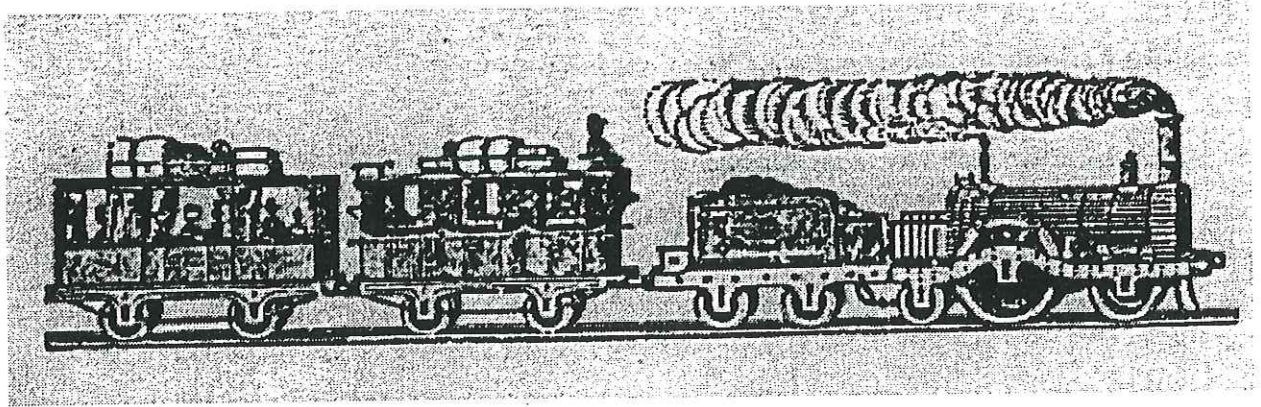




HISTORIEN
OM
NORA-ERVALLA JÄRNVÄG

ANNA GRANSTEN H3 KARRO 1993/94

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Inledning	1
Transportproblem i Bergslagen	2
Kanalplaner	2
Järnväg för hästkraft	3
Lokomotivdrift istället för hästkrafter	5
Nora Örebro Jernvägs Aktiebolag	5
Väntan och förberedelser	7
Nora Ervalla Jernvägs Aktiebolag	8
Fredrik Sundler som entreprenör	8
Ekonomiska bekymmer	11
Den olycksaliga Järlebron	13
Klart spår till Nora!	13
Trafiken kommer igång	16
Entreprenören gör sorti	17
Äntligen klart!	18
Banans utseende och beskaffenhet	18
Stationerna:	19
Ervalla	19
Järle	19
Nora	22
Personal och löner	28
Den första olyckan	29
Grus, grus och åter grus	30
Finansiella problem	30
Äntligen utdelning!	32
Sundler dyker upp igen	33
Vinnare och förlorare i järnvägens spår	33
Banprojekt som kom av sig	34
Nora Karlskoga Jernväg tar över	35
25 - årsjubileum	37
Försäljning	37
Bilagor:	
1 Förslag till båtled mellan Nora och Örebro 1842	39
2 Inbjudan till aktieteckning för hästbana Nora - Örebro	42

3 Rallarkalabaliken i Nora	46
4 Lokomotivet Förstlingens öden och äventyr	46
5 Kronologisk översikt	52
 Slutord	 54
 Källförteckning	 55

INLEDNING

Det här är historien om hur några brukspatroner och bergsmän i mitten av av 1800-talet slöt sig samman för att försöka finna en lösning på de allt större problemen med järnmalmstransporterna i Bergslagen. Deras ansträngningar kom så småningom att resultera i Nora Ervalla Jernväg (NEJ) - Sveriges första för lokomotivdrift anlagda normalspåriga järnväg för gods- och persontrafik - som invigdes den 5 mars 1856.

Hur kom det sig då att jag valde att skriva om detta?

Idén fick jag när jag på sommarlovet -93 läste en Maria Lang-deckare där just Nora - Ervalla järnväg och historien runt den spelade en avgörande roll. Jag ville göra ett arbete i historia, gärna om någon lokal företeelse. Eftersom jag under tre somrar jobbat i caféet på Järle station - Sveriges äldsta järnvägsstation - som ligger utmed just Nora Ervalla järnväg, så visste jag redan litegrand om ämnet. Jag bestämde mig alltså för att skriva historien om Nora Ervalla Jernväg - och här är resultatet!

TRANSPORTPROBLEM I BERGSLAGEN

I Bergslagen har man sedan urminnes tider utnyttjat den järnmalm som lagrades i berggrunden under jordens tillkomst. Under 1200-talet började man handla med järnet inom landet, och så småningom började man också exportera. Det var då, när järnet skulle forslas från Bergslagen ned till utskeppningshamnarna i söder, som transportproblemen uppstod. Under sommaren var man hänvisad till de befintliga naturliga vattenlederna, vilket krävde många besvärliga omlastningar och transport på hästrygg mellan vattendragen. Vintertid var det lättare, då forslades järnet med hästdragna slädar över frusna sjöar och myrar. Först i mitten av 1600-talet började det byggas vägar som var lämpade för hästdragna vagnar. Dessa kunde användas även sommartid, men fortfarande var dock vintervägarna de bästa och flitigast använda transportlederna. Denna hästforornas tid kom att vara i ungefär 200 år.

Under tiden ökade transportbehoven ständigt. Vid mitten av 1800-talet räknade man med att det varje år gick åt cirka 40 000 hästdagsverken för att frakta malm, tackjärn, spannmål och andra varor från gruvorna och bruken i Nora och Lindes bergslager ned till utskeppningshamnarna - främst till Skebäck vid Hjälmarens, strax intill Örebro. Det var bönderna utmed sträckan som svarade för transporterna, och kostnaderna för deras löner ökade också för varje år. År 1849 uppgick dessa till 60 000 riksdaler banco (rdr bco) per år vilket utgjorde hela 75 % av järnmalmens värde vid gruvorna.

Dessutom, samtidigt som produktionen av bergslagsprodukter ökade, blev det allt svårare att få tag i formän. Bönderna började förlora intresset för forkörslorna eftersom det laga skiftet, som genomförts i de flesta byarna i Bergslagen, medförde att de förlorade på att vara borta från hemmet. De tjänade bättre på att vara hemma vid gården och bruka jorden. Brukspatronerna i Nora och Linde blev nu tvugna att på allvar försöka finna en lösning på dessa problem.

KANALPLANER

Redan på 1640-talet hade landshövdingen och riksrådet Karl Bonde, som också var högste chef för bergshanteringen i landet, planer på att anlägga en kanalled från Järle till Skebäcks hamn som ett sätt att lösa problemen. Hans plan förutsatte dock en sammanslagning av köparterna Lindesberg och Nora till en ny stad, Järle, som skulle ligga på den plats där vägen mot Lindesberg korsade Arbogaån. Nora och Lindesbergsborna var dock alls inte intresserade av att flytta till någon ny stad, och planen gick därför i stöpet.

År 1842 togs dock saken upp på nytt. Det var vid bruksägarnas, inom Nora

och Lindes bergmästardöme, årliga sammankomst vid Hindersmässan i Örebro detta år, som friherren till Boo, Hugo Hamilton, lade fram ett förslag på en kanalanläggning. Kapten C.O. Olivecrona hade gjort en utredning och utarbetat förslaget på uppdrag av initiativtagarna till det hela, brukspatron M.S. Wågstrand på övre Haddebo och riksdagsmannen och brukspatronen Anders Wedberg på Hammarby. Denna kanal skulle gå från Norasjön med utnyttjande av Järleån, sjön Lången och Lillån fram till Skebäck. Dess dimensioner skulle bli ganska blygsamma - tolv fots bredd och fyra fots vattendjup - men kostnaderna beräknades ändå bli ganska betydande - cirka 600 000 rdr bco. Så mycket pengar kunde man inte skaffa fram i bygden så man tillsatte därför en kommitté som skulle arbeta vidare på förslaget och också ansöka om statsbidrag till projektet. Kommittén vände sig år 1844 till Kunglig maj:t med sin ansökan.

Kunglig maj:t och Styrelsen över allmänna väg- och vattenbyggnader tillstyrkte ett statsbidrag på 300 000 rdr bco, men riksdagen avslag det hela. Bruksägarna blev naturligtvis besvikna, men lät sig inte nedslås.

Under år 1846 lät bergmästare C.O. Troilius i Nora göra nya undersökningar som resulterade i ett nytt förslag som lades fram för bruksägarna under ett möte i april följande år. Förslaget gällde en kanalled mellan Järle bruk och Örebro och kostnaderna för denna skulle bli 300 000 rdr. Bruksägarna antog förslaget och man ansökte nu för andra gången om statsbidrag, men riksdagen avslag ansökan även denna gång.

JÄRNVÄG FÖR HÄSTKRAFT

Brukspatronerna tog dock inte detta andra avslag alltför hårt, för under tiden hade ett nytt alternativ dykt upp. Det var bergmästare Troilius som kom med idén att man istället för båtled skulle satsa på en järnväg för hästkraft. Dylika projekt hade påbörjats på andra håll i landet, och efter att ha skaffat sig alla erforderliga upplysningar var Troilius övertygad om att en sådan förbindelse också skulle vara lämplig mellan Nora och Örebro. Man skulle klara transporterna med 2 - 3000 hästdagsverken per år och man blev mindre beroende av årstiderna eftersom kanalen ju skulle ligga tillfrusen om vintern.

Troilius lade fram sitt förslag för brukspatronerna och övriga intressenter vid Hindersmässomötet i januari 1849. Greve A E von Rosen hade under föregående år utarbetat ett preliminärt förslag till banläggning (se nästa sida). Han hade låtit undersöka tre olika sträckningar, och ansåg den östligaste, den sk Torpalinjen, vara den lämpligaste. Greven beräknade kostnaden för bananläggningen till ungefär 460 000 rdr bco.



Alternativa sträckningar av järnvägslinjen
Nora - Ervalla.

Den skulle alltså komma att bli billigare än en kanalled.

Förslaget vann gehör hos bruks societeten och man beslöt att bilda ett aktiebolag så snart man hade upprättat ett slutgiltigt byggnads- och kostnadsförslag. Man ansökte hos Kunglig maj:t om statsbidrag på 2000 rdr bco, vilket var vad upprättandet av byggnads- och kostnadsförslaget beräknades kosta. Statsmakterna anslog halva summan, resten fick intressenterna själva bidra med.

Tre månader senare var förslaget färdigt och C.O. Troilius kallade intressenterna till ett nytt möte på Örebro rådhus. Troilius redogjorde för sina beräkningar. Han hade funnit att banan möjligen skulle kunna byggas något billigare än vad von Rosen hade kalkylerat med. Den årliga bruttoinkomsten för järnvägen beräknades till cirka 40 000 rdr bco vilket skulle kunna ge aktieägarna en ränta på minst 4 %. Av det behövliga kapitalet skulle en tredjedel eller 150 000 rdr bco tecknas kontant av intressenterna och resten anskaffas genom lån och statsbidrag.

Förslaget antogs enhälligt och en provisorisk direktion valdes, bestående av överste August Anckarswärd, Örebro, brukspatron Anders Wedberg, Hammarby, landskamreraren J.F. Stenquist, Örebro, bergmästare C.O. Troilius, Nora, fd generalpostdirektören friherre Hugo Hamilton, Boo och riksdagsmannen Pehr Pehrsson i Vassland.

Denna provisoriska direktion fick i uppdrag att:

- bereda aktieteckningens fortgång,
- låta skickliga ingenjörer göra ytterligare undersökningar och upprätta fullständiga kartor, detaljritningar och kostnadsförslag över hela järnvägsbyggnaden,
- vidta åtgärder för expropriation av den mark som järnvägen skulle komma att behöva
- upprätta förslag till bolagsordning och senast till nästa Hindersmässa i Örebro sammankalla aktieägarna till nytt sammanträde

En inbjudan till aktieteckning utfärdades den 5 april. Aktieteckningen påbörjades, men den gick trögt. Alla var övertygade om att järnvägen behövdes och skulle bli till stor nytta, men när det gällde att släppa till pengar blev intressenterna lika försiktiga som de förut varit entusiastiska. En järnväg var ju något

alldeles nytt och oprövat, och att satsa kapital på den innebar något helt annat än att betala ut även allt högre löner till förbönderna.

År 1850 gick förbi utan att något nämnvärt hände, och när intressenterna möttes vid Hindersmässan 1851 hade den provisoriska direktionen bara att meddela att man avaktade utgången av dels aktieteckningen och dels av ärendets behandling i riksdagen.

På försommaren 1851 kom så riksdagens svar. Man beviljade ett statslån på 150 000 rdr bco medan det kontanta bidraget stannade vid 75 000 rdr dvs halva den begärda summan.

Detta satte i alla fall fart på aktieteckningen, och direktionen skickade den 9 juni ut en ny inbjudan till aktieteckning, där man poängterade att bolagets ekonomiska ställning nu var vida bättre än förut. Man gjorde också upp en förbättrad driftskalkyl. Bruttoinkomsten för banan beräknades enligt denna bli 48 000 rdr bco per år istället för tidigare 40 000. Dessutom räknade man av olika orsaker med en starkt ökad trafik, vilket skulle kunna höja brutto-inkomsten till hela 58 000 rdr. Nettoinkomsten skulle då uppgå till ca 25 000 rdr.

LOKOMOTIVDRIFT ISTÄLLET FÖR HÄSTKRAFTER

Emellertid hade nu en annan möjlighet uppenbarat sig för järnvägs-intressenterna. Man skulle satsa på ångdrivna lokomotiv istället för hästar som dragkraft. Redan vid mötet i april 1849 hade C.O. Troilius nämnt att det "möjligen kunde komma i fråga att begagna lokomotiver". Men han visste då ingenting om skillnader i transportkostnader mellan lokomotiv och hästar, inte heller vad lokomotiv kostade i inköp och underhåll, och kalkylerade därför endast med hästbana.

Efter att ha undersökt förutsättningarna för lokomotivdrift skrev dock direktionen i sin nya inbjudan till aktieteckning att banan skulle komma att byggas antingen för hästkraft eller ångdrift. Kostnaden förmodades bli densamma vilket alternativ som än valdes. Om valet skulle falla på lokomotivdrift tänkte man använda sig av lokomotivtåg lastande 200 - 300 skeppund, vilka kunde köras med en hastighet av 20 km i timmen.

NORA ÖREBRO JERNVÄGS AKTIEBOLAG

På sommaren 1851 hölls ett lantbruksmöte vid Brevens Bruk. Med på detta möte var flera representanter för järnvägsbolaget, bla överste August Anckarswärd och friherre Hugo Hamilton. Dessa propagerade livligt för sitt företag för att försöka få några järnvägsaktier sålda. Men en trots att hertigen av Uppland, prins Gustaf, var närvarande och föregick med gott exempel genom att köpa tre aktier, så gav ansträngningarna en tämligen mager skörd. Sammanlagt såldes endast

KVITTO PÅ TECKNAD AKTIE I NORA ÖREBRO JERNVÄGS AKTIEBOLAG

För tecknad *Om Actiet* uti Örebro—Nora Jernvägs-Actie-Bolag, har *Herr* *Andersson*
Per. Persson *Samuelson* denna dag inbetalt *Att Hörselrätt*
genom Riksdaler Banco, som härigenom quitteras. Skolande detta kvittens vid emottagandet af Ac-
 tiebref återställas. — Örebro den *13^{de} Decembris 1851*.

På Bolagets vägnar:

Enligt uppdrag

August Söderström

Per Samuelson

tjugofyra aktier. Landshövdingen i Örebro, E.J. Bergenschöld, som väl borde visa åtminstone lite av intresse för länets angelägenheter, kunde inte förmås att teckna sig för en enda aktie.

I september samma år samlades så aktieägarna och den provisoriska direktionen till ett möte i Örebro. Direktionen förklarade att dess uppdrag nu fullgjorts i och med att Kunglig maj:t beviljat lån och anslag och att civilingenjören Carl Tottie hade granskat byggnads- och kostnadsförslaget och funnit det helt hållbart, även om lokomotivdrift skulle komma att användas.

Sammankomsten konstituerades sedan som bolagsstämma. Vid uppropet befanns 92 aktier närvarande och 104 frånvarande. Till de frånvarande hörde prins Gustaf och kronprins Carl som tecknat sig för tre respektive tio aktier. Aktieägarna band sig vid stämman för ett kontant tillskott på 100 000 rdr bco, och tillsammans med lån och anslag hade man därmed lyckats skrapa ihop 325 000 rdr bco. För de resterande 135 000 skulle man ta amorteringslån. Styrelse valdes, i vilken kom att ingå samma personer som ingått i den provisoriska direktionen. Därmed hade Nora Örebro Jernvägs Aktiebolag äntligen blivit verklighet och Bergslagens transportproblem var nu på god väg att få en lösning.

VÄNTAN OCH FÖRBEREDELSE

Snart kom emellertid en ny faktor in i bilden som till viss del bromsade upp utvecklingen. Det fanns nämligen planer på att anlägga en annan järnväg mellan Köping, Örebro och Vänerhamnen Hult. Om dessa planer förverkligades skulle den komma att beröra sträckan Ervalla - Örebro, alltså en del av den sträcka där banan Nora - Örebro var avsedd att dras. Innan man visste vad som skulle ske kunde inte så mycket uträttas på denna sträcka.

Man koncentrerade sig istället på förberedelserna för bananläggning över sträckan Nora - Ervalla. Denna del blev upphuggen och röjd till tio alnars bredd. Kvarteret Ekorren i Nora inköptes, för att sedermera bli till stationsområde. Man begärde in offerter på räls och lokomotiv från England och annonserade i tidningarna efter anbud på sleepers. Löjtnanten Claes Adelsköld anställdes som arbetschef.

Under tiden fortsatte aktieteckningen. Denna hade tidigare nästan uteslutande inriktats på främst adliga brukspatroner och godsägare. Nu sökte man sig även nedåt på samhälls-stegen, och lyckades därigenom få trettiosex nya aktier tecknade - främst av bergsmän, sexmän och nämndemän.

Möjligheterna att erhålla lån undersöktes också. Godsägare Fredrik Sundler på Vårgårda - sedermera banbyggnadens entreprenör - undersökte förhållandena i Göteborg. Där fanns dock ingen som var beredd att anskaffa ett lån för Norabolaget eftersom summan var så liten att det inte skulle löna sig.

NORA ERVALLA JERNVÄGS AKTIEBOLAG

I augusti 1851 rappoterade så Anders Wedberg från Stockholm att statsutskottet hade tillstyrkt en statsgaranti för Köping - Hult-banan för räntebetalning med 5% på 5 000 000 rdr bco på villkor att ett aktiebolag skulle bildas, som efter fyrtio år överlämnade järnvägen till staten. Detta godkändes sedan av Riksdagen.

Wedberg och Troilius såg positivt på beslutet, de ansåg båda att Norabolaget skulle vinna på att inte behöva bygga järnvägen längre än till Ervalla. Andra intressenter blev dock oroliga för hur det skulle gå med statsanslaget - skulle man få behålla det i sin helhet eller inte?

Vid bolagsstämman som hölls i september samma år beslutades det att direktio-
nen skulle hålla ögonen på dessa nya problem och så snart som möjligt börja förhandla med det blivande Köping - Hult-bolaget.

Aktieägarna i Norabolaget samlades sedan återigen vid Hindersmässan 1852. De hade då bla att besvara en skrivelse från "Kongliga Jernvägs-kommittéen" som ville veta hur representanterna för Norabanan skulle ställa sig till ett samgående med Köping - Hultbolaget.

Man svarade att något ställningstagande för närvarande inte var möjligt, dels för att Nora-banan ännu inte var koncessionerad av Kunglig maj:t och dels för att Köping - Hultbolaget ju ännu inte fanns till. Norabolaget ansåg en förening av de båda banorna som självklar, men om inte en tillfredsställande överrenskommelse kunde träffas med Köping - Hult-bolaget ville Norabolaget hålla på sin en gång av Riksdagen erhållna rätt att bygga hela bansträckan Nora - Örebro. Under det följande året väntade Nora-bolaget på att Köping - Hult-bolaget skulle konstitueras. Under tiden lät man greve von Rosen göra upp ett nytt byggnads- och kostnads-förslag, denna gång för en normalspårig lokomotivbana från Nora till Ervalla. Kostnaden för denna beräknades till 413 000 rdr bco plus 60 800 rdr för den rullande materielen.

Sen höll så äntligen Köping - Hults Jernvägs Aktiebolag sin konstituerande stämma i Göteborg i december 1852. Efter detta ingicks en överrenskommelse angående de båda bolagens verksamhetsområden. Norabolaget beslutade att endast bygga sträckan Nora - Ervalla och ändrade därför i januari 1853 sitt namn till Nora Ervalla Jernvägs Aktiebolag.

FREDRIK SUNDLER SOM ENTREPRENÖR

Villkoret för Nora-bolagets fortbestånd var att järnvägen skulle börja byggas för 1853 års slut. Det var nu därför av största vikt att anskaffa det resterande erfor-

NORRERVALLA JERNVÄGS FÖRSTA STYRELSE



Greve August Anckarswärd
Styrelseledamot 1849-57,
ordf. 1849-52, vice ordf.
1852-57.



Anders Wedberg.
Styrelseledamot 1849-64



Friherre Hugo Hamilton.
Styrelseledamot 1849-71,
ordf. 1852-71.



Carl Oscar Troilius.
Styrelseledamot 1849-70.



Pehr Pehrsson. Styrelse-
ledamot 1849-73.

LOTT-BREF



uti

Nora-Ervalla-Jernvägs-Bolag

ä

5 Lotter.

eller

2500 Rdr Rmt.

Hakulenaad för

som enligt Bolagets Registerbok äger förestående lotter, hvilka alltså medföra delaktighet till 5,360 delar uti Bolagets så väl tillgångar som skulder, på sätt den antagne Bolagsordningen närmare utvisar.

Örebro den 31 Januari 1870.
På Nora-Ervalla-Jernvägs Bolags vägnar:

M. Bergström

derliga kapitalet och att anlita en pålitlig entreprenör. Aktiekapitalet i bolaget sattes till 404 000 rdr bco, fördelat på 6740 aktier à 60 rdr. Statsbidraget och lånet på sammanlagt 225 000 rdr fick bolaget behålla. Direktionen hoppades nu på att få in ytterligare kapital genom att sälja järnvägsaktier i England. Idén hade man fått från Köping - Hult-bolagets engelske entreprenör, Mr Geo Burge.

Man gav greve von Rosen och grosshandlare C.F. Waern jr i Göteborg i uppdrag att sondera terrängen i England. Deras rapport därifrån var dock föga uppmuntrande. I England hade man sitt hotande krig med Ryssland att tänka på och var inte intresserad av att spekulera i svenska järnvägsaktier. Mr Burge var visserligen villig att satsa kapital i projektet, men det var under förutsättning att han fick bli entreprenör för banan. Han ställde dock upp sådana villkor att han inte kunde komma ifråga för detta. Aktieägarna fick därför lov att satsa ur sina egna fickor och försöka låna för resten.

Man antog nu Fredrik Sundler, godsägare från Vårgårda, som entreprenör. Han var en man med stora erfarenheter från bro-, akvedukt- och järnvägsbyggen mm.

I juli 1853, innan kontraktet ens var färdigskrivet och styrelsen fortfarande diskuterade möjligheterna att få järnvägsbygget påbörjat före årets slut, satte Sundler igång med banarbetet. Han lät schakta bort 1700 kubikfamnar jord och grus vid Stora Mon, sex kilometer sydost om Nora. I slutet av juli påbörjades grundläggningen för magasinet vid Nora station och stationshuset i Järle. Förmodligen var det Anders Wedberg som satte igång Sundler, det var i alla fall han som genom sin inspektor Lars Andersson betalade ut pengar i förskott och ordnade med anskaffning av material till anläggningen. Den 12:e oktober påbörjades så själva banarbetet vid Nora station, i direktionens närvaro och med fyrtio man som arbetskraft.

Sundlers kontrakt blev helt klart först i november 1853. Enligt detta kontrakt skulle Sundler utföra alla arbeten, anskaffa allt material och bestrida alla kostnader med undantag av "förberedande kostnader, jordlösen samt ingeniörs- och direktionskostnader". För att klara detta skulle han kontant erhålla en summa av 208 000 rdr bco och 3810 aktier à 60 rdr, sammanlagt värda 228 600 rdr och med rättighet att erhålla 4 % preferensränta av blivande inkomster av järnvägen. Dessa aktier skulle han sälja i England eller annorstädes.

EKONOMISKA BEKYMME

Problem uppstod dock genast. I England gjorde krigsfaran det omöjligt för Sundler att realisera sina aktier, och redan första året tvingades han lägga ut 20 000 rdr över sina tillgångar. Han lämnade därför banbygget ett tag för att försöka ordna upp sin ekonomi.

I mars 1854 var Sundler tillbaka och allt såg ut att gå bra med bygget. Fyra-

hundra man hölls i arbete. I början av april var femhundra man sysselsatta. Då var man också tvungen att anställa en läkare för att se till arbetarnas hälsotillstånd eftersom en koleraepidemi hotade att bryta ut.

I mitten av april rapporterade Lars Andersson att Sundlers tillgångar återigen var på upphållningen, men att han arbetade utomordentligt hårt för att få det hela att gå ihop och förmodligen skulle klara av att uppfylla sina åtaganden. Sundler sprang enligt Lars Andersson dagligen sträckan Nora - Ervalla och tycktes göra allt han förmådde för att driva på arbetet. Den 19 maj "bevandrades" hela järnvägslinjen av den verkställande styrelseledamoten Pehr Pehrsson, och han fann att arbetet överallt "bedrevs med all möjlig raskhet".



Entreprenör Fredrik Sundler. Fotograf från 1860-talet.

I juni hade Sundler dock på nytt överskridit sina tillgångar. Aktierna gick fortfarande inte att sälja. Det såg alltså mörkt ut för honom, men han kämpade oförtrutet vidare och fick gott betyg för sitt arbete av kontrollanten och ingenjören T.C. Watson.

I början av 1855 var det dock stopp för Sundler. Pengarna var helt slut och bygget måste alltså avbrytas om inte en ny överenskommelse kunde träffas mellan Sundler och bolagsdirektionen. Direktionen kallade till bolagsstämma och för att klargöra situationen för aktieägarna. Man förklarade att problemen främst orsakats av att konjunkturen för järnvägs-aktier hade svängt drastiskt vid den tidpunkt då kontraktet med Sundler ingåtts. Desutom hade bolaget blivit bedraget i de förhandlingar som inletts med Köping - Hult-bolagets engelska ledning. Alla förslag om en förening av de båda banorna hade helt avslagits. Något bistånd från det hållet var alltså inte att räkna med.

En ljusglimt fanns dock just då. Råls kunde köpas i England billigare än på åratals. Detta var ett tillfälle man inte fick missa och man var tvungen att handla snabbt. Situationen klarades upp genom att Sundler fick ett nytt och förbättrat kontrakt där bolaget övertog materialinköpen. Man tog också ett banklån på

150 000 rdr bco, och banbygget kunde därmed gå vidare.

DEN OLYCKSALIGA JÄRLEBRON

Vid Järle uppfördes en bro över Järleån. När bron färdigställdt avsynades den av statens ombud och provbelastades med etthundranittio skeppund. Bron sänkte sig en halv tum, men höjde sig igen så snart tynden togs bort. Allting verkade således vara i sin ordning och bron godkändes för trafik.

Men så, på morgonen den 25 oktober 1855 kom dråpslaget. Plötsligt störtade hela bron ned i Järleån! Olyckan orsakades av ett omfattande jordras bakom brons norra landfäste. Grunden av lera och grus sjönk undan och den norra bropelaren sköts ett tiotal meter ut i ån, kantrade och drog i fallet med sig brons träkonstruktion. Strandbanken med flera träd följde också med ner i vattnet.

Ingen människa kom till skada, men denna svåra incident grusade definitivt alla förhoppningar om att få igång någon trafik på banan före årets slut. Det enda som kunde ge lite tröst var att virket och stenarna kunde tas till vara för att användas vid brons återuppbyggnad.

Ingeniör T.C. Watson som ritat brokonstruktionen tog på sig allt ansvaret för olyckan. Entreprenör Sundler frikändes helt - han hade byggt efter ritningarna och gjort ett utmärkt arbete.

Två dagar före jul samma år möttes aktieägarna vid en extra stämman där man beslutade att bygga en provisorisk bro bredvid den nedrasade. Detta för att uppskovet med öppnandet av banan inte skulle bli alltför långt. Dessutom fanns inte heller några pengar tillgängliga för att uppföra en ny permanent bro. Man blev tvärtom tvungen att låna ytterligare 25 000 rdr för att kunna bygga klart banan i sitt provisoriska skick.

KLART SPÅR TILL NORA!

På vårvintern 1856 var banbygget äntligen så långt kommet att tågset kunde framföras inte bara mellan Nora och Ervalla utan också via Köping - Hults järnväg ända till Örebro.

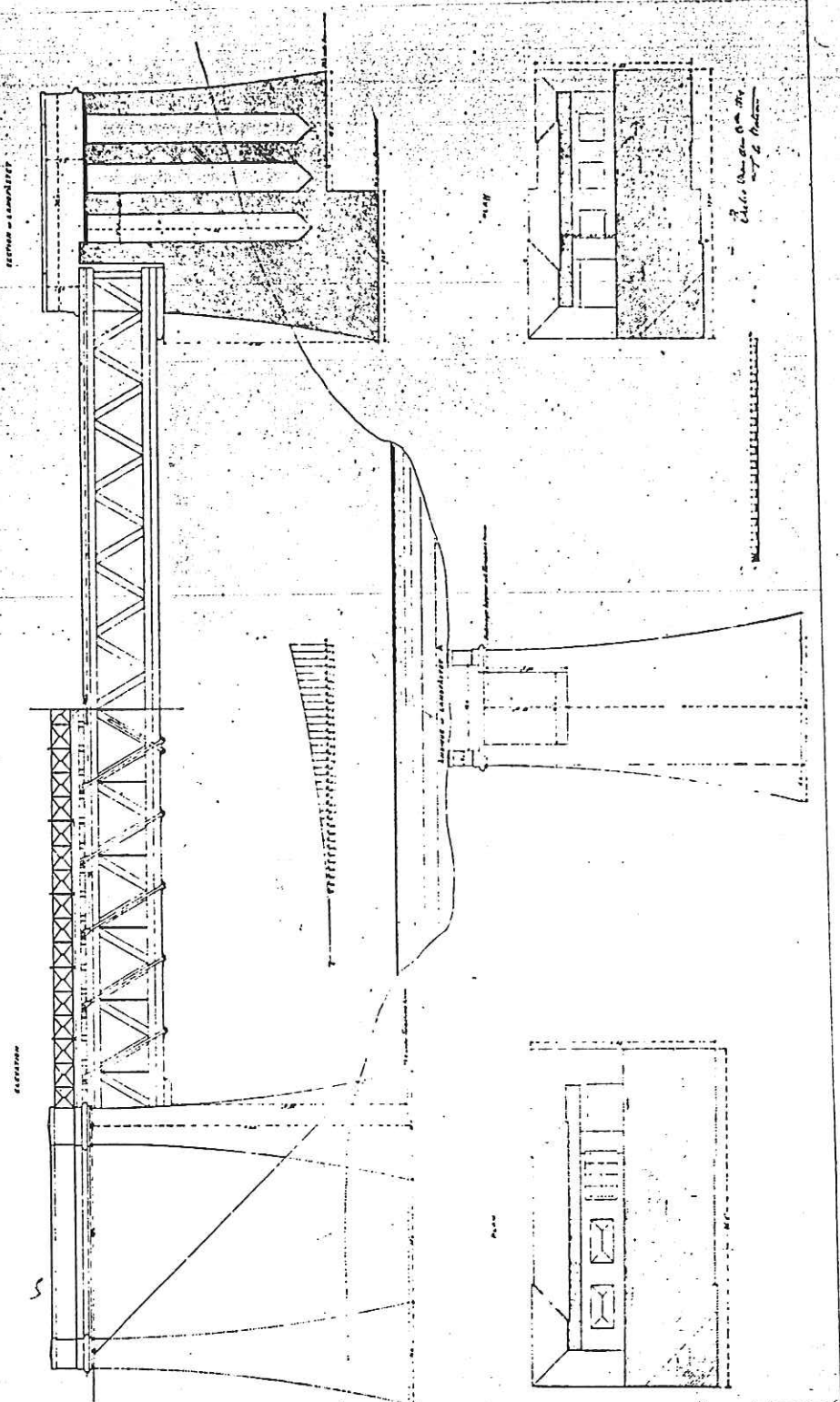
Detta firades med ett speciellt invigningståg som den 5 mars färdades från Örebro till Nora och tillbaka. Den stora händelsen refererades på detta sätt i Nerikes Allehanda:

"I onsdags afgick från Örebro till Nora lokomotivet "Oscar" medförande fyra passagerarevagnar och tvenne vagnar för fraktgods. Järnvägsdirektionens härvarande ledamöter, som sjelfva deltog i färden, hade inbjudit samtliga järnvägsingenjörer äfvensom, så

RITNING ÖVER JÄRLEBRON SOM RASADE 1855

NORA-ERVALLA JERNVÄG

600 FOT LÅNG



långt utrymmet medgaf, åtskilliga borgare och i staden bosatta tjänstemän att däruti äfven deltaga.

Klockan 10 min. före elfva sattes trängen i gång under hurrarop både från de talrikt församlade åskådarne och passagerarne. Under vägen gjordes några uppehåll, dels för att intaga vatten, dels för att bese den beryktade nedrasade Jerlabron, som nu var ersatt med en provisorisk af trä, dels ock till följe af ett tillfälligt hinder å Norabanan. Med afdrag af uppehållen skedde ankomsten till Nora (omkring 3 1/4 mil) efter cirka en timmes färd, under kanonskott, hurrarop och andra glädjebetygelser från den där församlade folkmassan. Brukspatronen och Riddaren A. Wedberg hade den artigheten att till middag inbjuda järnvägsdirektionen, öfriga honoratiores äfvensom i färden deltagande husarofficerare m.fl. Pluraliteten af de svenska järnvägsingenjörerna åter uppsökte och välkomnades af källaremästaren Pallin, som ehuru möjligen något oförberedd på det stora antalet nya kunder, gjorde sitt bästa för att tillfredsställa deras lekamliga behov. Under intagandet af denna "middag efter omständigheterna" blef denna afdelning af passagerarne inbjuden till handlanden Berglund, där under sång och glädje "ända till taket" bålar tömdes högtidligheten till ära. Återkomsten till Örebro skedde efter en lika snabb färd omkring kl. 5 e.m."

Vid direktionens middag i Nora sjöngs denna "Järnvägsvisa", ursprungligen skriven till en middag i prästeståndet under järnvägsdiskussionernas hetaste tid:

Det gamla Svea får ej stånda still,
om hon med verldskulturen följa vill.
Hon måste ständigt trampa nya fjät,
och skaffa sig ett vidsträckt järnvägsnät.

Som ådromna från menskohjertat gå
till hjessan opp och ner till fotens tå:
så skola maskor från en enda knut
tilla alla rikets delar löpa ut.

Och alla backar skola packas ner,
men alla dalar fyllas mer och mer,
ty menskosläktet nu, som man har sport,
vill leva raskt och därför åka fort.

Den gamla vägen slingrar som en tok,
och gör liksom en drucken mången krok.
Men nya vägen, den skall löpa rätt,
och ligga efter vattenpasset slätt.

Farväl, du bondekärra då, farväl som
skakar oss till både kropp och själ.
I vagnar som på fjedrar gunga sig,
man åker mera glad och lustelig.

Och hästar får man utaf jern och stål,
som icke äta gräs och hö - men kol.
De frusta eld och springa som en vind,
och färden hämmas ej af någon grind.

Då kan man äta frukost här i stan,
och berga sig ett stycke fram på dan,
tills middagssupen fås kring Askersund,
och sexan hos en vän i Lund.

När kusken spänner för och betslar opp,
då bär det sedan af uti galopp.
Bestört skall bonden svälja ner sin buss
i häpenheten för en sådan skjuts.

Men när skall denna härligheten ske,
det får de goda prostar knappast se,
ty mången har då åkt uppå den vagn,
som gjort på jorden här det sista gagn.

TRAFIKEN KOMMER IGÅNG

Banan var nu alltså invigd men därför inte vare sig färdig eller avsynad av regerings ombud. Trots detta kom godstrafiken igång redan den 17 mars. Under de två första månaderna fraktades över 12 000 skeppund malm, järn och andra varor på banan. I slutet av maj fick trafiken dock ställas in några dagar så att banan kunde bringas i skick för reguljär allmän trafik.

Den 21 maj tilläts pasagerartrafik på banan, och den kom igång den 2 juni. Redan dessförinnan hade dock passagerare under två dagar i april forslats till vårmarknaden i Örebro. Den 4:e juni infördes följande annons i Nerikes Allehanda angående persontrafikens öppnande:

Jernvägs-Kommunikation.



Köping—Hult Jernväg.

Tillkännagifvande.

Verksamhet med skärl passagerare (en godd
afgå från Örebro till Nora och åter, med uppe-
håll vid Döla och Söde stationer, ena färdagarna utom
Pårdagarna, i följande lör:

(från Örebro kl. half 12) f. m.

- Nora kl. 12 (1) e. m.
- Pårdagarna:
- från Örebro kl. (sö. 10) f. m. och fem (10) e. m.
- Nora kl. 1
- Pårdagarna afgå till och med iordning: passagerare:
- från Örebro kl. 12 (1) f. m. och half 12 (12.30) e. m.
- Döla kl. 1.30 " " " " " "
- Söde kl. 1.50 " " " " " "
- (utgående till Nora kl. 10 " " " " " ")
- från Nora kl. 8.45 f. m. och " " " " " "
- Döla kl. 9 " " " " " "
- Söde kl. 9.30 " " " " " "
- (utgående till Örebro kl. 10 " " " " " ")

Obs. Godd, som skall afgå med morgentåg, bör ankom-
ma banan afseende till kl. 8 i föregående öfver.
Togt för passagerare och godd är icke tillämpligt på alla sta-
tioner, för vidare uppgifningar på begäran meddelas.
Direktionen.

Vid samma tid kunde man även läsa denna notis i Nerikes Allehanda :

"Järnvägsbolaget tillkännagifver nu öppnandet af trafiken mellan Örebro och Nora jemte mellanliggande stationer, och ehuruväl detta under någon tid redan ägt rum, så hafva vi ansett oss först nu, sedan det officiella meddelandet kommit oss tillhanda, böra fästa den trafikerande allmänhetens uppmärksamhet dervid. Mången skall helt säkert önska taga sig en rutsch på järnbanan samt - då ångbåtsbelägenhet hit snart dagligen är tillgänglig -

skall en liten utflykt från hem- och vardagslivets bestyr, hvarunder man får tillfälle att begagna såväl till lands som till vatten, blifva af ganska anmärkningsvärd beskaffenhet".

Under de tre första månaderna efter öppnandet färdades 9927 passagerare med järnvägen, alltså mer än hundra om dagen. Med första klass reste 488 personer och resten var ungefär jämnt fördelade på andra och tredje klass. Biljettförsäljningen under dessa månader inbringade sammanlagt 11 313 rdr och godstrafiken drog under samma tid in cirka 20 000 rdr. Pengarna var välbehöfliga, det fanns många hål att stoppa i.

Under hösten sjönk dock antalet resenärer till bara något tiotal personer om dagen, och den under sommaren så livliga söndagstrafiken måste ställas in under vintern. Ännu existerade inte något allmänt resbehov, vintertid var släden alltjämt det flitigast använda kommunikationsmedlet.

ENTREPRENÖREN GÖR SORTI

I maj 1856 var entreprenören Fredrik Sundlers resurser oåterkallerligen uttömda. Sundler hade satsat mer av sitt eget kapital än han var förpliktigad till, och aktierna hade han inte lyckats sälja.

Han hade alltså gjort mycket stora personliga förluster och på bolagsstämman den 31 maj samma år förklarade Sundler att han inte skulle kunna fullfölja arbetet om han inte fick kontanter till det belopp som enligt kontraktet skulle tillfalla honom i aktier. Denna begäran kunde dock inte uppfyllas. Troilius föreslog istället att bolaget ändå till viss del skulle gottgöra Sundler för hans goda arbete och bekymmer med järnvägen genom att ge honom aktier till samma belopp som han satsat av egna medel.

Troilius skrev följande om saken i ett brev till Anders Wedberg :

"Hela företaget går visst rasande till slut, om icke vi, som äro dess upphovsmän, anstränga oss att förekomma det dess fullbordan förenas med den persons ruin, utan vars - visserligen dårhusmässiga - anbud vi alldrig skulle haft det påbörjat. Man borde särskilt obligera aktieägarna från södra Närke att komma upp och först låta dem få en liten frukost och därpå hålla bolagsstämma samt sedan middag. Det stämmer lynnena för beviljande av lånepenningar."

Det blev så att Sundler frånträdde entreprenörskapet och överlämnade alla sina redskap och vagnar, sina materialier och sitt lokomotiv Förstlingen mot en ersättning av 150 000 rdr bco i aktier med företrädesrätt till 4% årlig utdelning av bolagets blivande inkomster.

Sundler bjöds på en storartad avskedsmiddag, arrangerad av borgerskapet i

Nora, med många tacktal och skålar. Sedan avreste han från Nora för att försöka reda upp sin milt uttryckt tilltrasslade ekonomi, och hitta något annat att leva av än järnvägsbygge.

ÄNTLIGEN KLART!

Nu var det bolagsdirektionens som hade ansvaret för det slugiltiga fullbordandet av banan.

Ingenjör T.C. Watson utsågs till arbetsledare, och styrelseledamoten Pehr Pehrsson blev tillsyningsman. Och vis av tidigare erfarenheter gav bolagsstämman direktionen lov att låna upp det kapital man behövde.

En hel del återstod att göra, bla uppsättning stängsel och grindar längs banan, fullbordande och inredning av stationsbyggnader och magasin i Nora och Järle samt banvaktsstugor efter linjen, anläggning av en elektrisk telegrafledning samt ballastering, rälsläggning och diverse jordarbeten.

Detta arbete pågick under hela år 1856 och blev klart i början av december. Då, nio månader efter invigningen, kunde Nora - Ervalla Jernväg så äntligen avsynas och formellt godkännas för trafik. Men med byggandet av en ny bro över Järleån fick det dock anstå så länge.

BANANS UTSEENDE OCH BESKAFFENHET

Banans längd: 58.700 fot = 17,428 meter

Spårvidd: 4,83 fot = 1,435 meter

Maximilutning: 1:100 = 10%

Minsta kurvradie: 1,200 fot = 365 meter

Banvallens krönbredd: 20 fot = 5,94 meter

Rälsvikt: 28 à 33 kg/meter

Den då för tiden mycket moderna anläggningen bestod av en drygt 17 km lång skensträng av sk U-räls, utlagd på en färskgrusad banvall. I ena ändan låg den med Köping - Hult-banan gemensamma stationen Dylta, senare Ervalla, och i den andra Nora. Mellan dem fanns en station - Järle. Över Dyltaån (samma å som Järleån), vid den plats där NEJ och KHJ skildes åt, fanns en elegant järnvägsbro i stål med stående parabelbågar. Vid Järle fanns dock tillsvidare endast den anspråkslösa provisoriska träbron, och Hagbyån vid Nora korsades av banan på en enkel träkonstruktion.

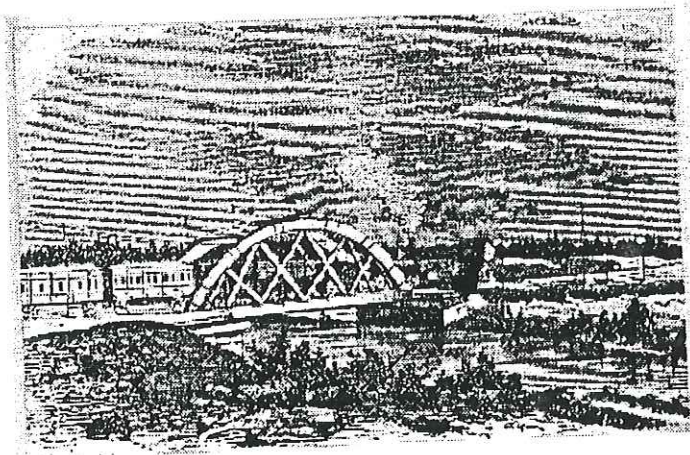
Utefter banan låg fem banvaktsstugor; vid Källarhalsen, Mon, Lindes landsväg, Torpa och Löt. Stängslen på ömse sidor om banvallen var "i skogsmarken af

vanligt gårdsle och på inägorne af sagade läkter". Vid alla vägövergångar fanns målade grindar, och varningstavlor var uppsatta där de ansågs behövliga. Banan kantades av trehundra telegrafstolpar.

Trafiken ombesörjdes enligt avtal från 1855 av Köping - Hult-bolaget som därmed också stod för allt rullande materiel och den personal som behövdes för framförandet. Det enda rullande materiel Norabolaget ägde var lokomotivet Förstlingen och några grusvagnar.

Köping - Hult-bolaget fortsatte att sköta trafiken på banan till och med år 1874. För detta erhöll KHJ åren 1856 - 57 $2\frac{2}{3}$ av bruttoinkomster-na från trafiken mellan Nora och Örebro. Under åren 1858 - 74 erhöll de 40% av inkomsterna av trafiken mellan Nora och Ervalla. Köping - Hult-bolaget hade då också skyldighet att bekosta underhållet av banan och avlöna personalen.

STATIONERNA



Bron över Dyltaån

ERVALLA:

Hette fram till 1880-talet Dylta Station. Uppfördes år 1856 av Köping - Hults järnväg, som därmed ansvarade för denna station och underhållet av den. Ett nytt stationshus byggdes år 1871.

JÄRLE:

När greve von Rosen väl bestämt sig för vilken järnvägssträckning som var den bästa, valdes också lämplig plats ut för det stationshus som man planerat skulle ligga ungefär vid mitten av banan. Valet föll på en något egendomlig plats - en smal platå mellan Järleåns djupa dalgång och den stora ödsliga Torpa-mossen. Där gick inga kommunikationsleder fram - vägen upp mot Bergslagen gick på andra sidan ån och platsen var knappt bebyggd.

Ändå började man sommaren 1853 att bygga stationshuset, och året därpå stod det klart. Därmed blev det faktiskt Sveriges första stationshus - färdigt två

KÖPING—HULT JERNVÄG.

Special-Taxa för trafiken mellan Nora och nedanstående Stationer.

	Örebro.	Arberg.	Dylta.	Frövi.	Ullersätter.	Fellingsbro.	Norås.	Arboga.	Jerle.	Stebäck.
	Rdr. ut.	Rdr. ut.	Rdr. ut.	Rdr. ut.	Rdr. ut.	Rdr. ut.	Rdr. ut.	Rdr. ut.	Rdr. ut.	Rdr. ut.
Paketer:										
Till och med 3 skälp. vikt till och från alla Stationer	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
öfver 3 skälp. t. o. m. 10 skälp.	35	30	25	25	35	40	45	50	25	35
” 10 ” ” 20 ”	40	35	30	35	40	45	50	55	25	40
” 20 ” ” 40 ”	45	40	35	40	45	50	55	60	25	45
” 40 ” ” 60 ”	50	45	40	45	50	55	60	70	25	50
” 60 ” ” 80 ”	55	50	45	50	55	60	70	80	30	55
” 80 ” ” 100 ”	60	55	50	55	60	65	80	1	35	60
Varor och annat Gods:										
1:sta Klassen per centner	36	24	18	30	36	44	52	60	9	40
2:dra do ”	30	20	15	24	29	36	43	50	8	33
3:dje do ”	22	15	11	18	22	28	34	40	6	25
4:de do ”	18	12	9	15	18	22	26	30	5	20
5:te do ”	15	10	8	13	15	19	22	26	4	16
Boskap, Får och Svin:										
Full lastvagn	9	9	9	9	9	9	12	15	9	9
Nötkreatur per stycke	1 50	1 50	1 50	1 50	1 50	1 50	2	2 50	1 50	1 50
Kalf ”	1	1	1	1	1	1	1 25	1 50	1	1
Får eller Svin ”	60	60	60	60	60	60	80	1	60	60

Obs. Ved i partier af ej mindre än 4 samnar transporteras till Örebro efter följande afgifter per samna: från Dylta, Frövi och Jerle 1 Rdr 65 öre; från Ullersätter och Nora 2 Rdr; från Fellingsbro 2 Rdr 25 öre; och från Arboga 3 Rdr 25 öre.

Om ankomsten af gods och paketer blifver mottagaren underrättad, och sådana till Örebro, Arboga eller Nora adresserade paketer, som i vikt ej öfverstiga 3 skälpund, tillställas kostnadsfritt sinne egare.

Bolaget medgifver 14 dagars fri magasinering af gods, dock utan att ansvara för den förlust eller akada, hvaraf godset under tiden möjligen kan drabbas.

Om magasinering eller uppläggning af tungt eller skrymmande gods, och vilkoren dertför, kan uppgörelse träffas med bolagets Trafikföreståndare.

Tomma kärl, fastager eller emballage, hvari förvarats gods, som blifvit a jernvägen befraktadt, återlämnas kostnadsfritt till den station hvareffran de först afgatt, men böra dertfrån afhämtas inom 14 dagar. Bolaget är under tiden för dem ej ansvarigt.

Gods och Paketer mottagas vid Stationerna under halfåret October—Mars från kl. 8 f. m. till kl. 5 30 e. m. och under halfåret April—September från kl. 7 f. m. till kl. 6 e. m.

Örebro den 1 Januari 1898

år före järnvägen. Det var en envånings träbyggnad, klädd med liggande träpanel och snickarglädje.

Vid bolagsstämman 1857 rapporterades det att stationshuset blivit "invändigt rappadt och måladt, en del murararbete omgjordt och inredningen fullbordad samt nödiga inventarier anskaffade". År 1857 inrättades också telegraf i stationen.

Man hade räknat med att det när järnvägen väl blivit klar, skulle bli liv och rörelse kring stationen. Men på grund av det ensliga läget blev därav intet. Bolagets revisorer skrev följande om saken i sin berättelse för år 1860:

"Då utgifterna vid Jerle Station öfverstiga inkomsterna ber Revisorena att härpå få fästa Directionens uppmärksamhet, för att antingen genom nedsättning i Stations Chefens lön, eller på annat sätt söka förekomma ett dylikt missförhållande, som troligen har sin grund i Stationens felaktiga läge eller obehöflighet".

Direktionen erkände "med ledsnad" i sitt svar att man redan kände till detta problem. Man hade faktiskt övervägt att flytta hela stationen till andra sidan ån, till Lilla Mon vid Lindesbergsvägen. Där skulle sannolikt större trafik erhållas, och dessutom skulle man slippa underhållet av den besvärliga vägen från Fingerboda till Järle. Hittills hade dock de stora kostnaderna för Järlebron, banans starka lutning på den tilltänkta platsen och bolagets i övrigt problemtyngda finanser avhållit direktionen från att genomföra förslaget. Man beslutade då att låta göra upp ett kostnadsförslag för en eventuell flyttning.

Vid bolagsstämman året därpå rapporterade direktionen att den "rådfört sig med trenne sakkunniga Ingenieurer", som alla ansåg att kostnaden skulle komma att uppgå till minst 6000 rdr. Detta sågs av bolaget som en alltför stor uppoffring och man beslöt därför att tillsvidare behålla stationen där den var. Man beslutade istället att direktionen skulle se till att trafiken från främst Lindesberg skulle beredas tillträde till stationen "på det ändamålsenligaste och minst kostsamma sätt".

Året därpå, 1863, meddelades att en ny väg mellan Lindesberg och Järle börjat byggas. Dessutom pågick en behövlig reparation av stationshuset i Järle. Vägen från Linde blev klar under året och vid stämman 1864 rapporterades att den visat sig vara ändamålsenlig. En flyttning av Järle station verkade inte längre vara aktuell.

Men i sin rapport vid bolagsstämman 1866 tog revisorena på nytt upp frågan. De ansåg att direktionen skulle bereda denna fråga igen, så att ett förslag till flyttning skulle kunna läggas fram så snart finanserna blev bättre.

Det kom dock att dröja elva år innan detta skedde. Vid styrelsemötet i september 1877 fick direktionens ordförande i uppdrag att låta verkställa en

ordentlig utredning av saken för att man sedan skulle kunna behandla ärendet på nytt. Vid styrelsemötet i augusti 1881 beslöt man att ge baningenjören J.L. Grönwall i Örebro i uppdrag att undersöka lämpligaste sätt att flytta stationen på, och hur mycket det skulle komma att kosta.

I april 1884 beslöt man dock att återigen tillsvidare behålla stationen där den var. Istället skulle man utse lämpliga hållplatser vid Torpa och Lilla Mon. Efter detta hördes inget mera av om någon flyttning av stationen, och snart hände något som gjorde saken helt inaktuell.

I Hällefors fanns vid denna tid en jägmästare vid namn Adrian Giöbel. Han var en ivrig förespråkare av nytänkande inom såväl jord- som skogsbruk. En av de nya idéer han förespråkade var användning av torv som jordförbättringsmedel. Detta innebar att den hatade Torpa-mossen nu skulle kunna visa sig vara användbar.

Adrian Giöbel bildade ett bolag för utvinnande av torvströ, och snart började en fabrik för torvströframställning byggas, inte långt från Järle station. Den stod klar 1889. Huvuddelen av torvproduktionen kom nu att fraktas med järnvägen, och snart växte ett litet samhälle fram runt fabriken och stationen. Äntligen hade det blivit liv och rörelse kring Järle station och någon flyttning kom inte längre i fråga. Samma år som torvströfabriken anlades genomgick stationen för övrigt en grundlig renovering in- och utvändigt.

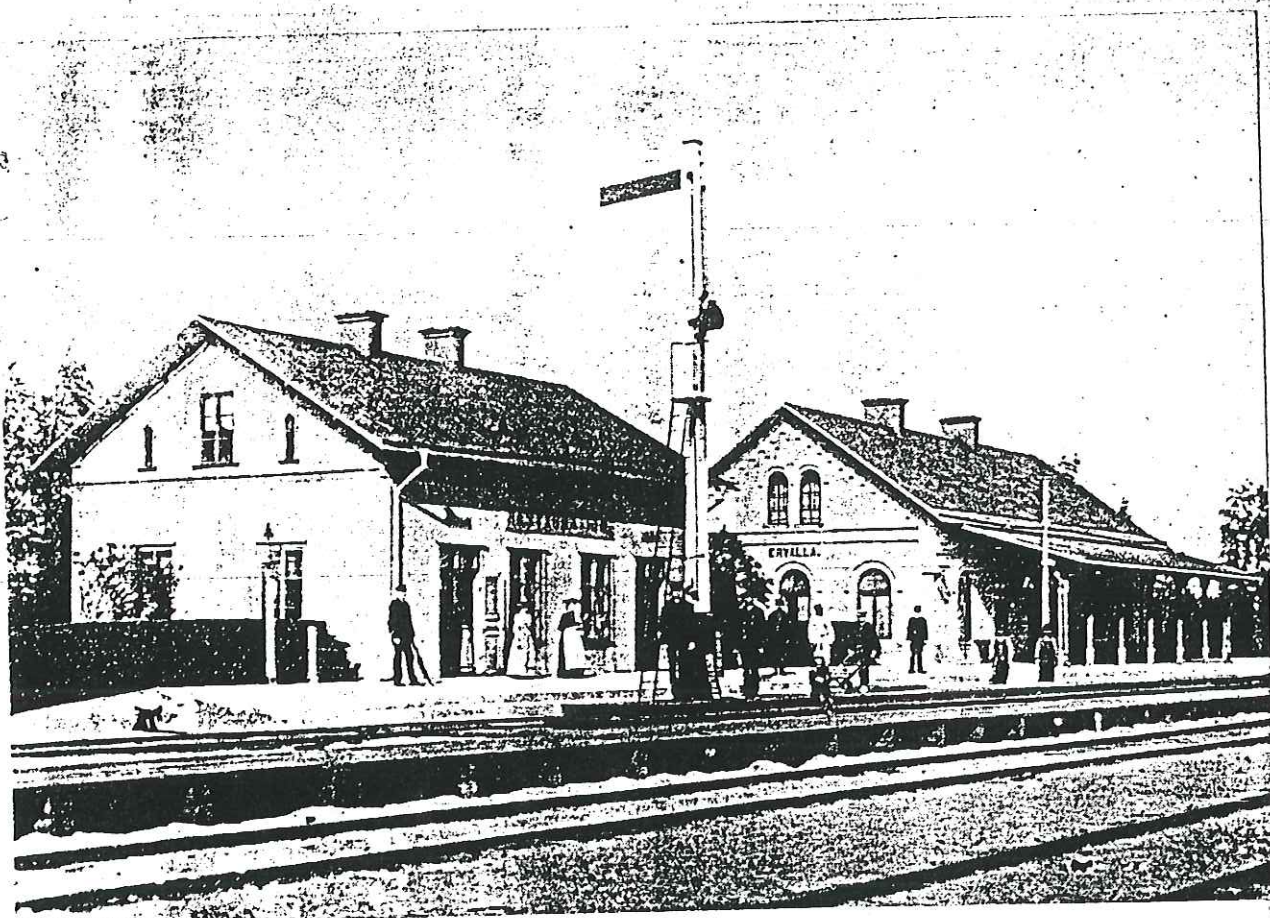
NORA:

Det första stationshuset i Nora, som revs år 1900, uppfördes år 1855 i kvarteret Ekorren vid Norasjöns strand. Det var en vitrappad envånings tegelbyggnad med rundbågsfönster. Den låg vinkelrätt mot spåren som slutade tvärt framför husets långvägg. Mellan spåren och sjöstranden och vinkelrätt mot stationshuset låg godsmagasinet. På stationsområdet fanns också ett lokomotivstall av tegel och ett vagnshus av stolpvirke. Till utrustningen hörde även två stenplattformar, en för passagerare och en för malmlostning, vidare en lastbrygga med två kranar och en järnbod för uppläggning av tackjärn.

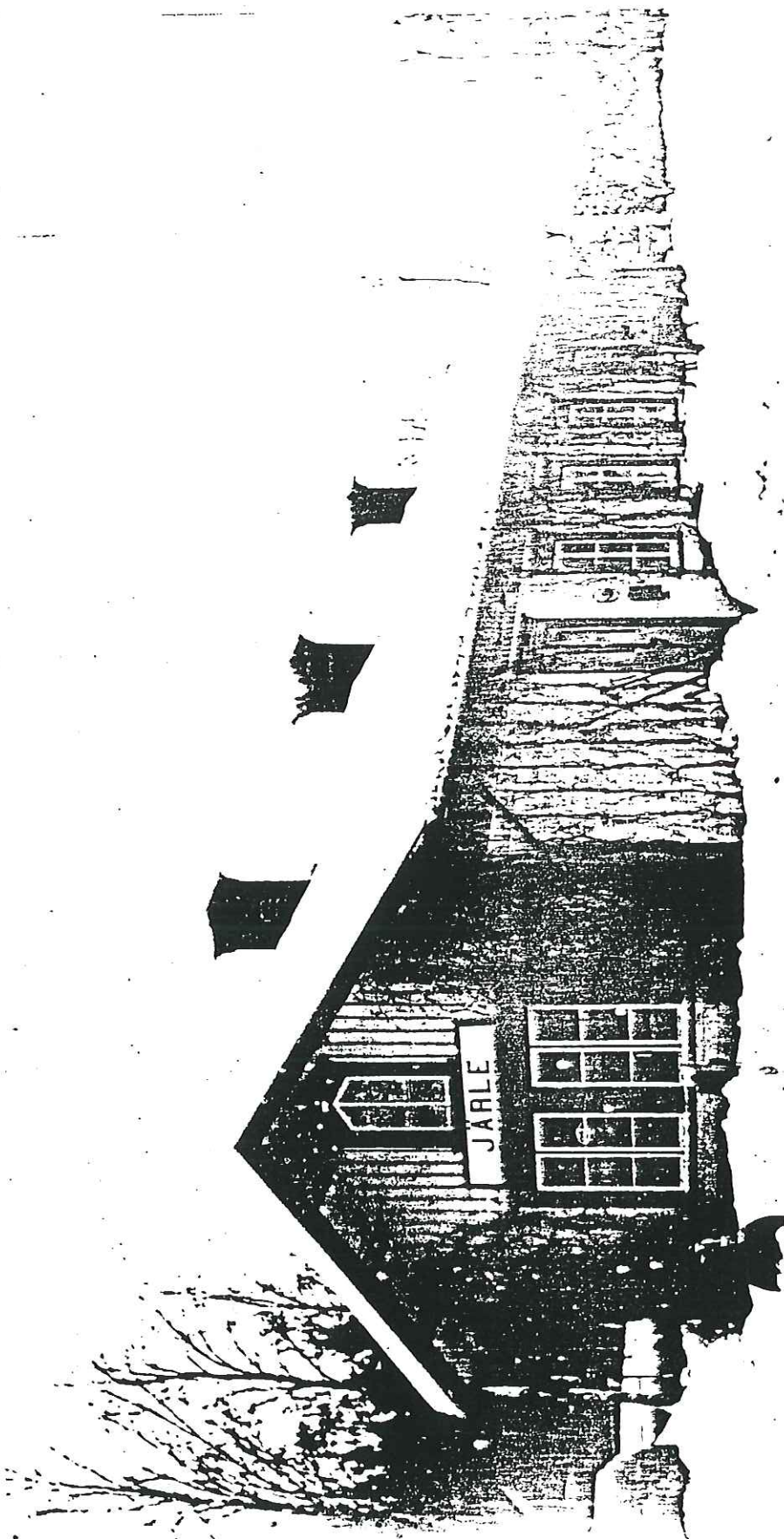
År 1856 inrättades också en telegrafstation i stationskontoret. Under årens lopp skedde sedan ett ganska stort antal om- och tillbyggnader och reparationer av stationens olika byggnader och övriga tillbehör. Dessutom genomfördes åren 1867- 70 en utfyllnad med grus och sten i Norasjön för vinnande av extra utrymme till stationsområdet.

Vid bolagsstämman 1883 meddelade direktionen en intressant sak; den hade tecknat bolaget för 3 lotter à 100 kr i "den inom Nora Stads och Bergslags bildade telefonföreningen", för att man så småningom skulle kunna få en telefonapparat till stationen.

ERVALLA STATION. FOTOGRAFI FRÅN 1892.



JÄRLESTATION

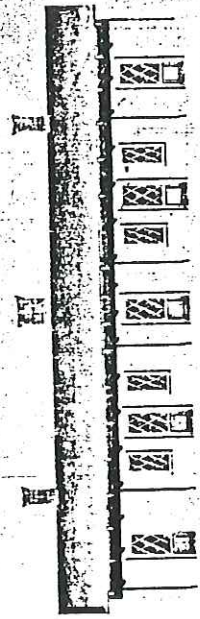


RITNING ÖVER JÄRLE STATION

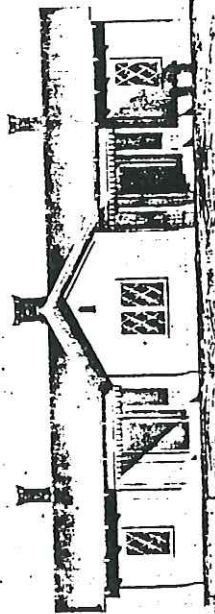
NORA-ERVALLA JERNVÄG

Stationshuset i Järle

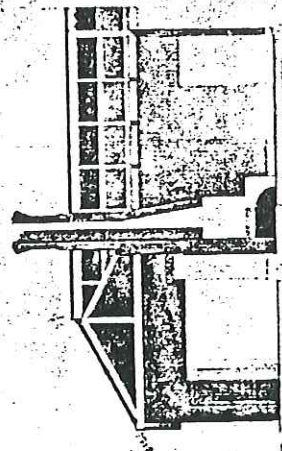
Stationshuset



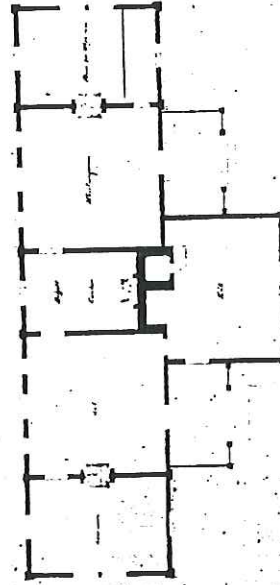
Stationshuset



Stationshuset



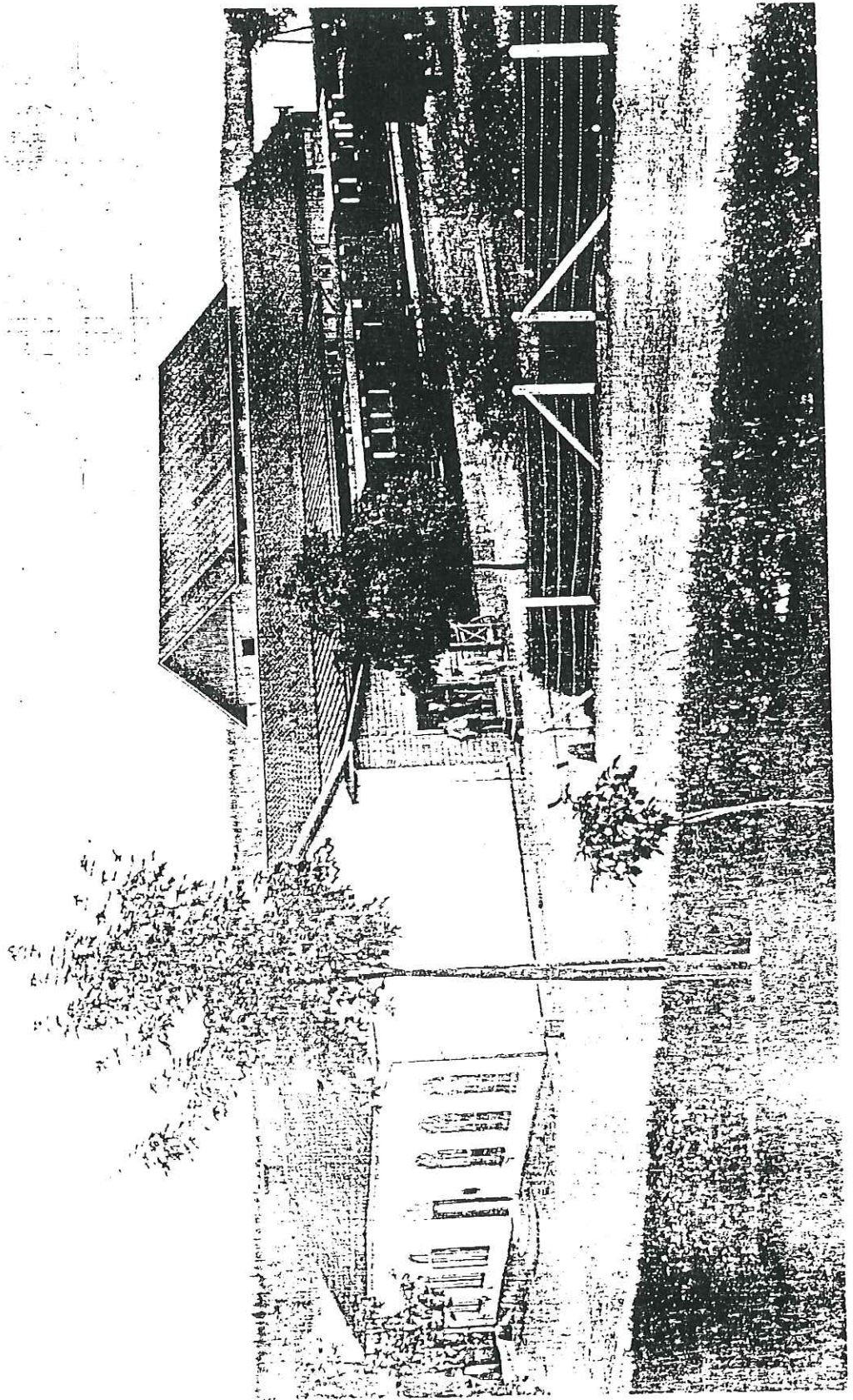
Stationshuset



Stationshuset

Stationshuset

NORA STATION



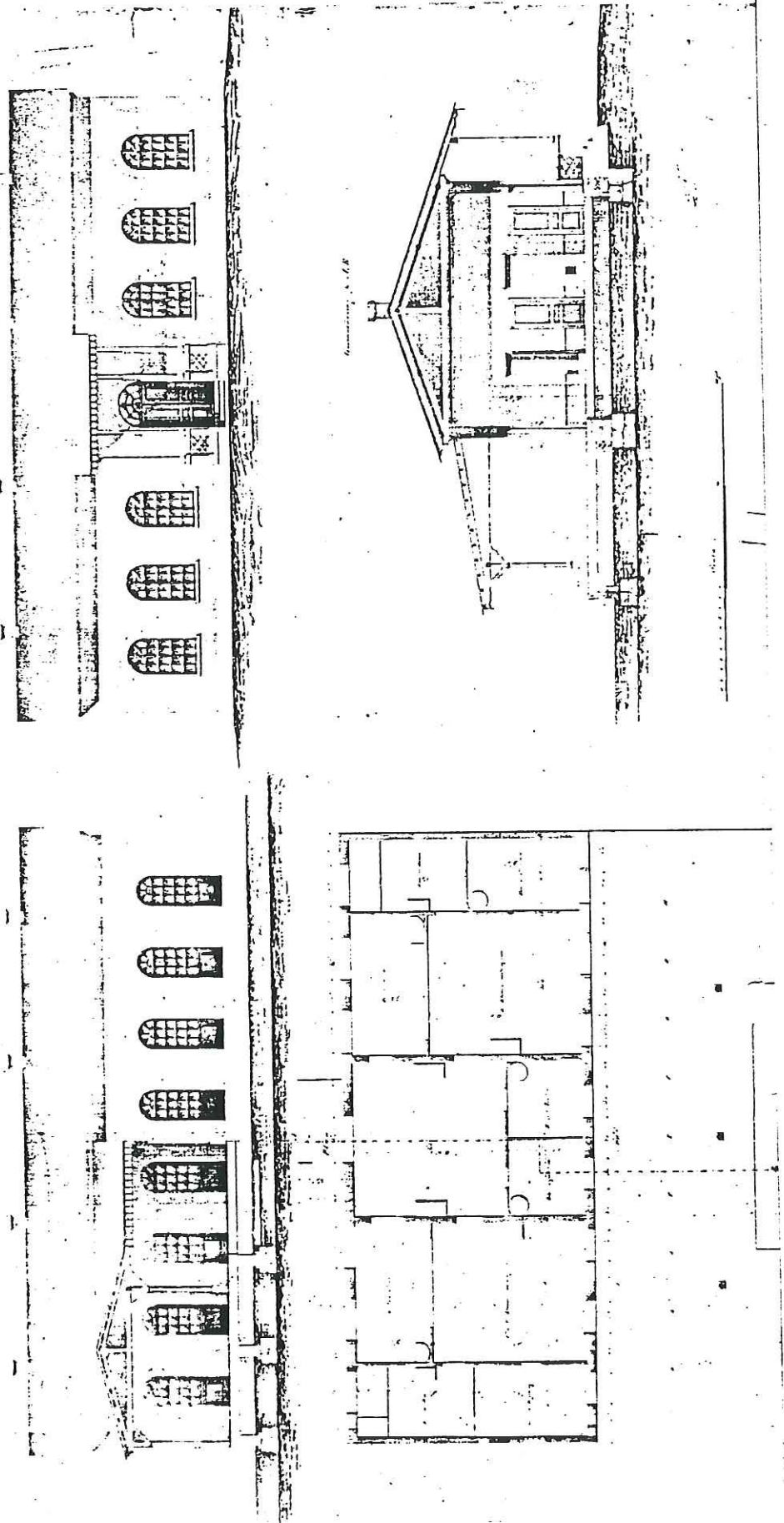
RITNING ÖVER NORA STATION

NORA-ERVALLA JERNVÄG.

Stationshuset i Nora.

Stationshuset i Nora.

Stationshuset i Nora.



PERSONAL OCH LÖNER

Premiäråret 1856 tjänstgjorde sammanlagt 26 man vid Norabanan, undantaget grindvakterskor och tillfällig arbetskraft. För bandelen Nora - Källarhalsen tjänstgjorde engelsmannen G. Steele, förut räsläggare, som banmästare. Till sin hjälp hade han två biträden som också arbetade på stationen i Nora. Steeles lön var 100 rdr i månaden.

För den andra delen av banan, från Källarhalsen till Dylta, ansvarade fd byggmästare Portström som avlönades med 3 rdr om dagen och hade tjänstebostad i ett av järnvägen inköpt torp vid Lilla Mon. Under hans befäl stod banvakterna vid Källarhalsen, Stora Mon, Lindes landsväg, Torpa och Löt, och ett varierande antal tillfällighetsarbetare. I varje banvaktstuga bodde två vakter, avlönade enligt särskilda kontrakt. En hustru i varje stuga tjänstgjorde som grindvakterska.

Föreståndare för Järle station var "Herr Swederus". Han tjänade 12 rdr i veckan och erhöll fri bostad i stationshuset. Han biträdades av en spårväxlare som även hjälpte till vid av- och pålastning.

Vid Nora station var Lars Andersson såväl stationschef som bolagets bokförare, för en månadslön av 333 rdr. Där tjänstgjorde även fyra "järndragare" som erhöll fria rum och avlönades med två skilling riksgälds per skeppund vid lastning och lossning av gods. Vidare en nattvakt med 1 rdr per dygn, och två spårväxlare boende i stationens vaktstuga.



Lars Andersson, bruksägare. Stationschef i Nora 1856-66. Vd 1874-76.

Någon åkande personal, utom Förstlingens lokförare och hans biträde behövdes inte. Lokföraren C J Winberg var engagerad mot dagavlöning de dagar hans tjänster behövdes. Hans son fungerade som eldare mot en 1 1/2 rdr per dag.

Dessa ordningsregler upprättades för stationsföreståndaren i Nora år 1866:

*"I och för skötseln af alla till en jernvägsstation hörande göromål äfvensom allt, som till en kommissionärs befattning i öfrigt hörer, antages en Stations Inspektör vid Nora station, åt hvilken utgår en årlig lön af 3,500 Rdr samt derutöver halfva beloppet af samtliga de kommissionsavgifter, som vid Stationen inflyta. Åt honom uplåtes stationskontoret jemte der bredvid belägna boningsrum, hvilket skulle tapetseras m.m., samt anslås ett årligt belopp af 100 Rdr till bränsle för nämnda rums och väntringssalens uppvärmande den kalla årstiden.
Den person som till denna befattning antages, skall*

- a) tillsäkerhet för upbördens ställa af Direktionen godkänd borgen för en summa stor Rdr 20 000 Rmt.
- b) förbinda sig, att ej göra några enskilda affärer ej heller åtaga sig enskilda kommissioner af hvad namn de vara må. Bryter han däremot är han sin tjänst förlustig.
- c) Han skall ansvara för vården af allt å stationen emottaget gods, äfvensöm för under-vigt och undermål, hvaremot den möjligen upkommande öfvervigten tillfaller honom, med undantag endast för malm, vid hvilken såväl öfver- som undervigt tillgodokommer varans egare.
- d) På sätt hittills skett skall malmens nedforsling från gruvorna af Inspektoren ombesörjas, malmen vägas och malmförlönerna utbetalas. Bolaget anskaffar dertill erforderlig malmvåg.
- e) Han betalar hälften af den bevillning, som påföres bolaget i och för kommissions-rörelsen. Han antager och aflönar samt ansvarar till alla delar för den kontorsbetjening, han behöfver, och skall äfvenledes bekosta lyshållning å kontoret, journal samt afräkningsböcker för kommissionsaffären samt öfriga skrifmaterialer.
- f) Den inflytande trafikinkomsten skall Inspektorn hvar 10:e dag redogöra för och aflemna beloppet till Cassadirektören.
- För kommissionsrörelsen med allt hvad dertill hörer äfvensom för inflytande stations-hyra skall han hvid början av hvarje kvartal afgifva fullständig redogörelse för de tre sista månaderna till Herr Werkställande Direktören.
- All nödig brefäxling i och för trafiken och kommissionsrörelsen, utskrifning af räkningar m.m. skall han med punktlighet och ordning ombesörja, och i öfrigt gå Werkställande- och Cassadirektörerna tillhanda i allt, som kan i och för deras befattning blifva av nöden.

Nora den 14 Augusti 1866.

H. Hamilton. P. Pehrsson. J.N. Bergstrand. C.H. Wedberg. "

DEN FÖRSTA OLYCKAN

Tågen rullade på utan några större problem mellan Nora och Örebro i tre år. I september 1859 inträffade dock en allvarlig olycka på linjen.

Den 63-årige torparen Lars Larsson från Nordenkärr kom en lördagskväll körande med sin oxkärra österifrån på Gryts övfartsväg en halv mil norr om Örebro. När han kom fram till järnvägsövergången steg han ur kärran och öppnade grinden. Han satte sig sedan upp igen och stannade ekipaget mellan grinden och banan medan han steg ur för att stänga grinden bakom sig. Han hade dålig hörsel och uppfattade därför inte visselsignalen från det tåg som var i annalkande. Men oxen hörde ljudet och rusade skrämmd upp mot spåret. Torparen sprang fram för att hugga tag i oxen och föra honom tillbaka, men hann då själv inte undan tåget utan blev överkörd och ögonblickligen dödad. Ortens länsman fann i sin undersökning att lokföraren troligen skulle ha

kunnat avvärja mannens död om han varit mer uppmärksam och signalerat tidigare.

GRUS, GRUS OCH ÅTER GRUS

Lokomotivet Förstlingen och några grusvagnar var som sagt det enda rullande materiel Norabolaget ägde. Dessa kom dock att användas desto flitigare. Banans kvalitet vid starten var inte särskilt god, och den försämrades snart ytterligare beroende på att det hade slarvats vid byggandet med bla dräneringen.

Den 9 juni 1857 inträffade till följd av störtregn "ett utomordentligt vattenflöde" som på tre ställen skar av banan så att trafiken måste inställas under en dag. Skadorna reparerades för stora kostnader och dikningsarbeten sattes igång för att förhindra en upprepning. Ändå blev det två år senare på nytt trafikstopp pga vattenflöden. Denna gång stod trafiken stilla i fem dagar.

Ballasteringen (gruspåfyllningen) fortsatte hela tiden oförtrutet. I september 1858 var tjugo man dagligen sysselsatta med detta arbete, och Förstlingen hämtade med sina vagnar tio kubikfamnar grus om dagen från grustaget vid Lilla Mon. Ändå fick banan ett kraftigt underbetyg när den våren 1860 avsynades av Köping - Hult-bolagets ingenjör. Den ansågs vara i så dåligt skick att KHJ hotade att totalt ställa in trafiken om inte åtgärder genast vidtogs för att reparera skadorna. Ballastfyllningen hade på flera ställen sjunkit undan och orsakat "vådliga ojämnheter" för den rullande materielen. Man intensifierade då ballasteringen och körde under de närmast följande åren varje sommar ut tre- femhundra kubikfamnar grus på banan och vidtog alla handa åtgärder för att skydda den mot över-svämningsskador. Trots alla dessa ansträngningar tvingades man ändå under år 1861 ställa in trafiken i hela tjugoen dagar till följd av regn och kraftiga snöfall. År 1863 hade emellertid hela banan nivellerats om (jämnats ut) och den betecknades vid avsyningen som höjd och i gott skick.

FINANSIELLA PROBLEM

Vid den ordinarie bolagsstämman den 9 september 1857 redo-visades bolagets skulder. Dessa uppgick vid denna tidpunkt förutom statslånen till hela 111 000 rdr bco.

Detta var mycket bekymmersamt för bolaget eftersom trafikinkomsterna ännu inte var tillräckligt stora för att täcka alla utgifter för banunderhåll, räntor och amorteringar på lånen mm. Direktionen beslöt därför att utnyttja den paragraf i bolagsordningen från 1851 som sade att alla aktieägare i och med teckningen förband sig "att i alla händelser, utan afseende på större eller mindre

teckning, fullborda vägen samt en för alla och alla för en ansvara för de lån som Directionen i Bolagets namn efter Bolagsstämmobeslut upptager".

Vid den extra ordinarie bolagsstämman den 31 oktober 1857 beslöt man således - efter en del aktieägares protester - att på varje aktie utom Fredrik Sundlers uttaxera 90 rdr bco att användas till räntor och amorteringar. Vid samma stämma beskrev direktionen orsakerna till bolagets dåliga ekonomi :

"De återfinnas helt och hållet i de misräkningar och oförutsedda olyckor som drabbat Köping - Hults jernvägsbolag, hvilket vi väl kunna beklaga men icke böra klandra. De stora förhoppningar och säkra förespeglningar hvarunder detta Bolag uppträdde år 1853 föranledde Nora Ervalla Bolaget att begynna sin byggnad utan tillräcklig kontant inbetalning och att besluta sig för dels utförande och fullbordande först i förhoppning att genom samma Bolag eller dess Direction och kontakter kunna realisera de återstående actierne, och då detta hopp visade sig fåfångt, genom skuldsättning, hvilka man dock hade ett grundat hopp att kunna genom framtida actieförsäljning betäcka derest Köping - Hults jernväg blifvit helt och hållet wester om Örebro, i hvilket fall trafiken utan all twifvel skolat tilltaga så att den kunde gifva ränta på hela actiekapitalet, och på samma gång göra actierne användbara. Sedan man en gång börjat arbetet och lyftat samt använt statsmedel var också ingen återgång möjlig på andra villkor än att återbetala statsmedlen och lemna arbetet, en sak som väl ingen lär i verkligheten önska skulle hafva skett. Om alla inträffade omständigheter kunnat förutses så medgifves att man icke bordt begynna företaget utan att ett större eget kontant tillskott blifvit af actieägarne från början bestämdt, ty sällan borde man på en jernvägsanläggning kunna beräkna full ränta alltifrån det trafiken första gången öppnas".

Direktionen fortsatte med att uttrycka sin förvisning om att kalkylerna för trafikinkomsterna skulle hålla i framtiden och trafiken öka. Men det betydde också en hel del att Köping - Hults järnväg ännu inte blifvit utdragen till Svartå och Väneren som planerat var. (Köping - Hult-järnvägen kom för övrigt aldrig längre än till Örebro.) Detta gjorde nämligen att hela fyra à fem masugnars malmbehov måste utgå ur beräkningarna.

År 1859 beviljade så Rikets Ständer och Kunglig Maj:t ett statslån till NEJ på 75000 rdr rmt = 50000 rdr bco. Villkoret för detta lån var dock att en permanent bro över Järleån skulle uppföras så snart som möjligt. Detta gjorde ytterligare uttaxering nödvändig, denna gång med 80 rdr bco per aktie.

Man hade redan under år 1858 börjat förbereda arbetet med den nya bron genom att ta upp de nedfallna bropelarna ur ån. Själva nybyggnaden började på våren 1860 under ledning av J.A. Berg och under tillsyn av ingenjör T.C. Watson. Bron byggdes denna gång i tre spann i stället för ett. Detta - att behöva bygga bron tre gånger i stället för en - betecknades av revisorerna i deras redogörelse vid bolagsstämman 1862 som "en grym lek av ödet",

mer än tillräckligt som straff för en så svår övergångspunkt vid Järleån.

Men en liten tröst i bedrövelsen hade de ändå funnit vid granskningen av 1860 års räkenskaper. De ansåg då bokslutet vara riktigt vackert eftersom bolagets skuld under året inte hade ökat med mer än 3631 rdr rmt. Detta gav dem också anledning att hoppas på att inkomsterna så småningom - när Järlebron en gång blivit färdigbyggd och föreningen med statsbanan vid Hallsberg fullbordats - skulle räcka till för att täcka utgifterna. Däremot trodde de inte att aktieägarna kunde hoppas på att få ens "den ringaste ränta på sina tillskjutna betydliga kapitaler".

Riktigt så illa gick det dock inte. Men tålamod fick aktieägarna beväpna sig med. Några av dem hann med att lämna jordelivet innan utsikterna för banan ljusnade.

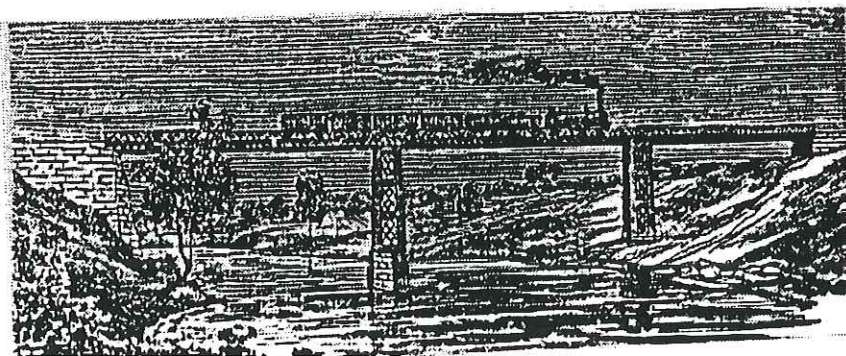
ÄNTLIGEN UTDELNING !

Under sommaren 1862 blev så bron över Järleån äntligen färdigställd. Den 3 juli avsynades den, och samma dag öppnades den för trafik. Bron hade då kommit att kosta 90 803,73 rdr bco istället för beräknade 67 500 rdr.

På hösten 1862 visade sig ett franskt järnvägsbolag intresserat av att köpa Köping - Hults, Gefle - Dala och Nora - Ervalla järnvägar. Norabanans ägare ville gärna bli av med sin bekymmersamma egendom och bestämde att om banan kunde säljas så skulle den kosta 675 000 rdr rmt. Det blev dock aldrig något av med den affären.

Uttaxeringar på aktierna kunde inte heller i fortsättningen undvikas. Betalningsterminerna förhalades och direktionen övervägde att "på laglig väg förpliktiga" eftersläntrarna att betala. Till och med år 1869 hade på varje aktie förutom teckningssumman med därpå upplupen ränta inbetalats 494 rdr 90 öre rmt.

Efter 1869 skedde dock inga fler uttaxeringar. Den olycksdrabbade Järlebron och alla oförutsedda eller för lågt beräknade utgifter hade då spökat tillräckligt länge i bolagets kassaböcker. Året därpå - fjorton år efter öppnandet av trafiken - blev det för första gången utdelning på aktierna med 25 rdr per aktie. Men först i och med den slutgiltiga inbetalningen av det andra statslånet på 75 000 rdr rmt den 31 december 1883 blev bolaget helt skuldfritt. Mellan år 1870 och 1887 delades sammanlagt för varje aktie ut 447,50 kr.



Den nya bron över
Järleån, färdig 1862.
Bild från 1870.

SUNDLER DYKER UPP IGEN

Vid bolagsstämman 1865 dök plötsligt Fredrik Sundler upp igen. Dvs han kom inte personligen utan i form av en skrivelse till bolagsdirektionen. Han beskrev i denna hur järnvägsbygget totalt raserat hans ekonomi. När han slutligen tvingades ge upp och lämna företaget hade han betalat ut 44 802 rdr mer än han fått av bolaget. De aktier han fått som tröst hade han visserligen inte trott vara särskilt värdefulla, men att de skulle visa sig så värdelösa att de på nio år inte skulle ge ens den ringaste utdelning hade han inte väntat sig.

Dessa förluster hade tvingat honom att överge sin tidigare självständiga och oberoende tillvaro och söka tjänst som tjänsteman hos Statens Järnvägar. Han räknade inte med att få igen hela sin förlust, men han anhöll om att i alla fall få lösa in aktierna som var värda 22 500 rdr. Bolaget kunde dock inte uppfylla hans önskan eftersom "den reglering av bolagets affärer som Hr Sundler förut-satt ännu ej inträffat".

Sundler gav dock inte upp utan kom igen två år senare eftersom han då ansåg att bolagets finanser blivit tillräckligt förbättrade. Nu ville han förutom aktiebeloppet också ha 10 800 rdr i ränta, men han erbjöd sig att sänka kraven betydligt och nöja sig med att erhålla en skuldförbindelse med 6 % ränta på 20 000 rdr rmt. Bolaget avslog emellertid hans ansökan även denna gång. I september året därpå fick dock direktionen i uppdrag att börja förhandla med honom, men det visade sig vara alltför sent. I samma månad gick nämligen den nära sjuttioårige Fredrik Sundler ur tiden. Han, som en gång varit en förmögen godsägare och brukspatron, slutade sina dagar som pensionerad stins vid Vårgårda station.

Året efter hans död träffades en överenskommelse med hans sterbhus. De gamla aktierna byttes ut mot nya värda 600 rdr styck och representerande samma belopp som förut, och därmed förklarade sig arvingarna nöjda och saken var ur världen.

VINNARE OCH FÖRLORARE I JÄRNVÄGENS SPÅR

Forbönderna hörde till dem som av naturliga skäl inte såg på järnvägen med alltför stor förtjusning. Till en början hade de visserligen nytta av den genom de inkomster de fick genom att frakta material och utföra annat arbete under byggnadstiden, men så snart järnvägen blivit klar tog den över de godstransporter som förbönderna i århundraden haft ensamrätt på.

Vännerna av jordbrukets framåtskridande och sedernas lyftning såg denna utveckling positivt. De ansåg att varuforslingen på landsvägarna drog folk från

hemmen och därmed ledde till att jordbruket försumrades. Landshövdingen ansåg att ungdomarna som körde fororna vandes vid ett "lättjefullt, ostadigt och sedeslöst liv". Krogarna låg tätt utefter vägarna, förtjänsterna gjorde man lätt av med och fylleri och slagsmål förekom dagligen.

Forbönderna tog dock till en början upp kampen mot järnvägen och försökte konkurrera med den genom att kraftigt sänka sina frakttaxor. Till en början föll detta ganska väl ut. Under år 1858 minskade järnvägens bruttoinkomst med hela 2514 rdr (= 50 %), beroende på att direktionen funnit det nödvändigt att även sänka järnvägens frakttaxor för att kunna tävla med landsvägsfororna. Norabolaget ansåg sig dock inte ha förlorat på detta, eftersom det annars skulle ha fraktats beydande mängder gods utanför järnvägen.

Järnvägen vann naturligtvis i längden. Fraktinkomsterna ökade i takt med tillväxten av det järnvägssystem i vilket Norabanan kom att ingå som ett led. Fullbordandet av bansträckan Ervalla - Arboga år 1857 och anslutningen av Örebrolinjen till Västra Stambanan vid Hallsberg år 1862 invercade positivt på bolagets ekonomi.

Att byggdens näringsliv gynnades av järnvägens ankomst märktes ganska snart. Landshövding Carl Åkerhielm i Örebro konstaterade år 1865 bla att åtta större sågverk startats efter att järnvägsanläggningarna i länet hade möjliggjort en vinstgivande export av trävaror. Inom bergshanteringen hade ett uppsving ägt rum, främst märkbart beträffande gruvbrytningen och tackjärnstillverkningen. Detta berodde till stor del på att järnvägen gjort det möjligt att frakta träkol från skogarna i Södermanland och från Tiveden till Nora bergslag. Dessutom gick det att skicka betydligt större mängder malm än förut från bergslagen och ned till länets södra och västra delar.

BANPROJEKT SOM KOM AV SIG

Om inte Norabanan blivit så hårt drabbat av ekonomiska bekymmer hade den säkerligen förr eller senare fått en fortsättning åt antingen norr eller nordväst. Innan de ekonomiska problemen blivit alltför stora diskuterades flera olika förslag.

År 1865 påpekade landshövdingen i Örebro att det vore önskvärt med en fortsättning på banan till Stadra bruk vid sjön Greken nordväst om Nora, för att därigenom befria Grythytte och Hällefors bergslager från en stor del av de besvärliga landsvägstransporterna. Det var nämligen långt ifrån oansenliga mängder gods som varje år transporterades från bruken i norr och nordväst till Nora station för vidare befordran söderut. Om denna trafik kunde övertagas av järnvägen, skulle den plus passagerartrafiken kunna ge en årlig bruttoinkomst på

80000 rdr.

En första undersökning angående en normalspårig bana Nora - Stadra gjordes år 1867. Anläggningskostnaden beräknades till 840 000 rdr bco. Trafikeringen skulle Köping - Hults Jernväg ta hand om, mot en ersättning av 35 % av bruttoinkomsten.

Vid samma tid föreslogs också en förlängning från Nora station, förbi Öskevik och Stripa till Håkansboda gruvfält i Ramsbergs socken. Norabolaget satsade femhundra riksdaler på en undersökning av saken, och möjligheterna för en aktieteckning blev även de undersökta, men sedan hände dock ingenting mer.

I slutet av år 1870 vände sig ägarna av Gytterp, Stadra och en del andra bruk runt Nora till Nora Ervalla Jernväg och uppmanade bolaget att snarast möjligt besluta om man kunde tänka sig att bygga en bana till Stadra eller inte. Bolaget höll sig då om möjligheterna till aktieteckning och utlyste en extrastämman. Vid denna beslutade man att göra en ny undersökning eftersom frågan nu kommit i ett annat läge. Dels hade produkterna från Hällefors börjat fraktas andra vägar och skulle därför inte bli aktuella för Stadrabanan, dels hade det beslutats att en järnväg mellan sjöarna Vikern och Möckeln skulle byggas. Detta innebar att godsmängderna som var tänkta att fraktas på Stadrabanan skulle bli nära nog halverade mot vad som först beräknats, och bruttoinkomsten skulle då bli endast 45 000 rdr per år, vilket skulle göra banan ytterst olönsam. Man började då diskutera att bygga en smalspårig bana eller att på annat sätt försöka sänka kostnaderna för anläggningen, men efter att Köping - Hult-bolaget förklarat att man inte längre var intresserat av företaget lades Stadrabanan till handlingarna.

NORA KARLSKOGA JERNVÄG TAR ÖVER

Den fortsättning banan skulle få blev Nora Karlskoga Jernväg (NKJ). Denna bana öppnades för trafik på sträckan Nora - Vikersvik år 1873, och året därpå blev den klar till Karlskoga. Samtrafik mellan NEJ OCH NKJ inleddes genast och år 1875 övertogs trafikeringen av NEJ helt av NKJ, efter ungefär samma riktlinjer som den förut bedrivits av KHJ.

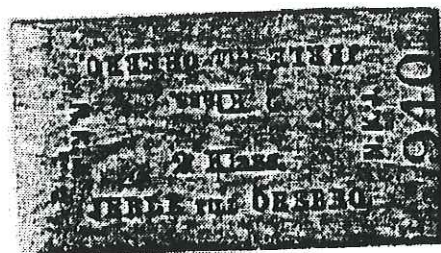
Med anledning av detta sändes följande cirkulär ut "till alla afdelningar vid Nora Karlskoga Jernväg":

"Från och med den 1:ste januari 1875 kommer trafiken å Nora Ervalla Jernväg att skötas och handhåvas av Nora Karlskoga Jernvägsbolag, och skola de båda banorna sedermera anses som utgjorde de vardera en del av samma järnväg. Med anledning häraf hafva till stationerna utdelats nya specialtariffer, uträknade från Dylta och Karlskoga och nya

TIDTABELL från och med den 15 Maj 1880.

[illegible]

- [illegible]



Biljetter från Jerle station.

anslagstidtabeller, hvilka skola tillämpas från och med ovanstående dag, hvarjämte hela erhållit tillägg till tjänstgöringstabellen beträffande tågen å den nya bandelen, och förväntas av tågpersonalen att allt vidgöres på det Nora - Dylta-tågen må väl hålla tidtabellen.

För lokomotivpersonalen, konduktörerna och smörjarna utlämnas nya tjänstgöringslistor. Lokförmannen Björkander, som själv väl känner till bandelen Nora - Dylta, skall under de första dagarna av det nya året taga kvarter i Nora och resa med lokomotiven till Dylta för att göra förarna hemmastadda med lutningar, grindar, broar och signaler m.m.

Från samma tid får ej bron vid Nora af tåg befaras med större hastighet än en (1) mil i timmen, intill den blivit reparerad och förstärkt. Lokomotiven Bofors och Carlsdal får ej begagnas å linjen Nora - Dylta förrän de undergått nödig reparation. De övriga skola tjänstgöra i tur. "

25 - ÅRSJUBILEUM

Femtonårsminnet av Nora Ervalla Jernvägs öppnande hade gått relativt tyst förbi. Det enda som utmärkte händelsen var den första ränteutdelningen på aktierna.

25-årsjubiléet firades däremot ordentligt. Bolagsdirektionen anordnade en storlagen jubileumsfest, och bolagets äldste tjänsteman, stationsinspektör August Jansson, begåvades med en snusdosa i silver, innehållande 300 kronor i guld.

Till festen infann sig ett drygt hundratal gäster. Många och långa tal hölls och många skålar dracks. Greve von Rosen, som var inbjuden men inte närvarande, kallades för Sveriges Stephenson, och Nora och Örebro liknades vid Stockton och Darlinton. Bruks-patronen Robert Montgomery-Cederhjelm påpekade att Nora - Ervalla-banan faktiskt var den första enskilda svenska järnväg som återbetalat sina statslån, och en annan av aktieägarna påminde om det trettioåriga krig för sin tillvaro som bolaget fört sedan det första spadtaget togs.

FÖRSÄLJNING

År 1885, när Nora Karlskoga Jernvägsbolag ansvarat för trafikeringen av NEJ i tio år, fattade man beslutet att arrendera ut hela Norabanan till NKJ. För detta erhöll Norabolaget ett årligt arrende av 38 200 kronor. NKJ hade då också skyldighet att underhålla bana och material, avlöna personalen och ansvara för onera och avgälder m.m.

Ända från första början hade Nora Ervalla Jernväg varit en bergslagernas egen angelägenhet och ägts av bruks- och gruvpatroner, bergsmän m fl. Under 1880-talet kom dock intressen utifrån in i bolaget. År 1883 fanns bla J.A. Kjell-

berg & Söner, Theodor Mannheimer, A. Andrén och John Millar, samtliga från Göteborg, bland aktieägarna.

Theodor Mannheimer blev ordförande vid bolagsstämman år 1885 och förvärvade samtidigt aktier i Nora Karlskoga Jernväg. Vid stämman 1888 kunde han meddela att "samtliga aktier i Nora Ervalla Jernvägs Aktiebolag vore i Göteborg hos Skandinaviska Kreditaktiebolaget hypotiserade av Nora Karlskoga Jernvägsaktiebolag, som till desamma vore ägare".

Fem år senare, den 14 oktober 1893 såldes så NEJ till Nora Karlskoga Jernvägs Aktiebolag för 810 000 kr. Den 31 december samma år förklarades Nora Ervalla Jernvägsbolag upplöst, efter att med mycket möda och stort besvär drivit sin lilla - men ändock så betydelsefulla - jänväg i fyrtio år.

FÖRSLAG TILL ANLÄGGANDE AV EN BÅTLED MELLAN NORA OCH
ÖREBRO, FRAMFÖRT AV FRIHERRE HUGO HAMILTON VID
BRUKSSOCIETETENS MÖTE
I ÖREBRO UNDER HINDERSMÄSSAN 1842

Wigten för vår ort, ja för hela Fäderneslandet, af det förslag på hvilket jag nu tager mig friheten väcka Eder uppmärksamhet, nämligen *Canal* eller rättare båtled emellan Nora och Örebro är för stor för att ej af en och hwar inses.

Ingen landsort inom Sverige är af eget intresse, af behofwet och äfwen genom de lättnader i och för företagets utförande, som en mild natur här sjelfmant erbjuder, så uppkallad att wända alla sina krafter på beredande af lättade communicationer som vår. Örebro län förenar inomsig på ett för det samma högt lyckligt sätt bergs- och landtmannarörelsen: båda härigenom updrifne till en inom vårt land owanligt hög utveckling, och hafwa wi denna lyckliga wexelwerkan att tacka för det wälstånd och den sjelfständighet, som i almänhet utmärker vår provins, men wi kunna ej dölja för oss att beståndet och fortgången af detta lyckliga tillstånd numera i första rummet beror på undanröjdandet af de hinder som ännu motverka fulla utvecklingen af dessa förmånliga förhållanden.

Det första och stora steget på denna bana togs, då Hjelmare Canal bröts och sjöfarten emellan Hjelmaren och Östersjön sålunda öppnades, hwarigenom en export af våra tillverkningar först blef möjlig. Denna Export har också sedan årligen stigit, och skall göra det i nästan fördubblad skala om wi nu taga det andra steget, och genom en båtled emellan Nora och Örebro göra det möjligt att till Rikets alla delar sprida de outtömliga tillgångar på jernmalmer som naturen nedlagt i våra berg, men som nu i brist på tillräckliga transportmedel ej ens kunna tillitas till så stort belopp som fullt motsvarar vår egen orts consumption, sådana de på senare tider utvecklats sig, ännu mindre kunna exporteras till de andra jernstillverkande orterna, som äro deraf högeligen i behof. En rik källa till ytterligare uppblomstring af Rikets hufvudnäring måste derigenom till stor del ligga obegagnad, då de hittills använda transportmedlen numera blifwa alltmera otillräckliga.

Hwar och en som följt med den starka utveckling som Jernstillverkningen inom Sverige på de senaste åren tagit, känner nämligen att behofwet af goda malmer dagligen tillwexer, sedan de band som hittills förlamade denna tillverkning blifwit, om ock ännu ofullständigt lossade. Utom det att tackjernsexporten ifrån Nora och Lindes Bergslager betydligt tillväxt på dessa senare år, hafva derföre bruksegarne på mera aflägsnare orter inom länet sett sig föranlåtne, för att erhålla en homogen wara och äfwen för att fylla den brist i tackjernstillgången som mera än en gång warit kännbar och ännu mera måste

blifwa det hädanefter, att dels anlägga nya masugnar, dels mångdubbla tillverkningen wid de förut befintliga, hwaraf ett ett ökad behof af forsling blifwer en naturlig följd, och öfwerstiger det numera med mera än hälften det förut befintliga. Om man sammanräknar dessa transporter med dem som awgå till Wermland så uppgå de nu till minst 70.000 Skp. malm och 30.000 Skp. tackjern och de årligen i en jemn tillwext i följd hwaraf åter forsrlönen stigit först hälften och nu till nära dubbelt belopp emot förut.

Detta vore i sig sjelf ej ett absolut ondt, ty den forsland ebefolkningen winner hwad den fabricerande möjligen förlorar, men alt ting måste hafva en högsta punkt utöfwer, hwilken detsamma ej kan sträåka sig, och alla de af Eder m. H. som känna förhållandena måste medgifva att denna gräns nu är i det närmaste uppnådd, och att forsel tillgången ej kan sträcka sig längre, ja att den snarare måste aftaga då almogen inser att ett alt för långt drifvande af denna handtering måste skada deras hufwuyrke landtbruket.

Detta har föranlett flera patriotiske och tänkande män inom orten, och synnerligen H:r BruksP. Wågstrand att i tid wända sin uppmärksamhet på detta för hela vår framtid så högst wiktiga ämne och att tillse, huruwida ej någon möjlighet förefunnes att på annan wäg afhjelpa den dagligen stigande bristen på transportmedel och derigenom bereda hela vår ort wälgerningen af en så yttersr behöflig lättad Communication, och har nu sedermera äfwen en kunnig wtenskapsman H:r Capt Olivekrona med större sakkännedom undersökt förhållandena och är det resultat af dessa undersökningar som enligt lemnadt updrag jag nu går att i korthet framlägga för eder, m H.

Enligt H:r O:s föregående undersökning, som man uppfattat skriftligen i en uppsats hwilken jag härmed får äran framlemna, befinnes det då att naturen gått oss härwid på ett mer än wanligt gynnsamt sätt till möte, och att det ej endast är görligt utan jemförelsewis lätt att medelst en båtled förena Nora sjön med Hjelmaren, hwarigenom en högst betydlig lättnad i transporterne emellan Nora och Örebro skall winnas.

De naturliga wattendrag, wisa nämligen wägen för den samma, så att störresta delen af denna båtled kan och bör gå genom wattenrika sjöar och för större båtar eller pråmar farbara åar, så att den önskade communicationen kan med en jemförelsewis sträckas genom sjön Lången m. fl. smärre sjöar samt slutligen genom Jerle åen ända upp till Ringholmen wid Yxe bruk, således nära tre miles wäg från Örebro och endast med 6 slussar samt med ett jordinköp af blott omkring 160 Tunnländ. Detta arbete kan, om det bedrifves med full kraft troli- gen fullbordas inom två år från dess början. Ifrån Ringholmen till Nora sjön åter höjer sig marken betydlig eller 150 fot så att här blifwer kostnaden för en canal stor dela genom de många slussar, minst 10 till antalet, som den skulle erfordra, dels genom en der oundviklig genomskärning af 35 fots höjd.

Jag har nemligen trott att ett så förmöget bolag som wi skulle samfält utgöra skulle det ej wara swårt att erhålla denna summa såsom ett gemensamt lån på samma sätt som Bruksegarnes Hypotekscasselån, om wi dertill förbunde oss att under 36 och ett halvt år betala 5% och 1% amortissement eller 12.000 Rd B:co om året. Huru åter denna räntesumma skall repartiseras på hwar och en serskildt antingen genom friwillig teckning, eller, hwilket synes mig jemnare fördelt, genom en afgift på hwarje Skp. Tackjern eller Malm samt hwarje Tunna Såd, Sill eller Salt som går till eller från Nora Bergslag, detta alt bör naturligtvis bestämmas, om sjelfva hufvudidéen skulle gillas, af en dertill af Bolaget wald Comité, äfvensom sättet af den säkerhet som bör anskaffas antingen genom inteckning hos hwar och en för oss dess andel eller ock genom en inbördes solidarisk answarighet. I hwilketdera fallet som helst kan på ett sådant Document säkerligen ett lån erhållas i Hamburg måhända äfwen till lägre ränta än 5 procent.

De 12.000 Rd B:co som bolaget årligen skulle rill ränta och amortering utbetala blifwa, sedan arbetet blifwit fullbordat för oss minskade med så stort belopp hwartill behållning af canalafgifterna belöper sig. Att calculera detta med någon wisshet på förhand låter sig ej

göra, men det torde ej wara för högt beräknadt, att 100.000 Skp. - eller Tunnor skola passera denna båtled årligen, hwilka ej torde kunna betala en lägre afgift än 8 sk. B:co öfverhufvud, hwilket gifver en inkomst af 16.666: 32 B:co.

Derpå afgår underhållskostnaderna m.m. för båtleden, men med säkerhet kan hälften eller 8.000 B:co anses såsom en blifwande behållning då det contanta tillskottet fördeladt på hela Bolaget endast skulle uppgå till Rdr. 4.000 B:co om året.

På detta sätt skulle innan slutet af nästkommande Riksmöte den största och wiktigaste af arbetet warw werkställdt, och då ifall det anskaffade capitalet af 200.000 Rdr. ej slulle förslå, är all anledning förmoda att R. St. med beredwilligtr skola hwad deröfver möjligen erfordras åtminstone som ett förskott som småningom återgäldas.

Att denna communication kan, om Bolaget finner sin uträkning derwid, utan stor swårighet ytterligare utsträckas till Linde stad och genom sjön Råswalen ända upåt Kopparberget synes genom en blick på chartan, men är det för tidigt att ännu orda.

Jag ber Eder slutligen mine Herrar, att samtligen taga denna wiktiga angelägenhet i alfwarligt öfwerwägande, då då wi kunna wara för wissade, att till den sammankomst som blifwer om ett år för att fatta definitivt beslut i saken Herrarne genom sin erfarenhet och sakkännedom skola lemna mäktiga bidrag till sakens framgång och dess lyckliga fullbordande. Måhända wore det likwäl nyttigt att Herrarne äfwen för detta år utsåge en Comité af högst fem personer för

att öfverens komma med Herr Capten Olivekrona om undersökningens utförande, äfwensom för att iöfrigt utarbета planen för bidragens anskaffande, samt ingå till Kongl. Maj:t med anhållan om rättighet till de nödiga jordköpen sedan undersökningen fortgått så långt att denna und. ansökan kan stödjas på säkra facta. Om företaget sålunda kan fullbordas, tillhörer Eder mine Herrar äran, att genom enighet och fosterlandskänsla hafva gifvit det första Exemplet inom vårt land på hwad en Associationförmår äfven utan anlitande af Statsbidrag, blott den allwarligt will en stor sak.

Örebro den 27 Jan. 1842.

H. Hamilton

Bilaga 2

INBJUDAN TILL TECKNING AV AKTIER I ETT BOLAG FÖR ANLÄGGANDE AV EN HÄSTDRIVEN JÄRNBANA MELLAN NORA OCH ÖREBRO, UTFÄRDAD I APRIL 1849

Redan länge har behovet af en förbättrad communication emellan Nora Bergslag samt Örebro stad och Skebäcks lastageplats vid Hjelmaren varit erkänt, och under de sednare 10 åren hafva hafva förslager till åstadkommande af en sådan genom kanaler och båtleder ofta blifvit föremål för öfverläggningar, så väl inom orten, som hos Rikets Ständer efter Kongl. Maj:ts vid sistförflutne Riksdager aflåtna Nådige propositioner om understöd för detta till bergverks-industriens och jordbrukets båtnad inom medlersta delen af Riket afsedda viktiga ändamål. Bristande medel till betäckande af den stora anläggningskostnaden för båtleder hafva emedlertid hitintills hindrat utförandet af dessa förslager, i förening med den på nyttan af ett sådant företag verkande omständigheten, att en båtled är ofarbar under hälften af året och således antagligen blott kan begagnas för hälften af de varor och effecter, som måste transporteras emellan de afsedda platserna, samt för hvilka man, så vidt möjligt, måste söka draga nytta af vinterföret, emedan största delen af dessa varor sedermera skall, från de omnämnde hufvudpunkterna, spridas åt olika sidor af landet.

Under tiden hafva, dels genom ökad malmuppföring och jernproduction inom Bergslagerna, dels genom jordbrukets och ladugårdsskötselns utveckling på slättbygden, effecternas mängd tilltagit, i samma mån som antalet af formän och för varutransporten disponibel körkraft minskats, derutaf forlönernas stegring jemte ökade svårigheter att på bestämde tider fullgöra lefveranser blifvit en naturlig följd; och sålunda nödvändigheten att med allvar bereda en ändamålsenlig lösning af frågan, huru medel till en förbättrad communication emellan städerna Nora och Örebro skola erhållas, gjort sig allt mera gällande.

I denna afsigt och sedan inom Wermland tvenne Bolag bildadt sig, hvilka under innevarande år anlägga och fullborda tvenne jernvägar för hästkraft, samt derigenom visat verekställbarheten af sådane inom gränsorna af en måttlig kostnad, har, med bifall af Örebro och Skaraborgs Läns Bruks-Societet, undersökning och afvägning af localen blifvit utförd genom Öfverste-Lieutnanten och Riddaren Herr Grefve A.E. von Rosens försorg, samt ett summariskt kostnadsförslag uoorättadt, för anläggning af en jernväg för hästkraft, ifrån Nora stad till den så kallade brända tomten i Örebro, hvarutaf, efterjembförelse med de för jernvägarne i Wermland ingångna arbetscontracter och uppgjorda fullständiga materialleveranser, så vidt der betingade villkor äro på denna ort tillämplige, man blifvit förvissad att en sådan jernväg kan utföras, på en utmärkt förmånlig och jemn linea af 3 mils längd, för en summa af högst 450,000 R:dr Banko, deruti inberäknadt undersökningskostnad, lösen för jord och, anskaffande af fullständig forslingsmateriel, samt anläggning af nödige stationer.

Enligt noggranna undersökningar uppgår beloppet af utbetalta forlöner för jernmlam, tackjern, stångjern, spannemål, sill, salt, spacerier, köpmansgods, bräder och kalk, som årligen transporteras utefter linean emellan Nora och Örebro, numera till minst 60,000 R:dr B:ko per år, hvaraf största delen, eller vid pass 80 procent, för malm, jern och spannemål. Om man antager att den nuvarande forlönen bör på en jernväg nedsättas med $\frac{1}{3}$, skulle alltså, utan afseende å den ytterligare tillökning i mängden af varor och effecter att transportera, som af lättade communicationsmedel alltid blifver en följd, med säkerhet kunna beräknas en årlig inkomst af minst 40,000 R:dr Banko, samt på grund deraf och enligt den erfarenhet man äger, att en häst kan på sådan väg, der lutningen ej öfverstiger 1 på 70, med lätthet draga 20 Skeppunds tyngd, följande calcyl öfver den årliga behållningen med fullt förtroende antagas:

Till transport å jernvägen af effecter till belopp af	
120,000 Skp. åtgå högst 6000 hästdagsverken,	
som med nödige formän kosta 2 R:dr B:ko per st.	12,000:
Förvaltning, samt underhåll af bana och materiel,	
10 procent af bruttoinkomsten	4000: 16,000:
Återstående behållen inkomst	24,000:
Summa B:ko R:dr	40,000:

Under förutsättning att ett blifvande Bolag för Jernvägsanläggning emellan Nora och Örebro, kan, i likhet med de Wermländska Bolagen, erhålla $\frac{2}{3}$ af den beräknade anläggnings-kostnaden såsom lån mot 4 procent ränta och 2 procent afbetalning om året, skulle den erforderliga summan, 450,000 R:dr, sålunda uppgöras:

Genom lån under Bolagets gemensamma ansvarighet 300,000:

Genom contanta successiva inbetalningar af Bolagsmännen	150,000:
Banko R.dr	450,000:

Af den beräknade årliga behållningen, 24,000 R:dr, komma då att årligen användas till ränta och amotrissement å lånesumman under en tid av 28 år

R:dr	18,000:
------	---------

och till utdelning, motsvarande 4 procent å det contanta tillskottet

R:dr	6,000:
------	--------

Banko R:dr	24,000:
------------	---------

Men utom det att denna ränta å de insatta penningarne bör ökas genom en allt-mera växande trafik, under det att 2/3 utaf anläggningscapitalet af sig sjelfve försvinna, äger Bolaget, i fall det bildas af endast trafikanter, d.v.s. af Bruks-egare, Spannemålsproducenter och Handlande, hvilka för råämnen, bergverks- och jordbruksproducter eller handelsvaror hufvudsakligen komma att begagna den öppnade jernbanan, och som derföre kunna anse det på jernvägens utförande nedlagde capital såsom ett förlag på sin egendom eller rörelse, fördelen af den beräknade nedsättningen i forlönerna för malm och jern från 24 sk:r till 16 sk:r, för spannmål från 12 å 16 sk:r till 8 sk:r o.s.v., hvilken minskning i transportkostnaden för hvarje 100 Skepp. malm och jern eller 100 T:r spannemål, eller ett parti andra varor, som hitintills dragit en forlön af 50 R:dr B:ko motsvarar 5 procent ränta å ett capital af 333 1/3 R:dr B:ko, hvilket vore den summa, som skulle komma att insättas contant för hvarje actie uti Bolaget, om en sådan antages till ett ansvarighetsbelopp af 1000 R:dr B:ko.

Till följe af hvad sålunda blifvit anfördt inbjudas vördsamt alla de, som ett sådant företag kan interessera, att med förenade krafter bidraga till dess utförande deltagande uti ett

ACTIE-BOLAG

För anläggning af en jernväg för hästkraft emellan Nora och Örebro, på följande preliminärt antagne grunder - och under villkor att 2/3 af teckningssumman kunna genom lån mot 4 proc. och 2 proc. årlig afbetalning å capitalet under Bolagets gemensamma ansvarighet erhållas, så att endast 1/3 kommer att contant efter hand tillskjutas:

1:o Bolagets capital utgöres af 450,000 R:dr B:ko, fördelade i 450 actier å 100 R:dr B:ko hvardera, derutaf, på sätt ofvanföre är omnämndt, 1/3 eller 333 R:dr 16 sk. B:ko skola, i mån af behof, contant tillskjutas.

2:o Sedan alla actierna äro tecknade anses Bolaget bildadt, och actieägarne tillförbundne att bringa företaget till fullbordan.

3:o Sedan Bolaget är fulltecknad beror tiden för arbetets företagande dels på vidare beslut af Bolaget, dels på anskaffande af den förutsatta lånesumman, hvartill tillgång dock torde kunna beredas så tidigt, att arbetet kan begynnas 1851 och vara fullbordadt vid 1852 års slut.

4:o Bolaget, som uteslutande är berättigadt att forsla Bolagsmännens egna effecter, hvilka äro ämnade att transporteras emellan jernvägens slutpunkter, må icke tillgodoberäkna sig högre forlön än 20 sk:r B:ko eller lägre än 16 sk:r B:ko per Skepp. malm och jern, samt i förhållande derefter för andra effecter, jemförd med förutvarande fraktkostnader, så vida icke den behållna inkomsten efter afdrag af ränta och amortissement å lånesumman samt underhålls-kostnad, skulle fortfarande öfverstiga 7 procent af det insatta capitalet, då en ned-sättning i fraktkostnaden kan af Bolaget beslutas.

5:o De för företaget intresserade personer, som enligt utfärdade kallelser, sammanträda i Örebro den 25 innevarande April, till en förberedande sammankomst, utvälja en provisorisk Direction af 2 ledamöter, som bibehåller sin befattning intill första ordinarie Bolagsstämma, och får i uppdrag att

a) bereda Actieteckningens fortgång;

b) enligt uppgjord och förut af Örebro och Skaraborgs Läns Bruks-Societet antagen öfverenskommelse, låta genom skicklige Ingeniörer verkställa ytterligare undersökning, samt upprätta fullständige chartor och detaille-ritningar med dertill hörande kostnadsberäkningar för hela jernvägsbyggnaden, emot en summa af 2000 R:dr B:ko, hvarutaf 1000 R:dr framdeles komma att af Bolaget återbetalas förutan den på den föregående undersökningen redan nedlagda kostnad af 1,200 R:dr B:ko;

c) vidtaga förberedande åtgärder i afseende på expropriation af jord, som för jernvägsanläggninge erfordras;

d) upprätta förslag till Bolagsregler i enlighet med här antagne hufvudgrunder och gällande lag för Actiebolag, samt till nästa års Henriksmessos marknad i Örebro eller förr, om sådant anses nödigt, och så vida 2/3 af Actieantalet då är tecknad, sammankalla Bolaget för att desamma granska och antaga, samt för

öfrigt vidtaga sådane beslut, som af omständigheterna påkallas.

Örebro den 5 april 1849

Bilaga 3

RALLARKALABALIKEN I NORA

Under byggandet av Nora - Ervalla järnväg 1855 kom en ung ingenjörsspoling för att överta befälet efter en ingenjör som insjuknat. Den nye ingenjören var så olämplig som man gärna kunde tänka sig. Han var både grön och dum. När han sedan förklarade att arbetarna var av det mest sämsta slag man kunde tänka sig tog det hus i helsike. Rallarna tog hand om ingenjörsspolingen och i församlad trupp marscherade hela skaran ned till en bäck i närheten och där stoppades han ned och döptes omsorgsfullt och grundligt till ritare Dumbom och ingenjör Gröngöling. Därefter marscherade man till Nora och stadens utskänkningsbolag. Här tömdes hela lagret av starkvaror.

Sedan bar det av till Björkhagen strax utanför staden. Mångfalden av stimulerande drycker gav upphov till den mest översvallande rallarglädje. Bla spändes rep över landsvägen och avfordrades tullavgift av alla som skulle passera. En stöddig rallare kläddes av naken och förevisades på gårdarna som en dansande björn med kätting runt halsen.

Men då var måttet rågat och tålmodet slut såväl hos allmänheten som hos myndigheterna i den lilla staden. Borgmästaren tog med sig stadsfiskalen och stadens enda poliskonstapel och gick till Björkhagen. Här läste han med hög röst upprorsparagraferna i strafflagen, men detta hälsades bara med ljungande bravo- och hurrarop. Sedan bars både borgmästare och poliskonstapel i guldstol till polisfinkan. Där burade de in hela ordningsmakten, låste igen omsorgsfullt och slängde till yttermera visso nycklarna till sinkabirum i den närbelägna Norasjön.

Hela Nora stad befann sig efter detta i fullständig skräckstämning, varför borgmästaren fann sig nödsakad att begära militär hjälp från Västerås Kompani, men då hade rallarna dragit bort till andra jaktmarker och arbetsplatser och så kunde stadens befolkning äntligen få sova ut efter några högst dramatiska dygn.

Bilaga 4

LOKOMOTIVET FÖRSTLINGENS ÖDEN OCH ÄVENTYR

Förstlingen, det lok som efter Fredrik Sundlers konkurs övertogs av Nora - Ervalla-bolaget och som tillsammans med några grusvagnar var det enda rullande materiel som bolaget ägde, var inte bara det första lokomotiv som trafike-

rade en normalspårig järnväg i Sverige utan också det första som byggdes i Sverige. Därav kommer förstås dess namn.

Förstlingen byggdes år 1853 på Theofron Munktells Mekaniska Verkstad i Eskilstuna, på beställning av Fredrik Sundler som då var enreprenör vid Norbergs järnväg. Sundler ville ha ett enkelt lokomotiv att använda vid ballastfyllning vid Norbergs järnväg, och han ackorderades om en likvidsumma på 8000 rdr bco.

Den 2 juni 1853 provkördes Förstlingen i Eskilstuna i närvaro av högre tekniker och militärer. En provisorisk järnbana var utlagd vid verkstaden och på den gick Förstlingen fram och tillbaka i flera timmar. Proven fortsatte i flera dagar med ett stort antal åskådare.

Efter att ha klarat proven till belåtenhet skickades Förstlingen den 6 juni från Eskilstuna till Torshälla för att sedan fraktas med ångfartyget Wikingen till Västerås. Själva vagnen forslades som den var medan alla lösa delar sändes isärtagna och nedpackade. I Västerås spändes fyra par oxar för loket, som sedan drog det på landsvägen till Norberg.

Ekipaget åtföljdes av en trupp arbetare som undan för undan lade ut och tog upp de plankor hjulen fick rulla på för att de inte skulle skära ned och fastna i vägen. Väl framme monterades det upp och sattes på Norbergsbanan för att provköras.

Men banan och Förstlingen passade inte för varandra. Banan var lagd i kurvor och loket hade åtskilliga konstruktionsfel som inte hade upptäckts på den lilla provbanan i Eskilstuna. Den förare som följt med från Eskilstuna kunde inte bemästra lokets alla nyckfulla infall. Ortsbefolkningen såg med undran och skräck på den nymodiga maskinen, som ömsom rusade fram, ömsom stegrade sig och tvärstannade och som för sina tjut och snörvlingar snart döptes till "Grisen". Sundler ställde Förstlingen åt sidan i hopp om att få maskineriet justerat. Samma sommar flyttade Sundler delvis över sina intressen till Nora - Ervalla-banan. Även där hade han användning för ett lokomotiv, och han skrev i juli till Anders Wedberg om sina planer på att flytta Förstlingen till Norabanan:

"I händelse en maskinist vid namn Krouthén skulle begära av dig 50 Rdr och dertill förevisa ett mitt brev av denna dato, så torde du benäget lämna honom dessa penningar för att avresa till Norberg och därifrån medfölja mitt lokomotiv till Eskilstuna för att ändras för Nora-banans spårvidd."

Men flyttningen blev dock tills vidare inte av. Sundler svarade fortfarande för banarbeten i Norberg och Förstlingen bättrade sig i sitt uppförande och användes under hösten till både malm- och grustransporter på banan.

FÖRSTLINGEN FLYTTAR TILL NORA

Våren år 1854 gick Norbergs Jernväg i konkurs och all den arbetsredskap som Sundler lämnat kvar i Norberg auktionerades bort, men då var Förstlingen redan borta därifrån. Vilken väg loket transporterades och vilken dag den kom fram är inte känt, men enligt Förstlingens förste lokförare Per Eric Persson skedde transporten på samma sätt som mellan Västerås och Norberg.

Vid framkomsten till Stora Mon sydost om Nora sattes Förstlingen genast på spåret. Där var spårvidden visserligen hela fem fot (1435 mm) mot tre (891 mm) i Norberg, men möjligheten att ändra spårvidd genom att flytta ut hjulen på axlarna hade loket konstruerats med redan från början.

Efter att ha provkörts i sin nya egenskap av normalspårigt lokomotiv spändes Förstlingen för grusvagnarna. Loket kom i fortsättningen att användas flitigt vid ballasteringen av banan. Krånglade gjorde det dock fortfarande då och då, och det kom att krävas både en och flera reparationer under årens lopp. Men mellan reparationerna fick Förstlingen gott betyg för sitt uppförande.

I drift kostade Förstlingen ca 17 rdr om dagen - för bränsle, smörja, och personal. När den eldades med koks gick det åt fyra tunnor om dagen, men mestadels fick den framdrivas med ved, som det fanns rikligare tillgång på. Veden var utlagd på lämpliga ställen utefter banan, och föraren stannade och tog ett fång när han behövde.

Tender (till ånglok kopplad vagn för kol och vatten) var Förstlingen till en början inte utrustad med. Vattentanken satt på undersidan av loket och föraren kunde inte komma åt den för tillsyn eller reparation utan att behöva gräva en grop i banan. Så småningom ordnades det med en tender, och vattentanken fick flytta över till den.

För att hindra att vattenrören från att frysa sönder vintertid satte föraren fast plåtlådor, stekpannor och dylikt fyllda med glödande kol under rören.

Förstlingen hade en maskinstyrka på 20 hästkrafter, och den högsta möjliga hastigheten uppgick till dryga 14 km/h. Loket vägde 5,6 ton.

Någon sådan lyx som förarhytt fanns inte på Förstlingen. Föraren tvingades stå ute i rök och damm, och under den kalla årstiden måste han byta på sig ordentligt med kläder för att kunna hålla värmen. Av järnvägsbolaget fick han en oljerock och en tillhörande, ytterst bredbrättad hatt.

Enligt lokförare Persson fick Förstlingen vid "högre" hastigheter en galopperande rörelse, beroende på att de helgjutna hjulen saknade motvikter. Per Eric Persson



Per Eric Persson, Förstlingens förare

har också berättat om hur det gick till när han fick platsen som lokförare:

Lokets uppmontering när det anlönt till Stora Mon sköttes av en maskinarbetare Ehrling, som förut varit anställd hos Munktells. Han arbetade sedan som förare på grustågen. Denne Ehrling var mycket förtjust i alkoholhaltiga drycker, vilka han gärna inmundigade även under tjänstetid. En dag skulle han köra fram Förstlingen till några grusvagnar som skulle ut på banan. På något vis lyckades Ehrling i sitt berusade tillstånd få igång loket så att det i full fart rusade rakt på grusvagnarna. Det blev en ordentlig smäll, flera vagnar hoppade av spåret och Förstlingen själv "gav utseende af en ving-och benbruten höna". Strax efter olyckan anlände springande entreprenör Sundler till platsen, och han grät när han fick se förödelelsen. Sedan tog ursinnet överhanden och han pryglade upp Ehrling och avskedade honom med omedelbar verkan.

I denna stund uppenbarade sig bergsmanssonen Persson som bodde på sin fars gård i närheten. Han synade Förstlingens skador och sade att han skulle tala med smeden hemma på gården för att se om det fanns någon möjlighet att reparera loket.

Reparationen lyckades, och detta resulterade i att Persson anställdes som förare till Förstlingen. Han fick också ett biträde vid namn Josefsson till sin hjälp. Perssons tjänstgöring varade dock inte särskilt länge. Han avgick i november 1856 och efterträddes då av C.J. Winberg. Även om Persson inte tänkt sig att fortsätta sin karriär som lokförare begärde han ändå ett betyg för sin tjänst som sådan. Det löd som följer:

"Bergsman Per Eric Persson, Stora Moen, lemnas det bevis, att under hela förleden sommar till i medio november var Lokomotivförare för lokomotivet Förstlingen, hvilken dagligen ballasterade och körde Virke, och under hela denna tid verkställde Per Eric Persson detta ansvarsfulla kall med skicklighet och till Nora Ervalla Jernvägs Bolags fulla belåtenhet, och dessutom alltid befann sig nykter samt påpasslig, hvarför han till det bästa rekommenderas.

Nora Station den 28 februari 1857.

P. Pehrsson

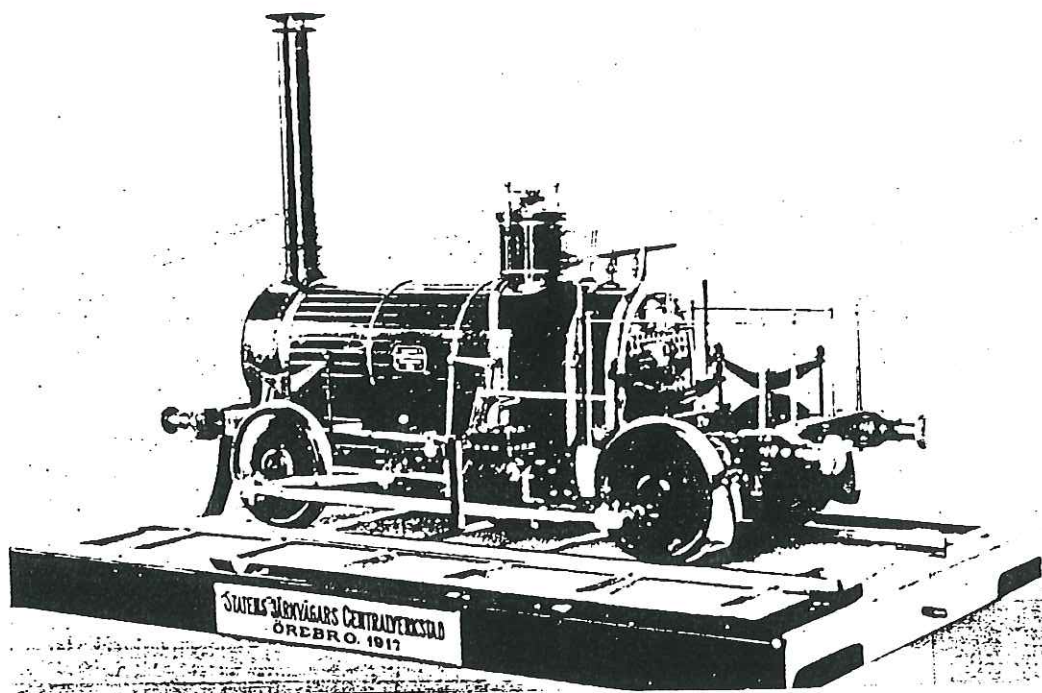
Verkställande Directeur."

Persson levde tills han blev 95 år gammal, och vid 70 års ålder valdes han till hedersledamot av Sveriges lokomotivförare- och eldareförening.

Förstlingen var ännu vid tio års ålder i ganska gott skick och gjorde sin tjänst vid körning av grus och gods. Någon gång kunde det till och med hända

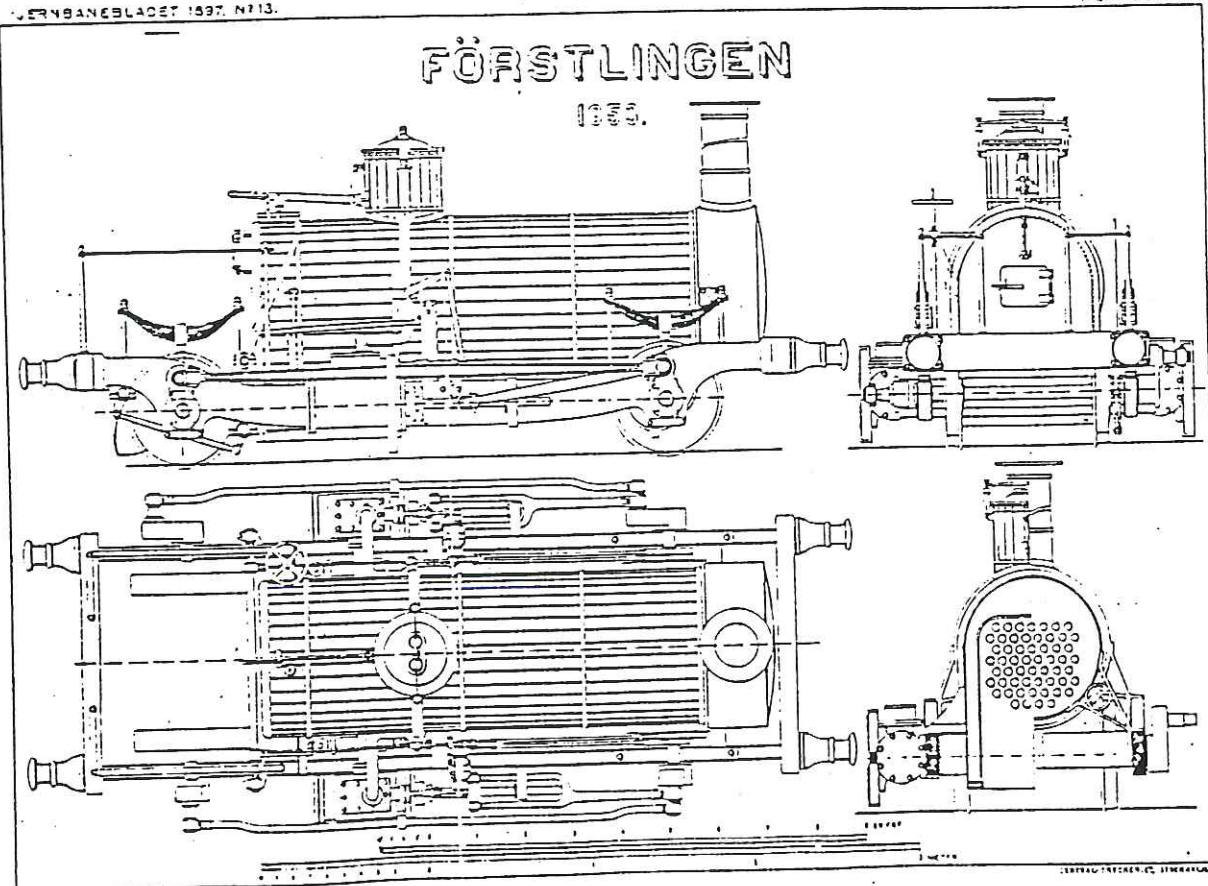
att den fick äran att dra en passagerarvagn. Men men med åren blev loket i allt sämre skick och år 1867 befanns det vara i behov av en reparation som skulle kosta över 1000 rdr. Detta var en alltför stor uppoffring för bolaget, som istället beslöt att hyra lok av Köping Hults Jernväg.

Två år senare besiktigades Förstlingen en sista gång och fick då betyget att "ej äga annat än jernvärdet". Styrelsen diskuterade ändå ännu 1871 möjligheten att sätta loket i stånd och använda det på banan. Detta blev det emellertid inget av med, och efter flera försök att sälja loket såldes det år 1882 till firman Halldin & Co i Örebro för 800 rdr. Loket plockades isär och delarna användes för olika ändamål. Underredet och några andra delar hamnade slutligen på järnvägs-muséet i Stockholm, numera Gävle. Där finns också en modell av loket.



JERNBANESBLADET 1937. N:13.

PLANSCH '1.



KRONOLOGISK ÖVERSIKT

- 1842 vid hindermässan i Örebro framlades inför Bruks societeten ett förslag om anläggande av en båtled mellan Nora och Örebro. Planen förföll 1846, sedan statsbidrag förgäves söktes.
- 1847 i april framfördes inför Bruks societeten förslag om att ersätta den båtleden med en hästdragen järnbana mellan Nora och Örebro.
- 1849 den 5 april utfärdades inbjudan till aktieteckning i ett bolag för anläggande av en hästbana Nora - Örebro. I samma månad beslutades banans buggande och tillsattes en provisorisk direktion.
- 1851 beviljades statslån och statsbidrag för järnbanan Nora - Örebro. Sedan tanken på hästdrift övergivits till förmån för lokomotivdrift, konstituerades i september Nora Örebro Jernvägs Aktiebolag.
- 1852 i september konstituerades Köping - Hults Jernvägs Aktiebolag, i vars uppgifter det blä ingick att bygga järnväg mellan Örebro och Ervalla.
- 1853 i januari beslutade Nora Örebro Jernvägs Aktiebolag att inskränka sin uppgift till att bygga järnväg sträckan Nora - Ervalla och ändrade i enlighet därmed sitt namn till Nora Ervalla Jernvägs Aktiebolag. på sommaren påbörjades bananläggningen Nora - Ervalla med brukspatronen Fredrik Sundler som entreprenör.
- i juni levererades från Munktells Mekaniska Verkstad i Eskilstuna det första i Sverige byggda lokomotivet "Förstlingen", som via entreprenören Fr. Sundler kom i Nora Ervalla Jernvägs ägo.
- 1855 i oktober rasade den nyuppförda bron över Järleån och försenade därmed Norabanan öppnande för trafik.
- 1856 den 5 mars invigdes Nora Ervalla Jernväg, den första för allmän trafik öppnade normalspåriga lokomotivbanan i Sverige. Ett invigningståg avgick från Örebro till Nora där en invigningsfest hölls.
- den 17 mars öppnades Norabanan för godstrafik.
- den 2 juni kom passagerartrafiken igång.
- 1859 inträffade den första olyckan på linjen Örebro - Nora. En torpare överkördes och dödades av tåget.
- beslutade Nora Ervalla Jernvägs bolagsstämma att hemställa hos Kungl. maj:t om järnvägens inlösande av staten. Framställningen ledde icke till resultat.
- 1860 på våren påbörjades uppförandet av den nya bron över Järleån.
- 1862 i juli blev den nya Järlebron färdig och öppnad för trafik.
- 1875 den 1 januari övertog Nora Karlskoga Jernvägsbolag trafikerandet av Nora - Ervallabanan, som dittills trafikerats av Köping - Hultbolaget.
- 1881 firade Nora Ervalla Jernväg sitt tjugofemårsjubileum med en storsla-

gen fest i Nora.

- 1882 såldes lokomotivet Förstlingen till firman Haldin & Co för att nedskrotas.
- 1885 utarrenderades Nora Ervalla Jernväg till Nora Karlskoga Jernvägsaktiebolag.
- 1893 såldes Nora Evalla Jernväg till Nora Karlskoga Jernvägsaktiebolag. den 31 december upplöstes Nora Ervalla Jernvägs Aktiebolag.

SLUTORD

Att skriva det här specialarbetet har varit roligt, intressant och framförallt läro-rikt. Men det har också krävt många timmars slit med att försöka tyda de visserligen sirliga och vackra, men ibland näst intill oläsliga handstilarna i dammiga skrifter från andra hälften av 1800-talet. Ett annat stort problem har varit att förstå sig på och bemästra bångstyriga datorer som ofta inte alls gör som man tänkt sig.

Det har varit spännande att följa de framväxande planerna dessa bergsmän hade för sin region, att se dem förverkligas trots bristfälliga kunskaper om detta alldeles nya transportmedel, knappa resurser, felaktiga beräkningar och många andra bekymmer och motgångar som ideligen satte käppar i hjulen för projektet. Det var tur att de kämpade vidare och inte gav upp, för järnvägen kom att få stor betydelse för människorna i bygden. Bruksägarna fick billigare, snabbare och säkrare transporter, vilket bidrog till att gruvornas och brukens produktion kunde ökas. Vanligt folk fick lättare att ta sig till läkare, man fick regelbunden postgång och tillgång till telegraf. De många småindustrier som växte upp där järnvägen drog fram gav flera nya arbetstillfällen.

Efter försäljningen 1893 levde sedan Norabanan vidare som en vistgivande del av den i övrigt förlusttyngda Karlskogabanan. År 1905 blev den en del av trafikföretaget Nora Bergslags Järnväg, som bedrev passagerartrafik på banan fram till mitten av 1960-talet. Godstrafik kördes ända fram till 1979. Då trafiken upphörde hotades den lilla järnvägen av det öde som så många andra gamla "jernbanor" utsatts för - rälsupprivning. Som tur var insåg man dock värdet av denna för Sverige unika anläggning och lyckades rädda den så att den kunde bevaras för framtiden.

Den lilla järnvägen finns alltså kvar än idag. Den är numera museijärnväg - en högst levande sådan - där sommartid ångloken tuffar fram mellan Nora och Ervalla precis som de gjorde år 1856.

KÄLLOR OCH LITTERATUR

Mina främsta källor för detta arbete har varit olika handlingar rörande Nora Evalla Jernvägs Aktiebolag - styrelse- och bolagsstämmoprotokoll, aktiehandlingar m fl - förvarade i Nora Bergslags Järnvägs arkiv i Nora. Bildmaterialet kommer dels från Nora Bergslags Jernvägs arkiv, dels från den litteratur som räknas upp nedan.

Litteratur:

Manne Bryandt: Banbrytare. Kristianstad 1959.

Johan Fredlund: Sveriges järnvägs stationer. Orbis 1948.

Elis Hildebrand: Nora Bergslags Järnvägsaktiebolags Järnvägar 1856 - 1876 - 1926. Nybro 1926.

Ruben Järliden m fl: 10 år med Nora Bergslags Veteran-Järnväg 1978 - 1988. Kumla 1988.

Lars Olov Karlsson och Sven Malmberg: Nora Bergslags Järnväg 125 år en minnesskrift. Falköping 1981.

Lars Åke Kempe: Fredrik Sundler en märkelig man 1798 - 1868. Vårgårda 1991.

Claes Krantz: Järnets Järnväg, minnesskrift vid Nora Bergslags Järnvägs hundraårsjubileum, 1856 - 1956. Göteborg 1956.