

# SVERIGES JÄRNVÄGAR BÖRJAR I ERVALLA

I Nerikes Allehanda den 8 mars 1856 kunde man läsa att lokomotivet ”OSCAR” med fyra vagnar fyllda med järnvägsfolk avgått från Örebro till Nora. Därmed skrevs svensk järnvägshistoria. Det var invigningen av den första järnvägen i vårt land som tidningens reporter hade bevittnat. Uppgifterna går emellertid isär när det första tåget kördes på banan. Både den 5 mars och den 8 mars brukar anges som datum för premiärturen.

Vägar och transportsätt i vårt land hade vid den här tiden inte riktigt hängt med utvecklingen i konkurrerande länder som Tyskland och England. Och det började bli märkbart för flera näringsgrenar

Tanken på att lösa problemen med järnvägar i Sverige var inte ny när Ervalla –Nora bana anlades. Redan 1845 föreslog greve A E von Rosen att det skulle bli tillåtet att anlägga järnvägar. Men hans tankar om hur järnvägar skulle brukas är lite överraskande för vår tid. Han ansåg då att kanalerna ännu inte hade spelat ut sin roll.

Den bästa lösningen skulle därför vara en järnvägslinje som förband de två insjöhamnarna Köping vid Hjälmarens och Hult vid Väneren. Ett sådant arrangemang skulle minska antalet omlastningar betydligt. Denna järnväg blev emellertid aldrig byggd som han tänkt sig.

När Nora – Ervallabanan byggdes hade utvecklingen hade redan gått ifrån tanken på att med järnvägen förbinda Hjälmarens och Väneren och Göta Kanal. Hult skulle aldrig bli den omlastningshamn som von Rosen önskat.

En järnväg skulle inte bara förbilliga transporter. Den hade också en annan fördel. Den skulle också göra de tunga och svåra transporter av malm och tackjärn från hyttor och gruvor i Nora Bergslag oberoende av årstiderna.

Ett ökande behov av transporter av lantbruksprodukter hade tillkommit till följd av att jordbruket hade effektiviserats. En järnväg skulle även gynna lantbruksföretagen i Ervalla bygden som gärna ville exportera sina produkter till Bergslagens bruksorter. Det låg därför i tiden att försöka sänka transportkostnaderna från bruk och gruvor till utskeppningshamnarna. Bruksägarna såg nog här även en möjlighet att förlänga verksamhetstiden på flera av de små och egentligen rätt olönsamma bruken.

Ytterligare problem hade tillstött genom utvecklingen av de metallurgiska processerna. Konjunkturen för det svenska järnet hade väsentligt försämrats när engelsmännen lärt sig använda sin egen fosforrika malm.

I nästa utvecklingssteg skulle den stora bruksdöden drabba Bergslagen men det ligger utanför denna berättelse.

von Rosens affärsidé var att locka företag att bygga järnvägar mot att de fick monopol på järnvägsdriften i 20 år. Det visade sig emellertid att den moroten inte var god nog. De engelska kapitalister som han försökt engagera drog sig ur projektet. De bedömde riskerna som alltför stora.

År 1848 prövade han på nytt. Denna gång genom att försöka förmå ständerna att subventionera anläggningen av en järnväg mellan Örebro och Hult som då var en av utskeppningshamnarna för produkter från Bergslagens järnbruk. Detta projekt gick inte heller hem hos kapitalisterna och dessutom motsatte sig flera tunga riksdagsmän förslaget. Till dessa räknades sig den legendariske men ytterst konservativa och högljudde Ydredrotten Rääf på Tomarp i mörkaste Småland.

Sedan projektet pyntats med ytterligare förmåner – järnvägsbolaget garanterades bland annat en avkastning på 4 procent på insatt kapital - gick förslaget slutligen igenom. Och det nya järnvägsbolaget oktrojerades 1852.

Bondeståndet gillade inte räntegarantin och avtog som enda stånd propositionen som dock röstades igenom trots böndernas motstånd.

Det är inte svårt att förstå bondeståndets skäl för avslag. Bönderna i Bergslagen hade betydande inkomster från sina foror mellan gruvor och bruk med kol malm, järn och stål. De ville kunna fortsätta sin verksamhet.

Parallellt med planeringen av den statliga järnvägen till Hult planerade nu gruv- och bruksägarna en andra egen järnväg från Nora till Ervalla. Den järnvägen skulle ansluta till den statliga järnvägen mellan hamnarna i Köping vid Mälaren och Hult vid Väneren.

Det hela handlade alltså om två järnvägar som skulle byggas en statlig från Köping till Hult och en privatägd från Ervalla till Nora. I Ervalla skulle vagnarna med produkter från Bergslagen växlas till Köping för vidare omlastning till båt och utskeppning till världsmarknaden via Stockholm eller till Hult med omlastning till transport via Göta kanal till Göteborg.

Bruksägarna i Bergslagen hade som redan nämnts haft flera goda anledningar att försöka förbilliga transporter. Bönderna hade nu också höjt priset på fororna. Men nu hade bruken fått nog. De hade tröttnat på de ständiga prisökningarna.

Traditionellt skedde transporter vintertid i små slädar som drogs av hästar och oxar. Dragdjuren var ofta undernärda eftersom det vanligen var brist på foder framåt vårkanten då transporter skedde i långa karavaner. Både människor och djur fick slita hårt. Det gick kanske an att transportera malm vin-

tertid när marken var frusen och sjöar och vatten- drag isbelagda. Men sommartid var hindren närmast oöverstigligen. En järnväg skulle lösa flera av de aktuella problemen. Det fanns goda skäl att anlägga järnvägen just nu.

Vid bruks societetens möten i Nora slog de tillbaka mot bönderna. Då bildades det bolag som snabbt byggde den enskilda järnvägen Nora-Ervalla för anslutning till nya statliga järnvägen som nu skulle börja byggas med start vid Köping. Aktieteckningen startade 1851 och den 10 september detta år konstituerades Nora-Ervalla järnvägsaktiebolag

Bygget gick snabbt. Sedan slutet av mars 1856 kunde banan trafikeras, inledningsvis med malm och tackjärn. I juni kunde även persontransporter ske. Samma dag intogs i Nya Nerikes Allehanda annonsen med den första tidtabellen. Det är den som återges i vinjetten till den här artikeln.

Men det hade inte varit hel bekymmersfritt att bygga banan. Den allvarligaste incidenten inträffade när bron vid Järle rasade. En ny provisorisk byggdes sedan bolaget tagit upp ett nytt lån om 25000 rdr bco.

Samtidigt meddelades aktieägarna att statens ombud godkänt banan och den teknik som fordrades för dess funktion. Alla stationer var dock inte färdigbyggda vid detta tillfälle.

Detta måste ha varit den första eller möjligen den andra gången som en järnväg godkändes för trafik i vårt land.

Byggmästaren, ”kontraktorn” i avtalet, var inte lycklig över anläggningen. På stämman i juni 1856 redovisade hans företag en rejäl förlust ”*på detta i Sverige då helt unika arbete*” Några järnvägar hade ju inte byggts tidigare”. Han hade helt enkelt kalkylerat fel. En del av arvodet hade han dessutom fått i aktier i järnvägsbolaget. Och nu hade aktierna fallit. Sandler som kontraktorn hette krävde att bolaget nu skulle lösa in hans aktier. Slutet blev att han helt lämnade projektet. Han uppgav att hans totala förlust uppgick till 30000 rdr bco, vilket var en aktningssvärd summa. Bolaget tog ett nytt lån, denna gång på 44000 rdr bco och ordnade en bättre avskedsmiddag för Sandler i Nora. Helt skadeslös blev nog inte Sandler. Nu han hade han lärt sig kalkylera järnvägsbyggen. Vi återfinner därför hans företag som ett av dem som byggde stambanorna.

Snart fick man problem med att folk började tjuvgå banan. Det var inte ofarligt. Ett tågsätt har mycket lång bromssträcka. Och nu ingriper Kungl. Maj:t Befallningshavande som länsstyrelserna hette på den här tiden. Ett förbud med vitesföreläggande utfärdades. Nu kunde det kosta sex rdr bco och 32 sk eller 10 rdr riksmünt att bryta mot förbudet att gå på banan. En mycket tidig förordning om järnvägs- trafik ”*vertill var och en som gör sig förfallen som utan tillstånd - - - går eller färdas inom jernbanans inhägnade*

*område, som insläpper kreatur inom inhägnaden eller lämnargrindarna öppna vid övergångar för byvägar och vallgator*”

Den första, numera rivna, stationsbyggnaden i Ervalla uppfördes 1855, den nuvarande byggdes 1871. När trafiken väl kommit igång, uppfördes magasin och flera bostäder för järnvägens anställda.

Henry Bergman i Ervalla, vars farfar var en av dem som sålde mark till järnvägsbolaget har berättat att det var en hel del bekymmer vid avstyckningen av marken. Det berodde bland annat på att förhandlingarna inför laga skifte pågick samtidigt. Baron Åkerhielm på Dylta Bruk var en av de pådrivande och en av dem som även gjorde stora affärer med järnvägsbolaget.

Det visade sig snabbt att järnvägarna hade framtiden för sig. De var då det modernaste och mest tekniska som fanns. De flesta arbetstillfällena inom järnvägsdriften ansågs attraktiva och var på sitt sätt en motsvarighet till vår tids IT-jobb.

Under stationens glansperiod arbetade, förutom stinsen, 10-12 personer här i yrken som bromsare, växlare och stationskarl. Skiftarbete var vanligt.

Men båda de järnvägsbolag som var aktiva i kommunen betalade låga löner till en del grupper av sina anställda. Kommunstyrelsen i sin egenskap av fattigvårdsstyrelse fick flera gånger gå in med understöd för att bolagens anställda skulle kunna klara sin försörjning. Till slut hade förhållandena blivit sådana att kommunstyrelsen besvärade sig och krävde rättning i ledet. Man hade inte längre intresse att på det här sättet bidra till att öka järnvägsbolagens vinster står det i protokollen.

Stationen blev en knutpunkt mellan statsbanan till Hallsberg och Krylbo och Nora Bergslags Järnvägs- trafik mellan Ervalla och Otterbäcken. Väntetiderna vid tågbyten kunde bli långa. Resenärerna kallade Ervalla för Väntvalla.

Eftersom det här var en station där man måste byta tåg, vilket ibland innebar långa väntetider, fick den en restaurang med utskänkningsrättigheter. Enligt tidens alkoholförordningar fanns två olika klasser på matsalarna; första och tredje klass.

Restaurangen var viktig. Affärsläget var idealiskt. Här kunde de resande fördriva tiden medan de väntade på tåg. Men endast den som kunde upp giltig färdbiljett kunde få sig serverat pilsnerdricka klass II.

På den här tiden brukades ännu riktiga korkar även till ölflaskor. De använda korkarna från restaurangen återanvändes. Byns barn brukade göra simdynor av dem.

År 1945 lades restaurangen ner. Men minnet av den lever kvar. Och ättlingarna till den sista krögaren bor alltså i Ervalla.

Nära stationen låg också en kiosk. Här var länge mötesplatsen för byns ungdom. Ervallas äldre berättar

tar att det var där ungdomarna gärna tillbringade sin lediga tid. Många minns nu med visst vemod vandringen hemåt med vännerna under de ljusa juninätterna.

Ovanför restaurangen fanns några övernattningsrum som ofta beboddes av den tidens många kringresande kolportörer. Dessa brukade dryga ut sina små inkomster genom att sälja dåtidens motsvarighet till vår egen tids kiosklitteratur vilket starkt ogiljades av byns skollärare.

På stationen fanns en tid även poststation och en telegraf/telefonstation.

På stationen kunde man ofta möta vaktmästaren från Hålahult som hade till uppgift att hämta nya patienter till det stora lungsanatoriet. Mera prominenta besök i Ervalla har varit ovanliga. Mest känt är det besök Oscar II och drottning Sophia gjorde i Ervalla när sanatoriet skulle invigas år 1900.

Den forna stinsbostaden är nu privatbostad och det gamla stationshuset ägs av en privatperson. Tyvärr är flera av de byggnader som en gång omgav stationshuset rivna och den förr så livligt besökta platsen ger nu ett lite övergivet intryck.

När det begav sig var godstrafiken helt dominerande. Järnbruken och gruvorna i Bergslagen var beroende av att kunna transportera träkol, malm, tackjärn, timmer och sprängämnen.

Ånglok hörde till de stora märkvärdigheterna på 1850-talet. När ett nytt lok anlände till järnvägen väckte det därför stort intresse. Nerikes Allehanda skrev om evenemanget i juni 1856 under rubriken:

#### **En glad nyhet:**

*”Såsom sådan tro vi oss ha allt skäl att betrakta underrettelsen om det ”meget omsnakkede” första lokomotivets lyckliga ankomst till Skebäck. Redan förliden höst kom det från England till Göteborg där det låg över vintern. När isarne sent omsider försvunno fördes det till Stockholm och därifrån i onsdags med ångskonerten Nerike till Skebäck dit det framkom i torsdags.*

*Detta mindre lokomotiv, som dock är 22,5 fot långt är visserligen ej särdeles betydande, men dess hitkomst måste dock vara en glad tidning för envar som nitälskar för framgången av denna Sveriges första större järnvägsbyggnad. Vi tro det vara ett gott omen som yttermera bör övertyga envar tvivlare om järnvägsbolagets outtröttliga strävan till det förutsatta målet och dess bestämda beslut att trots av alla hinder så snart som möjligt fullborda sitt svåra värv. När detta lyckats skall den oginhet som på mångt håll visats detta företag nödvändigt lämna rum för tacksambet emedan man måste komma att inse huru stor nytta vårt land såväl som alla andra skall kunna bereda sig genom lättade kommunikationer. Är blott en större järnväg färdig så skall det troligen ej länge dröja förrän steget tages fullt ut och ett helt nät av järnvägslinjer upprättas i Sverige. Så börjar under vår livstid ett nytt tidevarv för vårt land. Den svenska välbekanta trögheten och långsambeten som dock ingalunda utestänger duglighet förmåler sig med telegrafens och järnvägens snabbhet och vi*

*hava skäl att hoppas att denna förening skall bli lycklig ty motsatta hynnen bruka merendels komma överens. De båda nyförmälda skola bistå och förbättra varandra. Genom järnvägar och telegrafer skall Sverige komma i ett mera blomstrande tillstånd. På värdigt sätt skall det också veta belöna dessa sina båda välgörare. Telegrafin är ej gammal på svensk botten och har dock redan hos oss blivit ganska betydligt förbättrad. Om järnvägarna är det ännu ej ens möjligt att få fälla samma omdöme, men då man känner huru betydliga förbättringar här i Sverige uppfunnits och tillämpats i avseende på konstruktionen av ångmaskiner för fartyg så bör man med tämlig visshet kunna förutsäga att svenskens mekaniska huvud skall även i detta avseende förmånligt utmärka sig...”*

Motiven att behålla järnvägsdriften minskade efter hand. Persontransporterna sköttes till största delen genom de busslinjer som järnvägsbolaget självt startat och körde i egen regi redan 1920. Ännu 1955 trafikerades banan med all persontrafik på järnvägen upphörde 1966. Godstrafiken hade då sett sina bästa dagar.

rafikunderlaget minskade ytterligare påverkat av vikande konjunkturen för bergverk och hyttor. De Tsista malmtågen gick 1974. Ännu en tid överlevde dock järnvägen på transporter av skrot och oljeprodukter. År 1976 tog staten över ansvaret för driften men efter ytterligare nio år kom slutligen dödsstöten för Sveriges äldsta järnväg och Nora Bergslags Järnväg lades ner. Året var 1985.

Den järnvägsbana som anlades på 1850-talet är emellertid bevarad. Den ligger kvar i ursprungligt läge och trafikerar ännu mer än 150 år efter anläggningen sommartid som museibana från Ervalla till Nora och vidare till Pershyttan och Gyttorp. Själva järnvägsspåren ligger orörda från Nora ända till den forna utskleppningshamnen Otterbäcken vid Vätern. Men den sträckan är inte längre farbar med tunga tåg men väl med dressiner. Vid några tillfällen har man diskuterat att rusta upp även den delen.

Järnvägen förvaltas i dag av Föreningen Nora Bergslags Veteranjärnväg, NBVJ och Stiftelsen Nora järnvägmuseum och Veteranjärnväg. Föreningen har sin grund i den 1975 startade Museiföreningen Stockholm-Wästerås-Bergslagens Järnväg. Bakom stiftelsen återfinns Örebro, Nora och Karlskoga kommuner och Örebro Läns Landsting. Den gamla järnvägen lever alltså vidare och har på senare tid upprustats med EU-medel.

Järnvägen är idag klassad som riksintresse och förklarad som byggnadsminne år 2006. Det är här frågan om en unik kulturmiljö. Det finns ingen motsvarande anläggning vårt land. Skyddet gäller inte bara själva järnvägen utan också stationshus och tekniska anläggningar. Här finns därför bevarade sevärigheter som Sveriges äldsta stationshus byggt 1854 i Järle, bron över Järleån, och stationsmiljön i

Nora. Även lokstallarna och verkstäderna i Nora har ett stort teknikhistoriskt värde.

De bevarade anläggningarna har även stort social-historiskt värde med inblickar i arbetsmiljöer och vardagsliv under en viktig epok vår utveckling till industrination.

Framtidens kommunikationer i den norra länsdelen diskuteras nu hos Trafikverket och i Regionförbundet. Bakgrunden är den starka positiva trend i befolkningsutvecklingen som prognostiseras för Örebro kommun sedan mitten av 1990-talet. Denna kommer att ställa stora krav på goda kommunikationer med omgivande tätorter om en positiv utveckling av regionen ska kunna ske.

För Ervallabygden är ökade pendlingsmöjligheter en av förutsättningarna för att bygden ska kunna få sin rättmätiga del regionens utveckling. En återupptagen järnvägsdrift skulle bredda arbetsmarknaden och ge erforderligt underlag för att utveckla boende och servicenäringar. Bygdelaget har i den lokala utvecklingsplanen framhållit behovet av ett tågstopp i Ervalla när den planerade länspendeln Laxå – Nora byggs.

Få tycks idag ifrågasätta värdet av en förstoring av regionen. Att vidga den lokala arbetsmarknaden genom förbättrade kommunikationer är idag ett vedertaget moment för att utveckla sysselsättning och differentiering av arbetsmarknaden. En sådan väntas också stärka stabiliteten på arbetsmarknaden och leda till ökad specialisering av näringsliv, arbetskraft och utbildning.

Den gamla banan Ervalla – Nora trafikeras numer bara av museitågen. Men sträckan Ervalla – Örebro ingår i det hårt trafikerade godsstråket genom Bergslagen. Och den järnvägen trafikeras av över 100 tåg dagligen. En tredjedel av dessa är persontåg. Och det finns utrymme för flera tåg säger Trafikverket i en utredning om länspendeln Laxå – Nora.

**BW**

#### ***Konjukturer och spårvidder***

*Åren kring 1850 hade järnbruken i bergslagen goda tider. De kunde sälja allt järn som lagrats under kärvare tider. De ekonomiska resurser som frigjordes användes till att rationalisera driften genom övergång till till Lancashiresmide och France Comté smide som inte förbrukade lika mycket kol som de äldre metoderna. Pengarna räckte också till järnvägen Ervalla – Nora. Högkonjunkturen blev emellertid kort. Under 1855 drabbades bruken av en lågkonjunktur som skulle vara till mitten av 1860-talet.*

*Järnvägsmaterielen köptes in från England som teknologiskt låg långt framme på området. Det är förklaringen till att spårvidden 1435 mm valdes. (56,5 inch mätt på insidan, engelsk standard redan 1830). Det gjorde det möjligt att köpa lok och vagnar utan kostsam ändring av spårvidden. Märkligt nog finns ett riksdagsbeslut innebärande att den svenska spårvidden skulle vara 5 svenska fot, d v s 1485 mm. Men det beslutet ignorerades tvärligen*



