

Klackberg

12620
12621

62621
S 275

6262028
S 274:10

23

Kolningberg

Gruvlave

KLACKEN

Uddevalla
KORVASTEN

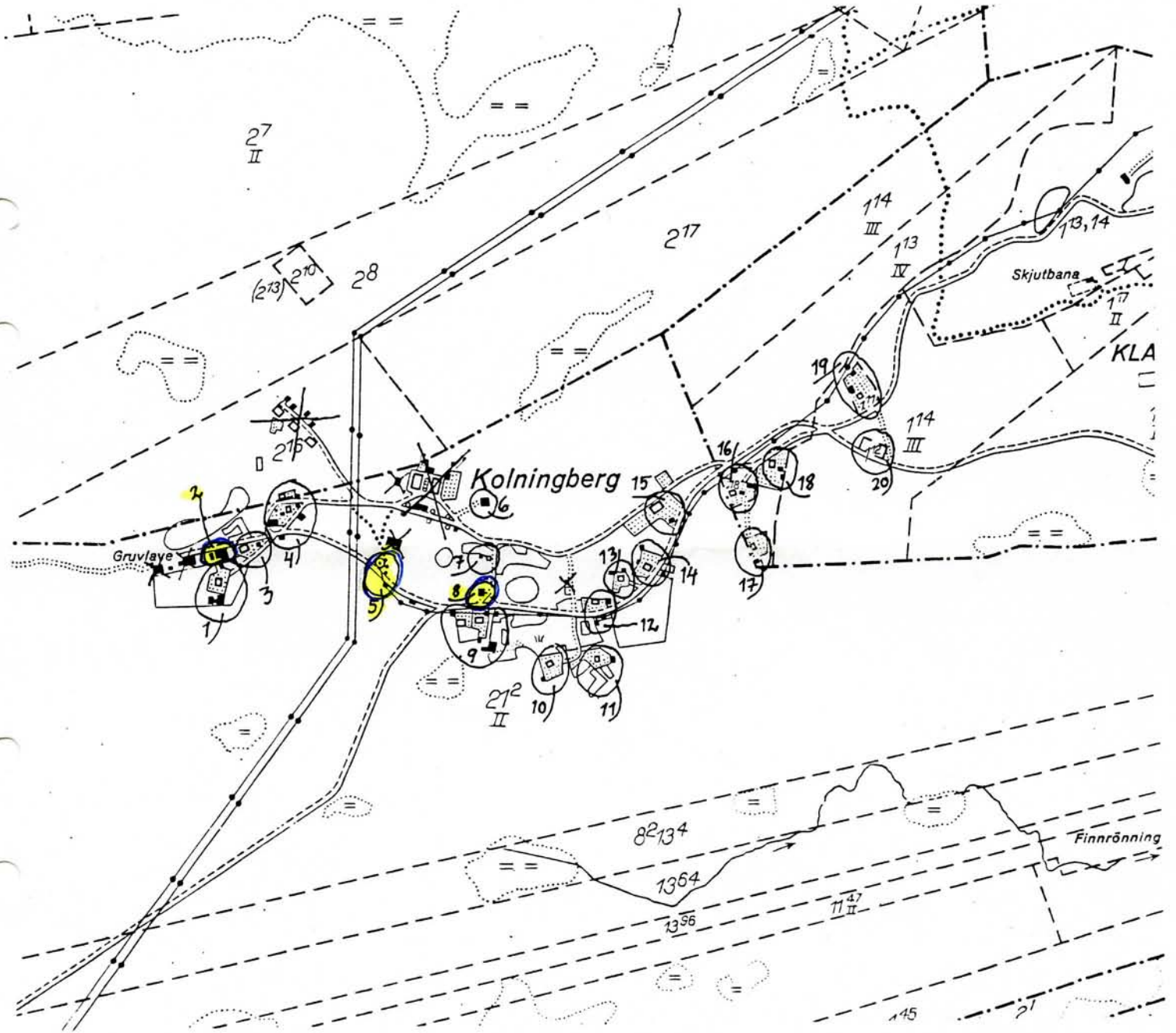
ÖSTANMÖSSA

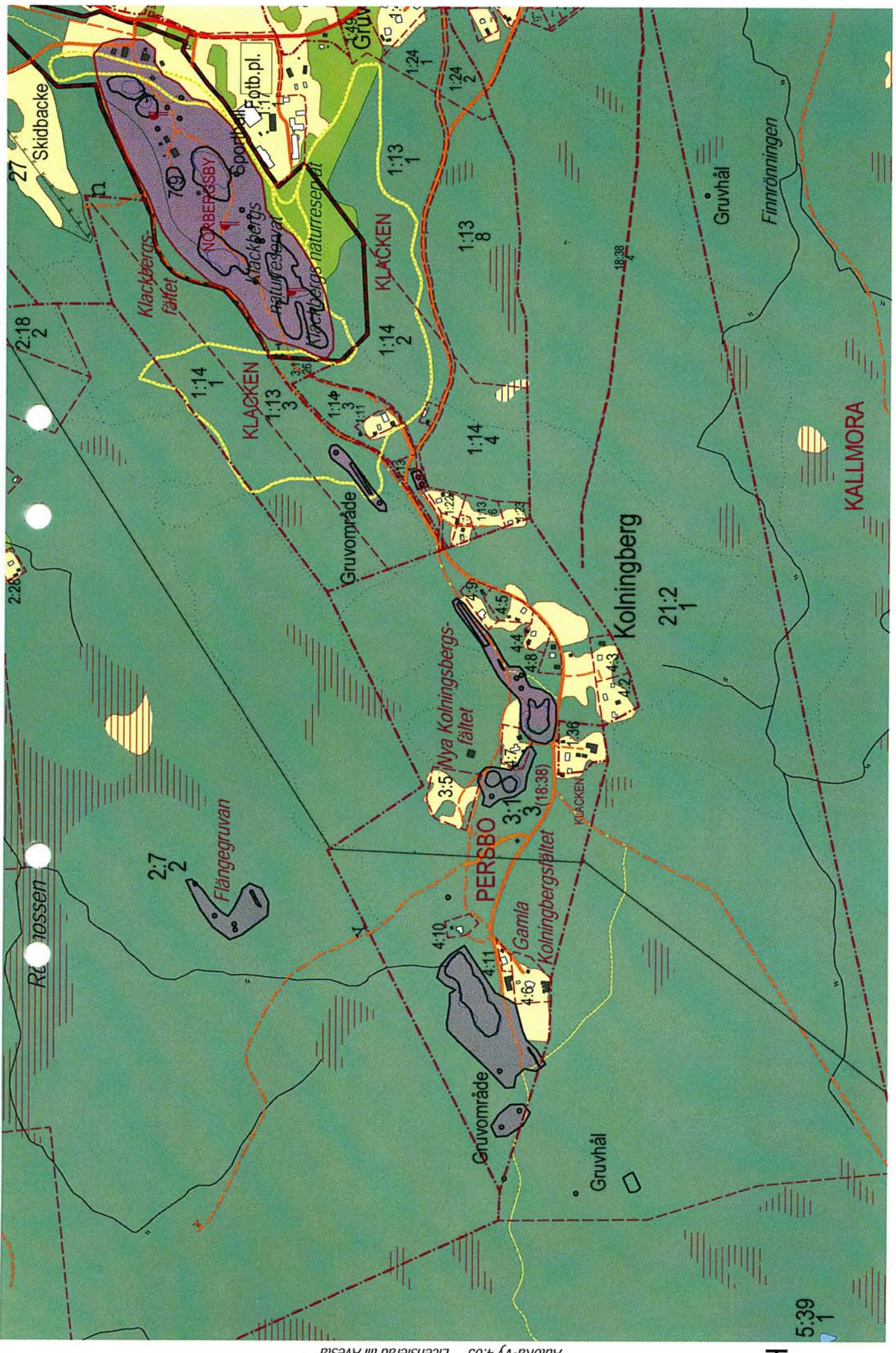
Rödmosen

Kalven

Finnisvagnen

nen





System SWEREF 99 1630 Aktualitet: 2012-04-25
Kartredovisningen har inte rättsverkan, jmf. mot beslut i lantmäterihandlingar

N = 6661312
E = 113794

Autoka-Vy 4.03 Licensierad till Avesta

Länsstyrelsen i Västmanland / Västmanlands läns museum
INDUSTRIINVENTERING

Inventerare: Jean-Paul Darphin

Inv. datum: 1999-01-08	Ek karta nr 126 20	Kommun: Norberg
Fastighet: PERSBO 3:1		Ort: Norberg
Adress / motsv: Kolningberg		Socken: Norberg
Miljö / infrastrukturer. Del av den kvarstående tekniska infrastruktur som tillhört gruvexploateringen vid Kolingsbergfältet. 1885 öppnades en hästbana mellan Kolingsberg-Klackberg. Från 1920 ersattes hästarna av ett motorlok. Driften upphörde på banan omkring 1955. Från 1927 fanns även en gruvbana till Fagersta. Nedlagd 1945.		

Fd. företag Gruvverksamhet. Gruvstugan används av Isakssons Mekaniska verkstad
Fd. verksamhet Gruvverksamhet, malmbrytning, även kalkbrytning
Se även fastigheterna:
Nuv. företag: Gruvstugan återanvänds som mekanisk verkstad
Nuv. verksamhet: ?
Fastighetsägare: Kommunen ?
Kontaktperson:

Byggnader

Hus/del	Vän	Ursprunglig funktion	Grund / Sockel	Stomme	Fasad		Tak		Byggår
					mtrl	färg	mtrl	färg	
5	2	Transformator	B	Tegel	Tegel		Plåt		1899
8	1	Spelhus	H-sten	Ramverk		Röd			1900-tal
2	I+vind	Gruvstuga	Slaggsten	Tegel	Tegel		K-plåt		1900

Arkitekter / byggmästare m.fl.**Omb. tillb.** Gruvstugan tillbyggd mot västra gaveln med enkel träkonstruktion. Skadad av brand 1950, renoverad.**Bygg. tekn. skick** 5 = gott, 2 = bra, 8 = bra**Interiörer / utrustning.****Kort historik:**

Malmbrytning inom området har bedrivits sedan 1300-tal. Men avtog under 1600- och 1700-talen, för att kraftigt öka under slutet av 1800-tal. Då ångkraften introducerades. Gruvdriften nedlades helt, slutligen 1967. Spår av verksamheten består i form av gruvhål, byggnadsgrunder mm samt genom 3 st bevarade tekniska byggnader. Gruvstuga/kontor, spelhus och transformator, området var förbundet med Klackbergfältet genom en hästbana, 1885-1920. Ersattes med motorlok. Banan revs 1951.

Uppgiftslämnare:**Bedömning / anmärkningar:**

De få kvarstående tekniska byggnader vittnar om den forna exploateringen av malmen inom området och är därför av stort historiskt värde. Inom området finns ett stort antal grubarbetarbostäder från 1800- och 1900-talen. Tillbyggnader mot gruvstugans västra gavel bör avlägsnas.

OBS. Riksintresseområde.

Fördjupad dokumentation motiverad **Av estetisk betydelse för miljön** JA
Av betydande historiskt värde JA

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	Ek karta nr 126 20	Kommun: Norberg
Fastighet: PERSBO 3:1		Ort: Norberg
Adress / motsv: Kolningberg		Socken: Norberg

Situationsplan / karta

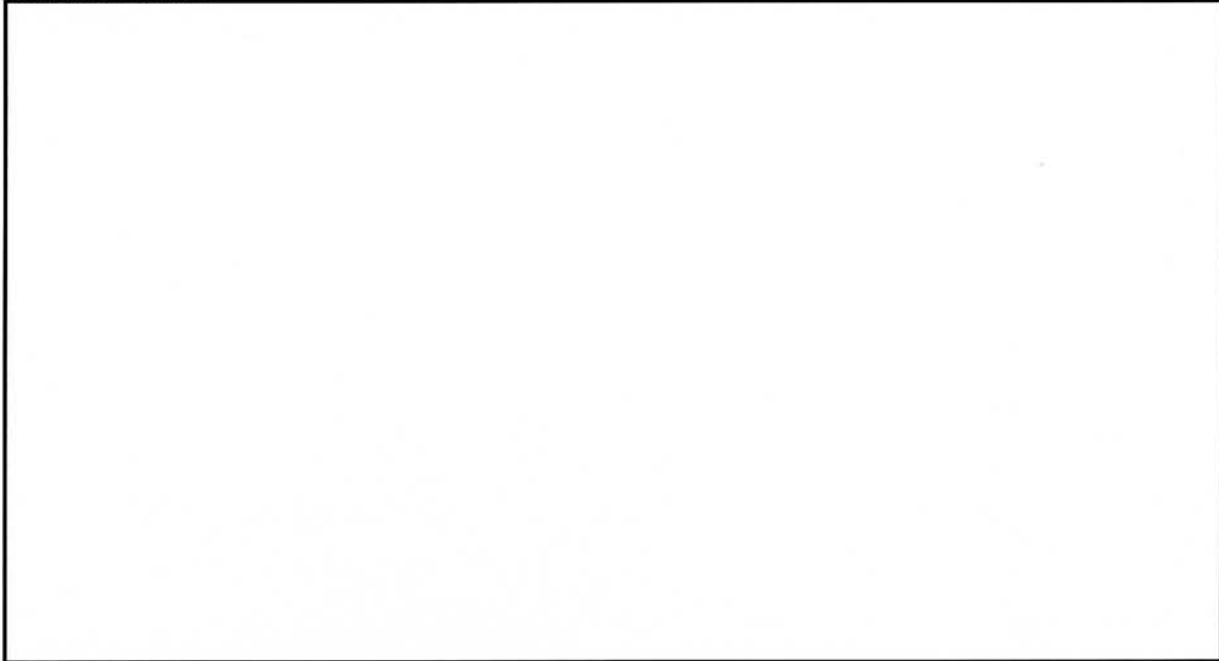
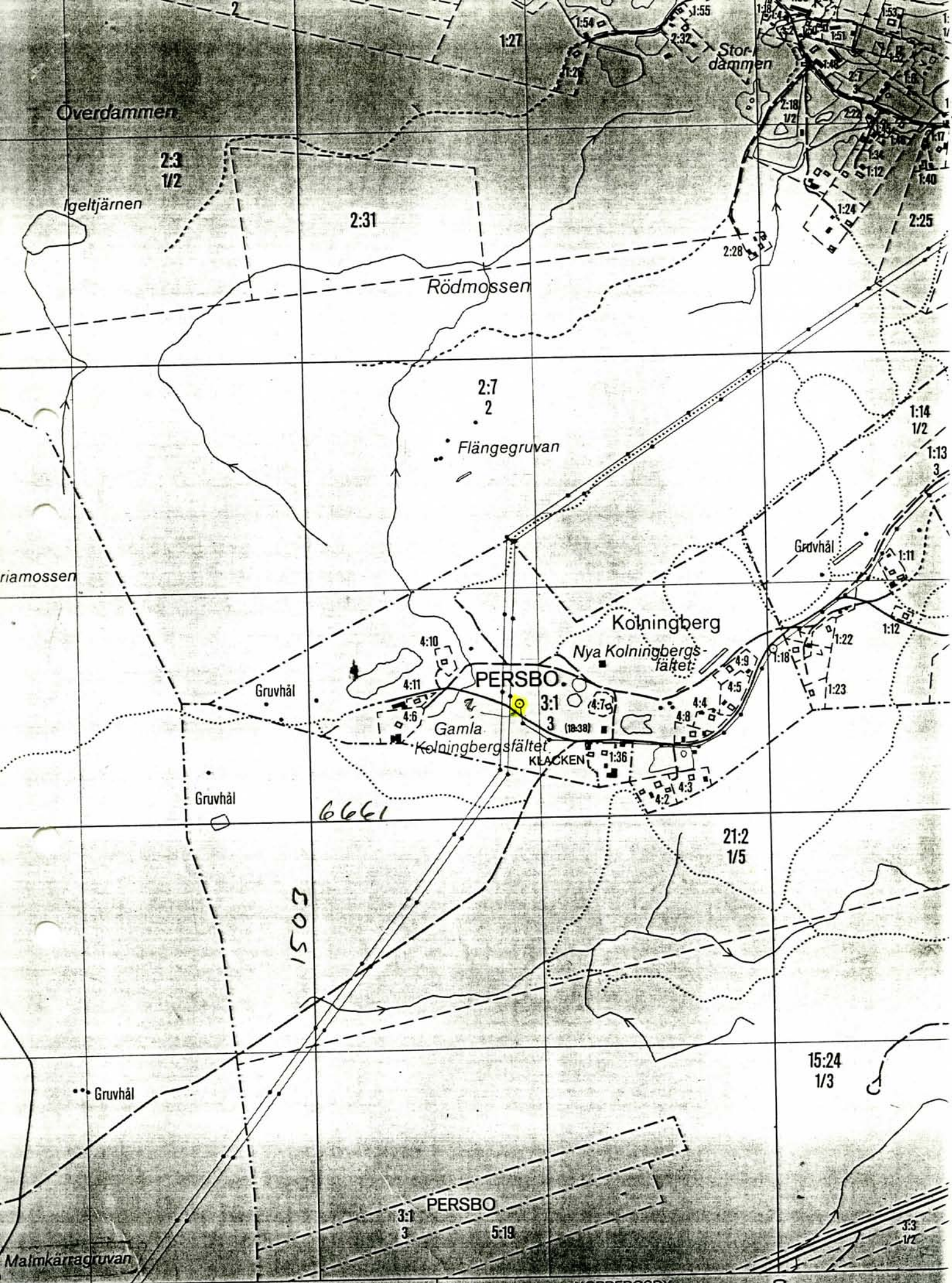


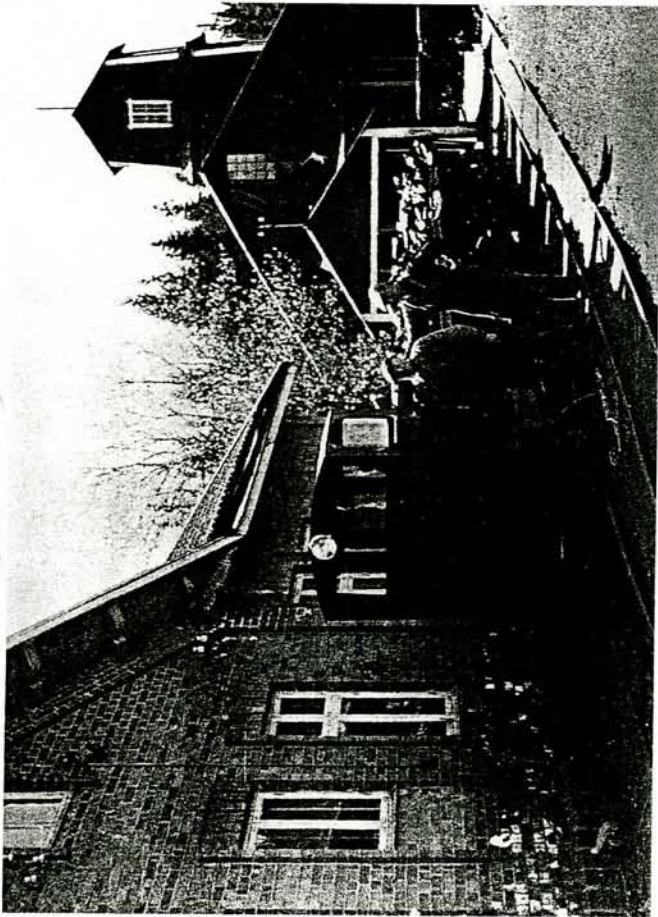
Foto:	Foto Nr:

Källor / litt.

Byar och bebyggelse i Norbergs kommun.
Järnvägsdata 1992.
Norbergs Gruvor 1992. Veikko Hopsu.
Norbergsbanorna 1995. Torsten Olsson.
Olsson 1998.
Norbergs socken. VLM:s bygginventering 1977.

Bilagor:





Kolningsberg i mitten av 1930-talet. Loket hade en Ford bensinmotor B 1932, som under andra världskriget var gengasdriven. Det nyttjades på linjen Kolningsberg-Klackberg, i huvudsak för återtransport av vagnar till det högre belägna Kolningsberg. Personerna på bilden är föraren Sven Hallström och vagnhanteraren Bernhard Forslund. Norbergs Fotoklubb.

Banan Fagersta-Kolningsberg. Bild från linjeomläggningen vid Malmkärra 1918. Foto Fagersta bruksmuseum.

Kolningsberg-Klackberg

Joseph Nilson, som hade varit entreprenör för den 1883 färdigställda Klackbergsbanan, fick något år senare uppdrag av Kolningsbergs Gruvve AB att anlägga en två kilometer lång hästbana med 750 mm spårvidd från rutschbanans krön till Kolningsbergs gruvor. Tack vare järnvägens fördelaktiga profil kunde en häst dra fyra-fem lastade malmvagnar. Från år 1920 ersattes hästarna av ett 12 hkr Vara motorlok. 1925-27 byttes den gamla rälsen ut mot tyngre, och 1929 kom ett andra lok, denna gång från AB Jönköpings Motorfabrik, med 32 hkr dieselmotor.

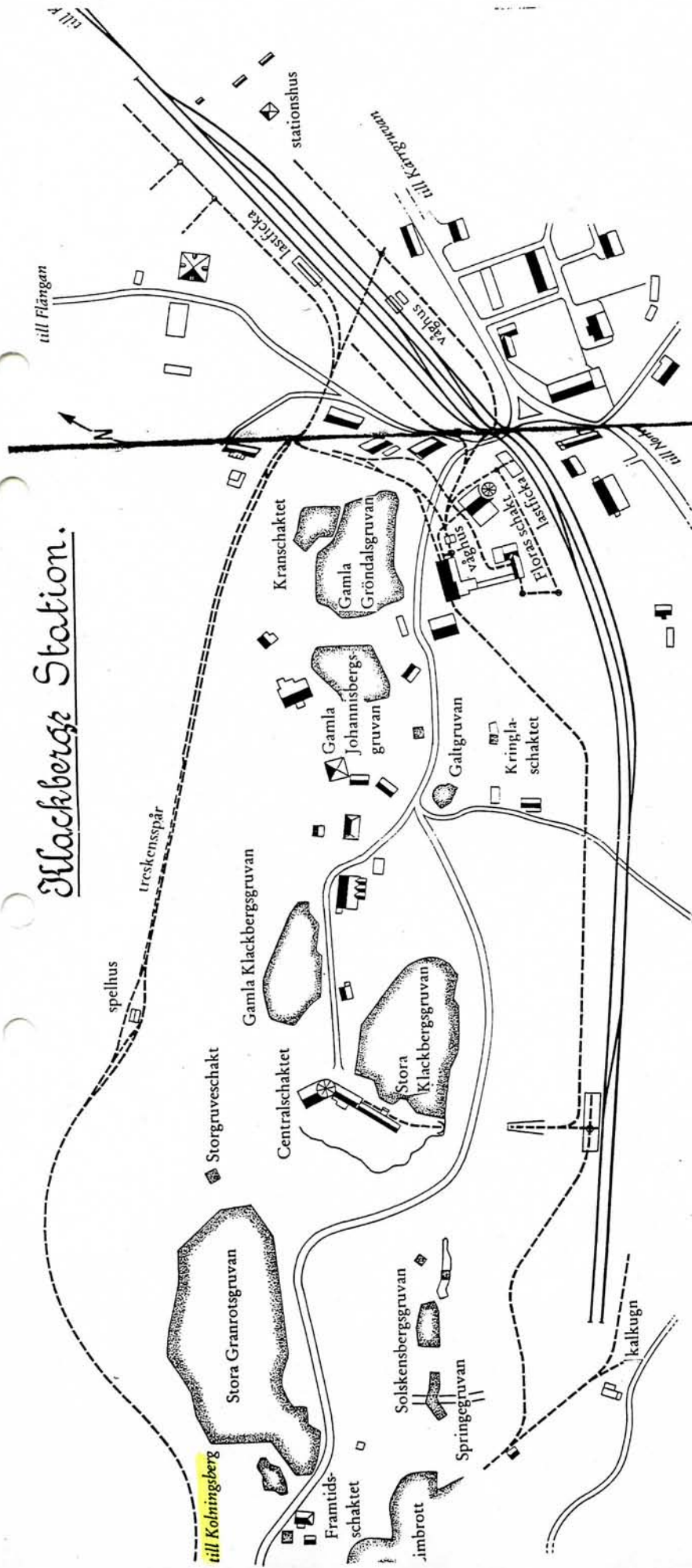
I mitten av 1940-talet transporterades årligen cirka 20 000 ton malm på banan. Driften på den och på rutschbanan upphörde omkring 1955.

Fagersta-Kolningsberg

Norbergsmalmen har alltså haft en järnvägsutfraktsled



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 transporterna 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

Fagersta fick sin första järnväg. Fortfarande var transporten lång och dyr. Därför byggde bruket 1918-21 en bana med 750 mm spårvidd upp till sina gruvor i Kolningsberg och i Malmkärra, två kilometer söder därom. Den senare gruvan nedlades 1936. Spåret löpte från en växel på den ovan beskrivna banan Kolningsberg-Klackberg drygt tolv kilometer genom skogar och över myrar ner till anrikningsanläggningarna vid Stortäktverket. Därifrån fanns ett tidigare byggt avsnitt ner till bruksområdet som

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.

Ur Norbergbanorna 1995

LERVIK
 föreningsbana mellan sjoarna Yngen och Långban (ca 10 km nordost om Filipstad), öppnad såsom hästbana 8.7.1851, spårvidd 693 mm; längd 3,5 km; banan, som hade av Kungl Majt 10.7.1850 fastställt plan, gick mellan Lerviks lastplats vid Yngen och Domshyttans lastplats vid Långban samt ingick i en större kombinerad sjö- och landtransport (jfr Yngs-Daglöse); järnvägen nedlades när MVJ öppnades genom trakten i november 1889 /Bodstedt

LESJÖFORS
 industri- och sjöbanor som ingick i samma transportsystem som Lerviks järnväg m fl; det rörde sig om två skilda banor med olika öden; den äldsta av de två var Lesjön-Agens järnväg, öppnad 1855, spårvidd 693 mm och 3,5 km lång, som ägdes av Lesjöfors bruk; 1868 öppnades Franstorp-Långbansände järnväg, spårvidd 693 mm och ca 6 km lång, vilken ägdes av Franstorp-Långbans järnvägs AB (huvudsaklig aktieägare var Lesjöfors bruk); denna järnväg utgick från en mindre, med Agen kommunicerande sjö, slutade vid Långbansände och nedlades när MVJ öppnats 1889-90; Lesjön-Agens järnväg behölls av Lesjöfors bruk som industribana; den gick från Lesjön, norr om samhället, till Blockenhus lastplats vid Agen, som förutom med Franstorp, kommunicerade med sjön Bredreven; mellan Blockenhus och Bredrevens bryggare drev bruket 1922-1935 hjulångaren "Sumpadoria" som prämdragare; 1928 byttes hästarna ut mot eldrift (varvid spårvidden angavs till 700 mm); dock var endast 3 km elektrifierade och ej sträckan närmast Agen, men loket hade ackumulatörer som laddades upp vid färd på elektrifierad sträcka; ca 1935 revs 0,5 km av linjen närmast Agen; 1947 upphörde trafiken på 700 mm-spåret, som delvis ersattes med ett 1435 mm-spår mellan SJ och bruket; för detta skaffade bruket motorlok; trafiken upphörde 1.12.1986, samtidigt med SJ trafik på Lesjöfors /Bodstedt

Vsb (12 km öster om Herrljunga) till Urstenskärna; 1941 åttio år upplags driften av Svensk Torvförädling och banan återupbyggdes, med en 2 km sidolinje Stängemossen-Forellmossen; nu motorloksdrift; driften inställdes 1948 /SmB Västergötland

LANDVETTER
 torvbana, anlagd 1917, spårvidd 600 mm; längd 3 km; banan sträckte sig från Lundtjärnsbromossen till Landvetters station (16 km öster om Almedal) på GBJ (som under denna period drev torvbrytningen); motorloksdrift; efter ett uppehåll 1920-22 återupplags driften i två år, varefter banan revs; under en tidigare driftperiod, 1904-1910, fanns en linbana på ungefär samma sträcka /SmB Västergötland

LATORPSBRUK-GARPHYTTAN
 industribana, öppnad 1897, spårvidd 600 mm; längd ca 5,5 km; banan utgick från Latorpsbruks station på banan Örebro-Svartå (12 km väster om Örebro S) och sträckte sig till Garphyttans bruk; ursprungligen hästbana; 1915-16 ombyggd för elackumulator- och motorloksdrift, och med minskad lutning (34 i stället för 45 promille); inofficiell persontrafik förekom tills Garphyttan fick bussförbindelse omk 1923; nedlagd 1965 och uppriven 1969-70 /Allan Landin i Vägen från gruva och bruk

LAXÅ-MOSJÖ MOSSE
 torvbana, från Laxå pappersbruk till en torvmosse, öppnad 1890-91, spårvidd 600 mm; längd 5 km; hästbana; massavedstorpget-Mosjö torvmosse, 4 km, nedlades 1928 samtidigt som återstående sträcka till pappersbruken, 1 km, breddades till normalspår; även denna nedlades 1948 /Torbjörn Ljungqvist, Laxå-Röförs järnväg, 1968

LERSJÖ
 se Yngs-Daglöse

nedlagd 1989 /Svenska i strimotorlof'

KOLNINGSBERG-KLACKBERG
 gruvbana, öppnad som hästbana omk 1885, spårvidd 750 mm; längd ca 2 km; den sista biten, ca 200 m, ner till Klackberg (se KNJ och NJ, avd II) hade en lutning av 1:5, och vagnarna från Kolningsbergs gruvfält spelades eller rutschades ner till Klackberg; 1920 insattes motorlok; genomgående trafik förekom Fagersta-Klackberg (jfr Fagersta-Kolningsberg); Kolningsberg-Klackberg var i drift senare än banan från Fagersta och revs 1951 /Per Carlsson i Tåg 5/74

KVILLSFORS-PAULSTRÖM
 industribana, längd 7 km, spårvidd 1435 mm; öppnad 7.1.1987; går från Kvillsfors station på rd VJ (30 km öster om Vetlanda) till Paulströms pappersbruk; trafikerats av SJ

KÅGERÖD-GILLASTIG
 torv- och industribana, öppnad 1907, spårvidd 600 mm; längd ca 15 km; banan, som hade hästdrift, utgick från Kågeröds station på Vkb (10 km söder om Billsholms gruva) och sträckte sig till Grillstigs torvmosse; ett kort anslutande spår gick till Knutsorps slott, den ursprungliga planen var att bygga banan från mossen till Röstånga på KRJ/KEJ, ca 5 km, men terrängförhållandena gjorde detta omöjligt; banan hade sådana lutningsförhållanden att ett kort experiment med motorlok strax efter första världskriget misslyckades; frånsatt hästarna hade dock ägaren av banan en liten motordressin som kunde ta sig upp till mossen; stickspåret till Knutsorps torp avlägsnades 1927-28, och trafiken på huvudlinjen upphörde 1931; detta spår revs upp vintern 1932-33

KÄLLERYD
 torvbana, anlagd 1917, spårvidd 600 mm; längd totalt 8 km; 1918-1920 drevs verksamheten av SJ, och 1917-1921 fanns en hästbana, 2 km, från Källeryds station på

man till full längd; den återöppnade (1941) lastplatsen kallades Ringmossen; banan delvis riven 1948, återstoden 1961 /SmB Västergötland

KINNE-KLEVA
 stenbrottsbanor, spårvidd 600 mm; ett något komplicerat system med anknäytning till MHJ och SKJ - se avd II; 1917 anlades Brattefors kalkbruk med ett system av interbanor; tillsammans med det intilliggande, äldre Ödbogårdens kalkbruk (som hade en kort egen bana) byggdes 1918 ett 2 km spår till Haggårdens station på MHJ; ett annat spår ledde till lastplatsen Brattefors på SKJ; ett nära samarbete förekom mellan ett skifferoljeverk - anlagt 1920, drivet av olika ägare, bl a staten och Föreningen Andels Kalk (1932-1952), spåren (totalt 8 km, inklusive en dubbelspårig, 1,5 km tunnel) ägdes dock av skifferoljeverket; Brattefors utförde även trafik åt skifferoljeverket och Ödbogården; ång- och motorloksdrift; skifferoljeverkets banor utom de som användes av Andels Kalk upprevs från 1946, de övriga 1952; Ödbogårdens internspår trafikerades till ca 1960 och Brattefors till 1963 (banan till Haggården revs 1956) /SmB Västergötland

KIRUNA
 gruv- och industribanor, anlagda från 1900-talets början; spårvidder 600, 750, 891, 900, 1000 och 1435 mm, varav de två första och de två sista funnits ovan jord; landets största småbanesystem med totalt ca 240 km; huvuddelen av nätet har varit elektrifierat; en omfattande trafik med arbetartåg har förekommit /Karl E Palm, LKAB Locomotives, u å

KLIPPANS BRUK
 industribana, öppnad 1897, ursprunglig spårvidd 600 mm; längd 2,5 km; banan gick mellan Klippans station på HHJ och Klippans pappersbruk; hästdrift, motorlok från 1912; 1918 byggdes banan om till spårvidd 1435 mm och trafikerades med elackumulator- och motorlok; den sista tiden ombesörjdes trafiken av mFKLJ;

ur: Järnvägsdata, 1992.

ligare 7,5 km till Tjushults lastageplats vid Lagan; sammanlagd längd 14,5 km; fram till 1880, då ånglok ersatte, användes oxar som dragkraft (f ö byggdes 1880-1916 fyra lok på brukets egen verkstad); i november 1897 erhöles anslutning (efter plankorsning) till SSJ som då öppnats till Strömsnäsbruk, 14 km norr om Markaryd; ånglokstrift till 1951, därefter motorlok; irreguljär passagerartrafik förekom i primitiva personvagnar från 1884; en stor del av transporterna bestod av timmer som flottats på Lagan, men även torvtransporterna var omfattande; trafiken på "huvudlinjen" upphörde 1959, varefter spåret revs 1961; vissa internspår i Strömsnäsbruk och Delary fanns kvar till 1974 /Harald Agrell i Tåg 8/75; Franz-Bo Frenzel, *Transportlederna vid Delary bruk*, 1989

DOMNARVET-KVARNSVEDEN

industribana, anlagd 1897-98, spårvidd 693 mm; längd totalt ca 10 km; banan utgick från Domnarvets järnverk och hade även anslutning till Borlänge station (BJ, BSJ, SDJ) samt sträckte sig till Kvarnsvedens pappersbruk och vidare till timmermagasinet Tågen; avståndet Domnarvet-Kvarnsveden var ca 5 km och Kvarnsveden-Tågen ca 2 km; banan elektrifierades i oktober 1900 och utökades i juni 1904 med stickspår till den då öppnade Kvarnsvedens station (FVJ), 3 km öster om Repbäcken, samt till Bysjöns sågverk; även ång- och motorloksdrift förekom; reguljära arbetar- och skoltåg gick mellan Kvarnsveden och Borlänge; 1957 upphörde trafiken Kvarnsveden-Domnarvet/Borlänge sedan SJ förvärvat banvallen utmed Allfarvägen; SJ öppnade den nya sträckningen Borlänge-Repbäcken 17.11.1958; dock hade redan i september 1957 en 1435 mm-förbindelse öppnats Borlänge-Kvarnsveden; ca 1965 upphörde återstående 693 mm-trafik Kvarnsveden-Tågen, och ersattes med ett normalspår 1969; 1990 övertog SJ växlingen, men ännu bedrivs trafik på 1435 mm med egna (SSAB) växellok

DRAPO (33)

timmerbana med häst, öppenad i början av 1870-talet; längd 2 km; banan förband sjöarna Tynn och Hemsjön, 20 km söder om Årvidaberg; uppriven 1887; ny hästbana utlades på den gamla banvallen 1908-09; förlängdes 1909-10 Hemsjön-Björkern varvid ånglok anskaffades; spårvidd 600 mm; längd totalt ca 3,5 km; trafiken upphörde 1929, när sägen i Björkfors nedlades och banan revs upp i början av 1930-talet /Lars-Erik Gustafsson, *Ångbåtarna på Smålands sjöar*, 1977; SmB Östergötland; Bo Gyllenberg i Skogen tar tåget

DÖSEBACKA

industribana, anlagd 1895, spårvidd 600 mm (belägen nära Nols station på BJ, 25 km norr om Göteborg); en bana av någon egentlig längd (3,4 km inklusive bispår) tycks ha byggts först omkring 1919; på banorna transporterades sand från läkter till krossverk, cementgjuteri och utläsningsbrygga vid Göta älv; motorloksdrift tycks ha införts 1927; nedlagd 1938 /SmB Bohuslän & Dalsland

EBBARP

torvbana, anlagd 1918, spårvidd 600 mm; längd 3,5 km; banan gick ursprungligen från Ebbarmossen till en brikettfabrik; driften nedlades 1923 men anläggningarna fanns kvar, och driften återupptogs 1940, varvid banan förlängdes till Kärtemosse lastplats på f d BAJ-sträckan Hilla-red-Axelfors; den senare delen (2,5 km) upphörde att användas 1947 och övrig verksamhet upphörde 1953 varpå banan revs

/SmB Västergötland

EDS BRUK

industribana, öppnad 1889, spårvidd 600 mm; längd 4 km; banan löpte mellan Eds bruk och hamnplatsen Helgenäs, ca 30 km norr om Västervik; ångdrift, senare motorlok; nedlagd 1966 och uppriven 1976-77 /Svenska industrimotorlok I; Lennart Welander i Skogen tar tåget

EKERY-SKROMBERGA

gruv (h industribana) öppnad 1882, spårvidd 1435 mm; längd 2 km; banan gick mellan Ekery station på dåvarande LEJ (5 km sydväst om Billsholms gruva) och stenkolsgruvan i Skromberga; den trafikerades av LEJ/SJ; för allmänheten upplättna arbetartåg kördes 1922-23; nedlagd 29.5.1988

/Svenska industrimotorlok I; SJ minneskrift 1906-1931

EKHULT-AXHULT

torvbana, anlagd 1943, spårvidd 600 mm; längd 4,5 km; banan ledde från Skånska Cements brännlorvsfabrik på Ekhultsmossen till Axhults station på f d SSJ, 8 km norr om Markaryd; motorloksdrift; nedlagd 1948, men banan revs inte förrän 1955-57

/Svenska industrimotorlok I

ELDFORSENS MASSAFABRIK

se Tretjäm-Eldforsen

EMSFORS BRUK

industribana, öppnad 1920, spårvidd 600 mm; längd 3 km; banan gick mellan Emsfors bruk och Påskallaviks hamn, ca 12 km söder om Oskarshamn; ångdrift, motorlok från 1952; nedlagd 9.8.1975 /Svenska industrimotorlok I; Lennart Welander i Skogen tar tåget

FAGERSTA-KOLNINGSBERG

gruvbana, öppnad av Fagersta bruk till Malmkärragruvan 1918 och vidare till Kolningsberg (2 km) 1927, spårvidd 750 mm; längd ca 10 km; banan anslöt vid Kolningsbergs gruvfält till Kolningsberg-Klackbergs järnväg (se denna); Fagersta bruks tåg på banan kunde även trafikera sträckan till Klackberg; elackumulatordrivna motorloksdrift; nedlagd 1945 och uppriven successivt /Per Carlsson i Tåg 5/74

FALKENBERG

tegelbruksbana, anlagd 1904, spårvidd 600 mm; längd 6,5 km; en första lerbana ledde 2,5 km från lertaget i Brinkendal till

Falkenbergs tegelbruk (delar av en 850 mm-bana ombyggdes och inkorporerades ca 1910), en andra lerbana, 4 km, fanns 1920-1939; motorlok, i vart fall under senare år; nedlagd /Svenska industrimotorlok I

FENGERSFORS-ÄRRSJÖN

industribana, egentligen koncederad (koncessionen troligen återkallad 1940); öppnad 1925 efter en lång byggtid, spårvidd 600 mm; längd ca 3 km; banan, som gick mellan Fengersfors pappersbruk och brukets lastageplats vid Ärrsjön (ca 15 km sydväst om Åmål), utgjorde en del av en kombinerad sjö- och landtransportled; ång- och motorloksdrift; brukets egen båt gick sommartid genom Ärr. Ämmen, Östebojön och Svansfjärden samt via Dalslands kanal ut på Vänern f v b till Göteborg; banan nedlades 1958

/SmB Bohuslän & Dalsland; Mats Freding i Skogen tar tåget

FILIPSTAD-LERSJÖ

se Yngs-Daglöse

FINNERÖDJA-SKAGERN

timmerbana, öppnad av Laxå bruk i maj 1900, spårvidd 600 mm; längd ca 6 km; banan utgick från Finnerödja station på VSb, 14 km sydväst om Laxå, och sträckte sig till Skagersholm vid sjön Skagern. där prämleder anslöt; drivkraften utgjordes av oxar första året, men ångloksdrift infördes 1901; trafiken bedrevs huvudsakligen sommartid; nedlagd 1921 och uppriven 1923-1924

/Torbjörn Ljungqvist, *Laxå-Rejfers järnväg*, 1968, och i Skogen tar tåget

FINSPÅNG-LOTORP, "FgLpJ"

industribana, öppnad av Lotorps bruk som hästbana hösten 1854, spårvidd 891 mm; längden var då 5,5 km; denna första upplaga sträckte sig från en lastageplats omedelbart söder om Finspångs stolt till Lotorp, som på denna tid var norra Europas största lancashiresmedja; lastageplatsen stod i båtförbindelse över sjön Glan med Fiskeby bruk (se Fiskeby järnväg); 1874

Gruvarbetarbostäder

Den ökade brytningen vid 1800-talets slut medförde även att nya arbetarbostäder uppfördes. Till dessa hör en grupp av fyrfamiljshus i tegel från 1890-talet, benämnt Uddevalla, beläget söder om Klackens gard. Gruppen har bevarat sin ursprungliga karaktär och inrymmer idag vandrarhem. En annan mindre välbevarad gruppering av arbetarbostäder från denna tid utgör Gröndalsområdet. Konsumentkooperationen etablerade sig 1902 i Klackberg. Efter denna kvarstår en fd butikbyggnad från 1918.

Stationsbyggnad

1897-98 anlades ett stickspår från Klackberg till Kärrgruvan till den 1874 tillkomna järnvägen mellan Kärrgruvan och Krylbo. Tidigare hade en smalspårig järnväg funnits för malmtransporterna från Klackberg till hyttorna. I dag kvarstår en järnvägsstation med rik snickarglädjedekor från denna tid.

*Gruvmiljö***Kolningberg**

I likhet med Klackberg kan malmbrytningen i Kolningbergsfältet ha inletts redan på 1300-talet. Likaså har här även förekommit kalkstensbrytning. Ortsnamnet vittnar vidare om en betydande kolningsverksamhet. Under 1600- och 1700-talet var brytningen i fältet mycket begränsad främst med anledning av att berget här var rasbenäget. Däremot ökade brytningen kraftigt i samband med att ångkraften introducerades vid 1800-talets slut.

Gruvvstuga, spelhus och kraftstation

Betydande spår efter gruvdriften som upphörde 1967, finns bevarade i området som är skyddat som riksintresseområde. Lämningarna består dock främst av vattenfyllda gruvhål och fundament, som tex efter den trälave med skrädhus och separat spelhus som uppfördes vid Uddevallagruvan 1880. En fd gruvstuga/kontor av tegel från omkring 1900 finns dock bevarad här. Byggnaden brandhärjades måttligt 1950 men renoverades och innehåller idag en mekanisk verkstad. Invid Vulkangruvan finns ett spelhus i trä från 1900-talets förra hälft samt ett betongfundament till en gruvlave bevarade. En transformatorstation i tegel från 1899 kvarstår medan kraftcentralen som låg intill är riven.

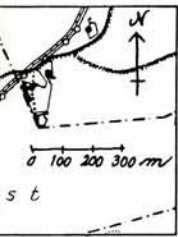
Gruvarbetarbostäder

1897 anlades en hästbana från gamla Kolningbergs fältet som anslöt vid järnvägen i Klackberg. Banvallen nyttjas idag som väg, längs vilken en förhållandevis omfattande och välbevarad grugarbetarbebyggelse från sent 1800-tal och tidigt 1900-tal ligger utspridd. Invid Uddevallagruvan ligger ett större flerfamiljshus för grugarbetare från 1880-talet.

*Bergsmansby***Flängan**

Bergsmansby vars hytta var i drift åtminstone från 1539 fram till 1751. Malmen till järnframställningen bröts ursprungligen vid Flängangruvan i byn medan man på 1600-talet övergick till Risbergs- och Getbacksfältens gruvor i Norbergsby. Redan 1768 beskrevs hyttan som förfallen och idag minner endast en slagghög om den forna järnframställningen i Flängan.

Olsson 98

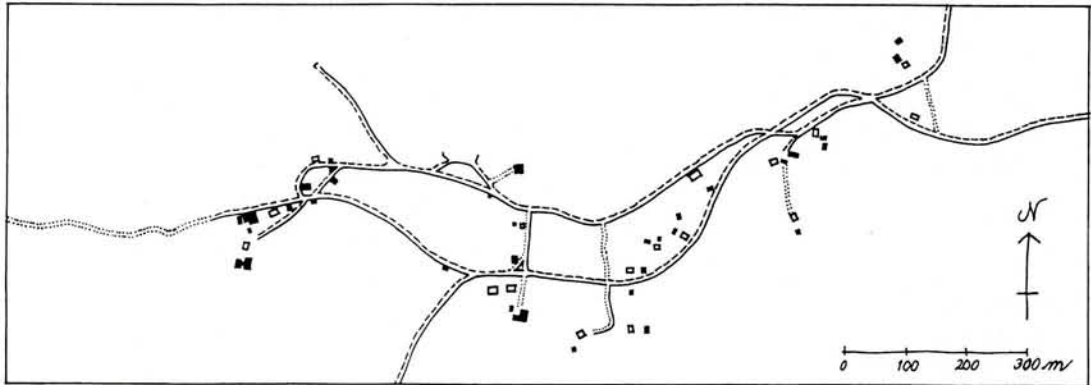


g, 1908.

ns inte i
gruva starna
ör hus nov.
i kartan lik-
banan, som
ade utrustats
de fortfarande

talet i Kol-
t - cirka 130
kring hälften
na. År 1930
ngbergs gruv-
n 4 850 ton

omiska kartan
lningbergs



Kolningberg idag. Efter ekonomiska kartan.



Gruvarbetarbostad, uppförd på slutet av 1800-talet. Idag fritidsbostad. Foto 1977.

nordvästligaste del tre bostadshus, typ arbetarkaserner, som kallades Svartås. Alla tre är redan rivna liksom några av de bostadshus som var markerade på 1908 års karta samt en del ekonomibyggnader. Sedan gruvdriften lades ned 1967 har även en hel del av gruvbyggnaderna rivits - lavar, spelhus, skrädhus med mera. I och med att man slutade bryta i gruvorna har dessutom många av de gamla gruvarbetarbostäderna övergått till att fungera som fritidsbostäder. Sånär som på en del mindre ekonomibyggnader (samt om- och tillbyggnader) har under de senaste årtiondena endast en byggnad uppförts i Kolningberg - ett fritidshus från omkring 1970 i samhällets östligaste del.

DAGSLAGET. Flertalet av de gamla gruvarbetarbostäderna i Kolningberg ut-

nyttjas idag som fritidsbostäder. Endast ett mindre antal fastigheter bebos året runt. En av dessa driver ett mindre jordbruk. I den före detta gruvstugan, belägen i samhällets västligaste del, ryms en liten mekanisk verkstad. Norbergs pastorat står än idag som ägare till större delen av Kolningbergs mark. En hel del av fastigheterna ägs dock av Norbergs gruvförvaltning.

Av den forna gruvhanteringen återstår idag endast några stora övergivna gruvhål, en del slagghögar samt enstaka byggnader som till exempel ett av spelhusen. Hästbanan har blivit väg - den sydligaste av de två småvägar som idag går genom Kolningberg. Den ganska utspridda och enkla gruvarbetarbyggelsen som fortfarande står kvar - förhållandevis välbevarad - ger dock en tämligen god bild av hur ett gruvarbetarsamhälle från slutet av 1800-talet kan ha sett ut.



F d gruvstugan uppförd omkring sekelskiftet 1900. Idag mekanisk verkstad. Foto 1977.

Malmen från Kolningbergsfältet transporterades på lastbilar till Gröndalsgruvan och sovrades där.

I Kolningbergsfältet fanns en lavbyggnad, spelhus och gruvstuga/gruvkontor. Inom Stadsgruvans utmål fanns ett schakt kallat Vulkanschaktet med en enkel lave och spelhus. Detta schakt utnyttjades som reservuppgång.



Kolningsbergs lave samt maskinhuset till vänster år 1966.



Kolningsbergs gruvstuga 1966.

Ur: Norbergs gruvor 1992

BYGGNAD SINVENTERING U-län
Västmanlands läns museum

Socken: NORBERGS Kommun: NORBERG-S
Fastighet: NORBERGS BY 21² (KOLNINGBERG)

Inv. datum: 77.08.10.
Filmnummer: J6-12-15
Ek kart bl: 12 G 2a
Koordinat: _____

Arkitekt: _____
Gårdsnamn: _____
Anl. art + ev. ändr.: F.D. GRUVSTUGA, NU MEKANISK VERKSTAD (ISAKSSONS)
Uppgiftslämnare: _____
Ritningar: _____
Arkivhandlingar: _____
Litt.: _____

- 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	TEGEL X RÖTT KARR. PLÅT 1950! 1880-90-TAL						
II		ENLIGT UPPGIFT BRANN HELA HUSET NED ~1950						
III		OCH BYGGDES SÅ UPP IGEN. TROLIGEN VAR DET						
IV		BARA TAKET SOM FÖRSTÖRDES DÅ OCH LADES						
V		NYTT - I ÖVRIGT MÅSTE HUSET VARA FRÅN						
VI		SENT 1800-TAL.						
VII		GRUVLAVEN OCH SPELHUSET VÄSTER OM I						
VIII		REVS SEDAN GRUVDRIFTEN LAGTS NED, 1967.						
IX								
X								

Agare/längd NORBERGS GRUVFÖRVALTNING



VÄNTENFYLLT DAG
BROTT STRAX
NORR OM HUS I



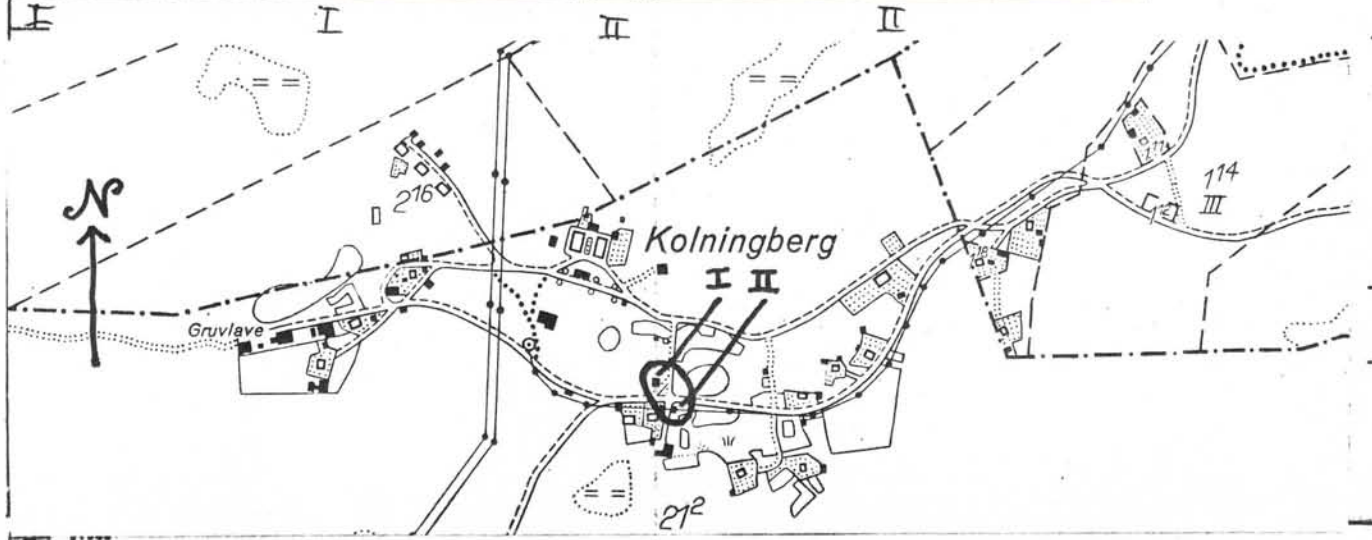
BYGGNAD SINVENTERING U-län
Västmanlands läns museum

Socken: NORBERGS Kommun: NORBERGS
 Fastighet: NORBERGSBY 21² (KOLNINGBERG)
 Arkitekt: _____
 Gårdsnamn: _____
 Anl. art + ev. ändr.: SPELHUS, NU OANVÄNT OCH ÖDET GARAGE.
 Uppgiftslämnare: _____
 Ritningar: _____
 Arkivhandlingar: _____
 Litt: _____

Inv. datum: 77.08.10
 Filmnummer: J 7. 7-8
 Ek kart bl: J 6. 28-29
 Koordinat: 12 G 2 a
 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	Spekulerhus SPELHUS	Stolp	LSP	FR	2T		~1900	
II	GARAGE	Stolp	SSP	FR	2T		1930-60	
III								
IV								
V	STRAX NORR OM HUS I FINNS BETONGFUN-							
VI	DAMENT FRÅN EN GRUVLAVE.							
VII	SE BLANKETT 11 - GAMMALT FOTO AV HUS I.							
VIII								
IX								
X								

Ägare/längd



BYGGNAD SINVENTERING U-län

Västmanlands läns museum

Socken: NORBERGS Kommun: NORBERGS

Fastighet: NORBERGS BY 21² (KOLNINGBERG)

Arkitekt:

Gårdsnamn:

Anl. art + ev. ändr.: KRAFTSTATION / TRANSFORMATORSTATION

Uppgiftslämnare:

Ritningar:

Arkivhandlingar:

Litt.:

Inv. datum: 77.08.10.

Filmnummer: 76.21-22

Ek kart bl: 12 G 2 a

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- mtri	Fasad mtri	Färg	Tak täckn	Uppg ålder	Trol ålder	Dateringsgrund (forts. baksidan)
I	Bostadshus KRAFTSTATION TG.	X	RÖD	FÄLSAD PLÅT	~1905-10.			
II								
III								
IV								
V								
VI								
VII								
VIII								
IX								
X								

Agare/längd

