

SIDOSPÅR 3/15

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägsmuseum





Robert Sjöö

Museichefen har ordet

Det kostar på

Jubileerna har avlöst varandra. Knappt hade vi hunnit fira färdigt oss själva förrän det var elkraftens tur. Först körningar på Malmbanan för Trafikverket som uppmärksammade ”100 år av elektrifierad järnväg och samhällsutveckling” i Luleå och Kiruna. Därefter en storsatsning på ellok under två museidagar 12-13 september. Att ta hit en elloksgigant, en så kallad Krokodil, från Schweiz till eljubileet blev ett äventyr som överträffade både våra förhoppningar och farhågor. Projektet drabbades av den ena motigheten efter den andra. Om det ändå bara hade varit formella tillstånd och tekniska problem men när banarbete från Trelleborg och norrut plötsligt omöjliggjorde ankomst bestämd färdväg direkt från Tyskland var hela projektet i ordentlig gungning. Våra danska kollegor var beredda att hjälpa till men de hade på grund av omorganisation inget trafiktillstånd för tillfället så vi tordes inte chansa på att de skulle få det i tid. Den preliminära räddningen blev slutligen att gå via Polen till Ystad. På grund av alla osäkerheter blev vi tvungna att ligga lågt med försäljningen av resor och tur var väl det. När Krokodilen i resandetåget på väg hit från Schweiz fick lagerhaveri i Berlin kändes det närmast överklagt.

En otrolig insats av tysk och Schweizisk verkstadspersonal som under en helg lyckades tillverka ett helt nytt lager möjliggjorde vidare färd med bara loket medan resandetåget drog vidare genom Polen mot Sverige och Gävle, vilket inte heller gick

helt smärtfritt – lokfel i Hällefors efter omledning på grund av översvämning i Hallsberg. Medan arbetet med Krokodilen pågick satte sig polackerna på tvären och vägrade att ordna tillstånd för ett extratåg för den med så kort varsel. Vi fick sparka liv i den gamla planen att ta vägen via Danmark och tack vara våra fantastiska vänner på Danmarks Järnvägmuseum, Veterantog Vest och Hector Rail så kunde loket transporteras till Malmö där vi slutligen kunde ta över. Nästan en vecka försenad kunde Krokodilen ta sig an Årgångståget på lördagsmorgonen för att ändå möta publiken i Gävle enligt plan. Ekonomiskt blev äventyret en hasard som jag inte vill uppleva en gång till. Tusen tack alla järnvägsvänner för frivilliga bidrag! Samtidigt som Krokodilen skrev historia slutfördes återställningen av Rc-loket 1007 till 1970-talsutförande. Naturligtvis väldigt uppskattat men inte heller billigt. Det är lätt att smittas av häftiga idéer och entusiasm men en ekonomisk smäll kan på lång sikt få allvarliga konsekvenser för hela verksamheten för att inte tala om de extraordinära arbetsinsatser som krävs av personalen.

Lyckligtvis fick vi museiväder denna sommar, svalt och regnigt. Museet har aldrig tagit emot så många gäster under juli månad. De verkar också ha varit nöjda med sina besök trots att ikoner som ångloken Prins August och Göta, kungavagnarna och den öppethållna boggivagnen saknades på grund av ommöbleringen

för jubileumstrafiken den 23 maj. Den moderna järnvägshistorien efter 1915 fanns inte heller kvar i utställningen men det kompensades av fordon på området förstärkt med godsmagasinet från Fiskeby som gjort stationsmiljön mer komplett och så naturligtvis det öppna fordonsmagasinet. Ännu fler tog rälsbussen dit i år. Först i oktober återställs utställningen även om nutidshistorien kommer att dröja. Sedan får vi se om och när vi får möjlighet att ta ett rejält grepp om ett efterlängtat förändringsarbete. De goda besöksiffrorna har ändå påverkat våra förutsättningar i rätt riktning.

Slutligen ett bevis på det fantastiska gensvar som Järnvägsmusei vänner har fått på uppropet att rädda registreringsarbetet för samlingsportalen.se. Ett antal museivänner har bidragit till att projektet nu definitivt kan överleva både detta år och nästa. Tyvärr har inte Arbetsförmedlingen i Gävle gett någon respons på den uppvaktning som museet och vänföreningen gjort hos både högsta chef och ansvarig handläggare så deras stöd har successivt minskat utan någon åtgärd eller återkoppling. Det har fått oss att inse att vi måste förbereda oss på en annan modell för digitaliseringsprojektet som vi nu kan inleda under nästa verksamhetsår. Samlingsportalen har blivit ett av våra starkaste och viktigaste varumärken och det vill vi att det ska förbli. Ett stort och varmt tack till alla er som har hjälpt oss att vårda det!



Imponerande dragkraft och udda tåg "Krokodilen" och museets Dm3 med persontåg. Foto: Lennart Lundgren.



Järnvägmusei Vänner

Information inför IB16

Järnvägmusei Vänner/Svenska Järnvägsklubben/Sveriges Järnvägmuseum arrangerar ångloksdragen resa på inlandsbanan, IB16.

Under sommaren har arbetsgruppen för IB16 arbetat fram detaljer för denna resa. Vi kommer att få uppleva en massa spännande utflykter, åka tåg samt ha en trevlig gemenskap i midnattssolens tecken.

Resorna har olika profil.

Resa 1

Uppresa Gävle-Kiruna 2016-06-04 – 2016-06-11

Uppresan passar bra för dig som vill åka bekvämt, äta gott, bo på hotell och se inlandets sevärdheter. Resan innehåller bl.a. besök på Sveriges Järnvägmuseum i Gävle med guidad visning på Nynäs, eltåg Gävle-Mora, ångtåg Mora-Gällivare samt eltåg Gällivare-Kiruna. Alla nätter tillbringas på hotell.

Möjlighet till några fotokörningar kommer att ges.

Bland annat kommer vi att få uppleva:

- Besöka hembygdsgården i Fågelsjö där vi också får njuta av deras hembakade fika.
- Möjlighet blir det också att få uppleva läns och friluftsmuseet Jamtli i Östersund.
- Linbanan mellan Örträsk och Mensträsk.
- Midnattssol från Dundret
- Polcirkeln
- Kåkstan Malmberget
- Porjus kraftstation

Resa 2

Nerresa Kiruna-Gällivare-Gävle 2016-06-13 – 2016-06-19.

Nerresan passar bra för dig som är lite mer tågintresserad. Vi blandar hotellnätter med nattåg bakom ånglok på skarvspår, intressanta stopp och fotokörningar. Vi kommer också att tömma ett lokhus på beredskapsånglok som en del i nerresan. Det är första gången en sådan tömning sker inför publik men det blir också den sista chansen eftersom det är det sista lokhuset som töms.

Resan börjar i Kiruna med eltåg till Gällivare där ånglok tar över till Mora. Därifrån med eltåg till Gävle. Resan avslutas med besök på Sveriges Järnvägmuseum med guidad visning på Nynäs.



Här kommer vi att få uppleva:

- Polcirkeln
- Porjus kraftstation
- Rallarmuseet i Sorsele
- Hämtning av beredskapsånglok
- Möjlighet att vara med och förbereda ångloken för transport
- Möjlighet blir det också att få uppleva läns- och friluftsmuseet Jamtli i Östersund.
- Nattåg med sovagnar dragna av ånglok mot Mora

Kostnad för resan?

Vi har tyvärr inte fått alla prisuppgifter klara varför vi inte kan publicera priset just nu. Priserna kommer att publiceras på vår hemsida, www.jvmv.se den 15:e oktober. Ni som har skickat in intresseanmälan får uppgifterna skickade via mail till er.

Bokning av resan kommer att ske genom att betala in en anmälningsavgift samt skicka era uppgifter via mail

Antalet platser

Antalet platser på upp- respektive nerresa är begränsade till 96.

Intresseanmälan att åka med någon av resorna kan skickas till ib16@jvmv.se

Som tillägg till dessa resor kan man boka;

- Extratåg Kiruna-Narvik ToR 2016-06-12. Möjligt för resenärer både på upp- och nerresan.
- Extra anslutningståg, nattåg norra stambanan Gävle-Kiruna för resenärer som ska åka med nerresan. Avgång från Gävle 2016-06-10
- Extra anslutningståg, dagtåg norra stambanan Kiruna-Gävle för resenärer som har åkt med uppresan. Avgång från Kiruna 2016-06-13

Ni som har allergi av något slag måste meddela oss detta när ni bokar resan.

JÄRNVÄGSMUSEI VÄNNER

- en stödförening till Sveriges Järnvägmuseum
BOX 407 SE- 801 05 Gävle
E-POST: info@jvmv.se Internet: www.jvmv.se



Du kan hjälpa Sveriges Järnvägmuseum i arbetet med att vårda, bevara och utveckla de unika järnvägshistoriska samlingarna som finns på museet genom att bli medlem i Järnvägmusei vänner som är en ideell förening vars medlemmar bl. a. hjälper museet med renovering av gamla och nya järnvägsobjekt, guidningar och fuktionsnärskap vid olika arrangemang.

Som medlem i Järnvägmusei vänner får du bland annat föreningens årsbok "SPÅR", medlemstidningen "SIDOSPÅR", rabatt i Sveriges Järnvägmuseums butik samt fri entré till de nordiska Järnvägmuseerna. (Den fria entrén kan vara indragen vid speciella arrangemang)

För år 2016 är årsavgiften 400 kr och för familjemedlemmar 50 kr. Avgiften kan betalas till föreningens Bankgiro 5777-5561. (Årsbok och medlemstidning ingår inte i familjemedlemskapet)

Adressändring mm. Kontakta medlem@jvmv.se eller via post JvmV box 407 801 05 GÄVLE

SIDOSPÅR

Nummer 3 - 2015, årgång 12

Nyhetsblad/medlemstidning för Järnvägmusei Vänner, utkommer med 4 nummer per år.

Adress: SIDOSPÅR, Box 407, SE-801 05 GÄVLE. E-post till redaktionen: sidospa@jvmv.se

© JvmV 2015 och respektive författare.

Redaktör: Rolf Sten. sidospa@jvmv.se
I redaktionen även:

Göran Engström goran.engstrom@jvmv.se

ISSN 1653-4557

**Nummer 4 2015 utkommer november
Presstopp 25 oktober**

SIDOSPÅR 3/15

Tidning från Järnvägmusei Vänner - stödföreningen till Sveriges Järnvägmuseum



Att "Krokodilen" gästade museet är nog en av de större händelserna under 2015. Foto: Lennart Lundgren.



"Krokodilen" anländer till museet och blir entusiastiskt mottagen.

Krokodilen krönte eljubileet

Text och foto:
Mikael Dunker

Kön utanför museet ringlade lång från entrén och förbi parkeringen, som fyllts till bredden med bilar. Det låg nåt i luften, en förväntan, nästan elektrisk. Det fanns ju flera skäl och spänningen hade stigit under de senaste dagarna – skulle den komma tillslut? Krokodilen. Många hade onekligen blivit bitna, antingen nån gång i barndomen eller möjligen på senare år, och nu ville se den på riktigt, skala 1:1.

Det fanns mycket att se och göra redan när grindarna öppnade prick klockan tio. Men när vi ungefär en och en halvtimme senare fick signal om att sista etappen av den långa resan från Schweiz var nära förekommen, ropades det ut i högtalarna att "Krokodilen kommer!". Och alla, som hade möjlighet och hade nåtts av budskapet, såg till att få en bra plats och fäste blicken mot huvudlinjen. Så kom den körande tillslut, ikonen vi väntat på. Jag drog in luft i lungorna och andades lugnt ut. Vilken pärs. SBB Historic och järnvägsvänner däribland Hector Rail och Danmarks Jernbanemuseum, hade hjälpt oss att få hit Krokodilen – ett drama som många av er följt på forum och Facebook. När loket, som fick äran att dra Årgångståget, stannade på spår 2 och personalen steg ur, blev det stort kramkalas! Det gick inte att ta miste på den glädje och framförallt lättnad de upplevde. Otroligt fint tycker jag.

Museidagen 2015 hade återigen förlängts till en helg, där lördagen var den stora evenemangsdagen och söndagen en dag för resandetåg. Söndagens stora händelse var en parallellkörning mellan Dm3-loket Oskar och Krokodilen, till resenärernas förnöjelse. Minnesvärt, minst sagt.

Lördagen då? Museets spårområde, som rustats inför 23 maj, var fyllt av godbitar. Det nyrenoverade loket Rc1 1007 väckte enormt intresse – märkt såsom det såg ut efter revision 1978 (se bilden längst upp på nästa sida). Vi har valt detta utseende för att ha ett fordon som representerar 1980-talet och kan ses som en klassisk "Rc". Malmpanelloket Dm3 Oskar, BJ O



Ovan: Förebilden och modellen.

Nedan: Robert Sjöo tar emot Krokodil-plakett.





214, Rapiden m.fl. stod placerade så att det skulle gå att se och fotografera och flertalet av loken var under spänning. En överraskning som inte hade utannonserats på förhand var NetRail som låtit måla upp Da 903 i grön färg – loket som endast funnits i detta utförande som Märklinmodell. En wow-händelse för många.

Gästande lok förgyllde dagen och det gjorde även Benjamin "Beppe" Singer, känd från Hjärnkontoret på TV. Barnen fick hjälpa till att laborera och prova hur

ledningsförmåga fungerar. Dom fick också bygga en slags "elhinderbana" tillsammans med sina föräldrar. Beppe och museets pedagog Anna Cullfors ledde experimenten i hall 6, som man kom till efter att ha tagit del av järnvägsmarknaden som bredde ut sig genom hela museet.

Museets förlag hade boksläpp av "Den första statsbaneelektrifieringen – Ett pionjärprojekt i subarktisk miljö" och författaren Roine Viklund höll både föredrag och signerade böcker efteråt. Var du inte

på plats, finns möjlighet att beställa boken från museibutiken eller så kan du enkelt gå in på Trafikverkets webbutik och köpa den online, adressen är: <https://online4.ineko.se/trafikverket>

En sån här dag är det många som hjälper till – från personal till ideella krafter, utställare, företag i branschen och VisitGävle. Vi vill rikta ett stort tack till er alla som möter gäst.

På Sveriges Järnvägsmuseum jobbar vi för ett Värdskap i världsklass och vi skapar det tillsammans. På återseende! 🍷

Utsikt norrut från Hennans stationshus. Foto: Lennart Lundgren.



Järnvägschefen Carl Erik Hising – eller mannen som aldrig hade funnits!

Följande berättelse om när "järnvägen kom till byn" är ett urklipp ur boken "Markarydsbygden 23". Artikeln kan läsas i sin helhet i en bok som gavs ut i höstas av Markarydsbygdens Lokalhistoriska Förening. Den kan beställas på Markaryds Bibliotek, 0433-720 00, kostnad 200:- + frakt.

I förra "Markarydsbygden" i kapitlet som handlade om kraftverken i kommunen kunde vi läsa om två herrars kamp om vattenfallen i Lagan. Den ena var August Schmidt på Sydsvenska Kraftaktiebolaget och den andra var "vår egen" Carl Erik Hising. Carl Erik bodde och verkade i huset som numera heter "Villa Linnea" men som förr kallades Turisthotellet och är den pampiga gula villan mitt i centrum, granne med Hotellet. Huset (bilden till höger) är slående likt vår östra järnvägsstation, och det är inte så långsökt varför. In i det längsta hoppades jag att få tag i ett foto på denne man som om någon satte sin prägel på vår by när den började bebyggas för ca 120 år sedan.

Ingenting har påverkat utvecklingen av byar, städer och samhället som helhet på samma sätt som järnvägen. Plötsligt kunde man transportera post, människor och gods på ett sätt som generationen innan bara kunde drömma om.

Och Carl Hising var den som drog den första järnvägen till Markaryd redan 1892. Järnvägen skulle få en närmast explosionsartad påverkan på inflyttningen till vår by. 1890 fanns här 72 personer bosatta, år 1900 fanns här 261 invånare och 1902 totalt 643 personer. 1909 hade invånarantalet stigit till 880 personer.

Carl var en man som till stor del möblerade vårt centrum till vad det är idag. Han skrämde iväg konkurrentjärnvägens huvudstation och lokverkstad ända upp till Strömsnäsbruk. Han stod upp mot självaste konsul August Schmidt och konsul Petter Olsson, två av den tidens stora industrimän. Carl var med och bildade en bank här, han var en av dem som såg till att vi fick ta del av elektriciteten genom att bilda det som sedan skulle bli Markaryds Elverk.

Carl byggde sig det största och pampigaste bostadshuset i byn (Även om en del av huset till en början användes för järnvägens ändamål). Trots allt detta verkar Carl och hans familj ha varit totalt bortglömda för oss Markarydsbor i 80-90 år.

Första stället att leta efter foton på Carl var ju naturligtvis Villa Linnea utan att finna något, efter det biblioteket, lika resultatlöst. Sedan plöjdes alla gamla Markarydböcker igenom, massor av bilder på aktieägare och olika initiativtagare på bägge järnvägarna, men aldrig någon Hising. Samtliga



medlemmar i studiecirkeln tillfrågades men ingen hade något minne av att överhuvudtaget sett något foto på herr Hising. Men han har bott här, han har ju tom en gata uppkallad efter sig; "Hisings Lid". "-Jo, tack jag vet".

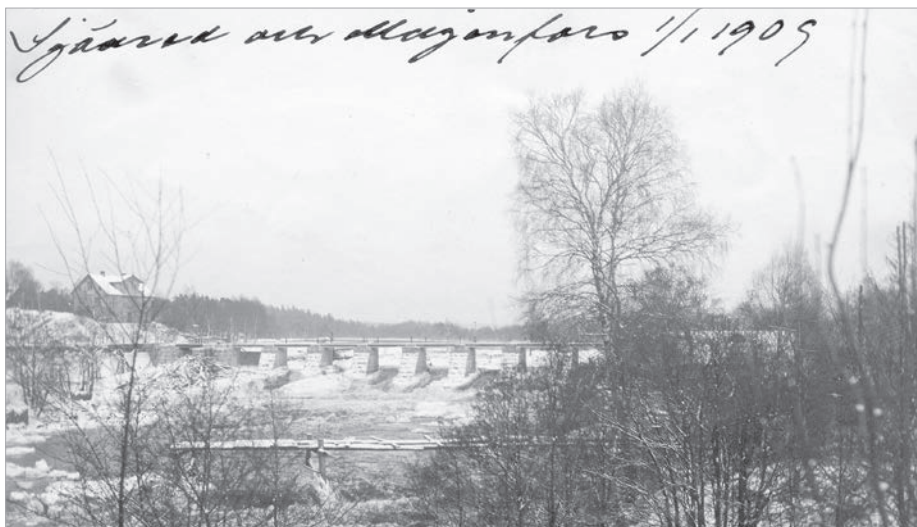
Mängder av människor tillfrågades, dock med samma negativa resultat, ingen bild, inga uppslag, ingenting. Även den mest entusiastiske skribenten kan ju ge upp för mindre. Någon månad senare stannar jag återigen till vid Villa Linnea och innan jag ens hinner stänga av bilmotorn så får jag höra "-Vi HAR ingen bild på din Hising!". Efter en stunds pratande med nuvarande ägarna på Villa Linnea kommer vi fram till att "-Hising har nog aldrig funnits!" Just då kändes det i alla fall så, och vi fick lägga Hising till handlingarna då föregående bok snart skulle gå i tryck.

Men senare grep jag ett sista halmstrå; en släktforskarhemsida besöktes. Och

se, plötsligt kom vår vän Carl Hising upp på skärmen! En skäggig stilig man med pondus! "-Där fick jag dig, till slut!" tänkte jag. Ett antal släktingar dök upp längst ner på släktträdet, och det var bara att börja ringa runt. Personen vid första samtalet var något frågande, men jag fick i alla fall ett förslag på nästa person jag borde ringa upp. Sagt och gjort. Lyfter luren, ringer upp, presenterar mig och tillägger "-bara lugn, jag ska inte försöka sälja något till dig". Det sista är en i dessa telefonförsäljartider magisk replik som får de mest avvisande människor att slappna av när de blir uppringda av okända människor från telefonnummer de inte känner igen.

När jag framfört mitt ärende så svarar rösten: -Jodå, min mans morfars far hette så. Han byggde någon järnväg därnere, familjen har sin släktgrav nere i Stockholm. Jag slutade andas för en stund. Var det fel i alla fall? Rösten fortsatte: - Han var en

Majenforsfallet veckorna innan fallet dämades upp. Fotot togs av Hisings familj när man firade deras silverbröllopsdag, i fotot står det nu Majenfors och inte Mariefors.





Harald och Marianne Risveden, Ludvika. Harald är Carl Erik Hising's sondotterson.

av grundarna till Sydkraft, han döpte ett vattenfall till Sydkrafts första kraftverk därnere till Mariefors. Nu började jag ana hur det låg till. –Nja, han grundade nog inte Sydkraft, började jag. Han var nog i själva verket ovän med herrarna på det bolaget.

Här finns det dock en rimlig förklaring angående grundandet av Sydkraft, Carl Hising var med och startade Sydsvenska Kreditaktiebolaget här i Markaryd. Väldigt likt Sydsvenska Kraftaktiebolaget, men ändå milsvid skillnad. De bägge bolagen bildades dessutom samma år, 1906.

”–Och fallet har alltid hetat och kommer nog att heta ”Majenfors” ett bra tag till. Och Carl ligger inte begravd i Stockholm, han ligger utanför kyrkporten här i Markaryd, tillsammans med sin fru och sin son som bara var 23 år när han avled enligt gravstenen.” Nu var det rösten i andra änden på telefontråden som slutade andas. ”–Jo, men vänta lite, min mans morfar hade en bror som dog väldigt ung i magtuberkulos. Det måste vara Carls yngste son Olof som ligger där då. Carl Hising tog det där väldigt hårt har vi fått berättats för oss, det är nog därför Carl och hans fru Maria ligger begravda i Markaryd då! Men vad roligt att få detta klart för oss, jag har släktforskat en del och här får jag ju reda på ännu mer!” 25 timmar (!) och en färd från Ludvika senare träffas vi på Markaryds kyrkogård vid Carl Hising's gravsten och det är inte utan att de såg lite tagna ut när de får se sin morfarsfars gravsten. De har ju i hela sitt liv trott att Carl Hising låg begravd i Stockholm. Och när förbipasserande personer sade sig känna till Hising, att de haft släktingar som faktiskt arbetat hos honom blev det än mer påtagligt.

Sedan gick färdens in till Villa Linnea där medhavda foton överlämnades och det var ju naturligtvis mycket intressant för dem att se rummen där deras släktingar blev avfotograferade för så där 100 år sedan.

En tur ut till Majenfors kraftverk hanns också med. Även om herrskapet förstärkt nog föredrog att kalla det för Mariefors. Enligt bevarade tidningsurklipp från år 1896 så var Carl Hising intresserad av att köpa fallrättigheterna för både Majenfors och det strax uppströms liggande Karlsfors på sin tid. Möjligen för en framtida elektrifiering av järnvägen eller kanske helt enkelt en spekulation att sälja vidare till någon eller några som kunde tänka sig att etablera en industri på platsen. I och med det tänkta köpet hade han förmodligen planer på att döpa om fallet efter sin hustru Maria, på den tiden var det inget ovanligt att döpa om egendomar eller fastigheter efter någon i sin närhet. En rad pensionat i vår by blev ju döpta efter resp. makar tex Elleborg. Och i detta ”fallet” måste det vara extra lockande; Karlsfors efter honom själv och Mariefors efter frun.

I slutet på 1800-talet fick hela byn Bjelernäs utmed Mörrumsån finna sig i att bli omdöpt till Fridafors efter den nye fallrättighetsägarens fru Frida, trots protester från de få invånarna som levde där innan brukets tillkomst. Vid den här tiden spekulerades det i fallrättigheter ungefär som våra dagars aktiehandel. Vattenfallet som döptes till Fridafors såldes av bonden Anders Phersson för 1800 kr i Aug 1886. När nye ägaren tre år senare 1889, sålde vidare fallrättigheterna till en grupp industriledare med förut nämnde konsul August Schmidt i spetsen som skulle bygga ett pappersbruk på platsen hade köpesumman ändrats till 34 000 kronor!

Vad bonden Anders Phersson tänkte när han fick höra om den summan får var och en gissa själv. Men en sak kan vi räkna ut, fallet ökade i värde med ca 1 900% på tre år! August Schmidt startade för övrigt pappersbruk även på andra håll, Virestad, Delary och Strömsnäsbruk tex.

Men troligen av ekonomiska skäl blev det inget av Carls köp av fallrättigheterna i Majenfors, konkursen av Hessleholm-Wittsjö järnväg var fortfarande inte klar. Man kan väl förmoda att varenda tillgänglig krona behövdes bättre på annat håll. Så även här i Majenfors blev konsul August Schmidt fallrättsinnehavare. När konsul August Schmidt tog i drift Majenfors kraftverk rev han samtidigt en bro över Karlsfors någon km uppströms som användes för att transportera framförallt träprodukter från norra sidan av Lagan till Hising's järnvägsstation i Majenfors som därmed miste kundunderlag.

Detta skulle leda till en närmast livslång

konflikt mellan Carl och Sydsvenska Kraftaktiebolaget. I ärende efter ärende så företrädde Carl därefter markägare och vattenrättsinnehavare som av olika anledningar hade ersättningskrav mot Sydsvenska Kraftaktiebolaget. Säkert behövlig hjälp bland dem som kanske inte hade så stora juridiska kunskaper i trakten, men kanske inte lika populärt på Sydsvenska Kraftaktiebolaget.

Nåväl, efter att ha sovit över i samma hus där både morfarsfar, morfarsmor och morfarsfar en gång bott gick färden vidare efter utbyte av diverse fotografier.

Så här såg han ut, mannen som trots allt hade funnits:



Carl -Erik Hising. Fotot troligen taget på 60 årsdagen, 14 Juli 1908.

Men vem var han då, vår trafikchef?

Han föddes den 14 juli 1848 i Kungs Barkarö i Västmanland, son till Anders Andersson-Hising, rusthållare, hemmansägare och lantbrukare från Österby och Katarina Jansdotter från Fellingsbro. Han var näst äldst i en syskonskara på 6 st. Carolina 1847-1849, Carl 1848-1920, Mathilda 1850-1938, Albert 1852-1919, Wilma 1854-1878 och Axel 1857 som dog bara tre dagar gammal.

Carl själv var en man inte helt utan egna meriter. Efter att praktiserat på en mekanisk verkstad i St Petersburg runt 1870, anställdes han 1872 vid bygget av Stockholm-Västerås-Bergslagens och Sala-Tillberga järnväg som schaktmästare. Vid denna tid hade NOHAB (Nydqvist & Holm) byggt ånglok i 20 års tid men det är oklart om hans tid i Ryssland hade något med NOHAB att göra. NOHAB:s så kallade ”ryssorder” på 1000 ånglok kom först 1920, 50 år senare.

1876 började Carl på Dalslandsbanan som

byggnadschefsassistent och 1878 blev han befördrad till stationschef och 1880 som stationsinspektör på samma järnvägsbolag. 1883 blev Carl anställd på Skåne-Hallands järnväg som stationsingenjör, och det var troligen nu som Carl för första gången kommer i kontakt med konsul Petter Olsson från Helsingborg som var en stor man i järnvägs-kretsar vid denna tid. Och de här två kommer att ha mer med varandra att göra i framtiden, och de skulle inte alltid dra jämt!

På nyårsafton samma år gifter han sig med Maria Rosell.



Detta foto från 1900 föreställer Carl Och Maria med sönerna Olle och Harald. Harald sittande framför och Olle till vänster.

1885 anställdes Carl som stationsingenjör vid Hästveda-Karpalunds järnvägsbolag och samma år föddes sonen Harald i Färlöv. Harald skulle senare följa i sin fars fotspår och sitta i styrelsen för Hesselholm-Markaryds järnväg mellan 1920 och 1929. År 1929-30 var han likvidator för bolaget.

Dessförinnan hade Harald börjat sin bana på Thimsfors pappersbruk för att senare skaffa sig erfarenhet och utbildning

Harald Hising, 1914.



1888 vid invigningen av Kungsbacka järnvägsstation på Göteborg-Hallands järnväg, står Carl Hising längst till höger i bild.

på en mängd olika företag, både inom och utom landet. Efter en period i USA blev han 1911 anställd som konstruktör på Markaryd-Weinge järnväg. Tragiskt nog så avled hans bror Olof under Haralds tid i Amerika så Harald kunde inte komma hem till begravningen av sin yngre bror. November 1914 flyttade Harald till Stockholm, där han året efter gifte sig med Ingrid Aschan. Ingrids släkt kunde man skriva en egen bok om, hennes farfarsfar livmedicus och bergsrådet Johan Lorenz Aschan var bl.a. ägare av Lessebo bruk och kom över Ohs bruk genom auktion utklädd som luffare bara för att nämna något.

1886 kommer Carl Hising återigen att hamna under konsul Petter Olssons vingar, fast nu på Göteborg-Hallands järnväg som stationsingenjör.

1887 föds i december andra sonen Olof i Fjärås.

1889 blir Carl anställd på Wittsjö-Hässelholms järnväg som stationsingenjör.

1890 får han skaffa sig stora visitkort, han är nämligen trafikchef, baningenjör, maskiningenjör, kamererare och kontrollör på Wittsjö-Hässelholms järnväg samt trafikchef på Wittsjö-Markaryd. Wittsjö-Markarydsbolaget var för övrigt det enda av de tre bolagen som aldrig gick i konkurs.

1891 tar han över vid byggandet av Wittsjö-Markaryds järnvägsbyggnader som arbetschef och stationsingenjör. Byggandet norrut från Wittsjö station är värt en egen notis. Där går ju som bekant järnvägen rakt ut i Vittsjön. För att lägga ut massorna till banvallen schaktade man stora mängder

grus och sten från Röebjersbacke. Följande vinter drog man ut massorna på isen på Vittsjön med hjälp av slädar och hästar. När isen smälte på våren 1892 sjönk massorna och man hade ett fundament klart att bygga vidare på.

I december 1892 flyttade Carl Hising upp från Vittsjö och bosatte sig och sin familj i lägenheten ovanpå järnvägsstationen. Den 24 oktober 1895 stod huset som vi känner som Turisthotellet/Villa Linnea klart och Carl och hans familj med pigan Sofia Ludvigsson kunde flytta in.

Den 11 september 1896 beviljades Carl Hising och hans kompanjoner koncession för en linje från Lagaån till en punkt 2 kilometer från Veinge. Notera att man redan hade koncession för Markaryd-Lagaån sedan tidigare. I december samma år hade Carl Hising tillsammans med J. Jönsson (trafikchef Halmstad-Bolmens Järnväg) renstakat hela linjen samt lämnat ett reviderat kostnadsförslag; 1 127 000 kr. Inkluderat rullande material, broar och 34,8 km anläggningsarbete. Man var övertygad om att Lagan här skulle industrialiseras vilket skulle ge betydande gods och persontrafik! Strömsnäsbruk och Timsfors pappersbruk började ju projekteras vid denna tid, och det ansågs självklart att även fallen nedströms mot Halland skulle byggas ut. Carl Hising såg säkert gärna att det blev industrier som skulle frakta sitt gods på hans järnväg. Bara järnvägen i sig skulle ge grogrund för industrier utmed Lagadalen.

Kostnadsförslaget skulle visa sig vara noggrant uträknat, slutsumman för järnvägsdelen Weinge-Markaryd hamnade på 1 191 087 kr och blev därmed den i särklass



Foto taget 1898 i Svensberg strax öster om Knäred. Längst till vänster förmannen Otto Nilsson. Enligt fotografen fanns det ytterligare några män från trakten "samt ett par förvetna fruntimmer längst upp till höger".

dyraste av de tre banorna.

Den 21 maj 1897 slogs de två "södra" järnvägsbolagen ihop till ett bolag efter Wittsjö-Hessleholms uppslitande konkurs tre år tidigare, det nya namnet blev Hessleholm-Markaryds järnväg. I juni samma år blir J. Jönsson vald till verkställande direktör för Markaryd-Weinge järnväg och arbetet med den banan sätts omedelbart igång. Någon särskild entreprenör anlätades inte utan man byggde själva i egen regi med Hising som arbetsledare och J. Jönsson som bygghuvud. Även om den kanske något skrala ekonomin spelade in kan man inte annat än bli imponerad

av deras nybyggaranda. Varför det söktes koncession från Lagaån till nästan fram till Veinge skall vi återkomma till.

1899 blir Hising trafikchef, baningenjör och maskiningenjör för Markaryd-Weinge järnväg som öppnades för allmän trafik den 3 juli -99. Lite drygt 2 veckor tidigare, den 16 juni -99 öppnades konkurrenten Strömsnäsbruk-Värnamo för allmänheten. Samma år inträffade det första dödsfallet på stationsområdet när stationskarlen Viktor Bengtsson 21 år gammal från Markaryd, anställd på Skåne-Smålandsbolaget vid växlingsarbete fick båda benen överkörda och "afled två timmar efter olyckan".

Foto från 1889 på Markaryd-Weinge järnväg, kontrollant J. Jönsson längst till höger.



"Hisings" två järnvägsbolag slogs för övrigt inte ihop förrän statens övertagande 1930 utan var skilda bolag. Weinge-Markaryds styrelse hade sitt säte i Halmstad och Hessleholm-Markaryd hade sitt säte i Hässleholm. Trafikledningen samkördes dock, man hade gemensam verkstadsdrift, de bägge järnvägarna betjänades i Markaryd av en gemensam station och därför kunde Carl ha så många titlar samtidigt.

Carl var med och bildade "Aktiebolaget Markaryds Torfförädlingsverk" den 27 maj 1903.

1906 valdes Carl Hising till verkställande direktör när Sydsvenska Kreditaktiebolaget öppnade bank i Markaryd. Detta var den första affärsbanken i Markaryd, banken fanns i dåvarande Kungsgatan 15 i samma hus som åtminstone den något äldre läsaren minns som Markaryds El-tjänst och senare Hälsokost. Huset som revs 1988 ersattes med hyreshuset Almen och låg mitt emot nuvarande Apoteket och Roséns Guldaaffär. Sydsvenska Kreditaktiebolaget flyttade 1918 till norra delen av fastigheten Kungsgatan 30, där frisörskorna på Studio 30 idag använder valvet som förråd. Efter



Lantbrukare Håkanssons fribiljett på Hessleholm-Markaryds jernväg. Utställd av Carl Erik Hising. Håkansson ägde den stora gården "Björstorp" i Emmaljunga.

Carl Hising.



rekonstruktion 1922 döptes banken om till Sydsvenska banken och levde ytterligare något år tills den slogs ihop med Nordiska Handelsbanken.

Carl bildade tillsammans med lokomotivmästare Jöns Andersson, stins Håkan Waldau, lokförare Oscar Scholander, stins Ola Olsson, apotekare Svanberg, överlärare Frans Teodor Frick och några till "Markaryds Elektriska Aktiebolag" 1911. Därför kunde vi tända den första glödlampan här i byn i början på februari 1912 med hjälp av elkraft ifrån Majenfors kraftverk. Markaryds Elektriska Aktiebolag övergick den 18 februari 1918 till den då bildade köpingens ägo och blev Markaryds Elverk. Markaryds Elverk såldes för övrigt till konsul August Schmidts gamla bolag Sydkraft/Eon årsskiftet 1997-1998.

En notis i sammanhanget; vi i Markaryd fick ta del av elenergin 1912, men i Knäred där Sydsvenska Kraftaktiebolaget hade både kraftverk och direktion fick man inte ta del av denna nymodighet förrän 1918.

Carl var ledamot i södra distriktet för Svenska Järnvägsföreningen och Svenska Järnvägarnas arbetsgivarförening. Han var suppleant för kompromissarierna i Järnvägsassuransföreningen och dessutom medlem av Wasa-orden.

Man kan inte skriva en artikel om Carl Hising utan att nämna konflikterna mellan de olika järnvägsbolagen som kom till vår by på 1890-talet. Här har jag ändå bara tagit med de mest omtalade händelserna;

Konkurs för Wittsjö-Hessleholms järnväg

På kommunalstämmor i Markaryd hade det både den 28 december 1888 och ytterligare en gång i december 1890 beslutats att satsa 40 000:- i aktiekapital "- i det järnvägsbolag, som först och på de billigaste villkor ville bygga sin järnväg med ändpunkt i Markaryds by och utgång till järnvägsstation eller hamn". Dessa löften skulle man bara 1 månad senare bryta vilket skulle få stora följder för både Skåne-Smålands bolaget och Wittsjö-Markaryds bolaget naturligtvis, men framför allt för det tredje inblandade järnvägsbolaget - Wittsjö-Hessleholm järnväg.

Vid tidpunkten, januari 1891, var förutsättningarna dessa;

Wittsjö-Hessleholms järnväg med station i Vittsjö var invigd och klar sedan 4 månader tillbaka.

De både koncessionerna för Wittsjö kyrkby-Markaryd kyrkby och Kärreber-

ga-Markaryd beviljades redan den 9 augusti 1889, men Skåne-Smålands järnväg hade fortfarande inte påbörjat arbetet med sin järnväg, där satte man spaden i jorden först den 1 augusti 1891.

Carl Hising Wittsjö-Markaryd alternativ var betydligt närmare. Där hade man påbörjat arbetet med fortsättningen till Markaryd den 1 maj samma år. Därmed syntes striden redan vunnit av Carl Hising som hade 16 km kvar mot målet i Markaryd att jämföra med Petter Olssons dryga 60 km från Kärreberga som var anslutningspunkt med järnvägen Helsingborg-Hässleholm. (Som han tidigare hade byggt och var delägare i)

Och många är väl vi Markarydsbor som har fått lära oss att eftersom Hässleholms-alternativet i stort sett redan var framme i Markaryd så menade man "att den skulle bli byggd ändå".

Men det är nog en sanning med modifiering, det förhöll sig nämligen så att Wittsjö-Hessleholms järnväg pga för låg trafikvolym redan från starten (1890) hade stora ekonomiska problem. En plan för att få upp trafikvolymen var ju rimligen den framtida järnvägen utmed Lagadalen (Markaryd-Veinge) som skulle ge mer trafik och bättre intäkter.

I Markaryd hade man säkerligen hört talas om de ekonomiska problemen och var väl inte direkt förtjusta i tanken att placera sina 40 000:- där en ev. konkurs riskerade att göra den stora investeringen värdelös över en natt. Skulle Wittsjö-Hessleholms järnväg gå omkull skulle man i så fall bli delägare i en 16 km järnvägsstump mellan Markaryd och Vittsjö utan kontakt med omvärlden och det var kanske inget som lockade.

Petter Olsson hade både ägande och inflytande i ett flertal järnvägar, bla Helsingborgsbanorna och de tre Hallandsbanorna. Dessa tvingade han mer eller mindre att satsa pengar i Skåne-Smålands järnväg vilket fick till följd att det inte var så svårt att visa upp ett ekonomiskt välmående bolag. Det i kombination med Petter Olssons intensiva uppvaktning gjorde att kommunstyrelsen ändrade sig och beslutade tisdagen den 27 januari 1891 att köpa aktier i det mer välmående Skåne-Smålands järnväg istället! Bitterheten över det beslutet kom förmodligen Carl Hising och hans bundsförvanter aldrig över.

Markaryds beslut att köpa aktier i Skåne-Smålandsbolaget i stället skulle faktiskt i förlängningen leda till att Wittsjö-Hessleholm bolaget gick i konkurs! Tidigare hade styrelsen för Wittsjö-Markaryd bett styrelsen för Wittsjö-Hessleholm (som till stor del var samma personer) att

förmä det senare bolagets aktieägare att satsa pengar i Wittsjö-Markaryds bolaget. Men där blev det kalla handen. Man hade redan en järnväg och ville först få den på fötter. Man hade redan tidigare efter intensiva övertalningsförsök och fagra löften motvilligt gått med på att satsa 80 000:- i systerbolaget, något som man bittert skulle få ångra senare.

När man nu gått miste om kommunens pengar så hölls en bolagsstämma i Wittsjö-Hessleholms bolaget två dagar senare torsdagen den 29 januari 1891. Där det föreslogs att bolaget kvickt och lätt, (beslutet gick igenom lördagen den 21 februari 1891), skulle investera ytterligare 50 000:- i systerbolaget. Som motprestation skulle man senare få trafikera densamma.

På banan transporterades mestadels trävaruprodukter av olika slag. Ved, torvströ, brännstörv, jordbrukskalk och möbler. Bara i Bjärnum fanns det enligt uppgift 15 olika tillverkare av möbler på 1890-talet.

Men eftersom man trots detta aldrig lyckades få lönsamhet i Wittsjö-Hessleholms bolaget sade Västra Göinge Härads Sparbank upp ett större banklån i början på 1894 och konkursen var ett faktum. Den 1 juni 1894 säljs bolaget på en auktion där bara två bud skulle komma in.

Statens ombud börjar med att bjuda 440 000:-. Men eftersom ryttmästare Casper Ehrenborg bjuder 455 000:- och ingen bjuder över så faller klubban och i samma stund kan folket i bygden tapetsera väggar med sina aktiebrev utan att göra någon ytterligare förlust.

Bara efter några timmar överläter Casper

Maria Andersson i Vittsjö satsade 100:- i detta aktiebrev den 8 Januari 1890 vilket blev värdelöst knappt 5 månader senare.



Ehrenborg sitt nya bolag på ett konsortium bestående av sig själv, kronofogde Resfeldt, riksdagsman Håkansson, Ola Ohlsson (lantbrukare från Stoby och således inte stinsen på Skåne-Smålandsjärnvägen) och Troed Persson.

Eftersom många känner sig svikna och rent av lurade av både den gamla och den nya styrelsen (vilka i stort sett var samma personer) börjar nu en kort men intensiv tid av stämningar och heta diskussioner. Den 22 september 1894 kommer man i alla fall överens och det hela slutar med att Wittsjö-Markaryds järnväg köper hela syster/moderbolaget Wittsjö-Hessleholms järnväg AB för 844 400 kr och 99 öre. Det nya bolaget skall heta Hessleholm-Markaryds järnväg.

Men då kommer motstånd från högst oväntat håll, för då säger plötsligt Kunglig Majestät ifrån, man kan inte slå ihop ett bolag som finns med ett bolag som inte finns. Märklig formulering kan möjligen tyckas, men saken är den att det köpande bolaget hette Wittsjö-Markaryds järnväg medan koncessionen fanns för Wittsjö-Lagaåns järnväg och inget annat. Först sedan Kunglig Majestät upphävt koncessionen för Markaryd-Lagaån och fört över den samma på Veinge bolaget kunde saken redas ut och bolagen slås slutligen ihop den 21 maj 1897.

Det nya bolaget lyckas hålla sig flytande nätt och jämnt, men någon aktieutdelning var det aldrig tal om.

Här slutar vi för denna gången!
Fortsättning följer i nästa nummer av Sidospår.



Båstad omkring 1890

Kalle Eriksson

130-årig järnvägshistoria blev bok

9 maj 1885. Över den nylagda rälsen, på gränsen mellan Skåne och Halland – vid foten av Hallandsås och nära Båstads nybyggda station – har det samlats mycket folk. Det ligger fest och framtidstro i luften. En ceremoni skall äga rum.

En äreport har rests på länsgränsen.

Från vardera hållet glider två tåg sakta in mot platsen. Stannar. Nos mot nos. Hälsar på varandra med ångvisslorna. Ur vagnarna strömmar festklädda, inbjudna gäster.

Så slås sista spiken i rälsen, som byggs från var sitt håll och som nu möts här.

Tal hålles. Högstämnda tal om framtid och utveckling och om järnvägens roll i allt detta.

Så har Skåne-Hallands Jernväg invigts. Den går mellan Helsingborg och Halmstad och blir med tiden en del i den utbyggda Västkustbanan.

Det har gått 130 år sedan invigningen. I december i år är det dags att avsluta kapitlet med tåg som går över Hallandsås.

Tunnelarna genom åsen skall invigas. Därmed kan rälsen över Hallandsås förpassas till vår järnvägshistoria.

De 130 åren har varit fyllda av problem för denna sträcka. Året om har de branta lutningarna utgjort en utmaning för loken. Godståg har måst delas och tas över åsen i etapper. På vintern har det varit snön och på höstarna löven som orsakat problem. Innan det var dags att fira 100-årsjubileum hade tankarna på en helt ny lösning kommit fram. Tunnel genom åsen.

Vi som har facit vet att detta tunnelbygge skulle bli ett problem i sig.

Nu är dock alla problem lösta. De båda tunnelarna är redo att ta emot resenärerna på Västkustbanan.

De 130 åren har nu blivit en bok: ”På räls över Hallandsås under 130 år”. Författare är Kalle Eriksson. Han är infödd bjärebo och har tidigare skrivit flera böcker med lokalhistorisk anknytning.

Även den nu aktuella boken har de lokala förhållandena som utgångspunkt. Dock skildrar den ett stycke järnvägshistoria, som samtidigt utgör en skildring av den genomgripande förändring av hela det svenska samhället, som ägde rum under de 130 år som boken skildrar.

Boken utkommer omkring 1 november i år. Således några veckor innan tunnelarna genom Hallandsås invigs och tas i drift och då den 130-åriga banan ÖVER Hallandsås förpassas till historien.

Boken kommer att finnas i bokhandeln men kan även köpas direkt från Bjäreförlaget, Hallavägen 102, 269 91 Båstad.

Bokens pris: 350 kr.

Kontakt: kalle@bjarenet.com

Mer info www.bjareforlaget.com

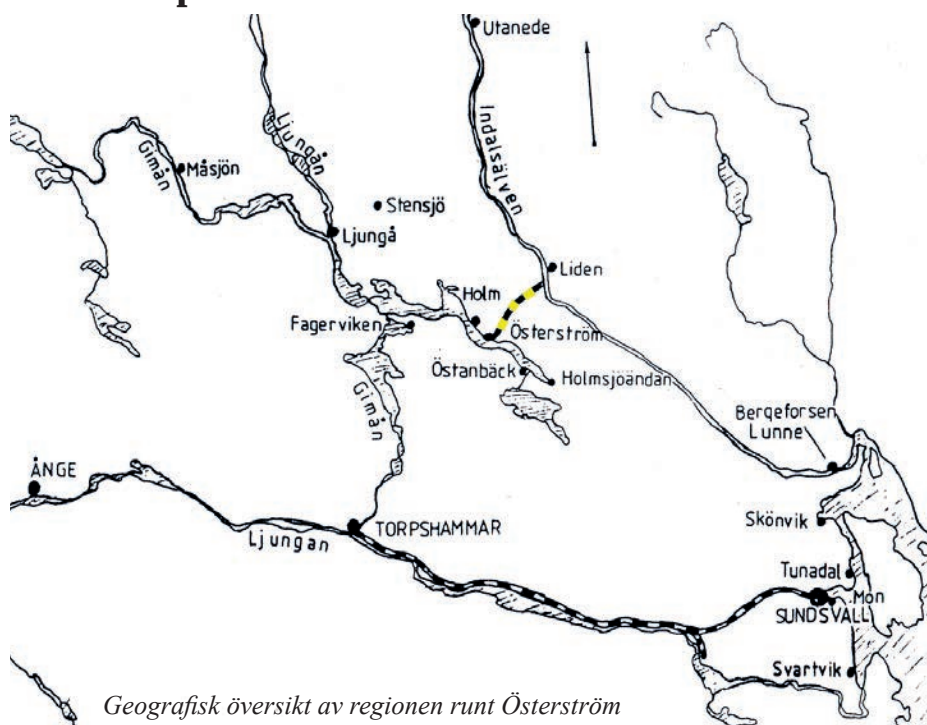


Österströmsloken - Var det slutet på historien?

Kan man lita på en tidningsnotis? En sådan satte i alla fall fantasin i rörelse när jag såg den i Sundsvalls Tidning på 1970-talet. Sedan tog det 40 år innan jag lyckades komma närmare sanningen än vad som stod i tidningen. Det visade sig att tidningen hade delvis fel.

Vilket är ytterligare ett exempel på att man skall vara försiktig med att lita allt för mycket på vad som står i en dagstidning. Tryckta uppgifter anses för det mesta säga sanningen. Vilket innebär att fel gärna fortplantas i kommande arbeten som använder det första som källa. Problemet är att dessa uppgifter ofta tas för sanning, utan att kritiskt källgranskas.

Den här historien börjar för min del ca 1962-1963 när vi var på helgutflykt från Sundsvall till restaurang Utsikten i Liden med pappas morbror Gunnar Ahlzén som värd. Han var en långvarig tjänsteman inom SCA-koncernen, som hade börjat redan 1929 vid Nyhamns Cellulosa AB. På hemvägen passerade vi Österström och Gunnar berättade om järnvägen i samband med det. Antagligen hade han redan i början av sin anställning fått höra en del om Österströms järnväg. Detta var i "relativt nära" anslutning till nedläggningen och det fanns då säkert många kvar som hade upplevt järnvägen i drift.



Geografisk översikt av regionen runt Österström

Så redan då visste jag om denna bana lite grann. Men det skulle dröja ca 10 år till dess att jag kom att intressera mig mer för banan. Jag besökte SCAs fotograf Olle Hedvall och fick bilder från Österström med loken. På sensommaren 1973 cyklade jag från Sundsvall till Österström och åter en dag för att leta rätt på kupén, det vill säga den personvagnskorg som fanns kvar i en trädgård. Den har sedan dess åter blivit

personvagn och står sedan 1988 uppställd i Österström som ett av flera minnen från järnvägen. Man har också byggt en kopia av det vattentorn som fanns under järnvägens tid. Dateringen är möjlig så här långt efteråt eftersom jag uppe kring Holm såg min första bil med de nya registreringskyltarna. Den nya registreringskyltarna infördes andra halvåret 1973.

Österström omkring 1900. Till höger lok nummer 2 "Österström" och till vänster lok nummer 1 "Skönvik". Byggnaden i bakgrunden är lokstallet. Foto: Jvm_KDAF01604, Samlingsportalen.se, Sveriges Järnvägmuseum.





Österströms Järnvägs östra slutpunkt Vårdshuset. Det var här som timret via en "torränna" släpptes ned till Indalsälven. Loket är nummer 2 "Österström". Foto: Jvm_KABA00481, Samlingsportalen.se, Sveriges Järnvägmuseum.

Som tonåring var jag vetgirig i den mening att jag läste tidningarna noga. Varje morgon serverades jag både Sundsvalls Tidning och Svenska Dagbladet i sängen, vilka lästes med stor aptit innan jag gick upp. I Sundsvalls Tidning hade man en spalt som hette "Idag för femtio år sedan". Den hade jag läst med intresse sedan jag upptäckte spalten. Då och då fanns det något matnyttigt. Så en dag på 1970-talet hittade jag en notis som hade anknytning till Österströms järnväg. Där gick det att läsa att loken från den nedlagda Österströms järnväg hade fraktats till Sundsvall och sprängts itu för att sedan lastas på pråmen Oberon. Loken hade sålts som skrot till Bloms skrotfirma i Gävle. Enligt uppgift skulle skrotlasten till ett tyskt järnverk. Pråmen Oberon hade förlist utanför Brämön. Intressant! Var det så att loken eller snarare delarna av loken sedan de sprängts låg kvar på havets botten utanför Brämön? I skriften "Österströms Järnväg – En trävarubana i Norrland" av Erik Sundström finns samma uppgifter... baserade på den lilla tidningsnotisen.

Det ingav lite hopp om ett åtkomligt vrak. Vem har inte fascinerats av alla tv-program där man dyker efter vrak? Nu kom jag aldrig att ägna mig åt dykning utan jag har genom åren lyssnat med sjöfolk och dykare i Sundsvallsområdet. Men ingen kunde berätta något. Antagligen var jag för tidigt ute i slutet på 1970-talet och början

på 1980-talet.

Inte förrän jag gjorde ett nytt försök sommaren 2014 blev det napp. Helt plötsligt fick jag tag på en dykare och marinarknolog som hade något av intresse att berätta. Han visste att pråmen inte låg utanför Brämön. Men allting är relativt så visst kan det fortfarande sägas vara utanför Brämön sett från Sundsvalls horisont. Eller i alla fall bortom Brämön. Det visade sig att den ligger ganska långt bortom Brämön, nämligen mellan Norrsundet och Gävle. Han hade inte dykt där själv, men hade en kompis som hade gjort det. Så efter lite väntetid så ringde jag hans dykarkompis.

Han kunde berätta att en S/S, dvs en ångbåt med tre pråmar på släp innehållande 375 ton skrot lämnade Sundsvall och pråmen Oberon var sista pråm i släpan. Vilken ångbåten var framgick inte av dokumenten. Men man kom mycket längre söderut än Brämön. Söder om Norrsundet, ca 180 km söder om Brämön kom Oberon att komma för nära land och fastnade på några grynnor, varvid man kapade trossen till Oberon som slogs sönder mot klipporna. Vraket hittades och identifierades i slutet på 1980-talet. Då nöjde man sig med att man hade identifierat vraket och man visste ingenting om lasten mer än att det var skrot. En hel del skrot ligger kvar i vraket och det är stora bitar enligt dykaren. An-

tagligen har delar av lasten bärgats, dels på 1930-talet och dels en andra omgång i början på 1950-talet.

Eftersom man inte gjorde någon ordentlig undersökning av det som finns kvar så lever fortfarande hoppet att delar av loken kan finnas kvar. Kanske kan vi få reda på det i framtiden?

Sedan var det den påstådda köparen/mottagaren av skrotet. Bloms skrotfirma fanns inte i Gävle. I Stockholm fanns däremot O A Bloms Järnvaruaktiebolag, Partiaffär i Järn- och Metalls-krot.

Slutsatsen blir att uppgifterna i tidningsartikeln inte stämde på två väsentliga punkter. Dels visade det sig att förlisningsplatsen vara nästan 200 km längre söderut än vad som angivits ursprungligen och dels låg inte skrotfirman i Gävle utan i Stockholm. Man verkar inte ens ha haft vare sig någon filial eller representant i Gävle vid den aktuella tidpunkten.

Det finns fortfarande en del frågetecken kring vad som hände och framför allt när det hände. Så det finns kanske anledning att återkomma till det längre fram när fler pusselbitar kommer fram.





Läs årsboken Bergslagshistoria!

**Människor, gruvor,
bruk, transporter och
mycket mer...**

Den senaste årsboken »Bergslagshistoria 2014« innehåller bl.a. Jan Ericsons artikel »Gruvloken från Grängsberg«, som behandlar GIA:s lokproduktion. Läs mer om det övriga innehållet på webbsidan.

Om du blir medlem i Föreningen Bergslagsarkiv för 150 kr får du årsboken gratis! Boken kan också beställas av icke-medlemmar för 150 kr inkl. porto. Använd i båda fallen föreningens plusgirokonto 439 81 43-0.

Den 3 november 2015 kommer ett seminarium att hållas i Fagersta under rubriken »Transporter i Bergslagen« och kretsas kring järnvägar, linbanor, sjöfartsleder och vägar i området. Reducerad deltagaravgift för medlemmar! Seminarieprogrammet kommer att publiceras på föreningens webbsida.

www.bergslagsarkiv.se info@bergslagsarkiv.se



Olyckshändelser och missöden vid Sveriges Järnvägar

Del II 1900 - 1919

Kenneth Landgren

Pålsboda - Finspongs Järnvägsaktiebolag

I Järnvägarnas Museiförenings medlemstidning, Tåg och Spår, nummer 2 1964 finns följande artikel och bild skriven av signaturen Ur (Bengt E Unvér).

År 1853 begynte byggandet av en hästbana Finspång— Lotorp och två år senare var trafiken i full gång. Hästbanan tillkom på initiativ av den kände brukspatronen Carl Ekman på Finspång. Han ville äga ett tidsenligt transportmedel för sina industrier och beslöt därför att bygga denna bana, mellan Finspång och Lotorp, över Butbro. Han behövde ej söka koncession, då banan skulle ligga på hans egen mark och då den byggdes av egna medel, blev denna bana i högsta grad en privat järnväg. Banans längd blev 7,5 km och spårvidden var 3 fot = 0,891 meter. Skenornas vikt var 10 skålpund pr fot. Ett 20-tal 4-hjuliga vagnar som lastade 3 å 4 ton med häv- stångsbroms utgjorde vagnparken. Drivkraften var hästar, förspända parvis i tandem allt efter tågets längd och tyngd. Hästarnas vård, en mycket viktig fråga i detta sammanhang, var ålagd sågverksinspektören i Butbro som arrenderade Grasstorps gård för ändamålet. Det torde ha varit mycket förmånligt att vara "lokputsare" vid denna bana ty när hästarnas tid som banans "lok" upphörde kunde sågverksinspektören utan bekymmer dra sig tillbaka för att i trakterna kring Norrköping förvärva sig en betydande egendom.

Antalet tåg på banan var fyra om dagen, ett på förmiddagen i vardera riktningen och likaså på eftermiddagarna. Tidtabell fanns icke. Persontrafik förekom ej på annat sätt än att bruksbefolkningen fick åka i mån av utrymme. Det hände att bruksledningen anordnade lustresor på järnvägen någon lämplig söndag, vilket var ett mycket uppskattat nöje och då kunde man gå så långt i lyx, att man placerade sittsoffor på de öppna fjäderlösa vagnarna som saknade säten. Musiken från Finspångs mässingskvartett och fartens tjugning bidrog till, att dessa lustresor blev ett folknöje både för åskådare och passagerare. Godset som transporterades i riktning mot Lotorp bestod av malm och tackjärn från Finspång samt livsmedel. På återresan till Finspång fraktades stång- och manufakturjärn, trävaror och livsmedel.

Men tiden flyr, och omkring år 1870 efter det tyskfranska kriget fick Europa känning av en stark högkonjunktur. Vårt eget land berördes därav och efterfrågan blev stor bl.a. på trä och järn varför det i sin tur krävdes bättre transportmedel än vad som hittills funnits.

På initiativ av Carl Ekman kom nu järnvägen Pålsboda— Finspång till stånd. Den 30 september 1870 hölls ett allmänt möte i Finspång där frågan behandlades att anlägga en järnväg Pålsboda—Finspång. Tanken var att få en förbindelse med västra stambanan i Pålsboda, och därigenom vinna en lättare och snabbare förbindelse med Norrköping. Vid detta möte, där patron Ekman satt ordförande, beslöts att söka koncession för att anlägga en bana Pålsboda—Finspång.

Urtima bolagsstämma hölls å "Finspongs Wärdshus" lördagen den 3 februari 1872 för dem som tecknat sig att delta i Pålsboda—Finspongs Järnvägsaktiebolag. Man beslöt bl.a. att arvode till styrelsen skulle utgå med ett belopp av kr. 250:—.

Så är det dags för bok nummer två av Olyckshändelser och missöden vid Sveriges järnvägar. Den här gången handlar det om åren 1900 - 1919.

Boken kommer att släppas på Hjulmarknaden i Stockholm 28 november. Finns hos JSI försäljningsbord.



Inspektion på PFJår 1905. Överbannmästare Joh. Johnsson på inspektionsresa. Som dressindragare tjänstgör Axel Nilsson som senare blev stationerad i Finspång och känd under namnet "Magasinsnisse"

Revisorerna fick kr. 10:— per dag jämte skjuts efter två hästar.

Det torde ha varit en av de märkligaste händelserna i dessa bygder, då arbetet pågick av banan Pålshoda—Finspång och rallarsångerna och sprängskotten ljud efter sjön Glans stränder. Då järnvägen var färdigbyggd hade den dragit en kostnad av kronor 2 001 350:—. Den blev betydligt dyrare än vad man från början räknat med. Den första länken i den kedja som förbinder Örebro med Norrköping var nu färdig, och som framdeles skulle sortera under Norra Östergötlands Järnvägar. De övriga banorna var Finspång—Norsholm färdigbyggd 1885, Örebro—Pålshoda år 1901 och Kimstad—Norrköping år 1906.

Den 19 september 1874 inviger konung Oscar Pålshoda—Finspångs järnväg under pompa och ståt. Invigningståget som gick Pålshoda—Finspång gjorde uppehåll i Hjortkvarn där lunch intogs. Färden gick så vidare till Hällestad, där ortens damer serverade champagne och vindruvor m.m. Allmän flaggning, kanonsalut, leverop och folkets jubel hälsade invigningståget i Finspång.

Vid invigningen yttrade kungen bl.a.: "Det

är med glädje jag förklarar från denna stund järnvägen öppnad för trafiken. Måtte den nya banan blifva till välsignelse för dessa bygder och hela det älskade fosterlandet." På aftonen gavs middag i stora galleriet på slottet där det bl.a. serverades rissoler på kräftor, piggar med ostronsås, rådjur med vinbärsgelé, raphöns och varm fruktpudding m.m. För taffelmusiken svarade Andra Livgrenadjärregementets musikkår. Ett praktfullt fyrverkeri avbrändes i slottets trädgård. Allt var fröjd och gamman. Ett par malörtsdroppar kanske det var, att trafikchefen Kamph tappade den mottagna orden och att personalens framställning om löneförhöjning avsågs.

Påföljande dag var trafiken i full gång, två tåg i vardera riktningen och med en hastighet av 27 km per timme. Den 23 september 1874 insänder stinsen i Hellestad, Gustaf Bergman, trafikuppbörden förtiden 20—22 september på reversal nr 1. Summan var 49 kronor. Tio år senare dvs. 1884 transporterades 50 250 ton gods och passagerareantalet var 26 903. Det var detta år, berättar telegramboken, ett telegram sändes ut till alla stationer: "Symaskiner få ej polletteras som resgods." Den dagen

skrev man 29 april 1884.

Samma år den 2 juni tickade telegrafan ett meddelande till stinsen i Svennevad, som troligen var ett glädjebud till banmästarens hembiträde. Det var trafikchef Kamph som telegraferade: "Utfärda fribiljett till Pålshoda för Banmästarens piga." En efterlysning till alla stationer den 27 december kl. 5 em. utgick från TE i Finspång. Den lød: "Finnes en nattsärk, märkt Beda?"

Till slut ett utdrag av växelinstruktion från PFJ.

Cirkulär N:r 64 Finspong den 21 september 1877

Till alla stationer Oscar Kamph, trafikchef - Wid Wagnswexling i mörker skall gifvas Signal till Framåt med handsignallyckans gröna sken långsamt förddt i circl.

- Till back med grönt sken hvarligt förddt upprepade gånger från höger till wenster och åter.

- Afståndet som skall tillryggaläggas tillkännagifves genom antalet rörelser med lycktan, då varje rörelse motsvarar en skenlängd.

Men tiden går och denna bandel, som senare byggdes ut till Örebro och Norrköping, var den första länken i den järnväg som senare fick namnet Norra Östergötlands Järnvägar.

Lördagen den 26 maj 1962 upphörde i realiteten denna järnväg. Kvar återstår delen Finspång—Kimstad som är ombyggd till normalspår.

Vi har anledning att återkomma framdeles och berätta om denna järnvägs linje och dess storhetstid. Nu tickar icke telegrafapparaterna längre och ingen resenär dröjer i den gamla väntsalen i väntan på tåg. Ånglokens signalpipor har tystnat och banvaktens inspektion på dressin har upphört. En ny tid har kommit. 🚂

Järnvägarnas Museiförening i Linköping

Grundad 1961 av Bengt E Unvär Järnvägarnas Museiförening (Jvgmf) är en ideell förening som verkar för insamling och bevarande av järnvägsarkivalier samt forskning och förmedling av järnvägshistoria i allmänhet och från Östergötland i synnerhet. Föreningen är stödförening för Östergötlands Järnvägsmuseum beläget i Valla Gård, en del av Friluftsmuseet Gamla Linköping. Jvgmf

medverkar därvid i vård och presentation av materiel som deponerats av Sveriges Järnvägs-museum i Gävle.

Besöksadress: Valla Gård, Gamla Linköping. Öppettider för museet: Midsommar till mitten på augusti dagligen kl 12-16. I övrigt se jvgmf.se eller kontakta Infomagasin, Gamla Linköping tel. 013-121110. Fri entré.

Postadress: Östergötlands Järnvägsmuseum, Valla Gård, 583 30 Linköping.

Hemsida: jvgmf.se, E-postadress: info@jvgmf.se

Medlemsavgift 2016: Dubbelansluten till JvmV: 400 kr, familjemedlem 50 kr, medlem i utlandet: 500 kr.

Endast medlem i Jvgmf: 60 kr (erhåller ej Sidospår, Spår eller JvmV:s förmåner).

Plusgiro: 582571-6.

Informationsblad: Ångstöten, ett enkelt A4 med föreningsinformation som distribueras med Sidospår eller separat till icke dubbelanslutna medlemmar.

Ordförande: Lars Linde, E-post: ordf@jvgmf.se, tel.: 0706-717595.



F 1200-mugg

Tål maskindisk. 95 kr

Leksakståg Story Train

Olika tågset, fungerar till Briojärnväg. 169 kr

T-shirt SJVM 100 år

Jubileumströja med tidigt ångtågsmotiv. Olika storlekar. 200 kr



I museibutiken hittar du bl.a. böcker, filmer, kläder och barnleksaker med järnvägskoppling.

Tips från museibutiken!

Som medlem i Järnvägsmusei Vänner har du 10% rabatt i vår butik. Du handlar på plats eller beställer genom att ringa 010-123 21 00*. Passa på att köpa våra jubileumsprodukter! Välj bland t-shirt, vykort och affisch. Välkommen!

* Frakt tillkommer.



Ny bok! Den första statsbaneelektrifieringen

Ett pionjärprojekt i subarktisk miljö. Skriven av Roine Viklund. 350 kr

Tåg-mysteriet

Ingår i barnbokserien om LasseMajas Detektivbyrå. Av Martin Widmark och Helena Willis. 110 kr



Evenemang höst/vinter 2015

Visning av modelljärnvägen, 4 oktober kl 11-15
Forskardagar, 17-18 oktober
Spöklov med ångtåg, teater m.m. 26-30 oktober
Arkivens dag, tema Gränslost, 14 november
Visning av modelljärnvägen, 27 december kl 11-15

Museum+

Loklekis, onsdagar kl 10-16 (ej under lov)
Järnvägsberättelser/visning, söndagar kl 13

Trafikverket, Sveriges Järnvägsmuseum
Rälskatan 1, Gävle. Tel 010-123 21 00

Öppet tisdag-söndag kl 10-16
Stängt julafton/dag och nyårsafton/dag

www.trafikverket.se/jarnvagsmuseum



SVERIGES
JÄRNVÄGSMUSEUM
TRAFIKVERKET

