

September 2015

# Aktstycket

Medlemsblad från ArkivCentrum Örebro län

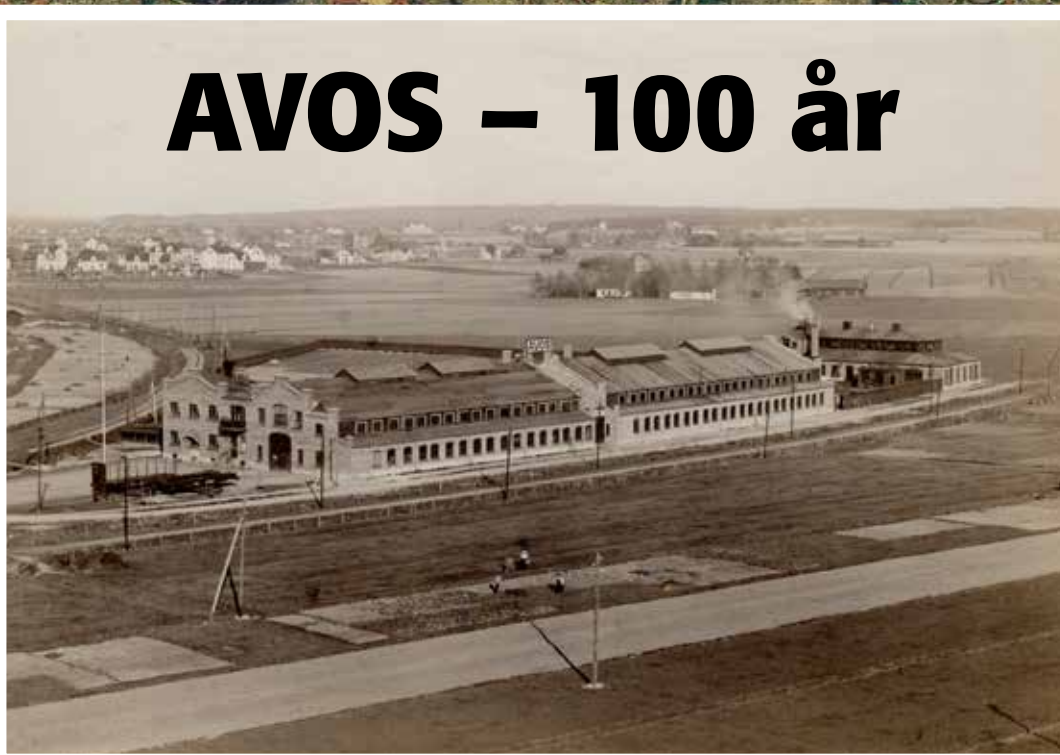


**På cykel till Rom**



**Den olympiske  
dirigenten**

**AVOS – 100 år**



## Omslaget

Bilderna på omslaget av höstens nummer av Aktstycket är hämtade från de artiklar som finns i tidningen. Bakgrunden är omslaget från en dagsverksjournal från 1853 tillhörande Laxå bruk.



## Händer på Arkivet i höst

Nu är hösten här och nya spännande utmaningar står för dörren. För ArkivCentrums del är det depåflytten till Arboga som det skall jobbas med. I skrivande stund håller man på att förbereda lokalerna med att stärka golv och väggar. Sedan skall det monteras hyllor så något exakt flyttdatum har inte kunnat fastställas än.

Tillsammans med Örebro läns- och stadsbiblioteks vänner och Lokalhistoriska sällskapet i Örebro län ger ArkivCentrum för första gången en litteraturhistorisk kurs. Kursen kommer att ta upp författare och författarskap från Örebro län. Bland annat kommer kända namn som Olaus och Laurentius Petri, Lars Wivallius, Hjalmar Bergman och Jeremias i Tröstlösa att tas upp. Olika teman kommer också att belysas såsom till exempel naturlitteratur, barnlitteratur och spänningslitteratur. Föreläsare är författare, journalister och akademiker som av



intresse och genom sin yrkesutövning specialiserat sig på olika aspekter av litteratur, författare och författarskap från länet. Intresset från allmänheten var stort och kursen blev fulltecknad på rekordfart.

Som vanligt kommer vi också att ha ett Arkivens Dag-arrangemang, datumet att lägga på minnet är den 14 november, årets tema är Gränslöst. Mer av vad som händer under hösten finns att läsa i programmet på baksidan.

## ArkivCentrum Örebro län

Nikolaigatan 3  
702 10 ÖREBRO  
Tfn 019-611 29 00

E-post: [info@arkivcentrum.se](mailto:info@arkivcentrum.se)  
[www.arkivcentrum.se](http://www.arkivcentrum.se)

Öppet måndag-fredag kl 8.30-17.00  
samt sista lördagen i månaden (sept-maj)  
kl 10.00-14.00.

Kvällsöppet tisdagar kl 17.00-20.00  
(sept-maj)

**Aktstycket** Redaktör och ansvarig utgivare  
Andreas Jeppsson



ISSN 2001-2551

Tryckeri: Q grafiska

## Ny bok om Örebro

Med anledning av Örebros 750-årsjubileum har ArkivCentrum gett ut en bok om vad som hänt i Örebro sedan staden firade 700 år. Boken *50 år i Örebro* har tillkommit genom en studiecirkel där deltagarna forskat om vad som hänt i staden de senaste 50 åren. Cirkeldeltagarna har själva gjort urval och sammanställt en del av den senaste tidens händelser.

Boken finns till försäljning hos oss och Örebros bokhandlare.



*Peter Flacks revyer, Gustavsvik, Örebro kexfabrik och mycket annat kan man läsa om i 50 år i Örebro.*

# På cykel till Rom



BILD UR HARALD HÅVES FOTOALBUM

## Varför cykla långt?

Varför ger man sig över huvud taget ut på en riktigt lång cykeltur? Vill man bevisa något? Är målet meningen med färden, eller är det kanske färden i sig som är det viktiga? Är det upp-täckarlusta som driver cyklisten, friheten på vägarna? Kanske är resan samtidigt en inre resa, ett slags pilgrimsfärd?

*Folkskolläraren Harald Håve och snickaren Ivar Edlund låter sig fotograferas innan de ger sig iväg från Stora Mellösa på väg till Rom.*

**D**en 13 juli 1934 innehåller Nerikes Allehanda en artikel av signaturen *HV* med titeln *Glimtar och intryck från en resa*. Den 7, 11 och 21 augusti kommer tre artiklar till. De är alla skrivna av folkskolläraren Harald Håve i Stora Mellösa.

”Det var inte någon särskild längtan till påven eller Musse, som föranledde oss att sätta Rom som mål för vår resa.” säger Harald. ”Men en resa ska ju nödvändigtvis ha ett mål och som det är allmän sanning att alla vägar bär till Rom, och våra krafter och erfarenheter från föregående resor ävensom disponibla tid ansågs räcka till en

romresa, så var saken klar.”

I första brevet till NA skriver han, att det var för att få nya intryck och att komma ifrån det vardagliga och slentrianmässiga som han och kamraten, snickaren Ivar Edlund från Väla i Stora Mellösa, hade beslutat att ta till sydligare länder. Han säger också att ”det var cykelpropaganda i år” och att det bidrog till beslutet. Det sista är intressant då det mycket riktigt var en kampanj det året för cykling och på hösten 1934 bildades också Cykelfrämjandet. Efter genomförd tur bidrar Håve själv med föredrag som ett led i kampanjen för Cykelfrämjandet. ”Edlund och jag har

dragit vårt strå till stacken” säger han. Föredraget kallar han skämtsamt ”Cykelns Höga visa”.

## På väg

Resan var grundligt förberedd och den 21 juni klockan 7.15 sätter de bägge landsvägsryttarna igång ”efter vederbörlig fotografering”. ”Äntligen kom den dagen, då vi kunde slänga ena benet över cykelramen och göra den första trampen på vägen till Rom” skriver den 36-årige folkskolläraren i sitt första brev till NA.

Och nu går det verkligen undan. De båda vännerna cyklar första dagen ner till Vättern: ”Tältplats

Gränna, som uppnåddes 11.15 e.m. efter att ha gjort en etapp på 188.3 km". Utgifterna under dagen "var 81 öre." På tre dagar är de två söder om Köpenhamn. Andra dagen blir endast 13 ½ mil, men tredje dagen har de cyklat 21 ½ mil.

Det är nu man förstår en av bevekelsegrunderna till färden. I sitt föredrag säger Håve. "Färden blev redan från början lagd på en annan bog. Den var avsedd som en idrottsprestation i stil med sexdagarsloppet". Men de bägge kamraterna bärs också av en annan stark känsla och när männen är "on the road again" brister Håve ut i följande: "Ja, nu voro vi äntligen på väg. Vi kände oss fria och oberoende som vandrande gesäller. Hela Europa låg öppet för oss. *Den känsla av lycka och oberoende som kommer då man lyckligt och väl har startat en större långtur kan endast den förstå som företagit en sådan*". (Min kursivering)

### Genom Europa

Nästa dag är de i Gedser och når Warnemünde med färjan tidigt nästa morgon. I Köpenhamn och Danmark har de beundrat den höga cykelkulturen, en som de möter igen först på tillbakavägen genom Holland.

De har också grundligt fått erfara långfärdscyklings baksida, i synnerhet genom den forcerade inledningen. Bägge har skaffat sig ordentliga "ridsår", långfärds-

cyklarens Kainsmärke, vår folkskollärare har dessutom kraftigt överansträngt bägge hälsenorna och ena knäleden. Inte förrän i Österrike blev han bättre i senorna. "Efter en tid blev man öm i händerna. Av det ständiga trycket mot handflatorna blevo fingrarna förlamade" klagar Håve och under hela resan och långt efteråt kunde han endast med "yttersta svårighet hålla pennan i höger hand". Det här är kanske värsta problemet för mången långfärdscyklant. Dock lyckades Håve och Edlund få iväg två resebrev av de sammanlagt fyra till NA under själva cyklingen.

### Alla vägar bär till Rom

Snabbt drar man igenom norra Tyskland som de tycker är platt och tråkigt, ner över Erfurt där de dricker öl på Tysklands äldsta värdshus, där också Gustav Adolf varit, över Thüringer Wald där de tältar nära toppen i en underbar ängssänka, som snabbt omvandlas till en sjö vid ett makalöst skyfall, till München med öl på Hofbräuhaus, Oberammergau, fullt med "Jesustyper" och efter jättestora tullproblem mot Österrike, de saknade nödvändiga cykelpass, skjuter de sina cyklar över Brennerpasset och rullar med hiskelig fart ner på Poslätten, åker gondol i Venedig och äter "gelati" på dess piazza. Det värsta på resan, att betvinga Appeninerna, återstår. Eller som Håve skriver: "Efter

Bologna bär det kraftigt uppåt och nu börjar en fruktansvärd kamp, inför vilken Napoleons kamp över alperna blir en lek". Vådliga vurpor upplevde de också där i de branta backarna. "Men skam den som ger sig. Likt de forna germankungarna trängde vi så småningom ner till Via Flaminia och in genom Porta del Popolo in till den eviga staden, resans mål. Det svenska stålet i våra cyklar i förening med våra musklers kraft hade besegrat motståndet", fastställer vår man från Stora Mellösa stolt.

### 500 mil på 51 dagar

I Rom pustar de ut och ligger två nätter på hotell, de enda på resan. På 22 dagar har de tagit sig ner till Rom. På 29 tog de sig sedan hem via Marseille, Paris, Bryssel, Antwerpen och Amsterdam och anlände per båt till Göteborg den 8 augusti "och trots tullmännens spring och passagerarnas dröjer ännu en känsla av helgd kvar, då vi åter beträder svensk mark. Efter ytterligare två dagar är kretsen kring Europa sluten – vi har fullbordat loppet" säger den nöjde Harald Håve. På 51 dagar har de trampat 500 mil!

*Kommittén för svensk cykelpropaganda uppvaktade landets styrande om cyklings fördelar och lyckades få till stånd en cykelvecka i maj 1934 med omfattande propaganda för cykelåkning och bättre cykelvägar över hela landet.*



FOTO UR VECKO-JOURNALEN NR 20 1934



## Lågbudget

Hur hade de två cyklisterna nu ordnat det praktiskt för sig under cyklingen? För att förstå det märkliga i deras prestation ska man först ha klart för sig att de hade vanliga oväxlade standardcyklar att trampa på. Packningen var omfattande och tung. Cyklarna med packning vägde 40 kg. Inga cykelväskor hade de utan en hemsnickrad låda som rymde allt och så keps i stället för hjälm.

Bara det lilla tältet, med fastsydd golvpresenning vägde 6,5 kg. Det var så litet att en i taget fick byta utanför för att sen kunna krypa in i tältet. Sovsäckarna vägde upp mot fyra kilo. Sedan kläder, kartor, resehandböcker, kokkärl, stekpanna, bensinkök, kamera, toaletsaker o. s. v.



Harald Håve och Ivar Edlund med sina cyklar och sin packning. Cyklarna med packning vägde 40 kg. Inga cykelväskor utan en hemsnickrad låda som rymde allt och så keps i stället för hjälm.

Resekassan bestod av tillsammans 215 kr och 33 pund Sterling i resecheckar, ungefär 400 kr per man. "Det räckte gott och väl", konstaterar Håve lakoniskt i sitt föredrag. Det som framför allt gjorde resan ekonomiskt överkomlig var att de själva lagade sin mat med inköpt proviant och tillredde den på sitt bensinkök.

Dagarna gick efter ett ganska regelbundet schema. Uppbrott utan frukost vid kl 7, cykling tre mil, frukost, cykling tre mil, kaffe, cykling tre mil, lunch, cykling tre mil och därefter "bivackering" och kvällschoklad med smörgås.

Tältplatserna var ofta "på en vanlig stubbåker bakom en häck eller buske" konstaterar Håve torrt och tillägger att i Sydeuropa "är åkrarna väl inhägnade med taggtråd etc."

## Ett oroligt Europa

Det hände mycket i Europa vid tiden för färden. Europas nya dynamiska och fascistiska stater höll på att växa till sig. I Tyskland hade Hitler tagit makten ett år innan. I Österrike genomfördes en statskupp 1934. I Italien satt sedan länge Mussolini. Som sentida läsare av deras rapporter är man lite nyfiken på vilket intryck det nya Tyskland och det fascistiska Italien gjorde på cyklisterna från

Stora Mellösa.

Men Håve och Edlund är inga beundrare av dessa "starka män". Inte ett enda positivt ord om den "nya ordningen". De tar inte ställning på något uttalat sätt, men de kommenterar som de släpper fram är från tyskar som är kritiska mot Hitler eller rädda för ett nytt krig. Lite spefullt kallar de Mussolini för Musse och på ett foto från en hakorsfaneklädd huvudgata i Magdeburg skriver Håve ironiskt: Hitler hälsar oss välkomna. Vid kolonin med det betecknande namnet "die letzte Hoffnung" utanför Hamburg undrar Håve hur det ska gå för Pinnebergs, för medeltysken alltså "vars alla förhoppningar slagit fel".

Vi vet hur det gick men jag tror att Håve och Edlund anade att det skulle kunna gå illa.

Harald Håve föddes 1898 och dog 94-årig 1992. Även hustrun blev 94 år. Utan att ha cyklat till Rom.

Göran Henrikson

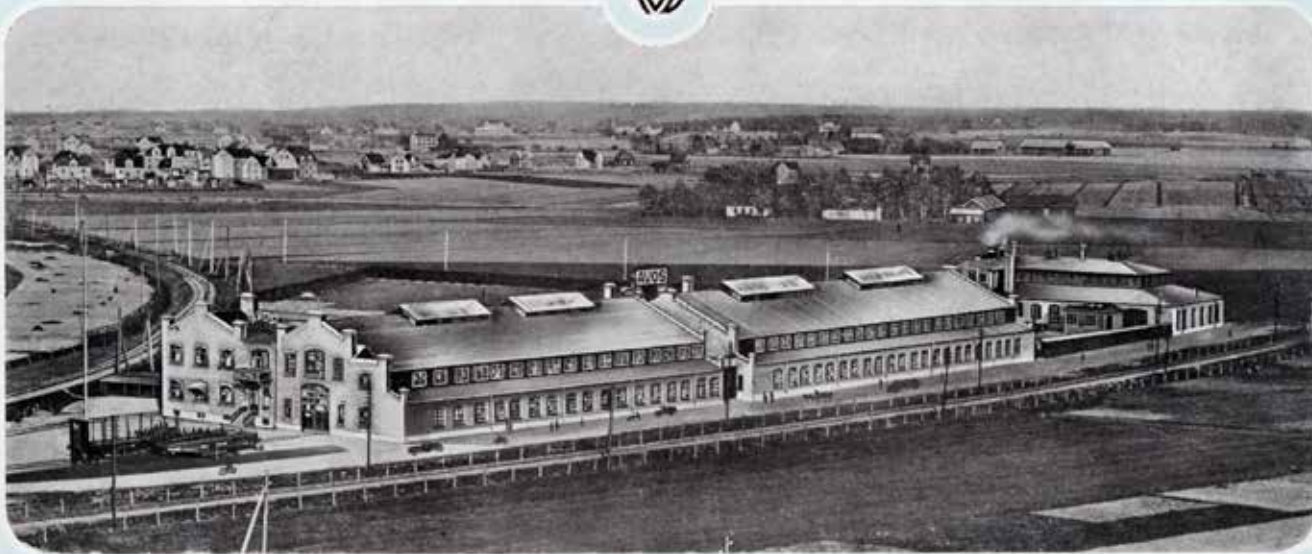
Fotnot: Mina källor är förutom NA-artiklarna ett föredragsmanus av Harald Håve från 1934 samt samtal med hans dotter Linnea Stensson.



BILD UR HARALD HÅVES FOTOALBUM



# AVOS - 100 ÅR



Under första världskriget blev det svårt att importera produkter som järnvägen var i behov av. Grosshandlare Mårten E. Liander i Stockholm bestämde sig då för att starta egen tillverkning av dessa produkter. Så för 100 år sedan anlade han en fabrik i Örebro.

*Bilden ovan är från en reklambroschyr för Avos från 1920. Nedan är det logotyper från före och efter namnändringen.*

**S**tiftelseurkunden för Aktiebolaget Vagnar och Spårväxlar, förkortat Avos, är daterad den 18 juni 1915. Grosshandlare Mårten E. Liander hade då köpt en tomt i Örebro och avsåg att på den bygga en verkstad kopplad till järnvägsindustrin.

Liander var bosatt i Stockholm där han hade startat en grosshandelsfirma år 1896. Han hade inga egentliga kopplingar till Örebro, men tyckte att stadens strategiska läge ur transportsynpunkt låg bra till och så hade ju Statens Järnvägar anlagt sin centralverkstad där.

Kopplingen till järnvägen hade Liander haft sedan barnsben. Hans far och namne, Mårten Liander hade jobbat som kommissionslantmätare och specialiserat sig på exproprieringar i samband med järnvägsbyggen. Närhelst en järn-

väg skulle dras fram tillkallades han och fick göra de nödvändiga mätningarna. Den unge Liander fick som barn då ofta följa med sin far på hans resor runt om i landet.

När Liander startade sin grosshandelsfirma i huvudstaden specialiserade han sig på smörjolja. Hans första kund var Statens Järnvägar och senare började han också importera andra produkter som järnvägarna

hade behov av, framför allt spårväxlar och signalmaterial.

## Importproblem

När det första världskriget drog igång blev det genast problem med att importera varor. Liander kom då på idén att tillverka produkterna på hemmaplan, stål och järn fanns ju inom



landets gränser. Men den första tiden gick det trögt för verkstaden i Örebro. Någon egentlig produktion kom inte igång förrän år 1917.

### Trög start

I en tidningsartikel från 1957, då Avos firade 40 år med hänvisning att det inte var förrän 1917 man kan tala om att någon produktion, berättar förre ordföranden i Avos verkstadsklubb, Severin Lundgren, om den första tiden. Vid inledningen av 1917 hade företaget 56 arbetare och vid årets slut 53. Av dessa 53 var det bara 6 som var kvar från de ursprungliga, således var det 47 stycken nya. Under året förekom det även hungerdemonstrationer runt om i landet. Från Avos hade samtliga arbetare olovandes lämnat sitt arbete för att ansluta sig med Örebros övriga arbetare för att demonstrera mot de höga matpriserna.

Maskinparken kunde under de inledande åren ”jämföras med skrot” säger Lundgren. Han minns att vid ett tillfälle skulle verksta-

den visas ”för några av stadens pampar” bland annat chefen för Centralverkstäderna. ”Jag hade blivit skickad till hyveln för att göra rälsskenor men fått order om att inte starta hyvelmaskinen, förrän gästerna var i antågande – man litade inte på att den skulle gå utan mankemang någon längre stund. Trots att jag lydde order, bar det sig inte bättre, än att maskinerna stoppade lagom när besökarna var mitt för den. För att de inte skulle märka, hur dåligt det var ställt med maskinen, låtsades jag, att jag själv stoppat den för att ta bort några flisor.”

### Arbetarbostäder

Industrin i Örebro sköt fart efter krigsslutet och det var svårt att hitta bostäder till arbetarna. Avos beslutade att bilda ett byggnadsbolag – Bostadsaktiebolaget Klärkäng – och redan 1919 stod ett första bostadskomplex färdigt som innehöll tjugo lägenheter.

År 1920 upphörde vågtillverkningen och istället började man

tillverka signalmaterial. Liander gillade det Avos-märke som tagits fram och det var etablerat på marknaden och ville ha kvar det, som tur var kunde man få till det så att initialerna stämde, det nya namnet blev: *Aktiebolaget Växlar och Signaler*.

### Signalbolaget

Lagom till att Avos övergått till signalmaterial föll efterfrågan på detsamma och verksamheten riskerade att ruinera hela företaget. Liander kontaktade då Telefonaktiebolaget L. M. Ericsson och bildade tillsammans med dem Förenade Signalverkstädernas Försäljningsaktiebolag eller Signalbolaget som det kallades.

Vid fabriken i Örebro tillverkades nu allt mekaniskt material till signalverken och L. M. Ericsson stod för det elektriska. Till en

*Avos byggnadsbolag Klärkäng byggde 1919 bostäder till sina arbetare vid Södermalmsallén. Det låg bara ett stenkast från verkstaden. Huset revs 1982.*



FOTO: ATELIER LUNDIN. UR ATLAS COPCO ROCK DRILLS ARKIV

Avos' arbetarbostäder.



FOTO: ERIC SJÖQVIST. ÖREBRO STADSARKIV

början var Avos hälftenägare i Signalbolaget och Liander var verkställande direktör. Men 1928 löste L. M. Ericsson in Avos andel och Liander avgick som direktör, samarbetet fortsatte dock.

### **Brand och börskrasch**

Efter 1928 började företaget löna sig bättre, trots att man drabbades av en brand i mars det året. Allt trävirke i maskinbyggnadens tak, väggar och golv hade brunnit och taket hade rasat ner över maskinerna. Skadorna beräknades ha förstört material för ca 500 000 kr.

I början på 1930-talet drabbade den amerikanska börskraschen industrin i stora delar av världen. Det blev kännbart för både Sverige och Avos. Men företaget lyckades överleva den svackan också. Avos produkter såldes ju till största delen på den inhemska marknaden även om viss export förekom.

### **Varierad produktion**

Mycket av den produktion som förekom på Avos tillverkades i små serier och det var stor variation på produkterna. Man var tvungen att ständigt göra nya ritningar för nya ändamål. Ritningskontoret låg längst upp i kontorsbyggnaden och hade stora fönster för att släppa in så mycket ljus som möjligt. År 1948 var det 16 personer anställda för att göra ritningar och kontoret var det största av de administrativa avdelningarna.

Vid den tiden ritades och tillverkades bland annat ställverk, vinkelhjul, spännverk, växelspetslås, spårspärrar, lyktor och lyktstativ, spårväxlar och mycket mera för landets järnvägar, spårvägar och industrier.

### **Atlas Diesel tar över**

År 1949 dör Liander och två år senare säljs Avos till Atlas Diesel.

*På översta våningen av kontorsbyggnaden låg ritningskontoret med stora fönster för ett bra ljusinsläpp. Av de administrativa avdelningarna var detta den största.*

Atlas Diesel är i behov av en verkstad där man kan lägga tillverkningen av spårbundna lastmaskiner och Avosverkstaden passar perfekt. Den tillverkning av växlar och signaler som tidigare bedrivits säljs till Signalbolaget och Åtvidabergs Spårväxlar- & Signalfabriks AB (ÅSSA). Man behåller delar av maskinparken och personalen, 139 arbetare och 50 tjänstemän, och 1952 ändras firmanamnet till AB Avos och blir då en del i den koncern som år 1956 ändrar namn till Atlas Copco.

Namnändringen från Atlas Diesel till Atlas Copco kom sig av att man 1951 slutat tillverka dieselmotorer. Tillverkningen av tryckluftsdrevena produkter



fortsatte. Slutledet Copco står för ”Compagnie Pneumatique Commerciale”, namnet på ett tidigare i Belgien bildat dotterbolag.

### Helt nya produkter

Till en början var det till största delen lastmaskiner som tillverkades på AB Avos men sortimentet utökades och satsningen på Örebro från Atlas Copcos sida ökade. Man förvärvade både Jahrls mekaniska verkstad och Eyraverken (tidigare Hiab Foco). År 1975 arbetade mellan 700-800 personer inom koncernen Atlas Copco i Örebro.

### Egen utbildning

År 1960 började man med en ettårig företagsskola. Man varvade terori med praktiskt arbete i verkstadslokalen. På den tiden var utbildningen oftast på tre år på de flesta yrkesskolor. Det var brist på kunnigt folk och detta var ett sätt att skynda på nyrekryteringen. De som gick utbildningen fick betalt under utbildningstiden och alla som ville fick jobb på företaget.

Det fanns inga krav på att man var tvungen att stanna vid företaget, men ledningen ansåg ändå att man tjänade på den här typen av

utbildning. ”Vi får snabbt duktiga arbetare som även gör nytta under utbildningstiden.” säger platschef Bertil Holmberg i en tidningsartikel från 1970.

Idag ingår den gamla Avosverkstaden, tillsammans med ytterligare några enheter i Örebro, i Atlas Copco Rock Drills. Man tillverkar, forskar, utvecklar och marknadsför bergbormaskiner, borrhaggat samt truckar och lastare, produkter som används inom gruv-, tunnel- och entreprenadindustrin över hela världen. I juni 2015 hade man 1 675 anställda i Örebro, varav drygt 1 000 hade sin placering vid Avos.

Andreas Jeppsson

Till vänster: Klassen som gick Avos företagsskola 1963-1964. Nedan: Kontorsbyggnaden med ritningskontoret längst upp.

UR ATLAS COPCO ROCK DRILLS ARKIV



# Gustaf Björkquist

## Den olympiske dirigenten

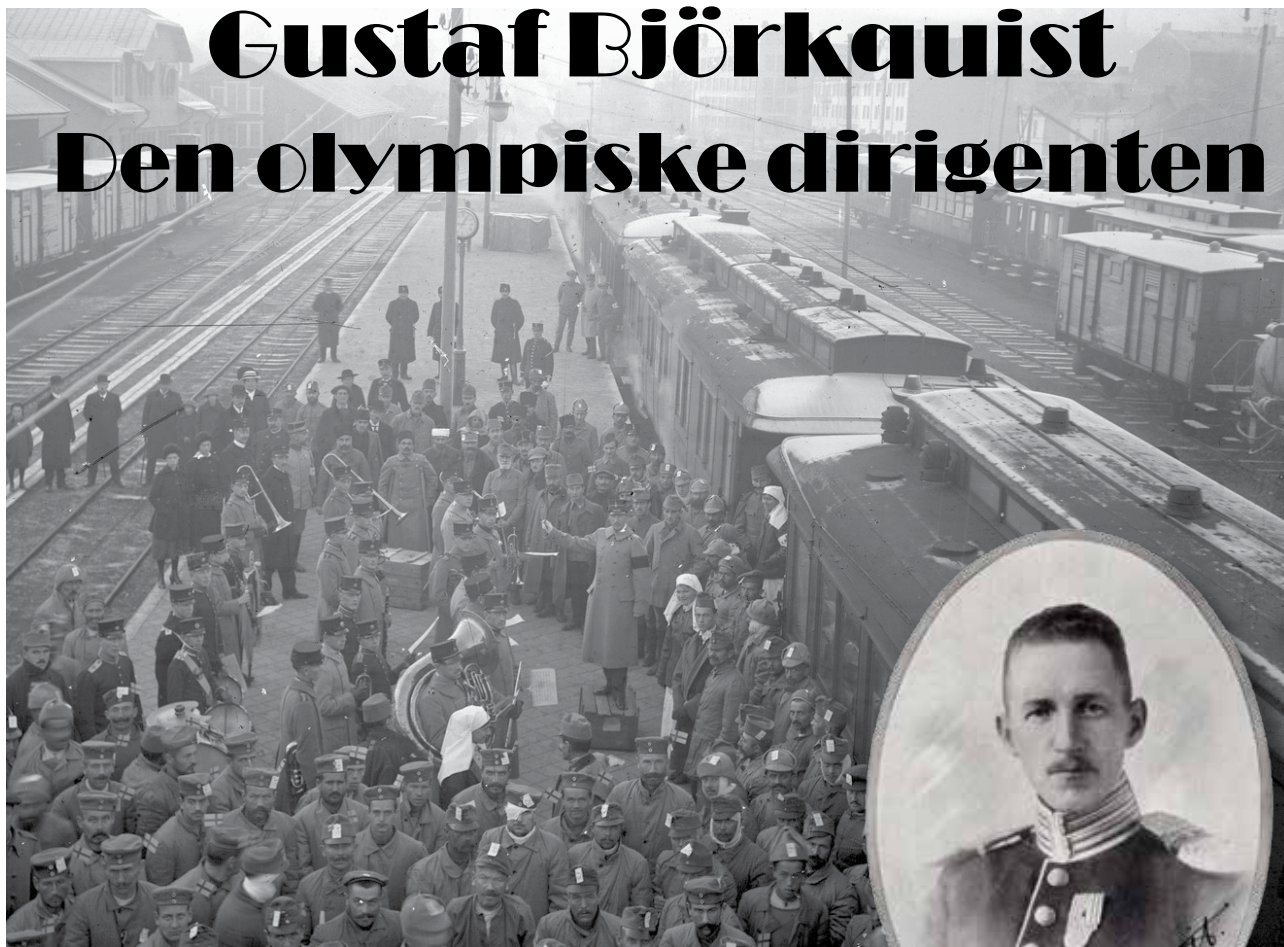


FOTO: ERIC SJÖQVIST. ÖREBRO LÄNS MUSEUM

Under året har Folkorkestern Lyran från Örebro lämnat in material till ArkivCentrum. Med handlingarna lämnades även musikdirektör Gustaf Björkquists personarkiv in som innehöll bland annat en del av hans egna kompositioner. Björkquist ledde Lyran mellan åren 1934–1954.

**G**ustaf Björkquist föddes i Västra Vingåker 1877. Vid 13 års ålder blev han musikelev vid Svea livgarde. Detta var hans första kontakt med militärmusiken, som senare skulle komma att prägla mycket av hans liv. År 1896 började han vid Kungliga musikkonservatoriet och avlade sin musikkonservatorsexamen 1902. Björkquist fortsatte att studera kontrapunkt och komposition i ytterligare tre år vid konservatoriet. Samtidigt var han musiksergeant vid Livregementet till fot. Genom åren avancerade han i graderna inom armén ända till kapten. År 1912 kom han till Örebro och blev musikdirektör för Livregementets

grenadjärers musikkår, en post som han innehade fram till år 1930.

### *Dirigerade vid OS*

Björkquist komponerade själv en hel del musikstycken, en av de mest kända är *Våra hvita grenadierer*. I en tidningsintervju vid hans 75-årsdag framhåller han själv att ett av de största ögonblicken i hans karriär var då han blev utnämnd till dirigent vid de Olympiska spelen i Stockholm 1912. Till spelen arrangerade han även ett musikstycke som han gav namnet *Hell Olympia – Hyllning till nationerna*. Stycket bestod av de olika nationalsångerna för de deltagande länderna.

*Gustaf Björkquist dirigerar i 3:s musikkår under en av de invadidtransporter som stannade vid Örebro centralstation under första världskriget. Infällt ett porträtt av Gustaf Björkquist från 1918.*

### *Armémusik – Folkmusik*

Björkquist värnade om militärmusiken och skrev flera skrifter i ämnet. Under de inledande decennierna på 1900-talet hade man inom försvaret börjat ifrågasätta militärmusikens ställning. Tidigare hade den setts som en viktig del i krigföringen; dels som en resurs för att kunna signalera på olika sätt och dels för att stärka soldaternas stridsvilja, men i den nya typ av krigföring som kom i och med första världskriget förlorade den sitt syfte. Björkquist insåg att

för att kunna bibehålla de militära musikkårerna måste man peka på dess betydelse även för det civila samhället. Med titlar som *Armémusiken vår folkmusik* och *Armémusikens sociala betydelse* försökte han påvisa att militärorkestrarna inte enbart hade en uppgift att fylla inom det militära utan även för det omgivande samhället.

### Den förfärliga jazzen

Han menade också att orkestrarna var viktiga ur ett nationalekonomiskt perspektiv, och att ett av de största hoten mot den svenska musikkulturen var jazzen. I en motion till riksdagen skriver han: ”Jazzmusik, dålig musik, utländsk musik och utländska musiker ha vi minsann nog av ändock. Kan man genom förmånliga skolor (d v s de militära musikskolorna) giva den fattige svensken en, om ock knapp, försörjning under den

långa utbildningstiden, torde han sedermera ha bättre utsikter att stå sig i konkurrensen med de många utlänningarna här i landet, något som synes obetydligt men som nog har sin betydelse i national-ekonomiskt hänseende.”

Men det var inte bara militär-marscher på Björkquists repertoar, Livregementets grenadjärers musikkår spelade även underhållningsmusik. Carl-Axel Carlsson beskriver i sina Örebro-skildringar hur Björkquist och musikkåren spelar schlagers på både Stora Holmen och Strömparterren.

### Folkorkestern Lyran

År 1934 får han en förfrågan från Folkorkestern Lyran om han vill leda dem. ”Jag var mycket tveksam hur jag skulle göra, då jag visste vilket oerhört arbete och vilka svårigheter som möter för att få stil på en amatörorkester” berättar

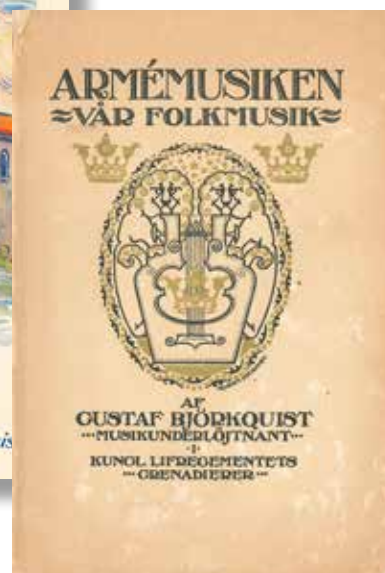
heter som möter för att få stil på en amatörorkester” berättar

Björkquist i en historik från Lyran och fortsätter: ”Dessa ungdomar som uppvaktade mig voro så i eld och lågor för sin orkester och dessutom sympatiska att jag – trots varning från kollegorna ansåg mig våga ett försök.” Lyran repeterade vid denna tid i brandstationens

gymnastiksal, men hade bara tillgång till den en gång i veckan. Detta var inte tillräckligt, enligt Björkquist, som ansåg att de dess-

utom var tvungna att kunna öva individuellt. Men det gick inte att få tag på någon lokal för detta ändamål så Björkquist upplät sitt eget hem för musikerna att kunna öva var för sig. ”Det var ett evinnerligt tutande på kvällarna veckorna igenom under många år” berättar Björkquist. Medlemmarna i Lyran var lite oroliga inför att få denne militär som ledare men det visade sig att han inte ställde några orimliga krav på sin orkester. Även om de ibland fick höra från pulpeten: ”Ja, det är rätt så bra, bara det inte läte så illa.” Björkquist slutade som ledare för Lyran 1954 då hade han lett orkestern i 20 år.

Andreas Jeppsson



Några av de kompositioner och skrifter som Gustaf Björkquist gav ut. *"Våra hvita grenadierer"*, *"Hell Olympia - Hyllning till nationerna"* och *"Armémusiken vår folkmusik"*. Dessa finns bland de handlingar som lämnades in av Folkorkestern Lyran.

# ArkivCentrum

Hösten 2015

## FÖRELÄSNINGAR

Fredag den 25 september  
kl. 13.30

Filmvisning

*Jubileumsfilmen  
Wadköping 50 år*



Bo E I Fransson visar och berättar om den film han gjorde till Wadköpings 50-årsjubileum.

Tisdag den 6 oktober kl. 18.30  
Kvällsföreläsning

*Makt och medborgare*



Thord Strömberg, docent vid Örebro universitet, föreläser om Örebro under 1900-talet.

## ÖVRIGT

Onsdag den 25 november  
kl. 13.30

Ordning och reda-kurs

Dokumenthanteringskurs för organisationer.

Onsdag den 14 oktober kl. 18.30  
Kvällsföreläsning

*Drottning Margaretas historia*



Margareta Skantze, dramatiker och författare, föreläser utifrån sin bok om drottning Margareta. Sam.arr. med Riseberga Rediviva.

Tisdag den 20 oktober kl. 18.30  
Kvällsföreläsning

*Örebro - ett finskt förvaltningsområde. Vad innebär det?*

Merja Polet, Örebro kommun, berättar om vad det innebär för en kommun att vara ett finskt förvaltningsområde. Sam.arr. med Föreningen Norden.

Lördag den 14 november  
Arkivens Dag

*Årets tema: Gränslöst*  
Öppet hus med utställningar, tipspromenad och föreläsningar.

## FORSKNING

Arkivet är öppet för forskning måndag till fredag 08.30-17.00.

Kvällsöppet varje tisdag till 20.00.  
Lördagsöppet 10-14 följande datum: 26 september, 24 oktober och 28 november

Fredag den 6 november  
kl. 13.30

Eftermiddagsföreläsning

*Mellösingarna som cyklade till Rom*



Göran Henrikson föreläser om Harald Håve och Ivar Edlund som år 1934 cyklade från Stora Mellösa till Rom.

Fredag den 27 november  
kl. 13.30

Eftermiddagsföreläsning

*Järnvägarna kring Nora*



Rune Bergstedt föreläser om järnvägens utveckling kring Nora genom tiderna.



ArkivCentrum  
Örebro län

Nikolaigatan 3  
019-611 29 00  
[www.arkivcentrum.se](http://www.arkivcentrum.se)