

Möten på **NKIJ** några försommardagar 1978 – sista året med virkestransporter

Nordmark–Klarälvens Järnvägar och dess föregångare var en effektiv transportorganisation ägd av den tidigare mångfacetterade Uddeholmskoncernen. Järnvägen transporterade malm, virke, stålämnen, bränsle och färdiga produkter från, till och mellan företagets olika anläggningar i Värmland. Järnvägen utvecklades i takt med bolaget och avvecklades slutligen på grund av moderbolagets splittring och förändrade verksamhet.

Text, foto och karta: **Lennart Strömquist**

Ar 1974 hade NKIJ:s malmtrafik mellan Finnshyttan och Hagfors lagts ned och banan rivits upp till Musjöhedens grusgrop öster om Hagfors. Där hade NKIJ anlagt en virkesterminal för koncernens transporter till skogsindustrierna i Skoghall vid Väneren söder om Karlstad.

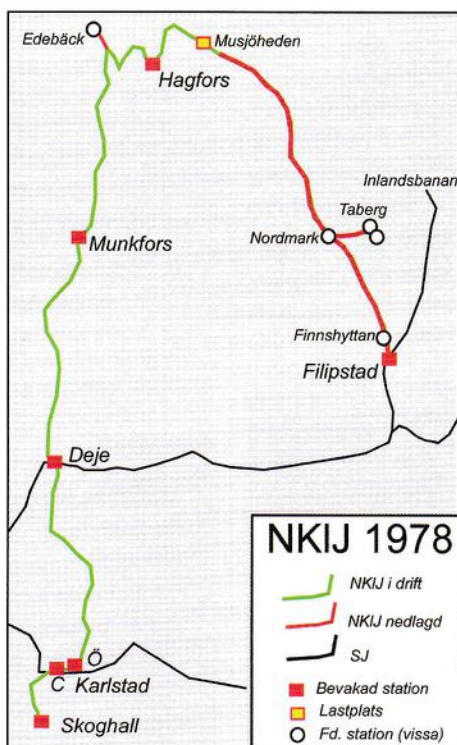
År 1978 kom nyheten om den förestående uppdelningen och omstruktureringen av koncernen. Då skogsindustrierna skulle gå till ett bolag med andra råvaruflöden kunde man ana ett snart slut för virkestågen mellan Musjöheden och Skoghall och förmodligen också för trafiken mellan Deje och Karlstad Östra.

JAG OCH TVÅ KOLLEGOR, geologerna Olle Selinus och Harald Agrell, insåg att det "nu eller aldrig" var dags att åka till NKIJ för att dokumentera virkestrafiken. Vi använde därför några dagar i början av juni detta år till att med bil och husvagn åka längs banan, som vi följde från Musjöheden ned till Skoghall.

På väg till Hagfors hade vi åkt längs den då nyligen upprivna banan från Finnshyttan till Musjöheden och tittat på virkesterminal, spårslut och övergivna stationshus.

MÖTEN I HAGFORS

FRAMME I HAGFORS hade vi fått information om trafiken på tågexpeditionen i det pampiga stationshuset, ritat av Ragnar Östberg som också ritat Stockholms stadshus. Vi hade ett långt och informativt samtal med lokförare Bror Henriksson (1926–2012), då en känd förkämpe för järnvägens bevarande. Han bjöd dessutom på en kortare resa med ett lok ned till banans lokstall och verkstad.



INNAN DET VIRKESTÅG vi bestämt oss för att följa från Hagfors fått avgångssignal blev det en kort stund av relativt lugn på bangården. Virkeståget med lok 103 SKOGHALL väntade på ett tomt virkeståg, som strax skulle passera mot Musjöheden. Vid virkeståget hade ett av de gamla AEG-loken, nr 33, tagit paus från växlingen av smalspåriga kursvagnar lastade med stålrullar till Munkfors Bruk.

Vid godsmagasinet lossade en lastbil från GDG styckegods, som sedan år 1964 gått på landsväg då persontrafiken lagts ned och busstrafiken tagits över av SJ:s dotterbolag GDG.

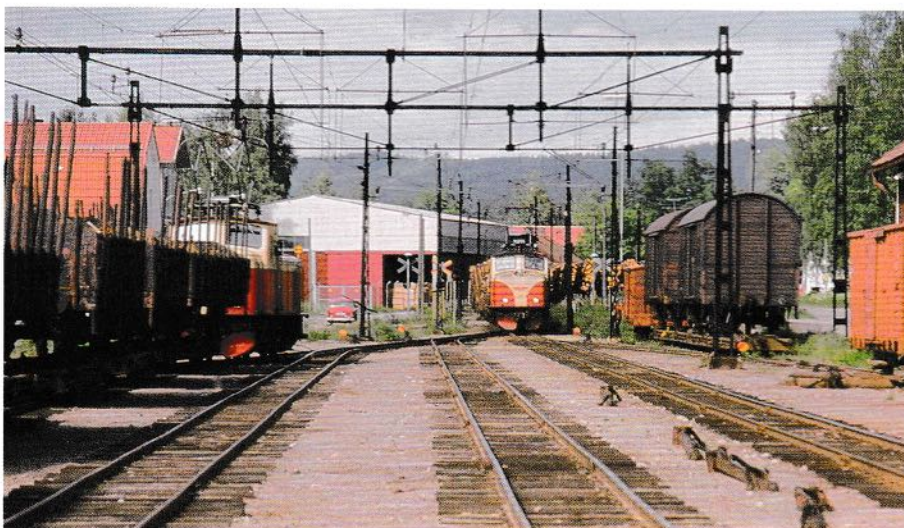
Vid magasinsbryggan lossades samtidigt en normalspårig Gre-vagn med varor till Systembolaget i Hagfors från Vin och Spritcentralens lager i Årsta.

Vår ambition den dagen var att ta oss till Munkfors och Deje, de enda bevakade stationerna på sträckan Hagfors–Karlstad, och på dessa försöka

dokumentera tågmöten och andra aktiviteter kring trafiken. Tomtåget anlände och virkeståget avgick.

MÖTEN I MUNKFORS OCH DEJE

VI ANLÄNDE TILL MUNKFORS i god tid före virkeståget. Utanför stationshuset väntade tre civilklädda NKIJ tjänstemän, som skulle sköta tågmötet. NKIJ var ju en för sin tid modern järnväg, elektrifierad sedan 1921, med automatkoppel och tågradio, men vi förvånades över att en så viktig mötesstation saknade centralt omläggbara växlar. Det fanns ett centrallås på stationshusväggen för att kunna ställa infartssignalerna samt för att möjliggöra obebakad körning, "fri genomfart", genom stationen med låsta infartsväxlar och infartssignalerna ställda på grönt sken åt båda hållen.



Virkeståget från Hagfors anländer till Munkfors för att utan uppehåll passera stationen på spår 1. Godståget på spår 4 avgick så snart tågklarararbiträdet lagt klotväxeln rätt. Godståget bestod helt av överföringsvagnar, de flesta var SJ O-vagnar lastade med skrot till järnverket i Hagfors, några Gre-vagnar med vagnslaster samt en boggitankvagn med gasol. Mellan spår 1 och 2 ligger stångkoppel för överföringsvagnar. Fotodatum: 6 juni 1978



NKIJ 31 med provtåg år 1920.
Samling: Järnvägmuseet (okänd fotograf)

ETT SISTA MÖTE I SKOGHALL

EFTER ATT HA LYSSNAT på Sven-Ingvars i Karlstad och avnjutit en god natts sömn i statsgeologens husvagn utanför restaurang Sandgrund, tog vi oss till Skoghall för att uppleva det sista mötet på vår resa.

Från Karlstad Östra fortsatte NKIJ genom Karlstad C på ett treskensspår och ut på stambanan till Sjötullen varifrån NKIJ avvek mot söder till Skoghall. Även den banan var försedd med tre skenor sedan år 1938.

Därför blev vårt sista möte längs NKIJ denna gång också ett möte mellan två tåg, ett ankommande SJ-tåg och ett avgående NKIJ-tåg på samma bana men med olika spårvidd. I Skoghall var trafiken tät och intensiv liksom växlingen på bangården.



I Deje väntade ASJ-lok 101 HAGFORS vid infartsväxeln på att tågspåret skulle bli fritt efter det passerande virkeståget så att det kunde göra rundgång. Som framgår av stångkopplet på loket förbereddes ytterligare ett tåg med överföringsvagnar vid överföringsrampen, som låg i andra änden av bangården. HAGFORS var det första av de nya loken som ASJ och ASEA levererade år 1961. Fotodatum: 6 juni 1978

EPILOG

UNDER RESAN kände vi på oss att dessa dagars vardag snart skulle bli morgondagens historia. Så blev det också knappt sex månader efter vår resa. Den 28 december 1978 gick det sista ordinarie virkeståget på banan.

När jag några år senare återkom till Hagfors pågick fortfarande trafiken mellan Hagfors och Deje, men det var inte svårt att förstå att kostymen var för stor för det österrikiska bolaget som övertagit stålverksamheten. Staten ville inte ta över och år 1990 lades resterande del av NKIJ ned.

I dag finns föremål, som lok och vagnar, kvar på Hagfors Järnvägs- och Industrimuseum. Ett lovligt initiativ som aldrig kan ge oss hela upplevelsen av trafik, människor

och vardagen längs järnvägen. Min upplevelse har jag försökt förmedla i dessa fotografier, andras upplevelser finns redovisade i nedanstående referenser. Två dokumentärfilmer om Deje station på 1950-talet, som finns utlagda på nätet, visar NKIJ-vardagen vid en annan tid. 📺

NÄR GODSTÅGET FRÅN DEJE närmade sig gick en av männen till den södra delen av bangården för att manuellt lägga klotväxlarna till rätt tågspår samt utföra en tågvägsinspektion för att se om de oförreglade växlarna låg rätt. Norrgående godståg anlände och stannade. Därefter var det dags för virkeståget från Musjöheden, som skulle passera stationen utan uppehåll.

TÅGKLARERARBISTRÄDET GICK till den norra infartsväxeln för att snabbt kunna lägga om den efter virkeståget. Lokpersonalen på NKJ måste ha haft en god kännedom om vilka som arbetade på stationerna, för när loket skymtade vid infartsväxeln visade plötsligt den tredje civilklädde mannen, tågklareraren, avgång för virkeståget med sin högra hand så att det kunde passera stationen utan att stanna. Det gick tydligen bra, det med, utan vare sig uniform, mössa med rött band, signalstav eller varselväst! Där var NKJ definitivt före dagens Trafikverk, som slopade uniformskravet för tågklarerare först år 2010.



Norrgående godståg från Deje anländer till Munkfors. Tågklarerarbiträdet inspekterar tågvägen efter att ha lagt klotväxlarna rätt för infart till spår 4. Fotodatum: 6 juni 1978.



ASJ lok 103 SKOGHALL med virkeståg på Hagfors bangård i väntan på mötande tåg och avgång. AEG lok 33 har tagit en paus i växlingen av kursvagnar lastade med stålrullar till Munkfors. I bakgrunden lossar en GDG-lastbil styckegods. Fotodatum: 6 juni 1978.

MEDAN VIRKESTÅGET med god fart rullade ut från stationen lades växeln i den norra bangårdsänden om och godståget mot Hagfors satte sig i rörelse. Själva åkte vi till Deje för att se på virkestågets ankomst dit.

Vi anlände till Deje samtidigt som tåget. Deje var en modernare station med elektriska infartsväxlar, förmodligen för att många av persontågen på sin tid möttes där. Medan virkeståget smög in på bangården avvaktade ett annat ASJ-lok att få göra rundgång på samma spår. Av det påhängda stångkopplet att döma hade loket uppenbarligen växlat överföringsvagnar vid rampen i den andra änden av bangården. ►



Till Skoghall ankom SJ lok Rc 1049, som då tillhörde Sävenäs lokstation, med ett tåg med klorgasvagnar från EKA i Bohus. Klor användes för blekning av pappersmassa. Fotodatum: 7 juni 1978.

REFERENSER

Karlsson-Nyhlén, Hans 2005:
"Det var då det! NKIJ tåg i Deje."
Sidospår #2

Karlsson-Nyhlén, Hans, 2008-09:
Nordmark-Klarälvens Järnvägar,
Sidospår #2, #3, #4 (2008) och
#1 (2009).

Löf, Peter, 1990:
Rullande materiel vid Nordmark-
Klarälvens Järnvägar 1990-05-01,
SJK 1990

Löf, Peter, 1990:
Nedläggning av NKIJ Hagfors-Deje,
Tåg 1990 #4

Nilsson, Lennart och
Stenvall, Frank, 1982:
Nordens Järnvägar 1978,
Frank Stenvalls Förlag

Öppen Facebook-grupp:
NKIJ, Nordmark-Klarälvens Järnväg,
järnvägen i våra hjärtan
[https://www.facebook.com/
groups/5572515771/](https://www.facebook.com/groups/5572515771/)
[https://www.youtube.com/
watch?v=IcWq9b_YHUK](https://www.youtube.com/watch?v=IcWq9b_YHUK)

Inne på bangården mötte SJ-tåget ett av-
gående NKIJ-tomtåg mot Musjöheden. An-
kommande virkesvagnar har kopplats av
på spåret till vänster. I bakgrunden skimtar
Skoghallsverkens dieselelektriska växellok.
Bakom Rc-loket gick en koppelvagn med både
standard- och NKIJ-koppel.
Fotodatum: 7 juni 1978



Avgång från Skoghall med tomtåg mot Musjöheden. Fotodatum: 7 juni 1978



MODELL- JÄRNVÄGS- MAGASINET

Prenumerera nu för 339 kr och få vårt
allra första nummer i nytryck på köpet!

www.mj-magasinet.se
red@mj-magasinet.se
0550-60 600 (mån-fre 9-16)

GEOGRAPHICA ANTIKVA FÖRLAG

Sveriges tidskrift för modellrallare • Fyra nummer om året • Välkommen!

