Bengt Fura, Eje Larsson, Stefan Nilsson, Ulf Smedbo

Nordmark-Klarälvens Järnvägar – järnvägen i våra hjärtan

Trafik-Nostalgiska Förlaget

Bengt Fura, Eje Larsson, Stefan Nilsson, Ulf Smedbo

Nordmark-Klarälvens Järnvägar – järnvägen i våra hjärtan

Trafik-Nostalgiska Förlaget 2025
TNF-bok 358

Innehåll

Förord	3
Om författarna	5
En resa längs linjen	6
Förslag till utbyggnader som aldrig genomfördes	99
Minnen	100
Transporterna före järnvägen	107
Järnvägarna byggs	113
Järnvägens storhetstid och nedgång	129
Var det rätt att lägga ned NKLJ?	146
Om NKLJ inte hade lagts ned	148
Lite om banstandarden	153
Kort om elektrifieringen	155
Fordonsparken	157
NKLJ:s trafik på landsväg	217
Kvar av NKLJ i dag	223
Mer NKLJ	227
Utsjö Järnväg	237
Källförteckning	239

Fotografer och bildkällor

AD = ArkivDigital www.arkivdigital.se
AEG = Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft
AH = Ann Henriksson
ASJF = ASJ Falun
BB = Bengt Boman
BeF = Bengt Fura
BjF = Björn Fura
BK = Bergskontoret via Digitalt museum
BLa = Börje Lagergren
BjL = Björn Larsson
BM = Björn Malmer
BU = Bengt Unvér
Bvs = www.banvakt.se
CP = Clas Pihlström
EF = Erik Forss
EL = Eje Larsson
ES = Erik Sjöholm
Fb = Facebookgruppen ”NKLJ Nordmark Klarälvens Järnväg – järnvägen i våra hjärtan”
FG = Filipstads gille
GA = Gunnar Andersson
GDG = GDG Biltrafik AB
Geni = www.geni.com
GH = Göran Hedrén
HJ = Hagfors Järnvägsmuseum
HR = Henrik Rahm
IB = Ivan Bodstedt
JG = Jeremy Graveness
JK = Jan Kruse
JP = Janis Priedits
JV = Jan Vennerström
JW = Johan Winegård
Jvm = Järnvägsmuseet via Digitalt museum
Kk = Karlstads kommun
KP = Krister Persson
Lm = Lantmäteriet
LL = Lars Lundell
LN = Lennart Nilsson
LW = Lennart Welander
MJJ = Matts-Johan Jacobson
MK = Museet Kvarnen, Filipstad
MP = Mats Petré
MSG = Mikael Sävenholt Gunnarsson
Nhf = Nordmarks hembygdsförening
NM = Nordiska Museet via Digitalt museum
Of = Okänd fotograf
OSM = Open Street Map, Open Database License, openstreetmap.org/copyright
PB = Peter Berggren
PG = Petter Grøner
RA = Riksarkivet www.riksarkivet.se
RC = Rune Carlsson
RS = René Sjöstrand
Sjf = Svenska Järnvägsföreningen
Smb = Småbaneföreningen
SN = Stefan Nilsson
TH = Thomas Helin
TM = Tekniska museet via Digitalt museum
TNF = Trafiknostalgiska Förlaget
TTe = Thomas Tell
TTä = Thomas Tägil
UHB = Uddeholmsbolaget
US = Ulf Smedbo
VA = Värmlandsarkiv via Digitalt museum samt besök
VM = Värmlands Museum via Digitalt museum
WC = Wikimedia Commons

Nordmark-Klarälvens Järnvägar – järnvägen i våra hjärtan
av Bengt Fura, Eje Larsson, Stefan Nilsson och Ulf Smedbo

© Trafik-Nostalgiska Förlaget 2025 • TNF bok 358

Grafisk formgivning, sättning och bildredigering: Stefan Nilsson, Geographica Antikva

Typografi: PT Sans och Adobe Garamond • Papper: 130 g bestruket

Kartor: Thomas Helin

Tryck och bindning: Print in Baltic JSC, Kaunas, Litauen 2025.

ISBN: 978-91-89243-89-7

Omslag: Uddeholmaren på spår 20 vid Karlstad C på 1960-talet. [BLa]

Främre uppslag: Tågmöte mellan persontåg med AEG-lok i Deje på 1960-talet. [ES]

Främre enkelsida: NKLJ trafikledning och (troligen) stinsar med flera 1917. [Jvm] Avståndstabell för NKLJ. [HJ]

Bakre enkelsida: Grafisk tidtabell från 1914 för NKLJ. [HJ]

Bakre uppslag: Långt godståg med transportörer vid Holsby 1988 på väg norrut mot Hagfors. [ES]

Baksida: Lok 106 ”Storfors” med godståg vid Råda den 31 mars 1989. [EF] Persontåg 201 gör uppehåll i Forshaga. [RC]

Förord

NKlJ var föregångare

Området kring Hagfors och Filipstad är en urgammal bruksbygd med många mindre gruvor och bruk där de omständliga och kostsamma transporterna var ett stort problem. På 1870-talet kom järnvägen till dessa trakter, samtidigt byggdes det nya järnverket i Hagfors. Under de följande decennierna skapades ett järnvägsnät som knöt samman Filipstad, Hagfors, Munkfors, Karlstad och Skoghall.

I början av 1920-talet elektrifierades banorna. Det var ett pionjärarbete, där det i Sverige främst var Malmbanan i Norrbotten som kunde tjäna som förebild. Genom den elektriska driften reducerades driftkostnaderna och gav möjligheter till rationellare transportupplägg. Man köpte femton elektriska lok, dessa hade ett karaktäristiskt utseende och utgjorde stommen i lokparken under många år.

År 1956 skedde en stor standardförbättring för persontrafiken genom att de båda rälsbusståsätten ”Uddeholmaren” levererades. Några år senare utökades fordonsflottan med totalt sex stycken nya ellok, de utgjorde därefter stommen i dragkraften.

I slutet av 1960-talet investerade man i ett hundratal nya virkesvagnar, enkelt och rationellt byggda. NKlJ satsade också på att i stor skala använda så kallade transportörer, smalspåriga lågbyggda vagnar med normalspårsräls ovanpå. I dessa fall eliminerades behovet av omlastning av gods genom att man helt enkelt körde upp den normalspåriga vagnen på den smalspåriga transportören.

Bokens upplägg

Vi börjar med en resa längs linjen med start i Filipstad. Här fanns anknytning till omvärlden i form av två normalspåriga järnvägar. Vi fortsätter åt nordväst till gruvorna i Finnmossen, Nordmark och Taberg. Vidare västerut till Hagfors och järnverket. Därefter söderut till Munkfors, Karlstad och till sist även Skoghall nere vid Vänern.

Många har minnen av banan. I nästföljande kapitel har vi samlat tre berättelser: om en lokförare vid banan, en järnvägsentusiasts utfärder med extratåg samt kvarvarande anor från järnvägens fornstora dagar i samband med upprivningen av den sista biten.

Kapitlet därpå handlar om transporterna före järnvägarnas tid. Om malmbrytningen i östra Värmland, framväxandet av Uddeholmsbolaget och de problematiska transporterna som gick i skogar, på sjöar och vattendrag, innan man till sist kom fram till att järnvägar var lösningen på transportproblemen.

Därefter beskriver vi de tidiga järnvägsförslagen samt bygget av de olika bandelarna. När alla dessa banor var färdigbyggda slogs de ihop till Nordmark-Klarälvens Järnväg*ar*.

I det följande kapitlet följer vi järnvägen under dess storhetstid mellan år 1920 och nedläggningen 1990. Kampen mot den dåliga ekonomin, effektiviseringar, tankar på förstatligande och om den stora industriella aktiviteten längs banan. Delar av denna period kan sägas vara Uddeholmsbolagets storhetstid. Till slut nedgångarna i trafiken med nedlagd persontrafik, nedlagda bandelar och nedlagda transporter av rundvirke till dessa att enbart sträckan mellan Deje och Hagfors fanns kvar.

Banan och elektrifieringen får var sitt kapitel. Därefter beskrivs många av alla de lok, motorvagnar, rälsbussar, person- och godsvagnar som har trafikerat banan. Dessutom ges en beskrivning av NKlJ:s trafik på landsväg.

Avslutningsvis beskriver vi vad som finns kvar av NKlJ i dag. Vi ger en exposé över några miljöer som är borta idag, samt berättar om Hagfors Järnvägsmuseum och museets vänförening, samt att det går att bygga en hel del fordon från NKlJ i modell. Vi ger till sist också en kortfattad historik över Utsjö Järnväg, som under slutet av 1800-talet användes för att frakta timmer från Västerdalälven och över till Uvåns och Klarälvens vattensystem.

Alla fel i boken är våra egna. Vill du kommentera något om boken går det bra att göra via Facebookgruppen om NKlJ.

Sätt dig ned i en skön fåtölj och börja läsa.

NKlJ-keps. [Jvm]

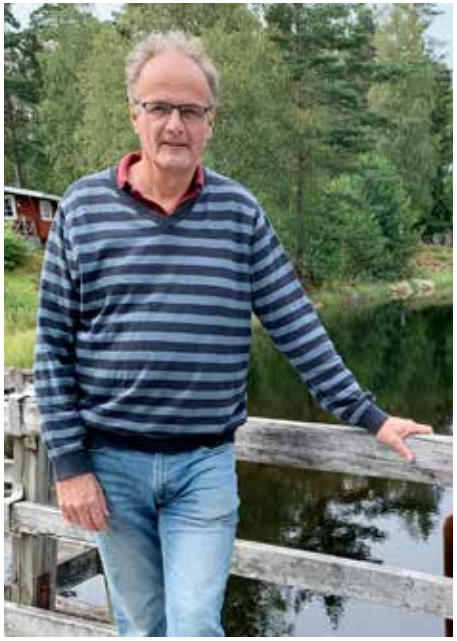
Om författarna

Bengt Fura
Civilingenjör från Stockholm med ett yrkesliv inom fordonsutveckling på Scania i Södertälje. Sommarvärmlänning som kom i kontakt med NKlJ första gången 1976 genom att min bror Björn introducerade mig för banan. Jag har sedan dess följt järnvägens öde och uppmärksammade ett upprop på Facebook 2019 att göra något åt situationen i Hagfors där området höll på att växa igen. Var med och bildade Hagfors järnvägsmuseums vänförening 2020 och har sedan dess varit dess ordförande. Föreningens syfte är bland annat att bevara kulturavet efter NKlJ, vartill denna bok kan vara ett bidrag.

Eje Larsson
Kulturgeograf som växte upp på bruket i Söderfors. Det är ett av de nio vallonbruk som funnits i Tierps kommun. Under en period ägdes bruket av Uddeholm. Intresserad av industrihistoria och kopplingen mellan industri och järnväg. Har jobbat med planering av buss- och tågtrafik under mer än 40 år på Upplands Lokaltrafik, Länstrafiken Mälardalen, Tåg i Bergslagen och Värmlandstrafik. Aktiv i Svenska Motorvagnsklubben bland annat som skribent i tidningen *Motorvagnen* med temat ”Banor vi glömt”.

Stefan Nilsson
Kulturgeograf från Värmland som 1989 återvände hem och hann se allt för lite av NKlJ innan nedläggningen. Har stort intresse för teknik- och industrihistoria, särskilt i Värmland och Bergslagen, och gamla järnvägar, speciellt NKlJ, Bosjöbanan, Fryksdalsbanan, Dal-Västra Värmlands Järnväg och Inlandsbanan. Är redaktör och utgivare av *Modelljärnvägsmagasinet* och *Tågsommar*. Bor och verkar i Lysviks före detta stationshus längs Fryksdalsbanan. Aktiv i Hagfors järnvägsmuseums vänförening samt den stiftelse som driver museerna i Hagfors.

Ulf Smedbo
Civilingenjör från Göteborg med järnvägen som livslång hobby och under många år också som arbetsplats. Har ett varmt hjärta för smalspåriga järnvägar och då särskilt för NKlJ. Tycker om att skriva böcker och att få sprida kunskap. Första besöket på NKlJ var sommaren 1975, när rivningen börjat av sträckan Finnshyttan–Musjöheden och all smalspårstrafik gick i Klarälvdalen. Extra spännande var de i många fall moderna fordonen, som de nya elloken och godsvagnarna, likaså de unika kontaktledningsstolparna. Sist men inte minst: den kvarvarande motorvagnen *Uddeholmaren*.



En resa längs linjen

Från Filipstad sträckte sig järnvägen 16 mil via Hagfors ned till Skoghall. Det bolag som 1920 kom att bli Nordmark-Klarälvens Järnvägar bestod av flera bandelar som då lades under en förvaltning.

Filipstads Norra Bergslags Järnväg, FNBJ, byggdes 1876 till Nordmarks station. Från gruvområdena vid Taberg och Nordmarksberg anlades 1874–77 Uddeholms järnväg, som fick signaturen UHB, förbi Hagfors till Edebäck och Skymnäs vid Klarälven. Linjen gavs senare namnet Nordmark-Klarälvens Järnväg, NKlJ. Att det lades in ett l i förkortningen var för att särskilja det från Nora-Karlskoga Järnväg som redan hade beteckningen NKJ.

Banan förlängdes 1890 med Skymnäs-Munkfors Järnväg, SMJ, och 1905 fortsatte man med Karlstad-Munkfors Järnväg, KMJ, ned till Karlstad, som då fick en östra station. 1915 öppnades den sista biten med Karlstad-Skoghalls Järnväg, KSJ.

Därigenom hade Uddeholmsbolaget knutit samman flera av sina viktigaste bruk, och kunnat koncentrera sina olika verksamheter till specifika orter, och även nått Vänerhamnen i Karlstad för bra möjligheter till export och import.

På de följande sidorna ska vi nu göra en resa längs linjen Filipstad–Hagfors–Karlstad–Skoghall med sidobanor och lära känna den och de olika platserna bättre. Därefter kan du läsa mer om järnvägens historia. Resan baseras på de trafikplatser som redovisas i boken *Järnvägsdata*. I en del fall har vi stött på oklarheter, och då har vi försökt reda ut dem så gott det går.

Höger: Karta över de järnvägar som hörde till Nordmark-Klarälvens Järnvägsaktiebolag, med omgivande statliga och privata järnvägar. [Smb]

Från 1940-talet sköttes mycket av persontrafiken på NKIJ med rälsbussar och tillhörande släpvagnar. Kanske är det ett sådant ekipage vi reser med längs linjen? [BLa]

Några förklaringar

På en **station** (stn) finns vanligen både person- och godstrafik. Den är försedd med signaler som reglerar tågens infart och är vanligen bemannad med en tågklarerare. Här kan som regel ske tågmöten.

På en **hållplats** (hpl) finns endast persontrafik. Den kan vara bemannad. En hållplats har vanligen inga sidospår.

På en **lastplats** (lp) finns endast godstrafik. Den är normalt obemannad. Det finns oftast något sidospår, men det sker vanligen inga tågmöten.

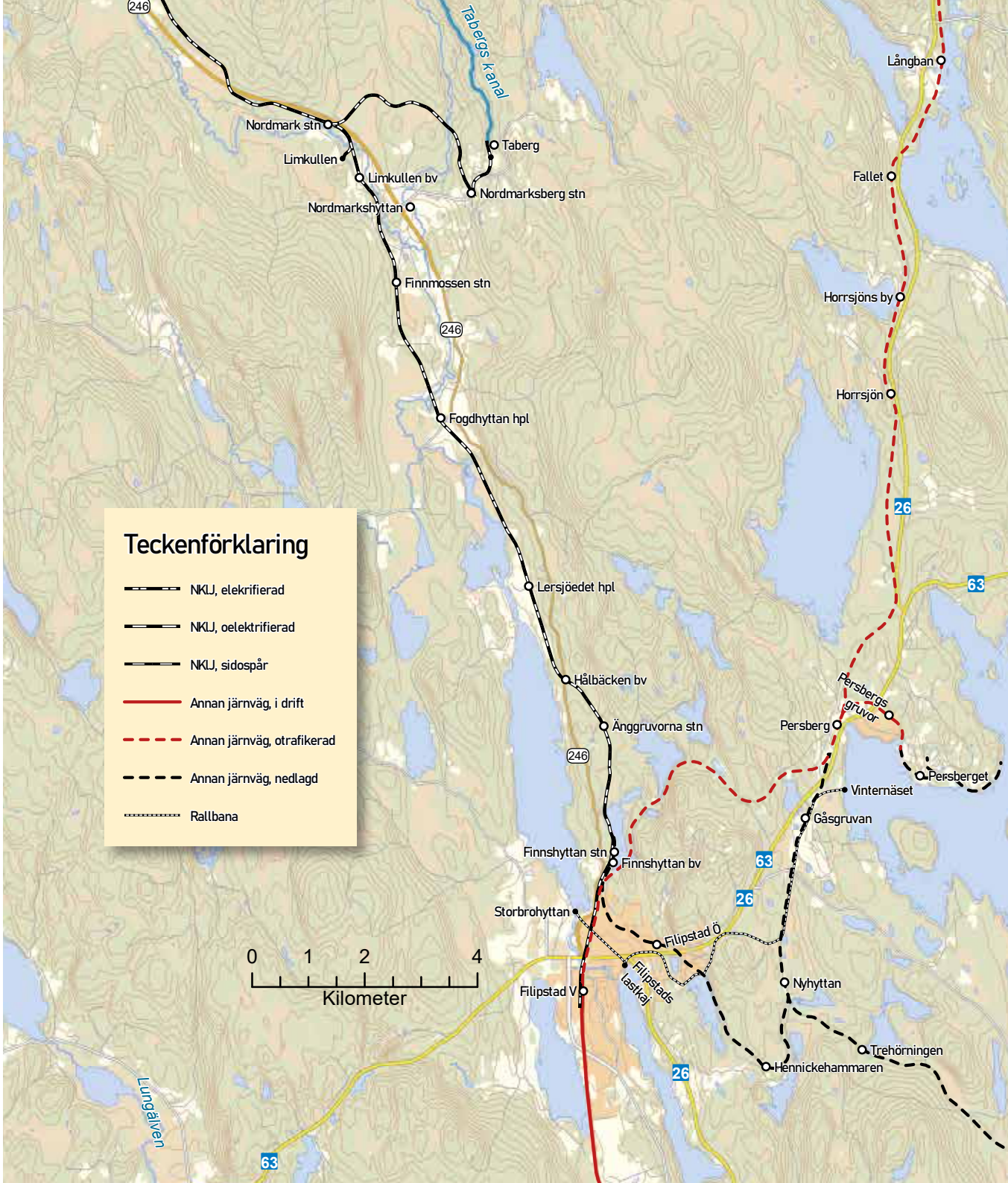
På en **håll- och lastplats** finns både person och godstrafik. I övrigt enligt ovan.

På ett **stoppställe** (stst) finns inga sidospår, det är obemannat och har enklast behövliga resandeanordningar.

En **banvaktsstuga** (bv) är bostad åt den banvakt som sköter om spåret utmed en bansträcka. Banvakterna var på NKLJ samlade under fyra **banmästare** (bm).

Bangårdsskisser

För ungefär ett sekel sedan skapade SJ:s militärassistenter schematiska bangårdsskisser över samtliga bangårdar, lastplatser med mera. Syftet var uppenbarligen att ge en lättåtkomlig och översiktlig bild av stationernas möjligheter när det gäller militära transporter, exempelvis lastkajernas längd, spårens hinderfria längd, möjlighet att ordna tillfälliga lastkajer, vattentorn och vattenhästar med mera.



Hagfors banvaktsstuga

Avstånd från Filipstad: 56,5 km. Finns kvar.

Hagfors banvaktsstuga verkar ha varit dubbel för två banvaktsfamiljer, eller andra järnvägsarbetare, kanske även bostad för banmästaren över Hagfors distrikt. Från en växel nära banvaktsstugan gick ett spår från norr in till kolhusen vid Hagfors järnverk.

Hagfors banvaktsstuga (eller banmästarbostad?) på 1980-talet. [GA]

Hagfors

Under andra halvan av 1800-talet kände även UHB av den lågkonjunktur som drabbade järnframställningen i Sverige. För att undvika bruksdöden valde de att satsa och koncentrera. Den så kallade Hagforsen i Uvån utsågs som den lämpliga platsen för bygge av ett nytt järnverk, och det togs i drift från 1878. Det kom att ersätta ett tiotal geografiskt spridda hyttor, som följaktligen lades ned. Samtidigt kom järnvägen hit från Nordmark, byggdes vidare till Klarälven och Hagfors blev dess huvudort. År 1939 blev Hagfors municipalsamhälle och 1950 stad.

Det har funnits två järnvägsstationer i Hagfors: dels den gamla, som numera ligger inne på bruksområdet och används som ritkontor, och dels den nya uppförd 1917 i ett högre, mer östligt läge. Stationen med bangård gavs ett nytt läge då Uddeholmsbolaget behövde ta området i anspråk för sin utvidgade verksamhet. För att anlägga den nya huvudlinjen förbi nya stationen byggdes en träbro i södra änden, över den relativt djupa bäckravin som finns här. När bron var klar fylldes tomrummen ut med fyllmassor.

Banvaktaren Erik Jansson
från Gumhöjden i Gustaf Adolfs s:n har af järnvägsstyrelsen för Uddeholmsbanan blifvit förordnad till banmästare efter aflidne Olot Olsson vid Hagfors. Jansson har redan börjat sin befattning, skrifves till Klaran.

Notis i tidningen *Klaran* 1896. [Fb]

Det var en stor händelse när Hagfors blev stad den 1 januari 1950. Detta poem var infört i Karlstads-Tidningen måndagen den 2 januari, tyvärr utan signatur. [SN]

Vår nya stad

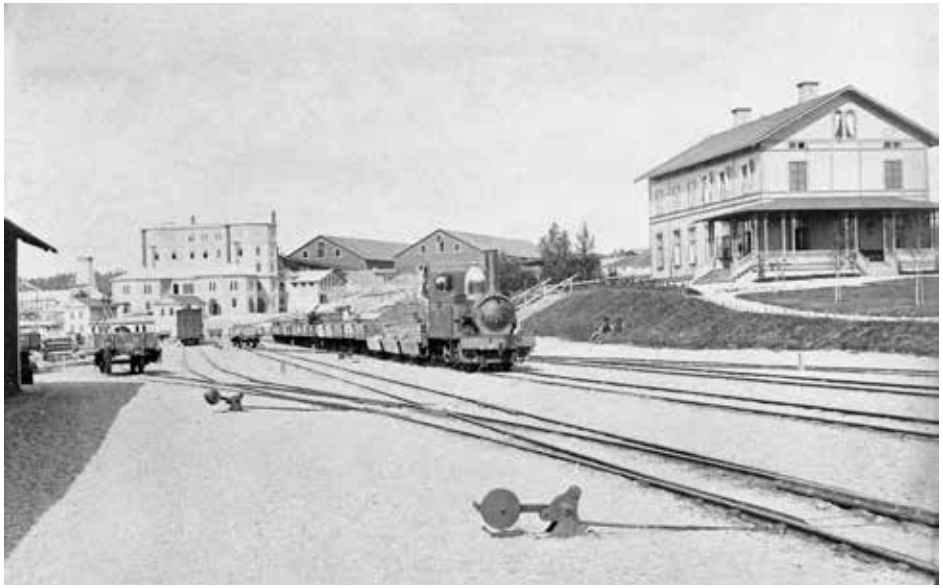
Bland folket i Klarälvdalen har mången emellanåt tyckt
att en stad i den nämnda dalen vore praktiskt såväl som snyggt
och folket i samhället Hagfors har sett som en given sak
att stadsprivilegier en gång skulle strös över deras tak.
Alltefter som tiderna framskred har allt flera röster höjts
som undrat hvi i all världen en sak som denna fördröjts,
och just nu, när halvseklet skiftas, blev drömmen verklig till slut
— ett municipalsamhälle mot staden Hagfors byts ut.

De sex à sju tusen själar som dväljs i den nya stan
kan inom sin stadsgräns möta en räv mitt på ljusa dan,
ty stora och djupa skogar finns inom dess hank och stör.
De rävarna ville DK ha skottpengar utsatta för
men då tyckte stadskamrerarn: "Tyvärr går det inte an
ty andra viktiga frågor trängs tätt på vår stat, minsann",
I det fär man utan tvekan ge hr Hjalmar Eriksson rätt,
och stan har bruk för sin kassa på många olika sätt.

Bland frågor som pockar på lösning och snarast bör rättas till
kan man utan svårighet nämna ett dussin, ja, två om man vill.
Vi tar som exempel endast ett irritationsmoment
som mången gästande främling har uppmärksammat och känt:
De gator som staden äger är namnlösa än i dag.
Nu sysslar visst något utskott med att sätta upp förslag,
men än tar det tid och pengar tills detta behov är fyllt
och samtliga stadens hörnhus försetts med en prydlig skylt.

På tal om gator och vägar: den plats som i Hagfors nämns torg
har ofta hos stans befolkning väckt vrede, blandad med sorg.
Rätt mången har gått i leran och svurit stilla och sagt:
"Det vore faktiskt på tiden att detta blev asfaltbelagt!"
Och folk med en mera pedantisk och ordningsälskande blick
ser även på brevlådsraden med vemod och tänker: "Vi fick
en långt mera stadslik prägel om dessa fär e n kulör —
de många granna nyanser man ser nu tycker vi stör".

Hagfors äldsta stationshus finns kvar inne på järnverkets område och används som ritkontor. För några år sedan renoverades huset och ska då enligt uppgift ha återfått sin ursprungliga färgsättning. Fotograferat den 14 april 2025. [SN]

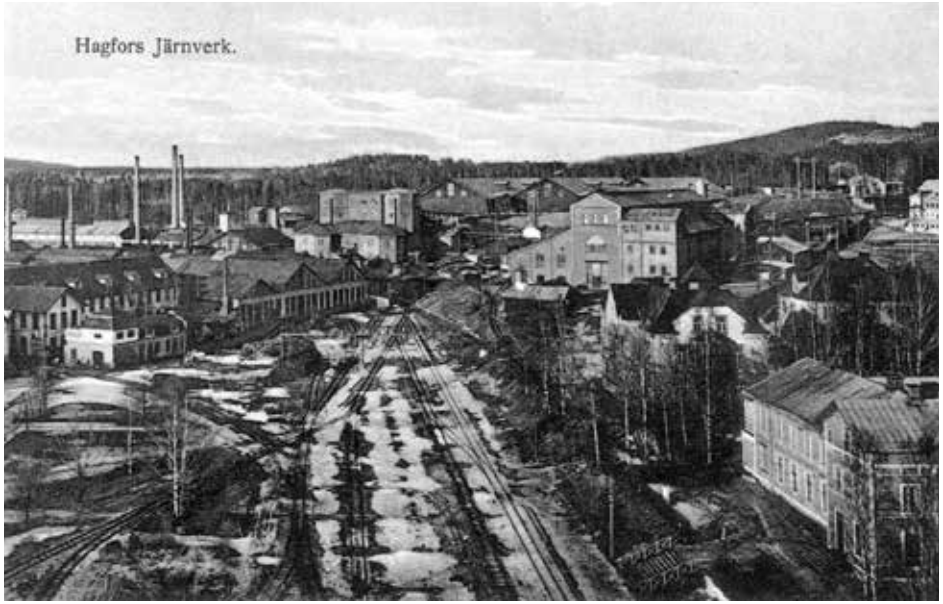


Hagfors första stationshus med vad vi antar är ursprungligt utförande. Lok 4 ”Bengt Geijer” eller 5 ”Lovisa Tranæa” går i täten för sjutton tvåaxliga, tömda malmvagnar av den äldsta typen. Lokföraren och två bromsare på varsin vagn väntar på att fotografen ska bli klar. [Jvm]

Här har stationshuset byggts till med en del i vinkel. Loket är nummer 6, ”E.G. Danielsson”. Det är oklart när och varför girlangerna och kungaportalen har satts upp. Kanske är det ett kungabesök eller invigning av någon ny del av NKU? [Jvm]

Vykort med utsikt söderut över gamla bangården. Till vänster är brukskontoret. I bakgrunden syns det dåtida godsmagasinet, lokstallet med vattentorn och banans verkstad. [Jvm]

Ytterligare ett vykort, här norrut mot hyttan. Stationshuset och brukskontoret syns till höger. Vi kan inte låta bli att undra hur fotografen kom upp såpass högt. [Jvm]



Minnen

Lokförare Bror Henriksson (1926–2012)

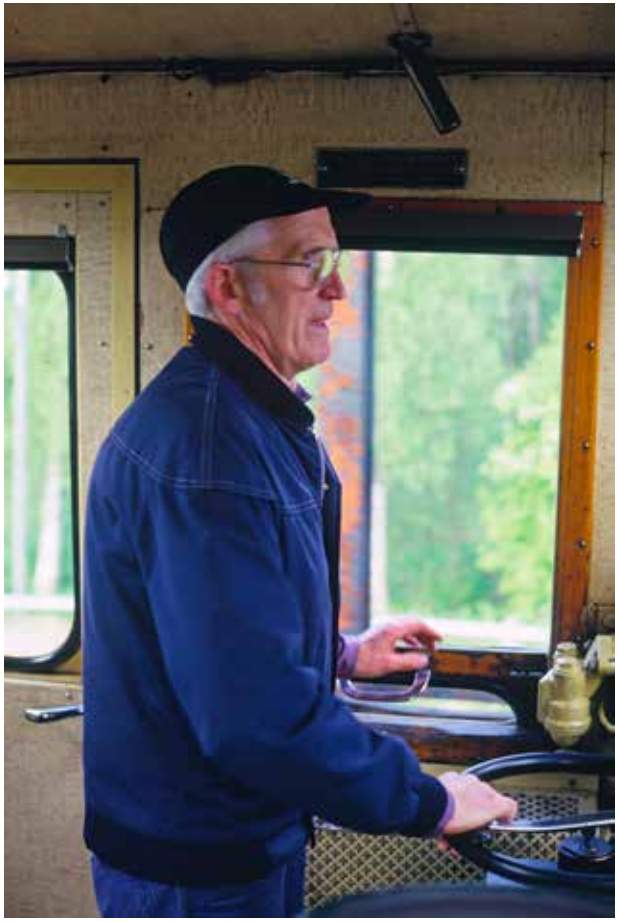
Bror Henriksson kom med tiden att bli en central gestalt inom Nordmark-Klarälvens Järnvägar. Han var känd som en trygg, engagerad och saklig värmlänning med ett varmt hjärta. Många berättar om hur han, strax före nedläggningen, gärna lät entusiaster åka på loket för att fotografera – och ibland till och med prova på att köra.

Den 30 september 1990 körde han det sista godståget på NKlJ, och den 24 november samma år stod han vid spakarna för det allra sista eltåget mellan Munkfors och Hagfors. Bland passagerarna fanns en busslast järnvägsentusiaster från museibanan Anten-Gräfsnäs Järnväg.

Bror Henriksson, troligen runt 40 år gammal. Detta fotografi användes även vid hans begravning, vid kistan. [AH]

Efter avslutad värnplikt slutförde Bror sin lokförarutbildning vid NKlJ. Under 1940-talet utbildades lokförare internt inom bolaget, med en kombination av teoretiska och praktiska moment. Utbildningen omfattade lokens konstruktion, säkerhetsföreskrifter och trafikregler, medan den praktiska erfarenheten förvärvades genom handledd körning under överinseende av erfarna lokförare. Bror har berättat för sin familj att han vid ett jubileum fick chansen att arbeta som eldare på ånglok nummer 5, Lovisa Tranæa.

Bror Henriksson på plats i förarhytten på ett av Faluloken den 29 maj 1986. [KP]



År 1956 började Bror köra persontrafik med NKlJ:s nylanserade flaggskepp, Uddeholmaren – de eldrivna motorvagnstågen som trafikerade sträckan mellan Hagfors och Karlstad. Uddeholmaren blev en stor suc-

Bror Henriksson reparerar en strålkastare på Falulok 101 inför den allra sista resan den 20 september 1990. [BB]

Om NKLJ inte hade lagts ned

En möjlig sträckning av den planerade – och i vår fantasi byggda – Älvdalsbanan från Edebäck till Sysslebäck. [SN, BeF, OSM]

En kontrafaktisk betraktelse om nedläggningen aldrig hade skett och banan i stället hade fått vara kvar och utvecklats till en modern järnväg.

Bengt Fura och Eje Larsson

Järnväg i norra Klarälvdalen

Av och till drevs frågan om att Klarälvdalen norr om Edebäck skulle få förbättrade kommunikationer i form av en järnväg. Ett antal olika alternativ diskuterades. Förslag fanns om en normalspårig bana från Sunne till Höljes. Bakom förslaget stod Bergslagernas Järnvägar, BJ, som skötte trafikeringen på Kil-Fryksdalens Järnväg (KFJ) med ändstation i Torsby. Om förslaget genomfördes tänktes NKlJ, enligt ett förslag 1926, förbindas med banan genom en förlängning från Edebäck till Basterud.

Givetvis var det ingenting som skulle gynna NKlJ. De ville 1928 se ett fristående bolag, Älvdalsbanan AB, med stöd från NKlJ som skulle trafikera banan under 20 år. I det förslaget skulle järnvägen utgå från Råda, korsa Klarälven vid Edebäck och sedan i princip följa nuvarande riksväg 62 fram till Sysslebäck. Om NKlJ skötte trafikeringen behövdes 39 godsvagnar, två tvåaxliga personvagnar och en motorvagn samt ett reservmaskineri till motorvagnen. Kostnaden för detta skulle bli 300 000 kronor. Om banan hade egen förvaltning skulle rullande materiel dra en kostnad av 493 000 kronor. I det senare fallet tänktes banan trafikeras av ett blandat tågpar per dag.

UHB beslutade 21 januari 1927 att teckna aktier för 450 000 kronor i bolaget förutsatt att Karlstad tecknade aktier för minst 350 000 kronor. Stadsfullmäktige i Karlstad fattade 17 februari beslut om att teckna aktier för 350 000 kr. Totalkostnaden för bygget beräknades till 6 582 000 kronor av vilket man hoppades få 75 % i bidrag från den bibanelånefond som riksdagen beslutat om. Resterande belopp förväntades berörda kommuner längs Klarälven stå för.

Finansieringen lyckades inte. I dag kan vi tycka att projektet var orealistiskt. Vi ska då ha i minnet att 1928 öppnades järnvägarna Åmål–Årjäng och Arvika–Mellerud, inklusive den i våra ögon märkliga blindtarmen Beted–Skillingsfors, med stöd från bibanelånefonden. Älvdalsbanan hade knappast sämre förutsättningar än dessa normalspåriga banor.

Kontrafaktiskt kring Älvdalsbanan och NKLJ:s utveckling

Ett utredningsförslag för Älvdalsbanan från Råda till Dalby antas och byggs 1929. För att få statsbidrag fick inte bygget inklusive rullande materiel överstiga 6,5 miljoner. Ett par år senare förlängdes banan tolv kilometer till den mer naturliga slutpunkten Sysslebäck.

För Uddeholmsbolaget låg nyttan i att kunna transportera skogsråvaror och träkol på ett rationellt sätt. Samhällets vinst var bättre kommunikationer för samhällen utefter Klarälven. Vid denna tid var statsmakterna stöttande då det gällde att stimulera utvecklingen i eftersatta landsdelar. Det var en av anledningarna till dragningen utefter älven i stället för en bit öster om älven som Uddeholmbolaget hade föredragit.

Bolagets ekonomi var ansträngd inte minst efter elektrifieringen som hade kostat mycket pengar och belastade bolaget med stora lån. Den beräknade trafiken var inte särskilt omfattande och därför beslutades att banan inte skulle elektrifieras. Många av ångloken fanns kvar och kunde nyttjas bättre på den nya banan. Kostnaden för banan hölls inom budgeterad ram och blev 6 582 000 kronor.

av dem var hittills goda. Under 1952 utredde därför NKlJ om man inte skulle köpa eldrivna rälsbussar med stålkorg. Samtal fördes med HC, som samtidigt diskuterade med Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds Järnvägar, TGOJ, om de skulle köpa eldrivna rälsbussar när de elektrifierade Ludvika–Frövi–Eskilstuna–Oxelösund. NKlJ fick 1953 ett förslag på ett tåg med tre vagnar.

Efter interna diskussioner beställde NKlJ på hösten 1954 två kortkopplade trevagnars tågsätt. Man hade kommit fram till ett trafikupplägg där fem tågpar skulle köras med de nya fordonen. Några tåg skulle köras som snabbtåg utan uppehåll på de mindre hållplatserna. En ny hållplats för motorvagnarna skulle inrättas närmare Hagfors centrum, vid Gärdet en kilometer norr om stationen.

I Karlstad skulle alla tåg köras till och från Karlstad C. SJ byggde på NKlJ:s bekostnad ett smalspårigt säckspår på den plats där spår 20 låg fram till ombyggnaderna åren 2024–25. Det sjätte tågparet skulle köras med lok. I det tåget skulle posten till samhällena längs banan transporteras. Restiderna blev därför långa med detta tågpar eftersom det skulle finnas tid för i- och urlastning av post och gods. Även express- och styckegods skulle tas med för att avlasta övriga resandetåg eftersom de nya fordonen hade mycket begränsat utrymme för detta.

Tågsätten levererades utan mellanvagn sommaren 1956. Efter att mellanvagnarna kommit sattes fordonen i trafik i september.

Båda tågsätten döptes till ”Uddeholmaren” och hade 136 sittplatser med samma typ av soffor som i SJ:s smalspåriga rälsbussar YBo5p. Vardera ändvagn hade en motor med drivning i boggins inneraxel via kardan.

Transformator och strömavtagare sattes i ena ändvagnen. I denna fanns även ett mindre utrymme för gods på 16,9 m^2, eller max 2 ton.

Några detaljer av Uddeholmaren fotograferade den 13 april 1981. [US]

Transporten den 13 april 1981 av den kvarvarande Uddeholmaren gick från uppställningen i lokstallet vid Karlstad Ö till Hagfors. Därefter stod den uppställd utanför Hagfors station innan den kom till museet. [US]

Kvar av NKlJ i dag

Trots att det är mer än 30 år sedan som den senaste delen av NKlJ revs upp finns ändå en del kvar att se för den som vill leta lite. Det finns också två delar där det idag ligger normalspår på den gamla smalspårsbanvallen: sträckan mellan Filipstad V och där förgreningen till Finnshyttan låg, samt den aktiva godstrafikslinjen Karlstad–Skoghall. Och så har vi förstås 6 kilometer kvarliggande smalspår för dressincykling från Hagfors järnvägsmuseum till Stjärnsfors.

Fram till sommaren 2023 fanns fortfarande rester av Bates-stolpar på linjen till Skoghall, som man hade monterat signaler på. Det fanns då även kontaktledningsbryggor på Skoghalls bangård som ursprungligen var NKlJ:s, hämtade från Edebäck när denna station avelektrifierades. Men i samband med en upprustning av sträckan samt bangården i Skoghall är inget av detta idag längre kvar. En halv stolpe med signal verkar dock vid en vägövergång på västra Våxnäs.

Ute i Karlstads yttre hamn sägs det ännu finnas enstaka bitar treskensspår bevarade.

Norrut från före detta Karlstad Östra station ligger Hagaleden delvis på smalspårets gamla bangård och banvall, och därefter vidtar den 100 km långa cykelleden, den asfalterade Klarälvsbanan, upp till Uddeholm. En cykeltur på den kan rekommenderas.

Utmed cykelleden är spåren efter järnvägen tämligen väl bortrensade, förutom de allra flesta stationshus och banvaktsstugor. Många av dem är mer eller mindre ombyggda. Det man kan se utöver det är enstaka godsmagasin med framför allt kvarlämnade lastkajer.

I Deje står lokstallet kvar, lite udda till sin konstruktion som ett enportars rundstall. Framför finns en spårstump och vändskivan. Skivgropen är planterad med växter varför skivan är svår att se.

Vid godsmagasinen i Olsäter har privatpersoner dels renoverat det äldre magasinet till fint skick, dels lagt ut

Banvallen mellan Södra Kroppkärr i Karlstad och Uddeholm är utlagd till cykelväg. Längs den passerar man bland annat, som här, KMJ:s bro från 1903 över Klarälven i Deje. [MJJ]

Det finns en del spår kvar av NKlJ, som till exempel här i Forshaga 2020. [SN]

Fotografiet är lite äldre men lokstallet i Deje står kvar än idag. [US]

Nordmark-Klarälvens Järnvägar – järnvägen i våra hjärtan

Dyk ned i historien om Nordmark-Klarälvens Järnvägar, en fascinerande berättelse om en värmländsk pulsåder under drygt ett sekel. Boken tar dig med på en resa från Filipstad i öster, via Hagfors, Munkfors och Karlstad ända till Skoghall vid Vänern. Vi berättar om den industriella utvecklingen i bygden och behovet av bättre transporter, samt järnvägens viktiga roll i detta. De bättre kommunikationerna bidrog också till utvecklingen av bygden, som att Hagfors år 1950 fick stadsrättigheter.

Järnvägen var i flera avseenden en teknisk pionjär. Exempelvis satsade man redan år 1920 på elektrisk drift, vilket var bara några år efter elektrifieringen av Malmbanan i Norrbotten. I denna satsning ingick femton karaktäristiskt utformade lok som utgjorde basen i lokparken under flera decennier. I boken beskrivs såväl dessa lok som övriga lok, motorvagnar, vagnar och andra fordon som fanns vid järnvägen.

Vår bok strävar att engagera alla, från inbitna järnvägsentusiaster till nyfikna själar som längtar efter att förstå ett stycke svensk industri- och järnvägshistoria. Boken är rikligt försedd med bilder och kartor. Vi hoppas att berättelsen om denna järnväg inte bara inspirerar utan även inbjuder till egna upptäckter ute i naturen.