

Kapitel

- 27 -

NKLJ Nordmark-Klarälvens järnvägar

Från pråmdragare och rallare till motionscykling och inlines



I nära 300 år transporterades stora mängder gods på Klarälven med hjälp av enkla pråmar och pråmdragare som drog och släpade som slavar. Under senare delen av 1800-talet var verksamheten som mest omfattande. Godset bestod av träkol, järnprodukter och trävirke som skeppades nedströms och varor som socker, salt och annat som inte fanns i självhushållet, det skeppades uppströms. Post och persontrafik nyttjade också de snabba och bekväma båtarna den isfria tiden under året. I Hällekil fanns en lastplats vid Skeppundsdalen med nedfart till Klarälven mitt emot vårdhemmet. Godset fraktades på älven till hamnarna vid Karlstad och Skoghall. Därifrån gick transportererna ut i världen via Göteborg. Vid Deje och Forshaga omlastades godset, bars eller kördes till nedsidan om forsarna för att därifrån fraktas vidare i anslutande båtar. Förutom besvärliga omlastningar var is, hög- och lågvatten och andra svårigheter så motiga motiga att man så småningom insåg behovet av bättre kommunikationer.

Funderingar på en järnväg från Munkfors till Karlstad och vidare till hamn vid Vänern växte sig allt starkare.

Uddeholmsbolaget agerade på olika sätt för att få en järnväg i Klarälvdalen. Koncession söktes för en smalspårig järnväg tillsammans med anslutningsräls till Karlstads yttre hamn. Ansökan beviljades 19 oktober 1900 och ett särskilt bolag bildades; Karlstad-Munkfors Järnvägsaktiebolag, KMJ. Uddeholmsbolaget ägde 40 % av aktierna. Den 1 oktober 1920 överläts bolaget till Nordmark-Klarälvens Järnvägar.



Citytryck Karlstad

I banvaktstugan i Hällekil fanns en direkttelefon med teleprinterkommunikation till järnvägsstationerna i Olsäter och Övre Ullerud. Då tåg skulle passera, meddelade stinsen vid stationen banvakten i Hällekil att han skulle stänga grindarna. Där järnvägen korsade landsvägen i Hällekil var också en hållplats för på- och avstigningar.

I trädgården Där Sör i Hällekil var det en enkel hållplats utan perrong. Där fanns en semafor, en tavla som kunde vändas för att markera att passagerare ville åka med. Från början var det huvudsakligen besökare till Hällekils Brunns- och Badanstalt som använde hållplatsen. Det var badanstalten som var anledning till att det blev en anhalt i Hällekil. Vid 1900-talets början var det inte många Hällekilsbor som reste med tåget men man skickade gods, främst mjölk och mejerivaror till bruken i Deje och Munkfors. Senare byggdes en mjölkbrygga för mjölkbilens omlastning nära hållplatsen. Järnvägs korsningen blev en träffpunkt i den södra delen av Hällekil. Där väntade man på att tåget skulle passera, där lämnade man mjölkflaskorna, hämtade posten och gärna pratade bort en stund.

Under 1950-60-talet var Anders Nilsson banvaktare tillsammans med sin hustru Sigrid. Hon skötte grindarna medan Anders åkte iväg på sin dressin och arbetade för NKIJ utefter banan.

Ungdomarna i Hällekil hade bekväm transport till realskolorna i Molkom och Munkfors.



Banvaksstugan i Hällekil 1994

Nedläggning av järnvägen

Järnvägen var en livsnerv i Klarälvdalen under 100 år. Den hade tjänstgjort som transportled både för persontrafik och för gods till industrin. Timmer och massaved fraktades söderut till Deje, Forshaga och Skoghall. Järnråvara och skrot kördes norrut till Munkfors och Hagfors. Söderut, med världen som marknad kördes det blåblänkande bandstålet och det rostfärgade tackjärnet. Persontrafiken hade gett människor bekväm kommunikation ut i världen och det var tungt för Hällekilsborna och alla andra när rykten började gå om att järnvägstrafiken skulle läggas ned. Många eldskälar deltog intensivt i debatten om järnvägens bevarande men den egna personbilen blev allt vanligare och godset kördes alltmer på lastbil...

Ur Svenska Järnvägsföreningens 50-års skrift:

"Nedläggningen av NKLJ skedde successivt och under en lång tid. Man kan säga att den började 15 maj 1939 då persontrafiken lades ned på sträckan Edebäck - Sjögränd. Nedläggningen avslutades med att godstrafiken på sträckan Deje-Hagfors formellt lades ned 1 oktober 1990. Sträckan Karlstad-Skoghall (normalspåret) överfördes till SJ 1991. I takt med de olika bandelarnas nedläggning har även spåren rivits upp. De sista spåren, utom en kort sträcka mellan Uddeholm och Dalkarlstorp, togs bort 1990-1991.

Artikel i NWT 1990-02-09

"Dödsstöten för NKLJ-banan".

Regeringen sade på torsdagen nej till ett statligt övertagande av NKLJ-banan mellan Hagfors-Deje. Det saknades pengar. Från Vägverket har det sagts att vägarna kommer att klara den ökade belastningen, som en överföring till långtradare innebär. För Uddeholm Toolings del blir det nu att fullfölja det nedläggningsbeslut som fattades för lite drygt ett år sedan. Man har inte givit upp helt utan hoppas att regeringen skall göra en omprövning. Kan det finnas alternativ, som att exempelvis kommunerna tar över ?

Artikel i NWT 1990-02-10

"Länsstyrelsen tar sig an NKLJ"

Länsstyrelsen skall de närmaste dagarna diskutera bl.a. om ett kommunalt övertagande kan ge en öppning.

Artikel i NWT 1990-05-12

"Sista tåget sista september. Första oktober rivs rälsen".

Den 30 september i år (1990) upphör trafiken på NKLJ-banan och redan dagen efter påbörjas rivningen av bandelen. Det beskedet fick personalen igår.

Totalt berör nedläggningsbeslutet 45 personer varav 11 tjänstemän.

Redan i mitten av december 1988 beslutade Uddeholm Toolings styrelse om att inleda MBL-förhandlingar om en avveckling. Förhandlingar har i stort sett pågått sedan dess.

Protesterna mot nedläggning var många. Ingen av räddningsaktionerna lyckades och när till sist regeringen sade nej fullföljdes MBL-förhandlingarna. Länsstyrelsen gjorde en egen utredning angående breddning av järnvägen, som stannade på 70 miljoner. Den förkastades av Banverket. Det hjälpte inte att Länsstyrelsen i Värmland av företag och kommuner lyckades garantera 25 miljoner till en framtida upprustning. Regeringen och SJ ville ändå inte ta över Nordmark-Klarälvens Järnvägar. Nedläggningsbeslutet innebär att det fr.o.m. i höst (1990) kommer att gå 60 långtradare tur och retur Hagfors med skrot och bränsle för att försörja järnverket och därmed med miljöfarliga transporter och vägslitage. 117 år gammal är järnvägstrafiken till Hagfors. NKLJ har 100 år på nacken som bolag. Rivningsarbetet pågår under ett år.

Artikel i NWT 1991-04-04

"Spåret leder i himlen in". Järnvägsepoken NKLJ går mot sitt dystra slut.

Den 1 juni måste NKLJ-ledningen ha definitiva besked från turistivrarna. Annars river man upp även den eventuella turiststumpen Råda-Hagfors. I går (3 april 1991) var rälsteamet som river upp rälsen i höjd med Olsäter strax intill Munkforsgränsen. I höst lär smalspårsbanan vara ett minne blott. Järnvägsinspektionen hade omfattande krav då det gällde genomförande av turistbaneplanerna. Besked måste ges under maj månad.

Personalen på banavdelningen är uppsagd till den 30 september och då skall rälsen vara riven antingen till Rådastrand eller till Uvåbron i Hagfors. 63 km

räls och 80000 slipers, ledningar och elstolpar ska bort. Signalanordningar har fått respit i avvaktan på ev. turistbanesatsningar. Länsstyrelsen utreder alternativa finansieringsmöjligheter för en breddning av banan mellan Hagfors-Deje. GIA Spårteknik AB har lämnat en offert avseende normalspår på en total kostnad av 125 miljoner kronor. Den gamla smalspår rälsen fraktas på 50-talsgodsvagnar till upplagsplats för vidare transport till Tyskland eller avyttring till skrotföretag. Det 111-åriga företaget blir inte helt avvecklat förrän vid årsskiftet, då de sista av idag verksamma 35 anställda lämnar sina jobb. Runt 400000 kronor räknar NKLJ att få in på slipersförsäljningen till "lågpris" och drygt skrotvärdet för rälsen.

Klarälvbanan

Under åren 2003–2007 har NKIJ:s gamla järnvägsbank åter tagits i användning. Banans 9 mil långa sträckning mellan Karlstad och Uddeholm har asfalteras. EU-medel och kommunerna längs banan har finansierat projektet. Den benämns Klarälvbanan och används flitigt som gång- och av cykleväg och av inlinesåkare.



SOMMARENS ROLIGASTE UTMANING Källa: www.klaralvsbanan.se

Inlines

Allt fler personer i olika åldrar upptäcker att inlinesåkning är ett både bra och trivsamt sätt att hålla kroppen i form. Det är en utmärkt motionsform som aktiverar stora muskelgrupper.



Renoverade stationsmagasin vid Olsäters nedlagda järnvägsstation 2014