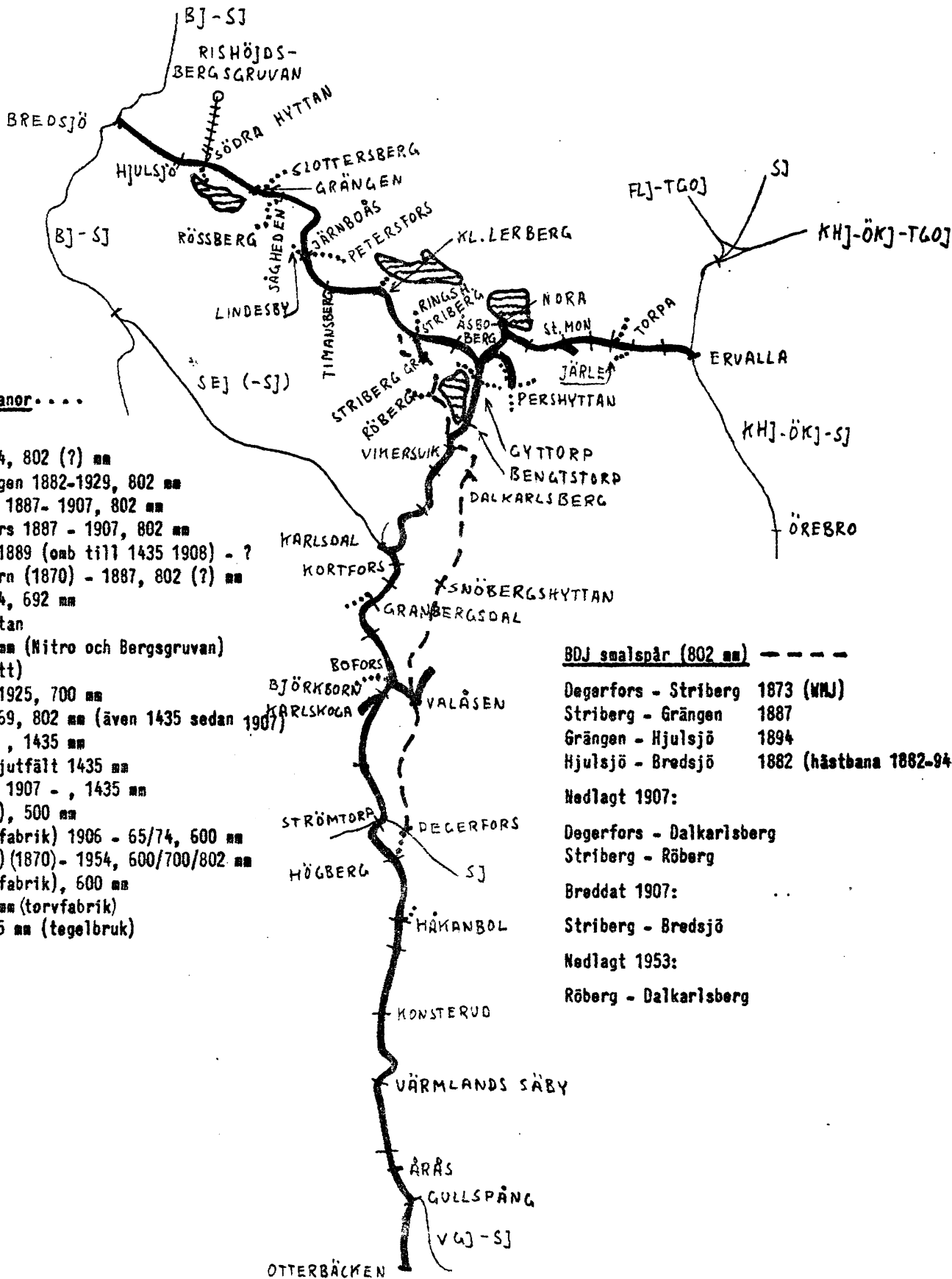
Förkortningar:

Arlöv Rössels M.V., Arlöv/Waggonfabriken, Arlöv  
 Atlas AB Atlas, Stockholm  
 Birm Birmingham Railway Carriage and Wagon Co  
 ChrO Christian Olsson, Falkenberg  
 Cr Ljunggrens M.V., Kristiansstad  
 D Diverse (I regel olika tillverkare för varje vagn)  
 DWK Deutsche Werke, Kiel  
 Fln Vagn- och Maskinfabriken, Falun/ASJ, Falun  
 FW Fox, Walker & Co, Engineers, Atlas Iron Works, Bristol  
 Hb Hälsingborgs M.V.  
 K Kockums M.V., Malmö  
 Khn Kristinehamns M.V.  
 KVAB Kalmar Verkstadsaktiebolag  
 Lp AB Svenska Järnvägsverkstäderna, Linköping  
 MAK Maschinenbau Kiel Aktiengesellschaft  
 Mot Motala Verkstad  
 NKJ NKJ verkstad, Nora  
 NW Nasmyth, Wilson & Co, Patricroft, Manchester  
 Sc Vognfabrikken Scandia A/S, Randers  
 SV Södertälje Verkstäder  
 Vk AB Slipmaterial, Västervik

NBJ normalspår

Nora - Ervalla	1856 (NEJ, trafikerad av KHJ 1856-74)	} persontrafik till 1966
Nora - Strömtorp	1874 (NKJ)	
Strömtorp - Otterbäcken	1876 (NKJ)	
Gyttorp - Striberg	1874 (NKJ)	
Striberg - Grängen	1887 (Smalspår 1887-1907)	
Grängen - Hjulsjö	1894 (Smalspår 1894-1907)	
Hjulsjö - Bredsjö	1882 (Hästbana 1882-94, smalspår 1894-1907)	} persontrafik till 1924
Bofors - Valåsen	1907	

Av NKJ trafikerade sträckor: Kortfors - Karlsdal 1874 - 1904  
 Kortfors - Grythytted (SEJ) 1887 - 1904



Häst- och industribanor....

- Bradsjö (Hyttan)
- Södra Hyttan 1882-94, 802 (?) mm
- Slottersberg - Grängen 1882-1929, 802 mm
- Sågheden - Rössberg 1887- 1907, 802 mm
- Järnboås - Petersfors 1887 - 1907, 802 mm
- Lindesby - Järnboås 1889 (omb till 1435 1908) - ?
- Klacka-Lerberg - Born (1870) - 1887, 802 (?) mm
- Striberg 1855 - 1874, 692 mm
- Striberg - Ringshyttan
- Gyttorp 1903-, 600 mm (Nitro och Bergsgruvan)
- Bengtstorp (kalkbrott)
- Granbergsdal 1912 -1925, 700 mm
- Björkborn 1897 - 1969, 802 mm (även 1435 sedan 1907)
- Kilstaverken 1947 - , 1435 mm
- Valåsen - Bofors Skjutfält 1435 mm
- Högberg - Degerfors 1907 - , 1435 mm
- Häkanbol (tegelbruk), 500 mm
- Konsterved (torvströfabrik) 1906 - 65/74, 600 mm
- Pershyttan (3 banor) (1870)- 1954, 600/700/802 mm
- Stora Mon (torvströfabrik), 600 mm
- Järle 1889 - , 500 mm (torvfabrik)
- Torpa - Fläten, 1435 mm (tegelbruk)

- BDJ smalspår (802 mm) - - - -
- Degerfors - Striberg 1873 (NMJ)
  - Striberg - Grängen 1887
  - Grängen - Hjulsjö 1894
  - Hjulsjö - Bredsjö 1882 (hästbana 1882-94)
- Nedlagt 1907:
- Degerfors - Dalkarlsberg
  - Striberg - Röberg
- Breddat 1907:
- Striberg - Bredsjö
- Nedlagt 1953:
- Röberg - Dalkarlsberg