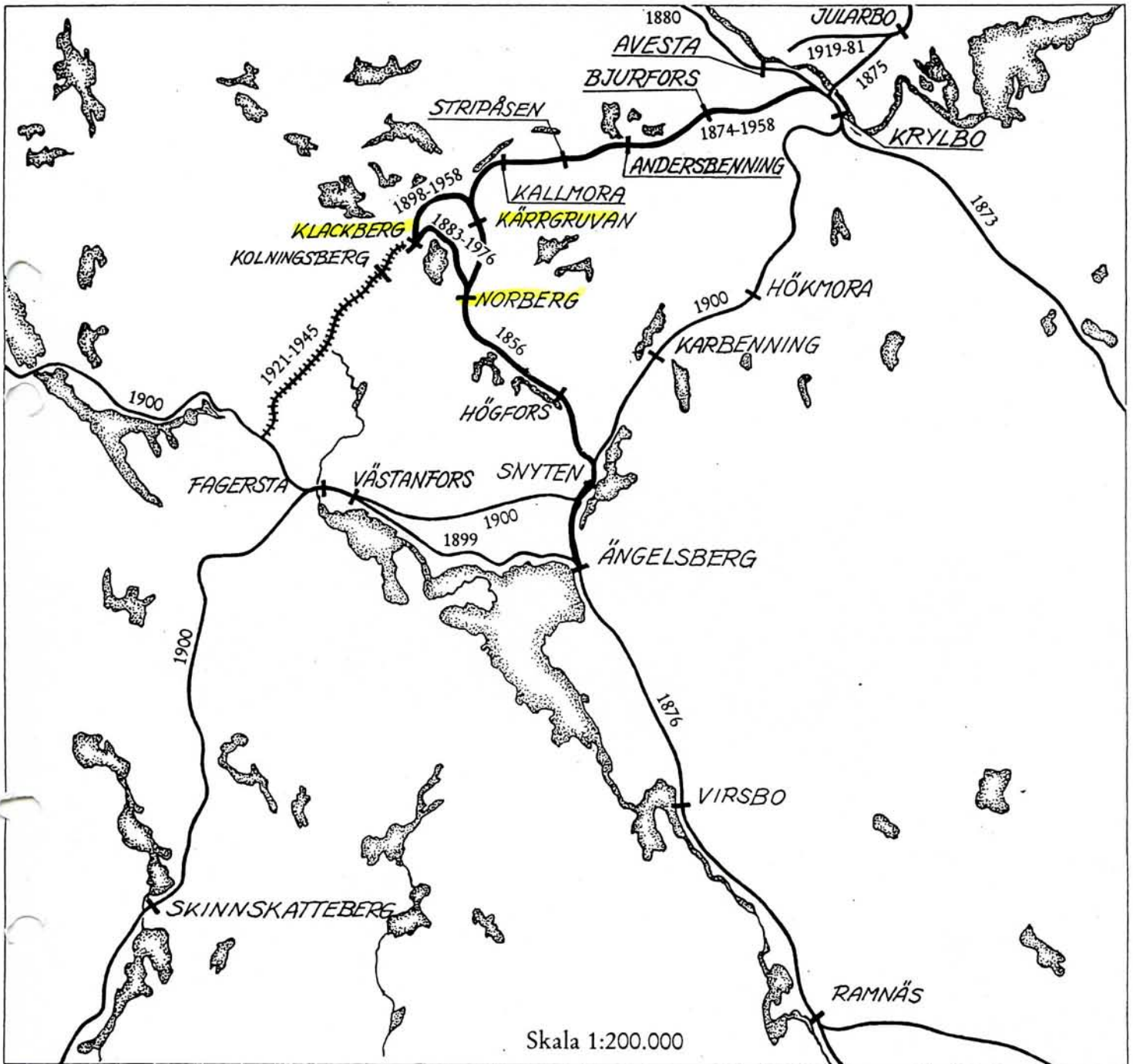
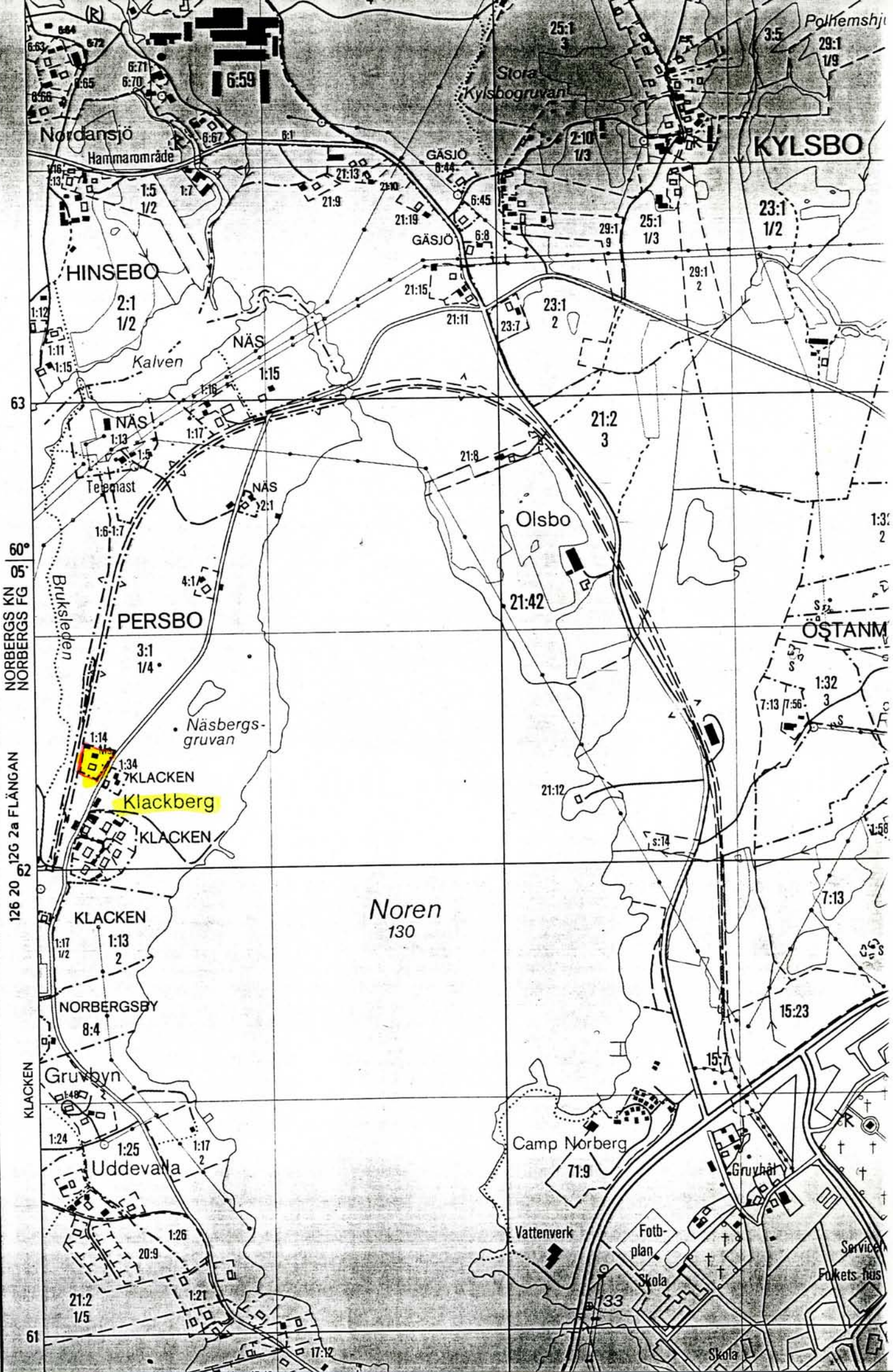


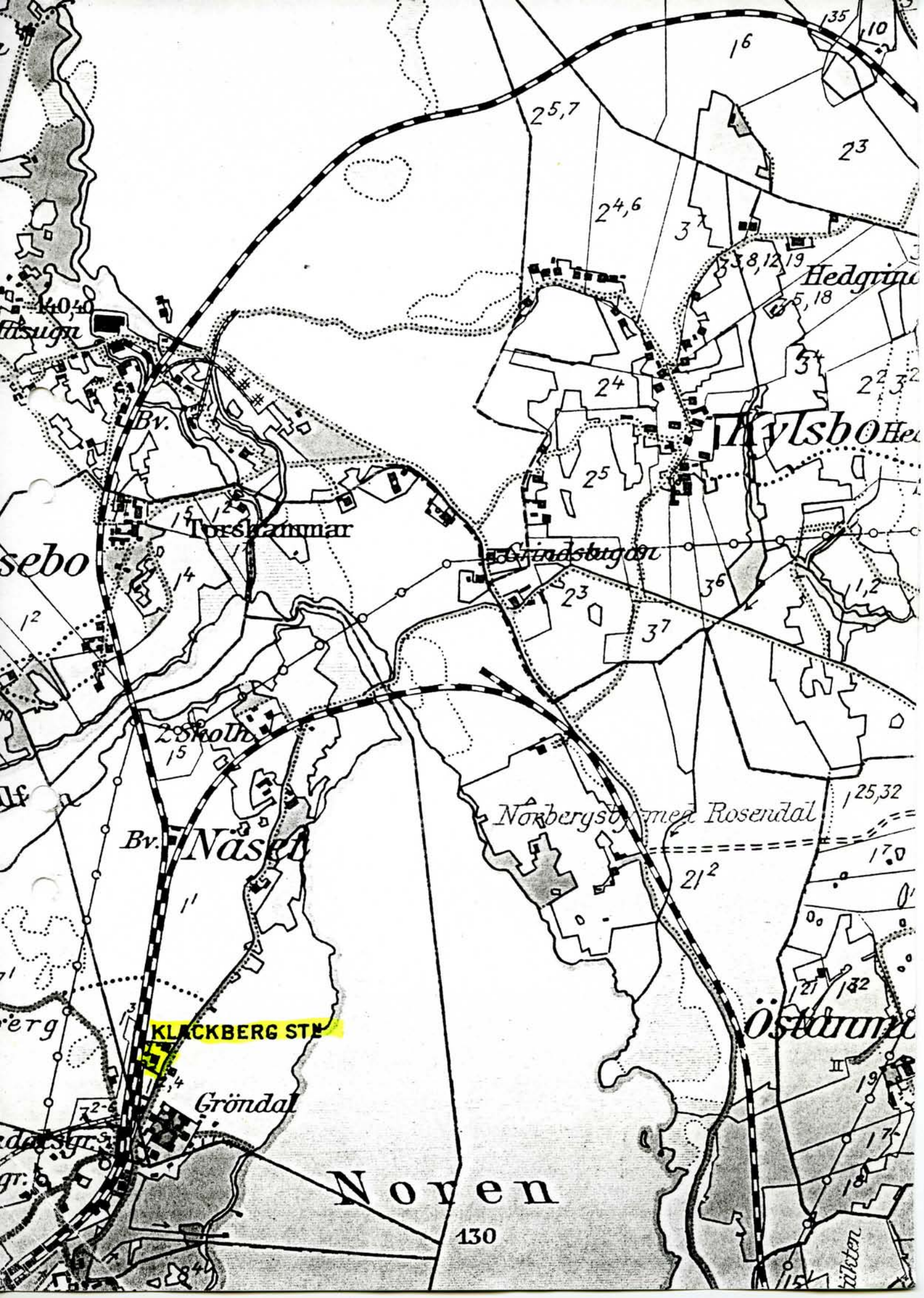
Översiktskarta till Norbergsbanorna av Torsten Olsson (kan användas som bokmärke)











**Klackberg Stn**

Bv. **Näset**

Gröndal

**Norens**

130

Hedgrind

**Mylsbo Hed**

Gröndalsgränd

Norbyst med Rosendal

Östarna

140,40

sebo

lf

berg

Gröndalsgr.

gr. 6

håsten

25,7

16

23

24,6

37

3, 8, 12, 19

5, 18

24

25

22, 32

12

15

14

28

11

23

37

36

11, 2

25, 32

17, 0

21<sup>2</sup>

21, 132

19

17

18

15



Länsstyrelsen i Västmanland / Västmanlands läns museum  
INDUSTRIINVENTERING

Inventerare: Jean-Paul Darphin

<b>Inv. datum:</b> 1999-01-08 Brunke 1996	<b>Ek karta nr</b> 126 21	<b>Kommun:</b> Norberg
<b>Fastighet:</b> Järnvägsstation - Klackberg		<b>Ort:</b> Norberg
<b>Adress / motsv:</b> Klackbergsfältet		<b>Socken:</b> Norberg
<b>Miljö / infrastrukturer.</b> Anslutning av Järnvägen till Gruvområdet. Stationshuset med förrådsbyggnader ligger öster om före detta spårområdet. Av spåren finns endast stödmurar av slaggsten kvar. Huset används som bostad och är i gott skick.		

<b>Fd. företag</b>
<b>Fd. verksamhet</b> Klackbergs Järnvägsstation
<b>Se även fastigheterna:</b>
<b>Nuv. företag:</b>
<b>Nuv. verksamhet:</b> Fritidsbostad
<b>Fastighetsägare:</b>
<b>Kontaktperson:</b>

**Byggnader**

Hus/del	Vån	Ursprunglig funktion	Grund / Sockel	Stomme	Fasad		Tak		Byggår
					mtrl	färg	mtrl	färg	
1		Fd stationshus	Slaggsten		FS panel	Falu	Plåt		1897
2		Förråd	Slaggsten		LLP	Falu	2T		1897
3		Förråd	Slaggsten		LLP	Falu	2T		1897

<b>Arkitekter / byggmästare m.fl.</b> Sök
<b>Omb. tillb.</b>
<b>Bygg. tekn. skick</b> Mycket gott. Restaurerat med omsorg.

<b>Interiörer / utrustning.</b> Stor del saknas av de ursprungliga tekniska strukturen som var anslutna till byggnaderna.
---

<b>Kort historik:</b> Klackbergs järnväg byggdes 1882 då kunde malmen gå på räls till Ängelsberg. Järnvägen Kärrgruvan-Klackberg anlades 1897-98 (för att förenkla malmtransporterna). I samband därmed byggdes stationshuset. 1918-21 byggde bruket en bana med 750 mm spårvidd upp till sina gruvor i Kolningsberg-Klackberg drygt tolv km genom skogen.
<b>Uppgiftslämnare:</b>

<b>Bedömning / anmärkningar:</b>  Riksintresseområde K 10.  <b>Fördjupad dokumentation motiverad</b> <b>Av estetisk betydelse för miljön</b> <b>Av betydande historiskt värde</b>
--

Situationsplan, kartor, källor, ytterligare info: se följande sidor

Uppgifter ändrade: datum.....

Länsstyrelsen i Västmanland / Västmanlands läns museum  
**INDUSTRIINVENTERING**

Inventerare: Jean-Paul Darphin

Inv. datum: 1999-01-08 Brunke 1996	Ek karta nr 126 21	Kommun: Norberg
Fastighet: Järnvägsstation - Klackberg		Ort: Norberg
Adress / motsv: Klackbergsfältet		Socken: Norberg

Situationsplan / karta

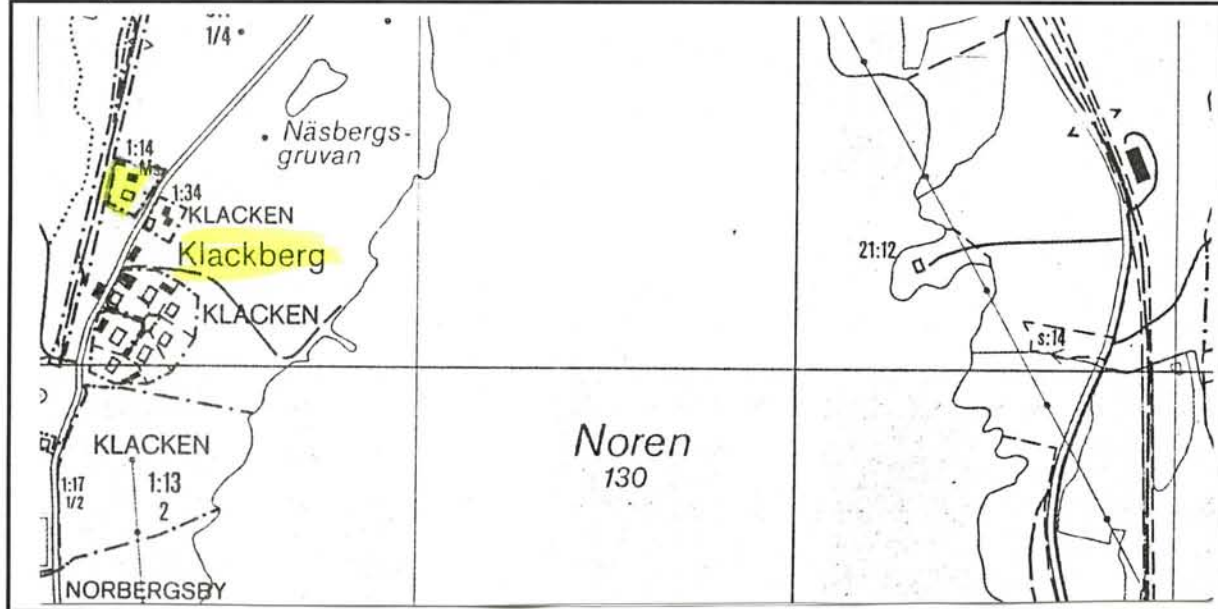


Foto: LB 14 12-19	Foto Nr: VLM B 103.367 12-19
-------------------	------------------------------



Källor / litt.

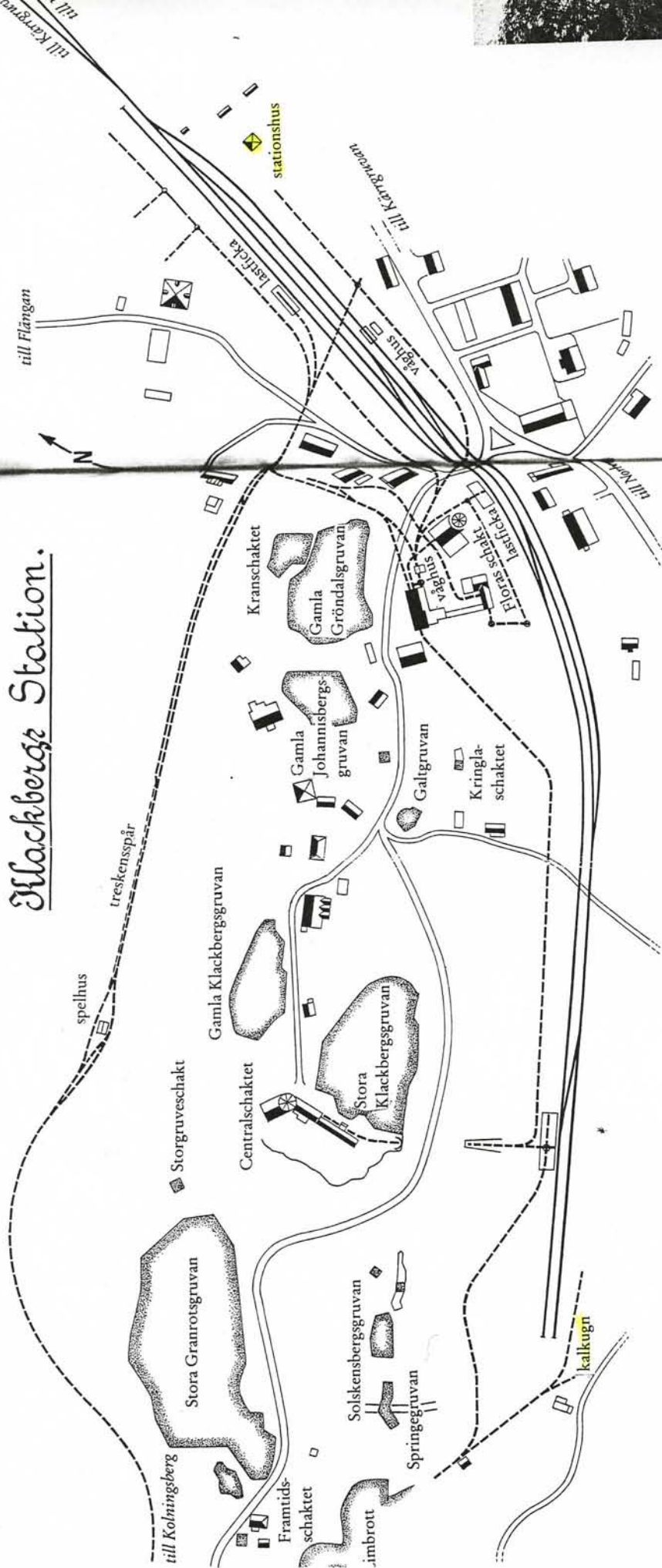
Olsson 95.  
 Tåg nr 5 1974.

Bilagor:





# Klackberg Station.



mot sydöst, NJ, och en annan mot nordöst, KNJ. Men det har också funnits en söderut, och den var den längsta av småbanorna.

Fagersta bruk låg bara en dryg mil fågelvägen från de gruvor i Kolningsberg varifrån man fick en betydande del av sin malm, men transportererna var länge komplicerade. Sedan Klackbergs järnväg byggts 1882 kunde malmen gå på räls till Ängelsberg, men där fick den lastas om till prämar för fortsatt färd på kanalen fram till år 1900 när

Kartan över Klackberg visar hur gruvorna var förbundna med smalspårsbanor (streckade), som till stor del gick på bockar över malmupplag och normalspår.

Gröndalsgruvan intill Klackbergs bangård. Vykort i Mats Fredings samling.

*Olsson ds*



# Järnvägarna Fagersta-Kolningsberg och Kolningsberg-Klackberg



Rallarna på rälsvagnen tillhörde transportingenjören Möllers arbetslag. Möller ses tv på marken och bredvid honom förman Pettersson. Bilden är tagen 1918 vid Malmkärra. Foto: Fagersta AB.

Järnvägarna Fagersta - Kolningsberg och Kolningsberg-Klackberg hade spårvidden 750 mm. Den äldsta av de båda banorna var Klackberg-Kolningsberg, den anlades 1885. Anledningen till att banan anlades var att ägarna till gruvorna i Kolningsberg kände sig missgynnade när den normalspåriga linjen Norberg - Klackberg byggdes 1882. Drivkraften utgjordes fram till 1919 av hästar. Detta år anskaffades dock ett 45 hk motorlok som ersatte hästarna. När malmen skulle forslas från gruvorna i Kolningsberg lät man de hopkopplade vagnarna som vanligen var fyrafem till antalet rulla av egen kraft mot Klackberga. Detta lät sig göras då banan hade en så fördelaktig lutning. När vagnarna väl hade kommit fram till Klackberg tippades lasten och malmen rutchade i en 250 meter lång rutchbana ned mot Klackberg stations bangård. Därefter drogs de tomma vagnarna tillbaka till Kolningsberg av hästar. Detta förfarande upphörde dock troligen när motorloket anskaffades. Åren 1925-27 byttes den ganska lätta rälsen ut mot en tyngre typ. På mitten av 40-talet då banan fortfarande var i bruk transporterades årligen omkring 20.000 ton malm på den 2 km långa banan.

Detta står att läsa i en skrift om de svens-

ka småbanor som anlades mellan 1865 och 1890, men som aldrig givits ut. År 1918 byggde Fagersta bruk banan från hyttan och gamla anrikningsverket vid Stortägsgruvan i Fagersta upp till gruvor-



Ett elektriskt lok av den här typen kallades gråsugga. Loket passerar Malmkärra på väg till Fagersta bruk. Loket ingick i en serie på sex. Foto: Fagersta AB.

na i Kolningsberg. Denna bana blev av fagerstaborna kallad Malmkärraspåret eller Kolningsbergsspåret. Transporterna bestod nästan uteslutande av malm som brutits i Kolningsberg, Malmkärra och Stortägsgruvan. Trafiken på Malmkärra upphörde dock redan 1936 då gruvdriften där nedlades.

Då banan aldrig öppnades för allmän trafik förekom heller aldrig någon persontrafik. Någon fastställd tidtabell för tågen fanns inte, men på 30-talet kördes fyra vändor varje 8½ timme. Körtiden var 2 timmar, då var tippning och koppling inräknade.

Den ursprungliga lokparken omfattade sex stycken ackumulatorlok av en typ som kallades Gråsuggor. Så småningom visade sig dock »gråsuggorna» vara för svaga för malmtransporterna, och efter hand inköptes ett antal gröna diesellok. Ackumulatorloken blev »förvisade» till bruksområdet i Fagersta och sattes endast i undantagsfall in i trafiken på Kolningsbergsspåret. På bruksområdet gick ett sådant lok i trafik ända till 1966 då det skrotades.

När sedan andra världskriget kom med bränslebrist för dieselloken anskaffades ett ånglok som också det var grönt till färgen. Ångloket var tyskbyggt men inköpt begagnat från Glava bruk i Värmland,



men även det drabbades av bränslebrist och man tvingades att vedeldat loket. Ångloket var dessutom starkare än dieselloken och kunde dra sex vagnar, mot fyra för dieslarna.

Vagnparken utgjordes nästan enbart av malmvagnar. Till viss del använde man samma vagnar som Kolningsberg-Klackberg. Vid anläggningen av banan användes dessutom en del boggiövagnar som man körde räls på. År 1940 skaffades en trampdressin, som sedan var i bruk till banans nedläggning.

Banan, som var drygt 12 km lång, började i Kolningsberg där ett stickspår samt en växel in på Klackberg-Kolningsberg fanns för de enstaka transportererna från Gröndalsgruvan i Klackberg till Fagersta bruk. Sedan löpte banan genom den djupa Norbergsskogen ned mot Malmkärrgruvan där ett 75 meter långt stickspår fanns till själva gruvan. Därifrån gick spåret på en bank över Lilla Malmtjärn och följde Stora Malmtjärns västra strand, varefter den ledde över en mindre myr. Strax efter att myren passerats, korsade man Eråforsvägen vid Stora Malmkärra och efter det följdes nuvarande riksväg 68 fram till Kolarbysjön där man girade in i skogen och kom fram till Stortäpptsverket och lokstallarna (de räckte förresten inte till) samt laddningscentral för ackumulatorloken. På sträckan mellan Stortäpptsverket och bruksområdet fanns ännu ett stickspår, den här gången till Stortäpptsgruvan.

År 1945 lades banan ned och ersattes med lastbilstransporter, detta berodde till stor del på att gamla anriktningsverket brann ned. Trafiken mellan Klackberg och Kolningsberg upprätthölls i ännu några år till men nu är också den nedlagd.

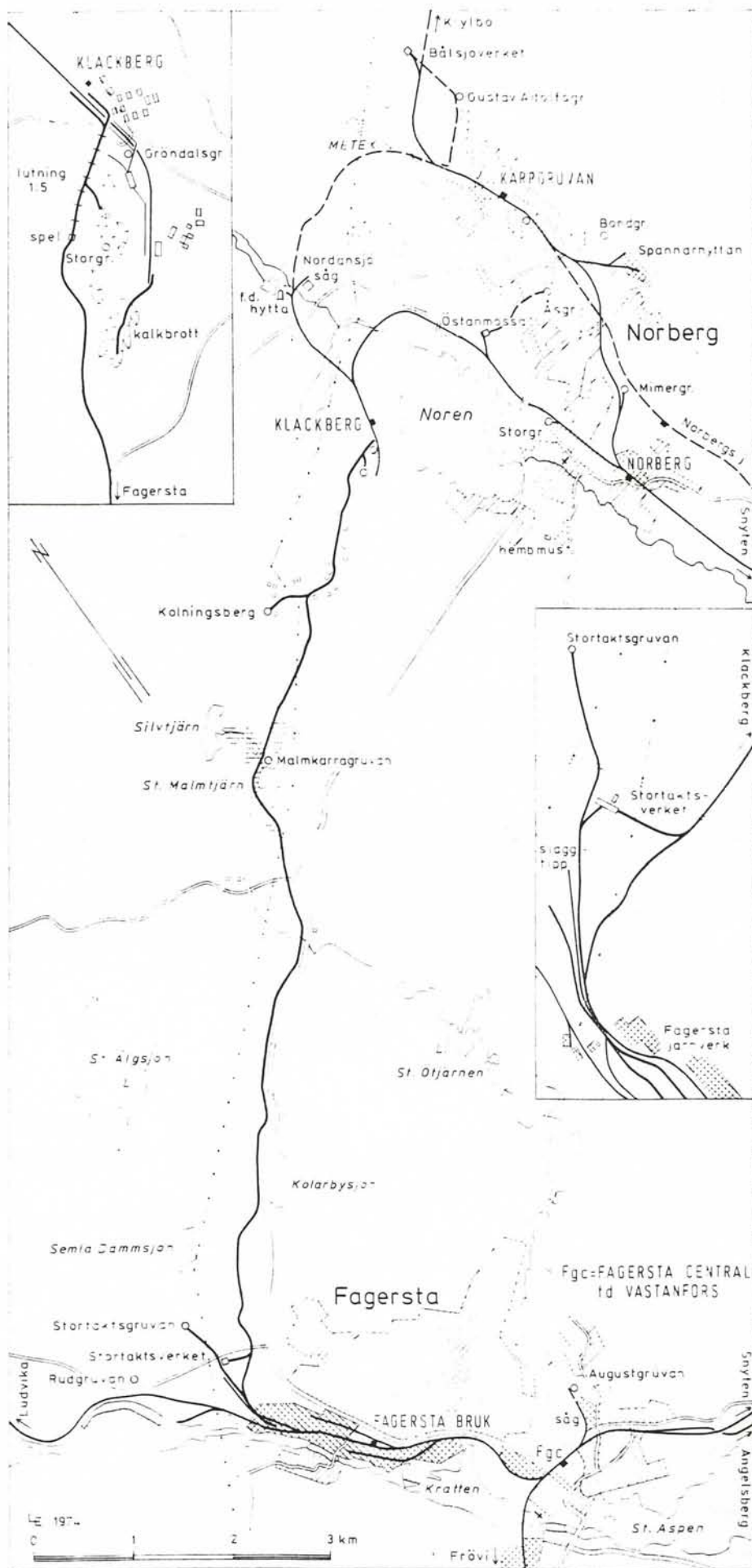
Vad som i dag återstår av banan är banvallen som används av frisksportare, cyklister och ryttare. Dessutom finns ett mindre spårnät på bruksområdet i Fagersta. Det trafikeras av tre fjärrstyrda orange diesellok vilka styrs av lokförare som går omkring med manöverbordet på ryggen. Fram till 1966 fanns, som tidigare nämnts ett av gråsuggeloken kvar i trafik på bruksområdet.

Efter det att Kolningsbergsspåret lagts ned anskaffades ett ånglokomotiv med 750 mm spårvidd för att köra slagg till tippen vid Lillån, ett vackert skådespel, då slaggvagnarna tippades på sin glödande last. Detta upphörde dock i början på 60-talet då trafiken övertogs av truckar.

Per Carlsson ■

## TÅG-redaktionen

vill gärna ha en lokförteckning från banan. Gärna till nästa nummer!



Godkänd för spridning ur sekretessynpunkt 1974-05-15.



**BYGGNADSINVENTERING U-län**  
Västmanlands läns museum

Socken: NORBERGS Kommun: NORBERGS  
Fastighet: NÄS 14? (KLACKBERG)  
Arkitekt: \_\_\_\_\_  
Gårdsnamn: \_\_\_\_\_  
Anl. art + ev. ändr.: F.D. KLACKBERGS STATION, LDAG FRI-TIDSBOSTAD.  
Uppgiftslämnare: \_\_\_\_\_  
Ritningar: \_\_\_\_\_  
Arkivhandlingar: \_\_\_\_\_  
Litt.: \_\_\_\_\_

Inv. datum: 77.08.10.  
Filmnummer: T 6.2-7  
Ek kart bl: 12 G 2 B  
Koordinat: \_\_\_\_\_  
Lämpligt Ams-obj.  Ja  Nej  
Utfört Ams-obj.  Ja  Nej  
Större undersökn. önskvärd  Ja  Nej  
Större undersökn. utförd  Ja  Nej

Hus nr	Husets funktion Obs. Planskiss på baksidan	Bygg- mtrl	Fasad mtrl	Färg	Tak täckn	Uppg ålder	Trol ålder	Dateringsgrund (forts. baksidan)
I	Bostadshus	LT	LFS	O/RÖD PLÅT	1897	1897		
II	UTHUS (F.D. TÄTTSTUGA)	ST	SSP	FR	2T	1897	1897	
III	UTHUS/VEDBOD M.M.	LT/ST	SLL	FR	2T	1897	1897	
IV								
V	JÄRNVÄGEN KÄRRGRUVAN - KLACKBERG ANLADES 1897-98							
VI	(FÖR ATT FÖRENKLA MALMTRANSPORTERNA). I SAMBAND							
VII	DÄRMEDE BYGGDES STATIONSHUSET.							
VIII								
IX								
X								

Ägare/längd STIG OLSSON



**URKLIPP OM STATIONSHUSET**

