Juni 2023

Aktstycket

Medlemsblad från ArkivCentrum Örebro län

Järnvägsbyggande och nykterhet

Järnvägsbyggande och nykterhet har nog inte så ofta varit förknippade med varandra, men i sommarens nummer av Aktstycket får de samsas, om än i två olika artiklar. Den första artikeln uppmärksammar att nykterhetstidningen *Blå Bandet* fyller 140 år nu i augusti. Den andra artikeln beskriver en av många järnvägar som projekterades, men som aldrig kom att byggas under det sena 1800-talets järnvägsboom. Bägge artiklarna rör sig ungefär i samma tid, när det moderna Sverige höll på att växa fram och allt tycktes vara möjligt.

Idéerna till järnvägsbyggandet och blåbandsrörelsen kom dessutom bägge till Sverige via Storbritannien. I båda fallen finns också tydliga kopplingar till Örebro län.

Artikeln om järnvägsprojektet Nora–Stadra är skriven av Magnus Persson och Ingemar Karlsson. Den förre har tidigare varit styrelseledamot och vice ordförande i ArkivCentrum och är nu ordförande i Stadranejdens byalag. Den senare har tidigare varit arkivassistent vid Järnvägsarkivet i Nora.

ArkivCentrums årsmöte

Onsdagen den 26 april 2023 höll ArkivCentrum Örebro län sitt årsmöte i Brunnsparken, Örebro. Tre nyval och ett fyllnadsval gjordes till styrelsen: Cecilia Lönn Elgstrand från Örebro läns bildningsförbund, Annelíe Henriksson från Karlskoga kommun, Stefan Backius från Karlstads universitet och Gertrud Åstrand från Kumla kommun.

Årsmötet beslutade vidare att godkänna styrelsens förslag till nya medlems- och hyllmeteravgifter. Efter årsmötet höll sedan stadsbyggnadsantikvarie Erica Ek en föreläsning under rubriken »Brunnsparken i Adolfsberg – från hälsobrunn till folkets park«.

Omslaget

Med anledning av tidningen *Blå Bandets* 140-årsjubileum är Aktstyckets omslag denna gång hämtat från Sveriges Blåbandsförbunds arkiv. Fotografiet är taget av fotografen Olof Östling som hade sin ateljé på Vaksalagatan 16 i Uppsala, men som synes är bilden tagen vid Gamla Uppsalas kungshögar. Anledningen till den stora folksamlingen på en av kungshögarna är tyvärr inte säkert känd men sannolikt är bilden tagen i samband med Sveriges Godtemplarungdoms kongress i Uppsala 19–21 juli 1907. Notera att många på bilden har blå band knutna synligt på brösten varför man kan sluta sig till att många är blåbandister.

Håkan Henriksson

Omslagsbilden i obeskuren form visar drygt 550 nykterister på utflykt till Gamla Uppsala, sannolikt i juli 1907. Foto: Olof Östling, Uppsala.

Öppettider på ArkivCentrum

tisdagar 9.00–12.00
onsdagar 13.00–16.00
torsdagar 13.00–16.00
(under sommarveckorna 26–30 tas endast förbokade besök emot)

För snabbare framtagning är det bra att kontakta ArkivCentrum inför besöket

ArkivCentrum Örebro län
Nastagatan 11 F
702 27 ÖREBRO
019-611 29 00
info@arkivcentrum.se
www.arkivcentrum.se

Aktstycket
Redaktör: Håkan Henriksson

ISSN 2001-2551

Tryckeri:
Lenanders Grafiska, Kalmar
MILJÖMÄRKT Trycksak 3041 0065

Blå Bandet

– 140 år i nykterhetens tjänst

Lördagen den 18 augusti 1883 utkom ett första provnummer av tidningen *Blå Bandet*. Tidningen har sedan dess ändrat utseende, periodicitet och format ett antal gånger, men budskapet om ett samhälle fritt från alkohol är fortfarande detsamma.

Blåbandsrörelsen har sitt ursprung i det tidiga 1870-talets USA där en irländsk emigrant, den alkoholiserade Francis Murphy, efter en omdanande fängelsevistelse blivit omvänd och därefter börjat att predika ett nyktert leverne på kristen grund. Hans snabbväxande rörelse antog snart ett blått band som märke för alla som underskrivit nykterhetslöftet. Anledningen till att man valde ett blått band är

hämtat från 4:e Mosebok 15:38–39 där Israels barn uppmanas att sätta blå snören eller band i tofsar på sina kläder så att de skulle »tänka på alla Herrens bud och göra efter dem och icke sväva omkring efter edra hjärtans och ögons lustar, som I nu löpen efter i trolös avfällighet.« Rörelsen spreds snart till England och övriga Europa.

Den som på allvar tog rörelsen till Sverige var byggmästarsonen Oskar Eklund (1861–1940) från Arboga. Han hade redan som 18-åring inträtt i den lokala IOGT-logen i Arboga, som dessutom var landets andra i ordningen. Eklund blev snart en av den svenska godtemplarrörelsens framträdande personer och 1881 blev han redaktör för rörelsens tidning *Svenska Good Templar*. I samband med detta lämnade han också hemstaden och blev bosatt i Stockholm.

Under återresan från IOGT:s internationella storlogemöte i Kanada i juni 1883 fick han i England kontakt med den även där snabbt växande blåbandsrörelsen. Han »anlade« själv det blå bandet och vid hemkomsten till Sverige startade han på sensommaren utgivningen av tidningen *Blå Bandet* – på egen bekostnad. Det första provnumret utsändes som en gratisbilaga till tidningen *Svenska Good Templar*, där Eklund alltså var redaktör. Det första ordinarie numret av tidningen *Blå Bandet* gavs sedan ut lördagen den 22 september 1883.

Blåbandsrörelsen var dock inte helt ny i landet. I Jönköping hade det till exempel redan i början av januari 1882 bildats en nykterhetsförening under namnet »Blåbandsarmén«, där inte minst

Redaktör Oskar Eklund var endast 22 år gammal när han började ge ut tidningen *Blå Bandet* 1883.

namnet pekar på en tydlig koppling till den engelska rörelsen. Det blev dock Oskar Eklunds tidning *Blå Bandet* som på allvar såg till att sprida idén över hela landet.

Månadstidningen hade dock tillkommit på privat initiativ och någon fast organisation för den framväxande svenska blåbandsrörelsen fanns inte. Blåbandsmöten kom nu att hållas på en rad olika platser i landet, ofta i samarbete med redan existerande IOGT-loger, kyrkliga eller frikyrkliga organisationer. Vid mötena kunde deltagarna underteckna en förbindelse vari de förklarade att de »med Guds hjelp afstå från bruket af alla berusande ämnen såsom njutningsmedel, att på lämpligt sätt motwerka deras bruk och att såsom sinnebild af denna min allwarliga föresats ständigt bära, synligt för alla, det blå bandet.«

Blåbandsmötena kunde ibland leda till att lokala blåbandsföreningar kom att bildas, såsom i Skara där föreningen »Blå bandet« bildades redan i början av oktober 1883. I början av 1884 ska över 10 000 personer ha skrivit under nykterhetsförbindelsen.

Omslaget till det första numret av jultidningen *Norrsken* var illustrerat av Jenny Nyström.

Efter att den nya tidningen hade börjat spridas fick Eklund snart kontakt med köpmansdottern, fröken Beatrice Dickson i Göteborg som redan 1882 hade anammat det blå bandet under en längre vistelse i London. Hon kom inte minst att finansiellt stötta utgivningen av tidningen. Än tidigare, 1879, hade fru Nathalie Andersson-Meijerhelm antecknat sig i den engelska så kallade blåbandsarmén. Dessa två, tillsammans med flera andra, kom nu att sprida blåbandsrörelsens budskap över landet.

Andersson-Meijerhelm, vars man kom från Siggebohyttan och där de också vistades under somrarna, deltog flitigt vid blåbandsmöten i

bland annat Västmanland och under sommaren 1885 ska hon under fem veckor ha lyckats få över 400 personer att skriva under blåbandsrörelsens nykterhetsförbindelse. Hennes »nykterhets- och sedlighetsföredrag« hölls ofta under mottot »Låt glaset stå, det ligger en orm på botten«.

Allt fler lokala blåbandsföreningar började bildas i samband med dessa blåbandsmöten. I Örebro län är det känt att sådana föreningar hade bildats i bland annat Kopparberg, Öskevik och Viby redan under 1886. Men det var dock inte självklart att sådana föreningar skulle bildas. När godtemplarna i Nora hade sammankallat till ett blåbandsmöte den 30 mars 1884 för att diskutera nyttan med att bilda en blåbandsförening på orten kom man fram till att det inte behövdes då godtemplarorden redan fanns på orten, men att blåbandsmöten ändå fortsatt skulle hållas där allmänheten skulle inbjudas »och der sång samt diskussion öfwer nykterheten och rörande frågor skulle förekomma, allt utan afgift.«

Behovet av att samordna de lokala blåbandsföreningarna växte varför man i juli 1886 – då omkring 30 000 svenskar hade anlagt det blå bandet – sammankallade till en årskonferens i Stockholm där man formellt bildade Sveriges blåbandsförening. Fortfarande fanns det dock en skepsis mot att bilda en fast organisation då man antog att många som skrivit på förbindelsen och börjat bära ett blått band i knapphålet »just för att slippa föreningsväsendet och dermed förenade kostnader«. I juli 1886 ska 55 lokalföreningar med sammanlagt 4 000 medlemmar ha existerat.

BLÅKLINT

N:o 1 | Redaktör: Elof Ljunggren | Februari | Prenumerationspris: Helt år 1 kr. | 1907

Hoppets Här.

Mina kära unga stridskamrater!

Ja, så älskar jag kalla er alla, som med glatt och hurtigt mod satt ert namn som underpant på »att med Guds hjälp afhålla er från alla berusande ämnen».

När kärleksfulla händer klädde er i vårt lilla gröna fälttecken, känden I nog, hur hjärtat fylldes af glädje och stolthet.

Därför hände det ock att, när Kalle råkade grannens Nils, hette det strax: »Ser du mitt gröna band!»

»Ja. Hvarför har du det?»

»Jo, du, vi äro många gossar och flickor, som under vår snälla tant Hilmas ledning ha bildat en här, Hoppets Här, som vill ta bort alla rusdrycker — du vet sådana, som gå åt huvudet. Annas far, du vet, han hade druckit sådana drycker, när han föll af lasset och fördärvade sig.

Ja, det var ju så ledsamt så.

Nu få vi riktigt se, hur man gör rusdrycker och hur de göra skada.

Kom med du! Du må tro vi ha roligt. Sjunga göra vi, så det höres lång väg, och roliga berättelser läsa vi, vi själva.

Och så ha vi fått se, att spriten, som finns i rusdrycken, kan brinna. Den kallas *alkohol*, låter det ej lustigt! Den brinner med stor blå låga, och så svider den på tungan och så kan man förvara döda ting i den också — ja, det är så mycket, som jag ej nu hinner tala om och mycket mer få vi lära. Kom

Ledarinnan för Hoppets Här

Fröken Math. Persson (Tant Mattis)

Omslaget till det första numret av barn- och ungdomstidningen *Blåklint*.

Sveriges blåbandsförenings andra årskonferens hölls i Betelkapellet i Örebro 4–5 augusti 1887. Vid detta möte, där ett 20-tal av landets då 68 lokalföreningar var representerade, beslutade man bland annat att utgivningen av tidningen *Blå Bandet* skulle övertas av föreningen. I samband med denna konferens bildades också slutligen en lokal blåbandsförening i Örebro.

Tidningen *Blå Bandet* hade från starten varit en månadstidning men ett misslyckat försök till att gå över till veckotidning gjordes redan 1888. Från 1895, när organisationen hade vuxit sig starkare, gick man över till en utgivning varannan vecka och 1899 blev tidningen åter en veckotidning. I samband med detta fick tidningen också ett dubbelt så stort format.

Efter att tidningens redaktör Elof Ljunggren hade flyttat från Uppsala till Örebro och blivit chefredaktör för *Nerikes-Tidningen* 1903 kom även tidningen *Blå Bandet* att tryckas på Örebro Nya Tryckeri AB från den 29 oktober 1903. Ljunggren kvarstod som redaktör för *Blå Bandet* till 1941 och under hans redaktörskap påbörjades utgivningen även av jultidningen *Norrsken* 1905 och barn- och ungdomstidningen *Blåklint* 1907. Tidningen *Norrsken* är i dag Sveriges äldsta ännu utgivna jultidning. Redaktör Ljunggren var även ordförande för Sveriges Blåbandsförening under åren 1927–1941.

Tidningen *Blå Bandets* redaktion blev sedan kvar i Örebro ända fram till 1 april 2011, då både tidningen och Sveriges Blåbandsförbund (riksorganisationens namn sedan 1959) flyttade sitt kansli till Stockholm. Tidningen hade då fortsatt som veckotidning fram till och med 1966. Därefter gavs den ut varannan vecka till och med 1970 och från 1971 var den en månadstidning fram till 1996. Under åren 1997–2008 kom den ut med 8 nummer per år och sedan 2009 utges 6 nummer per år.

Sveriges Blåbandsförbunds expedition och kansli hade vid flytten till Stockholm 2011 varit förlagt till Örebro sedan 1937 och under åren 1909 till 1920 hade Sveriges Blåbandsförenings expedition till och med Latorps bruk som postort. Under dessa år var nämligen folkskolläraren Axel Holmberg i Tysslinge föreningens sekreterare.

Kvar i Örebro – på ArkivCentrum – finns dock fortfarande Sveriges Blåbandsförbunds omfattande arkiv, inklusive tidningarna *Blå Bandet*, *Norrsken* och *Blåklint*.

Håkan Henriksson

Järnvägen som aldrig byggdes

Här vid sjön Greckens strand skulle Stadra station ha legat om Nora–Stadra järnväg verkligen hade byggts.

Foto: Magnus Persson

»Stadra nästa! Tågets slutstation. Välkommen åter!« Så skulle det kunna låta om du i sommar kunnat ta tåget på Nora–Stadra järnväg till Stadra teater vid sjön Greckens strand i nordvästra delen av Nora kommun. Men historien tog en annan vändning. Det byggdes många järnvägar i Bergslagen under andra halvan av 1800-talet. Två stora utredningar om en järnväg till Stadra gjordes också. Så varför fick Stadra ändå aldrig sin järnväg?

I det järnvägsarkiv som finns på stationsområdet i Nora har vi funnit några svar – medan andra tankar i denna lilla berättelse är sprungna ur öppna källor, våra kunskaper om järnvägshistoria och om järnvägshistorien i Bergslagen i synnerhet.

Hur såg Sverige, Nora och Stadra ut i mitten av 1800-talet? Bergslagen kryllar av folk. Sveriges befolkning har fördubblats på 100 år. Ångmaskinen ersätter vattenkraften. Den används i gruvorna, och till ångbåtar och lokomotiv som skapar frihet att lokalisera hyttor och hammare där råvaran skog och träkol finns att tillgå.

Hyttor lades ibland i skogsrika trakter en bit från malmfyndigheterna – malmen transporterades för att inte skog skulle fattas för stöttor och tillmakning vid gruvfyndigheterna. När mer än hundra järngruvor, järnbruk och hyttor skulle säkra sin logistik med båt eller hästforor fanns det ett stort behov av att effektivisera och snabba på transporterna. Men var nymodigheten järnväg lösningen?

Järnvägar byggs i varje vrå

Lokalt i Nora bergslag pågår ett intensivt arbete med att etablera bättre kommunikationer för den malm, kalk, kol och det tackjärn som behöver nå hyttor och marknader runt om i Sverige och världen. Ända fram på 1840-talet var sjötransporter enda alternativet till land och is. Ingen tänkte järnväg. Man tänkte kanal.

Men efter att ha sett vad som hände i Värmland med hästbanorna mellan Sjöändan och Kristinehamn presenterar bergmästaren, senare generaldirektören för Statens Järnvägstrafik, Carl Oscar Troilius ett förslag om en »järnväg för hästkraft« mellan Nora och Örebro.

Järnvägen var effektiv. Den kalkyl man lutade sig mot var att det gick cirka 20 hästdagsverken på ett godståg. Greve Adolf Eugène von Rosen, som var engagerad i förberedelserna, beräknade behovet

till 40 000 hästdagsverken per år från Nora och Linde bergslager, till utskeppningshamnen Skebäck vid Örebro.

Lokomotiver istället för hästar

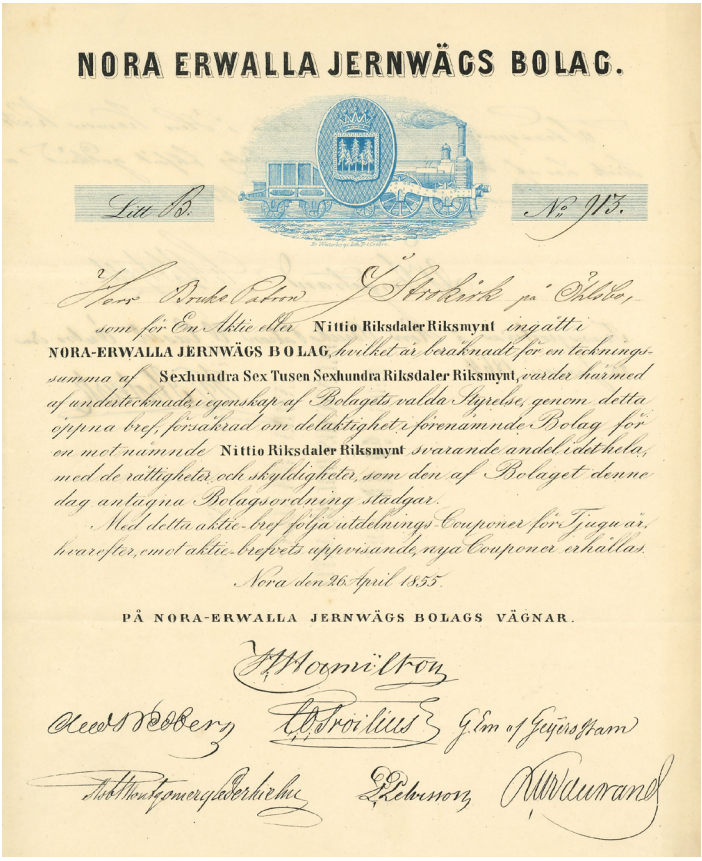
Vid sammanträde i Örebro den 25 april 1849 fattades beslut om att bygga järnväg hela sträckan Nora – Ervalla – Örebro. Troilius var nu än mer framtidsoptimistisk och uttalade att man kanske skulle använda »lokomotiver« som dragkraft, i stället för hästar.

Parallellt med de ambitioner som bruksägare och ämbetsmän i Örebro och Bergslagen försökte realisera utarbetades stora planer på ett nationellt järnvägsnät. 1845 hade greve Adolf Eugène von Rosen – som brukar benämnas som »den svenska järnvägens fader« och vars byst står utanför Örebro Centralstation – fått rätt att under tjugo års tid anlägga järnvägar i Sverige.

Ångbåtar var 1845 en nymodighet som gjorde transporter betydligt snabbare än innan. Snabbare än så såg man inte behov av, så 1845 var tiden inte mogen för järnväg hela sträckan Stockholm–Göteborg. Järnvägen skulle användas där det inte fanns sjö eller kanal. Tanken var att skapa en förbindelse från Stockholm via Mälaren/Köping och den nya järnvägslinjen mellan Örebro och Hult vid Vänern ner till Vänersborg och vidare genom Trollhätte kanal till Göteborg. 1852 bildades Kongl. Svenska aktiebolaget för järnvägen Örebro–Hult.

Men detta var ju i delen mellan Ervalla-Örebro samma sträcka som planerats av Nora-Ervalla-Örebrobolaget. Nu fanns det alltså två bolag som ville bygga den sträckan. Nora-Örebro järnväg beslutade att släppa sina ambitioner på sträckan Ervalla–Örebro och blev 1853 »Nora–Erwalla Jernwägs Bolag« med en banlängd på endast 18 km. Köping–Hultbolaget, som tog sig an delen Ervalla–Örebro, skötte så småningom också trafiken på delen upp till Nora.

Men att bygga järnväg, om än endast 18 km, var ett riskabelt företag. Bygget blev dyrt och problematiskt. Mitt i bygget, den 25 oktober 1855, rasar den nybyggda Järlebron. För att klara byggets tidtabell och invigning beslöt man att bygga en provisorisk bro bredvid den rasade. Detta krävde nya lån om 25 000 riksdaler. Och en ny permanent bro behövdes också – den provisoriska var just det.



NORA ERWALLA JERNWÄGS BOLAG.

Litt B. No 115.

Herr Bruks Patron J. Åbrink på Åkebo,
som för En Aktie eller Nittio Riksdaler Riksmynt ingått i
NORA-ERWALLA JERNWÄGS BOLAG, hvilket är beräknadt för en teckningssumma af Sexhundra Sex Tusen Sexhundra Riksdaler Riksmynt, varder härmed af undertecknade, i egenskap af Bolagets valda Styrelse, genom detta öppna bref försäkrad om delaktighet i förenämnde Bolag för en mot nämnde Nittio Riksdaler Riksmynt svarande andel i det hela, med de rättigheter och skyldigheter, som den af Bolaget denne dag antagna Bolagsordning stadgar.
Med detta aktie-bref följa utdelnings-Couponer för Tjugu år, hvarefter, emot aktie-brefvets uppvisande, nya Couponer erhållas.
Nora den 26 April 1855.
PÅ NORA-ERWALLA JERNWÄGS BOLAGS VÄGNAR.

Nora–Erwalla Jernwägs Bolags aktiebrev från 1855. Ur: Laxå bruks arkiv, ArkivCentrum Örebro län.

Men medan man byggde sin järnväg Nora–Ervalla hände saker som påverkade den framtida strukturen på järnvägsnätet i Noratrakten och inte minst idéerna om en bana till Stadra.

Strax öster om Stadra, vid Kålleviken i sjön Saxen och sammankopplad med sjön Vikern, byggdes en hästbana från Stribergs gruvfält 1855/56. Även här var det Troilius som var initiativtagare. Detta var en ren industribana, man hade ingen tidtabell och inga passagerartåg. Lutningen från Striberg till sjön var bra. Vagnarna, med bromsare, rullade själv ner till kajen och drogs sedan av hästar tillbaka.

Med fortsatt transport via först rodd och lastekor och senare med pråmar och ångbåt, till Vikersvik förstärktes den sydvästliga transportleden mot Möckeln och Karlskoga bergslag med en effektiv järnvägssträcka.

Vid en fest på rådhuset i Nora den 13 januari 1856 höll riksdagsman Per Persson i Vassland ett tal till kungen, som dock inte närvarade. Varför då? Jo, Kungl. Maj:t hade beslutat om upphävande av exportförbudet på tackjärn. Det hade gällt i 200 år, så glädjen var förståelig bland hyttägarna. Nu skulle man kunna få fart på exporten direkt utan mellanhänder i förädlingsleden. Men – då måste järnet från hyttorna ut till hamnarna. Och fraktkostnaderna behövde sänkas för att det svenska tackjärnet skulle vara konkurrenskraftigt.

Det visade sig att upphävandet av exportförbudet blev en viktig

faktor för val av transportvägar från de största gruvområdena vid Striberg och Dalkarlsberg/Vikern.

Den tidigaste och viktigaste transportvägen för järnet gick från Nora till Örebro/Arboga för utskeppning över Stockholm eller för vidare förädling i de södra bruken. Detta var alltså vägen söderut eller sydost ut. Och det var den leden som skulle förlängas med järnvägen Nora–Stadra.

En annan plats för avsättning var till Karlskoga bergslag – som i princip inte hade egna gruvor, men som behövde Bergslagens tackjärn och kalk för sin verksamhet. Bruksägarna i Karlskoga hade ekonomiska intressen i bland annat Stribergsfältet och använde malmen därifrån i sina hyttor.

Och i och med exportmöjligheterna tillkom järn som skulle till Göteborg för export till i första hand England. För dessa transporter fanns en bra vinterväg – via Vikern och Möckeln och myrar och små sjöar.

Timsälvens kanalisering 1855, liksom att man öppnade en hästbana mellan Saxen och Yngen samma år, vred också transporterna från Karlskoga, Hällefors och Grythyttan västerut till de värmländska sjöarna och hästbanorna. Som vi snart kommer till var detta avgörande för de kalkyler som fanns för Nora–Stadrabanan.

Nora-Ervalla järnväg invigs

Den officiella invigningen av sträckan Örebro–Ervalla skedde den 5 juni 1856. Samtidigt invigdes den av bergsmännen i Nora anlagda banan Nora–Ervalla. Strax före invigningen blev det känt att den engelska järnvägsstyrelsens ordförande, John Sadlier, begått självmord, efter att ha förskingrat stora summor pengar, däribland sex miljoner kronor av Köping–Hultbolagets medel. Detta kom att verka betungande på hela företagets ekonomi, och försenade vidare utbyggnader, trots att bolaget i sig gick bra.

Norabanan blev som sagt invigd – men banan var ännu inte färdigbyggd! Och broraset vid Järle, översvämningar och andra problem gjorde att bolaget under 1850–1860-talen hade en usel ekonomi. Trafikeringen skedde under åren 1856–57 av Köping–Hultbolaget mot 66,67 procent av bruttoinkomsten, 1858–1874 nerförhandlat till 40 procent. Dessutom fanns konkurrens som bland annat innebar ett fraktkrig med forbönderna. Så det hölls extra bolagsstämmor som beslutade om uttaxeringar från aktieägarna för att rädda ekonomin och verksamheten.

Andra bygger snabbare

Andra bolag håller samtidigt på med sina nybyggen. Nora–Karlskoga Jernväg förbinder Vikern med Möckeln, aktiekapitalet är fulltecknat redan 1864.

Men olika viljor i olika bruk öster och väster om sjöar och älvar slåss om tillgång till de nya transporterna. Lösningen blir remarkabel. Två banor får koncession i stråket Nora/Striberg/Dalkarlsberg ner till Karlskoga/Strömtorp/Otterbäcken – en smalspårig och en normalspårig, vilka dessutom korsar varandra vid Vikersvik. I Striberg kan man fortfarande se kvarvarande delar av både »breda« och »smala«.

Planer för en Stadrabana

Så med alla dessa bekymmer och byggen runt knuten – varför och hur kom man på idéen att bygga en järnväg från Nora till Stadra? Nu är vi, äntligen, framme vid historien om varför man övervägde en bana till Stadra – och varför den inte blev av.

Upprinnelsen var hur man skulle få ordning på ekonomin i järnvägen Nora–Ervalla. Från styrelsens sida menade man att ett större ansvarstagande från Köping-Hultbolaget skulle vara lösningen.

På en extra bolagsstämma

Bearbetad karta över bansträckningen enligt 1867 års förslag till järnväg mellan Nora och Stadra. Enligt kostnadsförslaget skulle ett stationshus byggas i Stadra samt tre stationsstugor på vägen till Nora. På bankartorna finns dock fyra stationsstugor utsatta: Grecksåsar, Blexbergstorp, Fogdhyttan och Kopparbäcken.

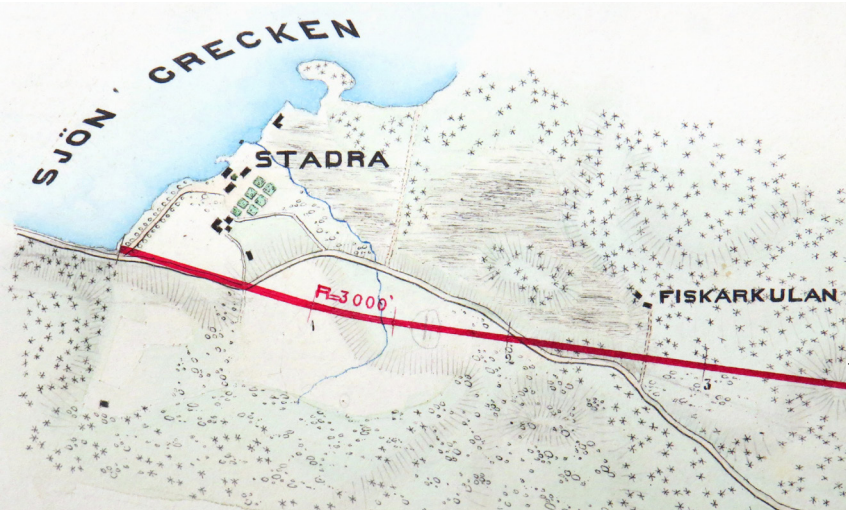
1867 redogjordes för resultatet av samtalet med Köping–Hults trafikchef Marcus Agrelius:

»Enligt uppdrag hafva undertecknade P. Persson och J. N. Bergstrand sammanträdt med direktionen för Köping–Hult bolaget för avhandlande om förhöjning uti bolagets andelar av trafikinkomsterne men icke lyckats annat än under det villkor, att en järnbana från Nora till Stadra komme till stånd varigenom någon förhoppning till den åsyftade förstärkningen skulle ernås och varom närmare upplysning vinnes uti bifogade av herr trafikchefen Agrelius meddelade utlåtande.« Sannolikt syftas på 1867 års utredning, som genomförts som en »förstudie« av Köping–Hultbolaget.

Grunden till villkoret är att man vill komma åt mer gods från trakterna kring Hällefors, Grythyttan och Striberg med flera orter. Man ser inte ekonomin i att köra enbart de 18 kilometrarna Ervalla–Nora.

1867 års utredning

1867 års utredning var alltså klar i januari 1867. Utredare var Erik Sandell, Köping, vilket gör det troligt att den genomfördes av Köping–Hultbolaget.



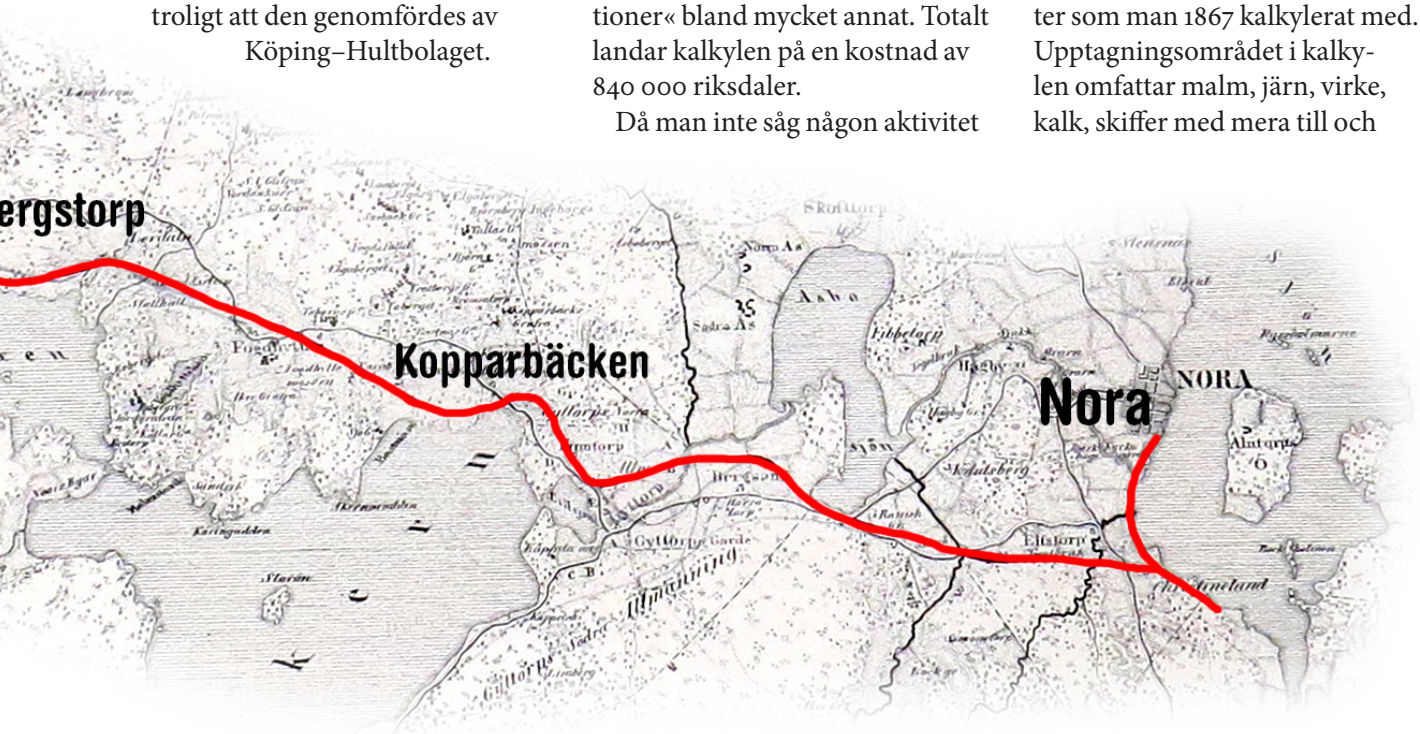
Karta: Järnvägsarkivet, Nora.

Enligt bansträckningsförslaget från 1867 skulle stationshuset i Stadra ligga vid sjön Greckens strand. Kostnadsförslaget beräknade att stationshuset skulle kosta 9000 riksdaler att uppföra. Övriga stationsstugor längs vägen var beräknade att kosta 3000 riksdaler vardera. Ett lokomotivstall för 2000 riksdaler skulle också uppföras.

Banan ritades rakaste sträckningen från Nora, via Fogdhyttan/Grecksåsar till Stadra. Förutom sträckning och kartering finns också detaljerade kostnadskalkyler för bland annat ett stationshus vid Stadra, liksom ett godsmagasin och en lokomotivhall. Vidare behövdes sex vaktstugor, tre stationsstugor (Grecksåsar, Blexbergstorp eller Lerdalen/Fogdhyttan, Kopparbäcken) och två »wattenstationer« bland mycket annat. Totalt landar kalkylen på en kostnad av 840 000 riksdaler.

Då man inte såg någon aktivitet uppstod med tiden en otålighet hos de närmast berörda bruksägarna. I slutet av 1869 begärde ägarna av Älvestorp och Stadra att en extra bolagsstämma skulle inkallas. Till extrastämman den 31 januari 1870 har direktionen låtit utarbeta en promemoria som analyserar 1867 års utredning och dess realism.

I promemorian beskrivs vilka bruk, vilket gods och vilka intäkter som man 1867 kalkylerat med. Upptagningsområdet i kalkylen omfattar malm, järn, virke, kalk, skiffer med mera till och



Karta: Järnvägsarkivet, Nora.

Även enligt bansträckningsförslaget från 1871 skulle stationshuset i Stadra ligga vid sjön Greckens strand. Enligt kostnadsförslaget skulle tre stationsstugor uppföras på vägen till Nora. På bankartorna kan man se att dessa planerades att anläggas vid Grecksåsar, Pershyttan och Åsboberg/Striberg.

från bruken i Hällefors, Bredsjö, Sikfors, Älvestorp, Rockesholm, Stadra, Grythyttan, Sundshyttan, men också vissa kvantiteter från Grecksåsar, Västgötahyttan och Skrekarhyttan. Även vissa malmtransporter från Stribergsfältet, Dalkarlsberg, Viker och Mogruvorna finns med. Sammanlagt får man ihop 80 000 riksdaler i intäkter, varav 95 % är för gods och under 5 % för passagerare.

Banans anläggningskostnad skulle, enligt 1867 års kostnadsförslag, uppgå till 840 000 riksdaler, vilket kapital man ansåg kunna erhållas med en fjärdedel från statsverket som anslag och resten delat på aktieteckning och lån. Kalkylen gick ihop – och skulle ge ett överskott som kunde användas till aktieutdelning.

Men, den kalkyl som byggdes upp 1867 ifrågasattes nu i 1870 års promemoria. De argument som lyftes fram var den snabba expansionen av transportleder västerut.

»Sedan numera en del av Hällefors bruks tillverkningar banat sig väg över trafiklederna genom Värmland, och då efter anläggningen av den beslutade Vikern-Möckelnbanan all den malm som kommer att brytas för bruken utmed nordvästra statsbanan inom det område, som antogs skola uteslutande förblifva Nora-Stadrabanans trafikterräng, har den beräknade fraktkvantiteten för Stadrabanan blifvit ganska betydligt förminskad.«

Den nya kalkylen, med hänsyn tagen till ovanstående, landade i en trafikinkomst om endast 45 000 riksdaler eller bara drygt hälften av ursprungskalkylen. Med detta faktum på plats konstaterar man i promemorian:

»Omöjligheten att med denna summa bestrida underhållskostnader och trafikdriften på en bana vars anläggningskostnad belöper sig till 840 000 rd var av i lyckligast fall minst 500 000 rd skola förräntas och till en del årligen avbetalas är lätt insedd och till och med iögonfallande. Under sådana omständigheter torde även nämnda byggnadskapital vara lika omöjligt att anskaffa.

För åstadkommande av denna för trafiken i Nora-Ervalla banans bibehållande och framtida utveckling viktiga kommunikationsled återstår dock att tillse huruvida detta ändamål genom anläggningen av bana som låter sig byggas för en väsentligt billigare kostnad.«

Så nu gällde det att se om man kunde åstadkomma ett alternativ som gav en tillräckligt god ekonomisk kalkyl. Man beslutade alltså om en andra undersökning för att kunna ta ställning till om man skulle kunna få en rimligare ekonomi. Men inget hände.

Styrelsen agerar 1870

Så småningom kom styrelsen att aktivera sig, dels för att Agrelius agerade, dels för att man nu också fick förslag om att bygga en smalspårig bana, vilken skulle bli betydligt billigare.

Styrelsen ansåg dock att den inte, enligt stadgarna, kunde fatta beslut om en ny utredning. Så man samlades till ännu en extra stämma för att avgöra om man skulle fortsätta med utredningsarbetet. Beslutet blev enligt nedan:

»Sedan herr ordföranden upplyst att redan år 1867 undersökning blifvit hållen – huvudsakligen på Köping–Hult bolagets bekostnad – i och för åstadkommande av en

bredspårig Nora-Stadra järnbana, samt att samtlige undersökningshandlingar – upprättade av löjtnant Sandell – blifvit till Nora bolaget öfverlämnade av herr trafikchefen Agrelius, afgaf denne sistnämnde, vilken på herr ordförandes anmodan sig infunnit för upplysningars meddelande, en promemoria, som upplästes och lydde som följde: lit. b

Här efter uppstod en diskussion, var under nedantecknande åsikter hufvudsakligen gjorde sig gällande:

Att, om en bredspårig bana ej ansågs bära sig man borde anlägga en smalspårig i likhet med de värmländska, nämligen Kristinehamn–Sjöändan samt Kroppabanorna vilka skola gifvit årsinkomster stigande till 30 000 rd så att Nora–Stadra banan jämförelsevis borde gifva en årsvinst av 15 000 rd.

Att 1867 års kostnadsförslag å 840 000 rd borde kunna betydligt nedsättas därigenom, att mark och slipers lämnades ”gratis” af de bruks- och bergverksägare, som voro av företaget närmast intresserade, samt att, så som en följd däraf även en bredspårig bana, som i alla händelser vore den önskligaste, säkerligen skulle bära sig och

Att 1867 års undersökning borde revideras och på samma gång ny undersökning anställas för åstadkommande af en smalspårig bana, vilken, så vitt möjligt vore, beröra de viktigaste gruffälten i trakten emellan Nora och Stadra. [dvs via Striberg]

Sedan diskussionen ansetts slutad och herr Agrelius tillkännagifvit att Köping Hult bolaget vore villigt att deltaga uti förekommande undersökningskostnader med en tredjedel dock ej utöver 500 rd.«

Uppenbart fick man, tillsammans med finansieringen från Köping–Hult, in tillräckligt med kapital. Trafikchefen Marcus Agrelius genomförde utredningen, med kapten Grill som ansvarig, men nu med en sträckning via Striberg.

I september 1871 var det dags för en ordinarie stämma och Grill hade sin utredning klar.

Ordinarie bolagsstämma med Nora–Ervalla järnvägsbolag hölls å Stora hotellet i Örebro den 18 september 1871. Närvarande var ordförande Montgomery Cederhielm, baron von Knorring, Carl Herman Wedberg, P. Persson i Vassland, C.J. Carlsson på Stadra, Rådman Bergstrand med flera.

Vid mötet redogjorde kapten Grill »för sitt uppdrag i afseende på undersökningar i och för Nora-Stadrabanan: företeende därvid kostnadsförslag med dithörande kartor vad en bredspårig bana beträffande, men rörande en smalspårig dylik hade någon plan ej hunnit uppgöras: Vadan herr Grill anmodades, att med görligaste första inkomma med fullständiga handlingar i enlighet med det emellan honom och styrelsen upprättade kontraktet. […]

Herr trafikchefen Agrelius som vid stämman sig infunnit, afgav ett yttrande av det huvudsakliga innehåll, att omständigheter på den senaste tiden inträffat, som föranledde därtill, att den ifrågavarande järnvägen ej komma att bära sig: vadan herr Agrelius sig med rimlig

Stadra herrgård såsom den såg ut 1902.

Foto: Albin Andersson, Örebro läns museum.

visshet kunna gifva tillkänna, att Köping–Hult bolaget – åtminstone för närvarande – ej vidare intresserade sig för företaget.«

Så var det avgjort. Köping–Hultbolaget såg ingen lönsamhet i investeringen och drog sig ur. Därmed föll hela idén, trots att det ju var det bolaget som krävt att en utbyggnad skulle ske, för att man skulle fördjupa sitt engagemang i Nora–Ervallabolaget.

Det blev ingen järnväg

Ska vi försöka oss på en sammanfattning så är detta några av huvudskälen till varför Stadra aldrig fick en järnväg:

- Samhällsomvandlingen gick rasande fort på 1850-, 60- och 70-talen. Många stora osäkerheter när det gällde modern teknik och nytt tänkande kunde göra en idé »gammal« på några år.
- De ursprungliga kalkylerna sprack – godsvolymerna från Bergslagen sökte sig andra vägar. Direktexport av tackjärn tilläts 1856. Handel via Göteborg blev en relativt sett betydligt viktigare affär än tidigare, då inhemsk förädling varit i fokus. Från Hällefors-Grythyttan kunde man nå marknaderna via Värmland när man knöt samman sjösystemen. Gruvorna i Stribergsfältet kom att föredra leden till Karlskoga/Degerfors/Strömtorp och vidare till Otterbäcken/Vänern och Göteborg. Man låg också något år före i planeringen av de järnvägarna.
- Den viktigaste aktören i fråga om utbyggnaden, Köping–Hultbolaget, hade liksom Nora–Ervallabolaget en knackig ekonomi och kunde inte finansiera investeringen.
- Nora–Ervalla var med sina endast 18 km långa järnväg för liten linje i sig. Samspelet med först Köping–Hult och senare Nora–Karlskoga visade att man inte klarade sig själv.

Och sist, men inte minst, man kunde räkna och göra realistiska och detaljerade investerings- och affärsplaner. Tack vare det ekonomiska sinnelaget hos bergsmän och järnvägsinvesterare lyckades man i tid förhindra ett byggande av en olönsam järnvägssträcka Nora–Stadra. Det är därför vi idag får ta bilen eller bussen till Stadra teater!

Magnus Persson
Ingemar Karlsson

Offentliga föreläsningar på ArkivCentrum hösten 2023

Måndagen den 25 september klockan 18.30
Arkeobotanikern och kvartärgeologen ***Jens Heimdahl*** från Statens historiska museer föreläser under rubriken »Trädgårdens förhistoria i Sverige.« *Samarrangemang med Föreningen Arkeologi och Historia i Örebro län.*

Måndagen den 16 oktober klockan 18.30
Antikvarie ***Mia Geijer*** från Länsstyrelsen i Örebro föreläser under rubriken »Makten över monumenten. Vasaborgarna – från förfall till nationalmonument«. *Samarrangemang med Föreningen Arkeologi och Historia i Örebro län.*

Torsdagen den 19 oktober klockan 18.30
Författaren och historikern ***Karin Tegenborg Falkdalen*** föreläser under rubriken »Margareta Regina – vid Gustav Vasas sida«. *Samarrangemang med Lokalhistoriska sällskapet i Örebro län.*

Måndagen den 6 november klockan 18.30
Arkivarie ***Håkan Henriksson*** från ArkivCentrum Örebro län föreläser under rubriken »Pest och kolera – 1700- och 1800-talens stora pandemier ur ett lokalt perspektiv«. *Samarrangemang med Föreningen Arkeologi och Historia i Örebro län.*

Lördagen den 11 november klockan 13.00
Slöjdaren och textilkonstnären ***Lina Odell*** föreläser under rubriken »Arkiv och samlingar – en källa till inspiration och utveckling«. *Föreläsning under Arkivens dag.*

Måndagen den 13 november klockan 18.30
Kulturgeografen ***Cecilia Beckmann*** föreläser under rubriken »Alfred Nobel och Ragnar Sohlman – ett innovativt samarbete på långdistans«. *Samarrangemang med Lokalhistoriska sällskapet i Örebro län.*

Måndagen den 20 november klockan 18.30
Arkeologen ***Hampus Norrgren*** från Arkeologikonsult föreläser under rubriken »Bönderna i Mosås«. *Samarrangemang med Föreningen Arkeologi och Historia i Örebro län.*

(fler arrangemang kan tillkomma – håll utkik på arkivcentrum.se)

Fri entré!