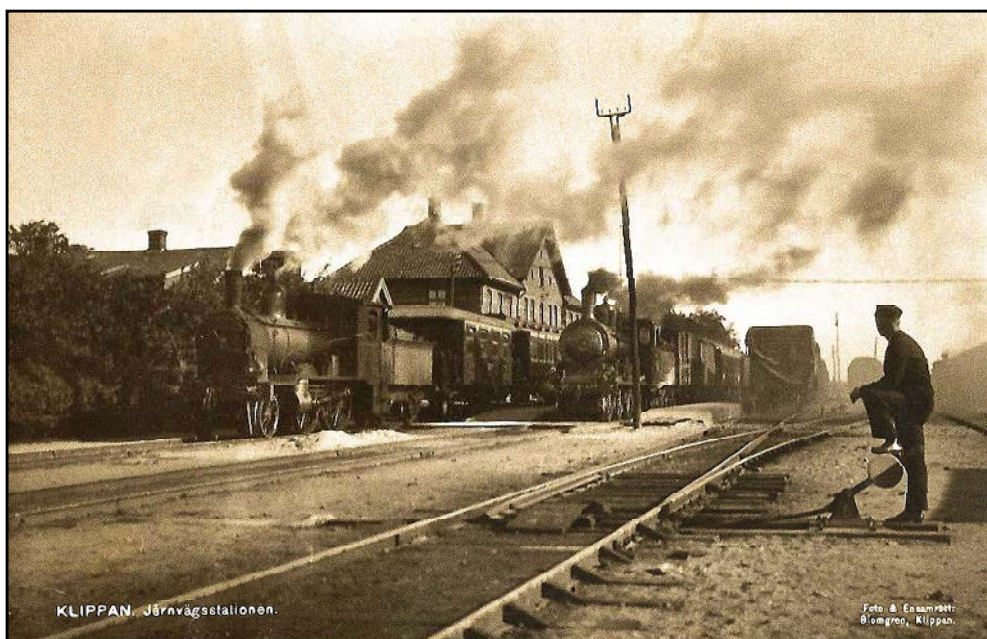
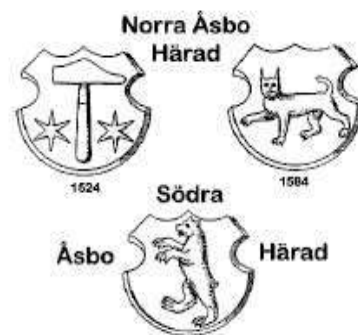


Åsbo Släktblad

Medlemstidning för Åsbo Släkt- och
Folklivsforskare

årg.29 dec 2016 nr.2



Tema "Järnvägens folk"



Åsbo Släktblad

Medlemstidning för Åsbo Släkt-
och Folklivsforskare
Årg. 29, dec 2016, nr 2

Redaktionen:

Lena Ringbrant Ekelund,
Kamrersg.17, 264 31 Klippan,
tel. 0435-71 10 60 l.re@telia.com
Karin Björk Hernandez, Ö Solg 8a,
264 34 Klippan tel. 0435-146 39
Lena Nilsson, Forsmöllev 3,
264 39 Klippan tel. 0435-101 18
redaktionen@asbo-gen.com
Ansvarig utgivare: Bengt Emgård

Åsbo Släkt- och Folklivsforskare
Postadress: c/o Studieförbundet
Vuxenskolan, Box 20, 264 21 Klippan
Besöksadr.: Studiegården 47:an,
Storgatan 47, 2:a vån, Klippan
Bankgiro: 5044-2391

Medlemsavgifter 2017

Helår 140 kr
Famijmedlem 60 kr

FÖRENINGSLOKAL

Studiegården 47:an,
Storgatan 47, 2:a vån, Klippan
Ingång via rampen på husets gavel!

ÖPPET HUS, datum se sista sidan.

I lokalen finns möjlighet att:

- Använda föreningens datorer eller trådlöst nätverk till din bärbara dator,
- Söka i ett flertal Internetdatabaser samt våra egna databaser
- Söka i vårt innehållsrika arkiv
- Köpa antavlor, ansedlar, böcker m.m.
- Få hjälp med din forskning

Kurser i släkt- och lokalhistorisk forskning anordnas även på 47:an.
Kursledare: Barbro Andréll

© Åsbo Släkt- och Folklivsforskare och författarna som även ansvarar för faktauppgifterna i sina artiklar.

INNEHÅLL

Föreningsinfo	3
Järnvägsnätets utveckling i Skåne	4
Järnvägssträckor i vår närmiljö - <i>Lena Nilsson</i>	5
Gråmanstorps järnvägsstation - <i>Lena RE</i>	9
Spårvagnskusk - <i>Karin Björk Hernández</i>	12
Vad gjorde en banvakt för 100 år sedan - <i>Karin BH</i>	13
Per Halling - Konduktör i Ängelholm - <i>Lena RE</i> ...	14
Sveriges första kvinnliga lokförare - <i>Lena Nilsson</i> ..	17
Sveriges första och enda tåggrån - <i>Lena Nilsson</i>	18
Veteranjärnvägen - <i>Karin Björk Hernández</i>	19
Orphan Trains - <i>Karin Björk Hernández</i>	20
Tragedi på spåret - <i>Karin Björk Hernández</i>	21
Massor av gamla fotografier - <i>Lena RE</i>	21
Järnvägsfotografier - <i>Lena RE</i>	22
Kvällsträff Torsten Hannrup - <i>Lena Nilsson</i>	23
Vårens program.....	24

Styrelsen 2016

Ordf.	Bengt Emgård, Hörsdal 2361, 264 92 Klippan, tel. 0435-71 19 90
v Ordf.	Lena Ringbrant Ekelund, Kamrersg.17, 264 31 Klippan, tel. 0435-71 10 60
Sekr.	Gertrud Hannrup, Älvdalsg. 11, 264 34 Klippan tel. 0435-123 39
Kassör	Agneta Rosengren, Rosenv. 19, 264 37 Klippan tel. 0435-139 20
Dataansvarig	Alan Sejrbo-Petersen, Hörsdalsv. 167, 260 60 Kvidinge tel.0435-126 15
Arkiv	Vivan Bengtsson, Ekoxgatan 3, 264 36 Klippan tel. 0435- 131 97 Kerstin Persson, Bäckavägen 21 B, 284 32 Perstorp tel. 0435-359 15
Suppleanter	Roger Ragnarsson, Fastarp 4460, 264 94 Klippan tel. 0435-212 91 Bengt Johansson, Gullvivevägen 10, 26471 Ö Ljungby tel. 0435-216 79

Hemsida: www.aasbo-gen.com

Webmästarna Fredric Nilsson & Alan Sejrbo-Petersen
webmaster@aasbo-gen.com

Vår förening är medlemsförening i Sveriges Släktforskarförbund, Skånes Släktforskarförbund och samarbetar med SV Västra Skåne.

Foto på framsidan:
Axel Blomgren

**Nästa tidning kommer ut i juni 2017.
Sista dag att lämna manus är den 15 mars.**

Föreningsinfo

Under hösten har vi haft mycket folk på våra öppna hus.

Vi har även testat att ha öppet hus på kvällstid, men det var inte många som kom. De som kom fick proffsig hjälpa av erfarna släktforskare.

Vi ersatte vår traditionella släktdag med en introduktion i släktforskning. Det kom en del men inte många. Här fick de även stor hjälp av erfarna forskare.

Vad vill ni att föreningen ska göra

för er? Kan ni inte maila oss och berätta vad du vill ha eller vad du kan ge andra? Vi har så mycket samlad kunskap som kan komma andra till del.

Till våren kommer Hjördis Nilsson och Lena Ringbrant Ekelund berätta för er om vad de lärde sig på en DNA-kurs som Skånes Släktforskarförbund arrangerade i dec -16.

God Jul &
Gott Nytt SläktforskarÅr

Tema "Järnvägens folk!"

Årets tema har varit ett mycket intressant och roligt arbete för oss i redaktionen. Hoppas det blir så för er också när ni läser tidningen. Det är otroligt vilken mängd olika yrken som fanns representerade vid järnvägen. Här följer några:

Tågets folk:

- lokförare
- eldare
- bromsare
- lokputsare
- ångfinkeeldare
- konduktör (tågmästare)

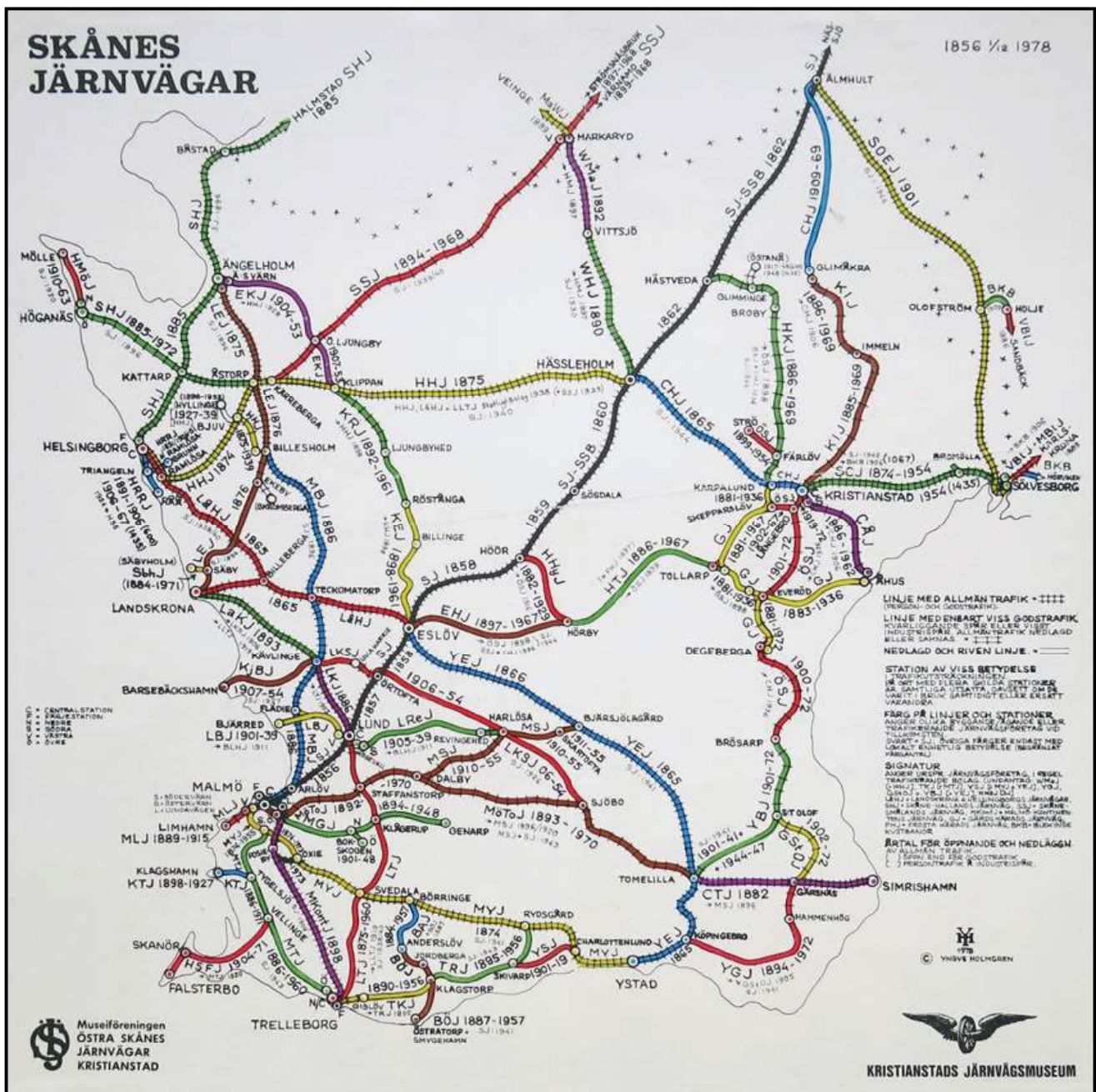
Stationens folk:

- stationsinspektör "stins"
- kontorsbiträde
- stationskarl
- portvakt

Banans folk:

- baningenjör
- banmästare
- banförman
- banvakt
- vägvakt
- brovakt
- banarbetare





Järnvägsnätets utveckling i Skåne

Den södra stambanan byggdes under 1850- och 60-talen. Den började i Malmö och byggdes norrut. Därefter byggdes några anslutningsbanor till Helsingborg/Landskrona och till Ystad från Eslov, och till Kristianstad från Hässleholm.

Under 1870-talet togs de första privatbanorna i drift som t.ex. Helsingborg – Hässleholm Järnväg HHJ som invigdes 1875.

Under en ekonomisk svacka runt 1880 minskade järnvägsbyggandet. Man försökte skapa

en mer ekonomisk järnväg genom att anlägga ångspårvägar.

Runt 1900 tar järnvägsbyggandet fart igen. Mindre banor samverkar och bolag slås ihop för att öka effektiviteten.

1900 - 1910 kännetecknas av nysatsning vilket resulterar i att järnvägsnätet nu är som störst i Skåne. Dessa projekt har ofta dåliga ekonomiska förutsättningar som visar sig i form av ständiga förluster och tidiga nedläggningsdatum.

Källa: Wikipedia

Järnvägssträckor i vår närmiljö



Klippan, järnvägsstationen.

Klippans station 1898 med loken HHJ lok 10 "Mörarp", HHJ lok 11 "Qvidinge". Klippan - Röstånga Järnväg, KRJ lok 2 "Röstånga". Foto: Blomgren

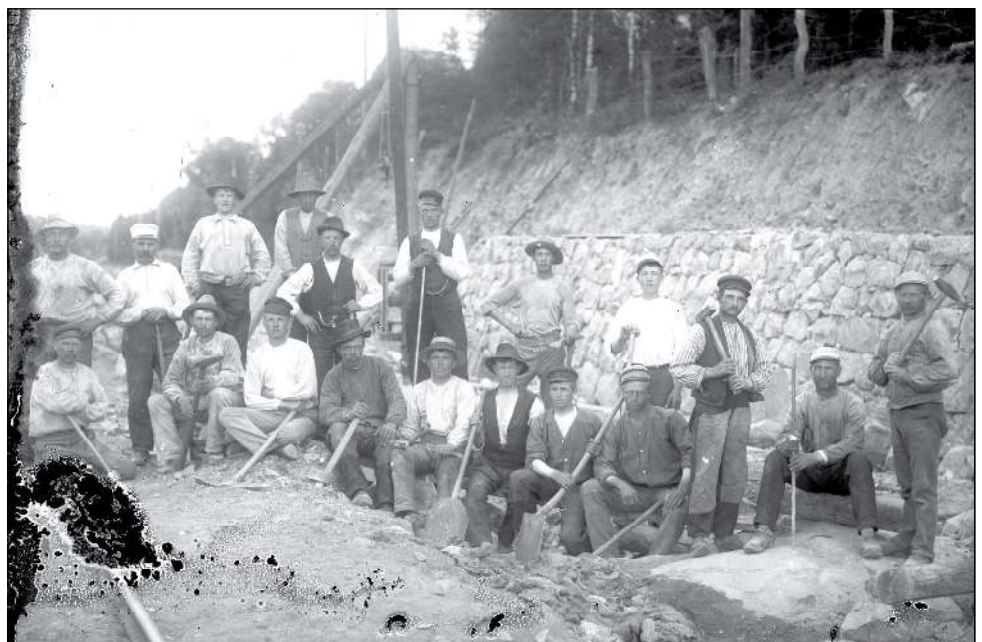
Helsingborg-Hässleholm HHJ (1875)

Mycket tack vare konsul Olsson i Helsingborg och representanter för gruvnäringen samt brukspatronen i Klippan så fick man fram pengar till en järnväg från Helsingborg mot Hässleholm som stod klar 1874. Det skånska järnvägsnätet byggdes till största delen upp med medel från städer och landsbygdskommuner samt enskilda jordägare och industridkare.

Helsingborg-Hässleholms Järnväg (HHJ) invigdes i hela sin längd 1875. I Helsingborg hade man börjat diskutera en järnväg som skulle ansluta till Södra stambanan redan 1859. Flera alternativa sträckningar togs fram och man fastnade slutligen för en järnväg mot sydöst till Eslöv. Den öppnades 1865 av Landskrona & Helsingborgs Järnvägar (L&HJ). Planerna på en nordligare järnväg levde dock kvar, inte minst för att man hittat rika stenkolsfyndigheter i Bjuv och för att militären i Ljungbyhed ville ha järnvägsanslutning. Efter många turer började HHJ byggas i början av 1870-talet. Den slutgiltiga sträckningen blev via Åstorp och Klippan istället

för Ljungbyhed som dock fick järnvägsförbindelse via Klippan-Röstånga Järnväg (senare Klippan-Eslövs Järnväg), några år senare (se Klippan-Ljungbyhed).

HHJ var en av de viktigaste privatbanorna i Skåne. Godstrafiken var omfattande och persontågen mellan Södra stambanan i Hässleholm och hamnstaden Helsingborg hade en kontinental prägel. Man köpte tidigt



Järnvägsbygge runt 1900. Arbetare från trakten kring Hyllstofta var på väg att lägga det andra sidospåret vid stationen. Längst till höger står Svante Karlsson Hamborg. Nästa är fd husaren Elias Hjort Ankarlöv och därefter torparen Karl Olsson. Den reslige karlen i mitten med skärmössa är banvakt Albin Borg. Bild från Blomgrens bilder.

in tenderånglok och de modernaste loken hamnade efter förstatligandet hos SJ där de fick littera E4. I Helsingborg hade HHJ en egen verkstad där man under 1930-talet till och med byggde flera egna motorvagnar. HHJ förstatligades 1940 och elektrifierades 1943. Under SJ-tiden användes omväxlande loktåg och motorvagnar i persontrafiken. Fram till 1987 gick X9-motorvagnar på banan, därefter blev det åter loktåg till i mitten av 1990-talet då Kustpilen-trafiken med Y2-motorvagnar startade Helsingborg-Hässleholm-Kristianstad (och vidare till Karlskrona). Mellan 1996 och 1999 gick en del av Kustpilentågen direkt till Köpenhamn via färja Helsingborg-Helsingör.

Den lokala persontrafiken lades ner i början av 1970-talet men återupptogs 1991 på sträckan Helsingborg-Bjuv i länstrafikens regi ("Pågatågen"). Trafiken förlängdes 1998 till Åstorp. Den 17 juni 2007 förlängdes även pågatågslinje 5 så att den omfattade sträckan Kristianstad-Åstorp.



Svenska militärer lastar gods och vagnar på Ljungbyhed station 1901
 Fotograf Blomgren. Bilden finns på Samlingsportalen.se

Klippan-Röstånga KRJ (1892-1961)

Klippan-Röstånga Järnväg (KRJ) var ett privat järnvägsaktiebolag vars linje invigdes 1892. Förutom persontrafiken förenklade järnvägen transporter för militären till exercisheden i Ljungbyhed.

I Klippan hade järnvägen också anslutning mot Helsingborg och Hässleholm genom HHJ (Helsingborg och Hässleholms Järnväg), och från 1904 till Ängelholm med EKJ (Engelholm-Klippans Järnväg).

Tankarna på att bygga järnväg i denna del av Skåne hade fötts redan på 1860-talet då ett förslag presenterades som gick ut på att ge Helsingborg förbindelse till stambanan norrut från Malmö. Man tänkte sig en järnväg från Helsingborg till Finja men Söderåsen låg i vägen så det blev en extra sväng om Björnekulla. Därefter skulle banan passera nära Klippans pappersbruk. Nu blev det istället anslutning till stambanan söderut via Eslöv 1865.

Mycket tack vare konsul Olsson i Helsingborg och representanter för gruvnäringen samt brukspatronen i Klippan så fick man fram pengar till en järnväg från Helsingborg mot

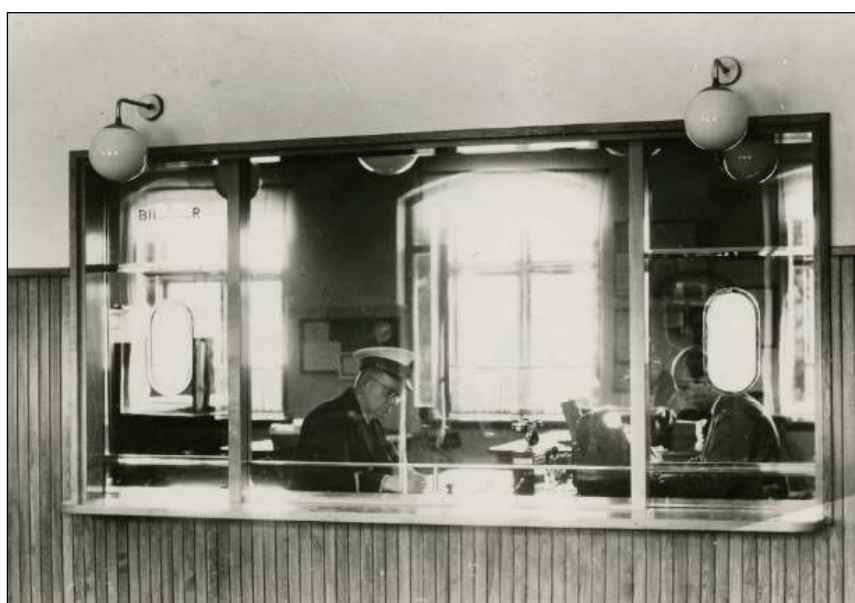
Hässleholm som stod klar 1874. Det skånska järnvägsnätet byggdes till största delen upp med medel från städer och landsbygdskommuner samt enskilda jordägare och industridkare.

Planer på att dra fram järnväg till

till Herrevadskloster och en järnväg skulle underlätta men olika särintressen satte stopp för bygget. Ett tag såg det ut som järnvägen från Röstånga skulle anslutas till banan Helsingborg-Hässleholm vid Hyllstofta. Detta hade inneburit att Ljungby skulle bli utan järnväg. Ett nytt initiativ togs för att bilda Klippan-Röstånga järnvägsaktiebolag med kapten Henrik Wilkens, bosatt i Allarp, som initiativtagare.

De militära intressena hade stor betydelse men kolliderade samtidigt med bygget, det blev svårare att nå övningsfält och bangården skulle blockera vägarna som regementena använde när de skulle vattna. Men truppsammandragningar och andra transporter till Ljungbyhed där det fanns fyra regementen skulle underlättas. Arbetet inleddes 1891 och den 18 oktober 1892 var en stor dag i Ljungbyheds historia, järnvägen invigdes och orten fick sitt nuvarande namn.

Ljungby och Nybro fanns redan i tidtabellen som stationer i Småland så



Biljettförsäljning Ljungbyhed Stationsföreståndare, T E Mårtensson.
 Stationskarl, Dahlgren. ca 1950 Samlingsportalen.se

Herrevadskloster fanns redan 1869 med militären som pådrivare. Bygget stoppades dock av ekonomiska skäl och andra orsaker. Men när järnvägen förbi Klippan invigdes diskuterades sträckning från Klippan mot Röstånga och andra hållet mot Ängelholm. Det var mycket militära transporter

den nya stationen fick heta Ljungbyhed. Järnvägen hade slutpunkt i Röstånga som vuxit till ett stort samhälle Här hade under flera hundra år gått en viktig väg mellan sydvästra Skåne och Småland. Gästgiverierna i Röstånga och Spången är en påminnelse om detta. År 1898 tog HHJ över

driften av KRJ och förlängde den ned till Eslöv via Röstånga, Billinge, Trolleholm och Stabbarp. I Skärålid fanns ett stenbrott, som använde järnvägen för sina transporter. Skärålid var även ett populärt turistmål, med sin vackra natur. På helgerna sattes det t o m in extratåg från Malmö och Köpenhamn. Persontrafiken lades ner 1961 men viss godstrafik kvarstod t o m 1980 till F 5 i Ljungbyhed. Under åren 1980-1992 kördes det ångloksdragna tåg på sträckan Klippan-Ljungbyhed. Då hade Klippans kommun tagit över sträckan och den ideella museijärnvägsföreningen, Klippan-Ljungbyheds Järnväg, bedrev museitrafik.



Så småningom blev banans underhåll eftersatt vilket ledde till att banan växte igen och sliprarna ruttnade. På sträckan mellan Klippan och Ljungbyhed har det sedermera blivit ett populärt utflyktsmål att köra dressin.

Ängelholm-Klippan EKJ (1904-1953)

Ängelholm-Klippans Järnväg (EKJ) var ett privat järnvägsaktiebolag som öppnade sträckan Ängelholm - Östra Ljungby år 1904. Den fortsatta delen på 8 km till Klippan var klar 1907. Stationer var Ängelholms central (nuvarande Ängelholms station), Ängelholms Värn, Munka Ågård, Munka Ljungby, Skälderhus, Åsbo-Össjö, och fler närmare Klippan.



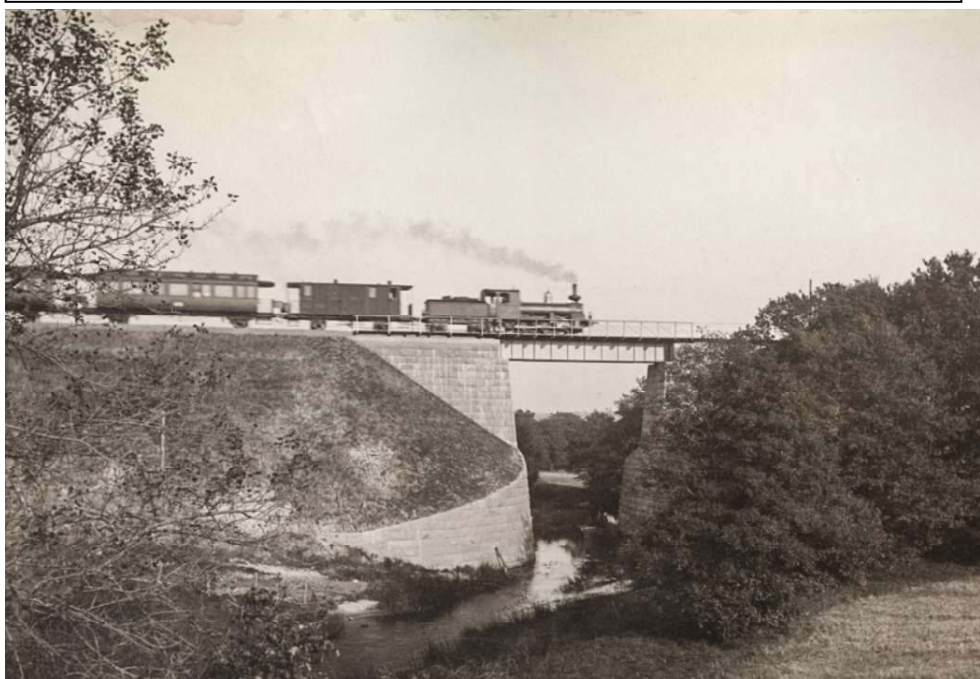
Vi har hittat roliga bilder på Blomgrensbilder och på [Samlingsportalen.se](#) från när järnvägsbron över Bäljaneå vid Gråmanstorp byggdes. Man ser hur de fraktar ut stenarna med en sorts vinsch.

Stenarna togs från Rösa och Kohagen i Bjersgård. Bron blev södra Sveriges högsta bro med sina 18 m.

När bron byggdes om för biltrafik sänktes bron med 6 m.

Bolaget hamnade snabbt i svårigheter och rekonstruerades 1908 som Ängelholm-Klippans Nya Järnvägsaktiebolag.

Under de bästa åren gick det 12 per-



Blomgrens bild på Tekniska museet

sontåg och 2 godståg dagligen på sträckan, men lönsamheten var ändå aldrig god.

År 1915 infördes trafik med dieselmotorvagnar. Godstrafiken bestod bland annat av sockerbetor till sockerbruket i Ängelholm.

1927 köpte Ängelholms stad järnvägen på exekutiv auktion. Det blev HHJ (Helsingborg Hässleholms Järnväg) som fick sköta trafiken på sträckan.

Från 1943 gick rälsbussar tre gånger dagligen tur och retur mellan Ängelholm och Klippan.

Trafiken lades ner den 9 juni 1953 på grund av vikande trafikunderlag. Produktionen vid sockerbruket i Ängelholm lades ned efter betkampanjen samma år. På den gamla banvallen går idag Klippanvägen, riksväg 13.

I dagligt tal kallades banan "Pyttebanan", ett namn som kommer från en episod där snickaren och poeten Johan Wilhelm Halls hönor, "pyttor" på skånska, smitit ut på banan och orsakat en rättstvist mellan Hall och EKJ. Hall diktade sedan en sång om pyttorna på banan.

Skåne-Smålands Järnväg SSJ (1894 - 1968)

Sedan man byggt Helsingborg-Hässleholms Järnväg (HHJ) 1875, var Helsingborgs stad intresserad av att en järnväg blev byggd från Kärreberga, som ligger längs HHJ, norrut mot Markaryd. Koncession söktes och beviljades den 9 augusti 1889. Sträckan Kärreberga-Markaryd Västra kunde öppnas för trafik den 15 januari 1894. Den 2 november 1897 var sträckan Markaryd-Strömsnäsbruk färdigbyggd. Järnvägen fullbordades med sträckan Strömsnäsbruk-Värnamo den 16 juni 1899 och Skåne-Smålands Järnväg (SSJ) kunde invigas. Slutstation i söder för SSJ, var inte Kärreberga, utan Åstorp, några km väster om Kärreberga.

1 juli 1939 förstatligades SSJ och övertogs av SJ 1940. SJ drev trafik på hela järnvägen fram till 1963, då



Östra Ljungby station 1971

Bilden finns på [Samlingsportalen](#).

nedläggningarna började. Persontrafiken längs hela banan upphörde i maj 1968.

Redan 1963 hade godstrafiken upphört på sträckan Örkelljunga-Stidsvig. 1977 upphörde godstrafiken Åsljunga-Örkelljunga, 1982 Kärreberga-Stidsvig. Godstrafiken Skånes Fagerhult-Åsljunga upphörde 1983 och Markaryd-Skånes Fagerhult 1994. 1989 lades den sista reguljära godstrafiken ned. Det mesta har rivits. Regeringen gav Statens Järnvägar tillstånd att riva Ljungby-Traryd och Skånes Fagerhult-Kärreberga 1987-01-29. Det första som revs var vid Eket för att ge plats åt E4. Östra

Ljungby-Stidsvig revs 1990, Stidsvig-Skånes Fagerhult 1991 och Skånes Fagerhult-Markaryd revs 1999. Från strax norr om Kärreberga omkring 3 km norrut mot Östra Ljungby ligger spåret kvar i Åstorps kommun. Det mesta av banvallen har köpts av kommunerna och mycket är cykelväg. Den första cykelvägen startar i Östra Ljungby och fortsätter genom Örkelljunga där kommunen äger banvallen, förutom där E4:an korsar, och går vidare till Markaryd.

Lena Nilsson

Källor: *Skånes Nordvästpassage*,
Wikipedia



Stidsvigs station 1971

Bilden finns på [Samlingsportalen](#).

Gråmanstorps järnvägsstation

Stationen utgjordes av en vitkalkad kvadratisk stationsbyggnad med ett annex i samma stil. Sydost om stationsbyggnaden fanns ett rödmålat fraktgodsmagasin med lastbrygga. När stationen revs flyttades detta fraktgodsmagasin 500 meter, till Klockaregården, där det användes som spannmålsmagasin. Byggnaden finns kvar än i dag.

Ytterligare i sydostlig riktning fanns en tid en stenkross. Gråmanstorps Stenkross AB bildades 1915 på initiativ av stinsen Josua Kamstedt. Här arbetade runt sex man med att krossa sten. När man ville öka farten på tågen behövdes makadam i stället för grus för att fixera syllarna på banvalven. Stenen kom mestadels från Rösas steniga åkermarker. Krossen upphörde 1942. Kvar finns ett betongfundament, väl synligt från väg 13.

Nordväst om stationen låg Stations-trädgården, alla järnvägsstationer på landsbygden hade en stations-trädgård. I den fanns bland annat en bokberså, eller rättare, finns. I dag är den femton meter hög. Frukträden är svårare att hitta.



Bokbersån i stationsträdgården



Gråmanstorps station. Blomgrens bilder nr 40103



Stenröjning på Skräddarehus i Rösa. Bakom hästarna går arrendator Henrik Olofsson och i plogfåran syns hans hustru Gustafva f. Svensson. Barnen är deras fosterbarn. Johan Tall med sönerna Sigfrid och Gunnar deltar också. Stenarna forslades till Gråmanstorps stenkross. Foto: Axel Blomgrens 1923



Stenkrossen som stod vid järnvägen intill stationen startade 1915 och var i verksamhet till 1942. Maskinist Johannes Andersson, Rösa står till vänster vid byggnaden. Foto: Axel Blomgren 1921

Stationsinspektör

Den förste stationsinspektoren eller stinsen var Josua Kamstedt (1873 - 1948). Han var förstallare och blev sen stins i Grå-



manstorp under åren 1906 - 1936. Jag vet inte vem som efterträdde honom,

men 1946 tillträdde en ny stins. Hon hette Anna Kristiansson, född 1901 i Skånes Värjsjö där hon också gifte sig och fick tre barn; Hjalmar, Margit och Sven-Erik. Anna



hade utbildat sig till stins i Skånes Värjsjö. När hon skilde sig flyttade hon ensam med barnen in i Gråmanstorps stationshus.

Dottern Margit Kjäll bor i Helsingborg och jag tog kontakt med henne. Hon berättade för mig lite om livet på stationen. Förutom expedition och väntsal var stationsbyggnaden bostad åt stinsfamiljen. På nedre våningen fanns köket, ett stort och ett mindre rum. På vinden fanns ytterligare ett rum. Expeditionen och väntsalen vette mot nordväst.



Margit berättade även om att de umgicks med många trevliga människor i byn och att hon firade sin tjuogoårsdag med fest i stationshuset. Jag fick låna lite foton som jag skannat.



Stinsen Anna Kristiansson utanför Gråmanstorps station. Foto lånat av Margit Kjäll



Några okända män som skulle förbättra namnskylden när Anna flyttade in på stationen. Foto lånat av Margit Kjäll.

Bommarna

Förutom att sälja biljetter och sköta det kamerala skulle Anna veva ner och upp bommarna vid två vägkorsningar, vid vägen till skolan (nuv. Bygdegården) och vid vägen till kyrkan. Exakt när tågen kom visste man aldrig, hon fick titta längs spåret. Tåget från Ö. Ljungby var lättare att se, från Klippan var det värre. Vevarna stod framför stationshuset, flera hundra meter långa vajrar förde kraften ut till bommarna. Min man berättar att när bommarna var nere stod man ofta och hängde på dem, och när tåget passerat kunde ibland inte trakten s ynglingar motstå skadeglädjen i att hänga kvar när stinskan, som hon kallades, skulle veva upp dom igen. Själv var han för liten för sådana busstreck.

Anna var kvar tills järnvägen lades ner. Hon flyttade då till Skärалid och tjänstgjorde där som stins tills den järnvägen lades ner. Nästa anhalt blev Hornsborg i Småland där hon stannade till sin pensionering.

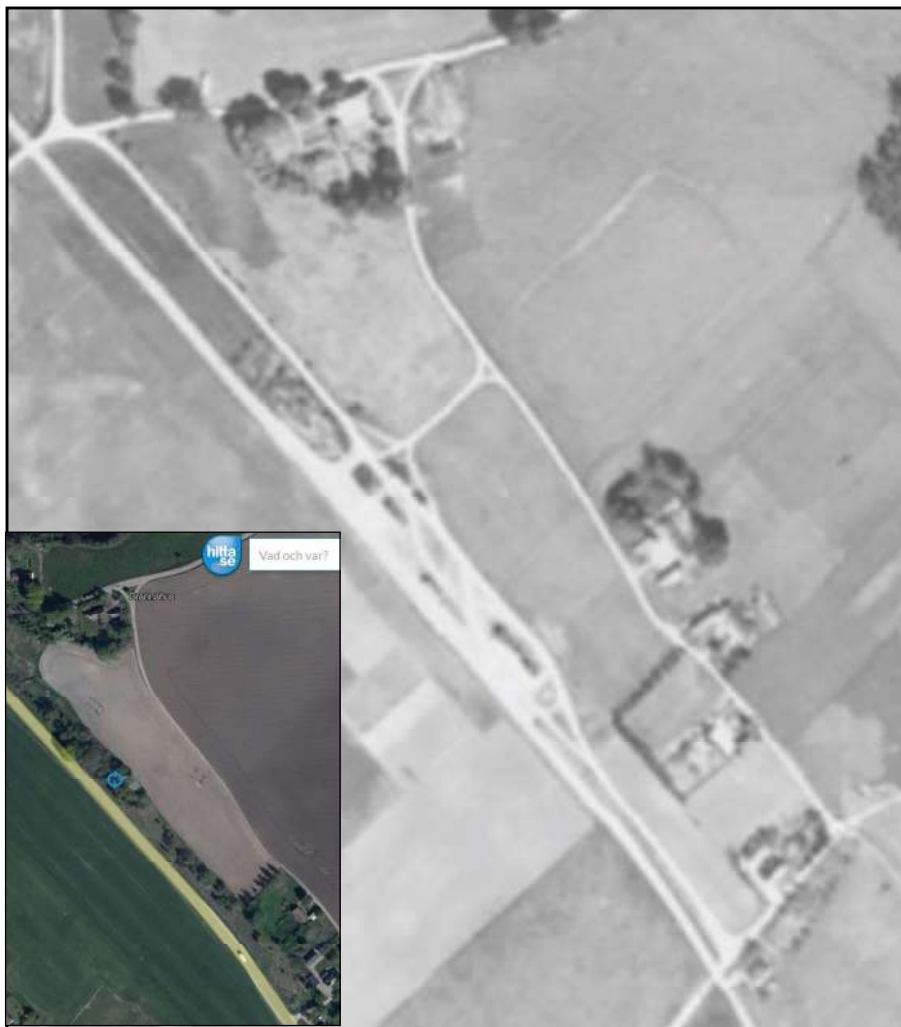
Efter att Klippan - Ängelholmjärnvägen, eller Pyttebanan som den kallades, lades ner 1953 drogs den nya väg 13 till stor del på den tidigare banvallen. Längs vägen ligger fortfarande Össjö, Skälderhus och Munka-Ljungbys stationshus kvar. Rivna är Gråmanstorp, Östra Ljungby, Källna och Munka Ågård, samt en del hållplatser, t.ex. Lyckås. Bilder på stationerna finns på Samlingsportalen.se.

Vid Gråmanstorps station finns idag bara den helt vildvuxna stationsträdgården samt betongfundamentet efter stenkrossen kvar.

Jag har med hjälp av ett flygfoto från 1947 fått fram koordinaterna för byggnaderna. Sen har jag lagt in positionerna i en nutida karta och besökt platsen. I ett fotomontage har jag lagt en bild av stationen i ett aktuellt foto.

Lena RE

Flygfoto över Skåne från 1940-talet där du kan få fram koordinater kan du hitta på <http://www.gis.lu.se/geodataFlygbilder.htm>



Flygfoto 1947 över Gråmanstorps stations område. GIS-centrum, Lunds universitet
Infälld flygfoto Hitta.se med stationen markerad på rätt plats



Ett försök att placera ut Gråmanstorps järnvägsstation i nutiden.
Blomgrens foto och fotomontage av Lena Ringbrant Ekelund

Spårvägskusk, ett yrke som inte finns längre

Omkring förra sekelskiftet fanns det hästdragna spårvagnar i städerna, men även på pappersbruket i Klippan användes hästar till att dra vagnar med gods på spår. Det fanns många spår inne på fabriksområdet.



Leander 1907

Leander Nilsson Risberg

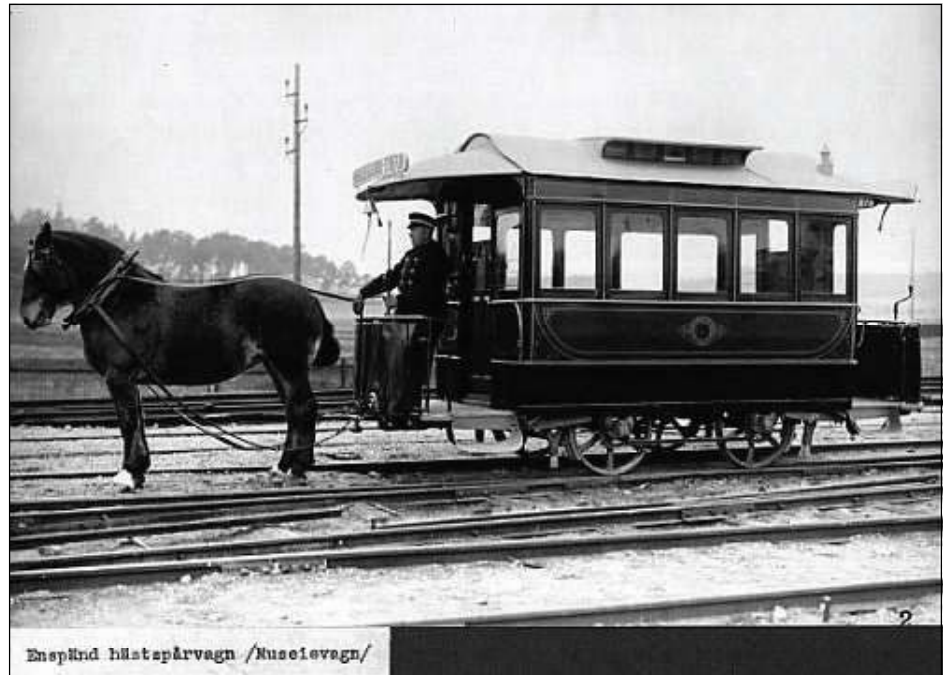
Min morfar, Leander Nilsson Risberg (1874 -1963), var anställd som spårvägskusk på bruket mellan åren 1898 och 1910. Men snart blev det dags för hästarna att gå i pension.

Pappersbrukets decauvillebana

I bruksallén, mellan bruket och järnvägsstationen, fanns det en decauvillebana, som var ett system för lätt flyttbar smalspårjärnväg.

Decauvillebanan vid bruket hade 1917 spelat ut sin roll och ersattes med en normalspårig förbindelse med Klippans station.

Karin Björk Hernández



Hästspårvagn i Stockholm 1877 Foto: Stockholm Tramway Museum

Fakta Decauvillesystem:

Fransmannen Decauville uppfann detta tillfälliga system, men den svenske ingenjören Axel Hummel utvecklade decauvillesystemet och fäste rälsen vid träslipers i stället för plåtsyllar. På detta sätt kunde mer permanenta banor byggas och flera svenska järnvägslinjer kom att byggas efter denna princip bl.a. Helsingborg-Råå-Ramlösa järnväg, HRRJ.



Decauvilleräls

Foto: Wikipedia av Claude Shoshany [GFDL (<http://www.gnu.org/copyleft/fdl.html>), CC-BY-SA-3.0



Decauvilletåget i bruksallén Foto: Blomgrens bilder

Vad gjorde en banvakt för 100 år sedan?



Borgman med dotter på dressin ca 1916. (Foto: Blomgrens bildarkiv)

1892 invigdes järnvägen Klippan – Röstånga, som senare förlängdes till Eslöv. Militären vid Ljungbyhed var en stark drivkraft bakom bygget, då man hade stort behov av snabba transporter. Det gick även persontrafik på banan till 1961, med transporterna till flygflottiljen fortsatte några år till.

Banvakter var utstationerade med bara några få kilometers avstånd längs alla större järnvägssträckningar. De bodde i banvaktstugor som byggdes och tillhandahölls av järnvägen, och det ingick i banvaktens sysslor att också sköta om huset. Ofta var banvaktstugorna små och hade banvakten en stor familj blev det därför ofta trångt om utrymmet.

Borgman i Mammarp

Förste banvakten vid banvaktstugan i Mammarp, som låg strax nordost om korsningen mellan vägen till Herrevadskloster och Klippan-Eslöv järnvägen, var Nils Oskar Borgman (1866-1956). Han bodde i huset, som byggdes ca 1892, med hustru Matilda f. Månsson (1868-1933) och nio barn under perioden 1893-1920.

Cykeldressinen uppfanns på 1840-talet av tysken Karl Drais och användes bland annat av banvakterna på deras dagliga inspektionsrundor ut-

med spåret, samt som arbetsredskap vid underhåll och reparationer av banan. Nya maskiner för banunderhåll och ändrade arbetsförhållanden gjorde att banvaktssystemet avvecklades i mitten av 1900-talet. Fortfarande finns hundratals banvaktstugor kvar.

På 1980-talet startades museitrafik av Museiföreningen Klippan-Ljungbyheds järnväg (numera Veteranjärnvägen Klippan-Ljungbyhed). Ett ånglok som tillverkades 1918 drog tåget. Det var mycket populärt att åka med på denna tur, som pågick fram 90-talets början.

Numera rullar det enbart dressiner på spåren under sommaren. Jag cyk-



Bildtext: Dressincyklning 2016
(Foto: Karin)

lade dressin i somras på den 6,5 km långa banan som idag är ett populärt utflyktsmål. Här kan man njuta av den vackra naturen och fundera över vad banvakten tänkte på när han cyklade på samma spår för hundra år sedan.

Karin Björk Hernández

Källor: Veteranjarnvagen.se och skanes-nordvastpassage.se

Banvaktens uppgifter

Under den första järnvägsepoken skulle banvakten "posta" för varje tåg – stå i givakt med den röda flaggan hoprullad intill högra sidan. Nattetid skulle vitt sken, "allt väl", visas med handsignallykta.

En banvaktsträcka var i genomsnitt 2,5 km. Denna sträcka skulle banvakten avpatrullera till fots – före och efter varje tåg. Han skulle hålla uppsikt efter rälsbrott, solkurvor, nedfallna träd och stenblock. Han skulle också mota bort kreatur och tillse att personer utan gångbiljett höll sig borta från banan.

Med tiden kom arbetet att mindre handla om bevakning och mer om underhåll: slipersbyte, klotsning, ompikning, spårjustering, reparation av stängsel och grindar, rensning av trummor och diken och ogräsrensning i spåret.

Ofta låg banvaktstugan vid en vägövergång. Då kunde banvaktens hustru passa grinden och stänga den för varje tåg. För detta erhöll banvakten (i slutet av 1800-talet) 36 kr extra om året. Hustrun själv fick ingenting.

Som naturaförmåner ingick fri bostad och bränsle, samt rätt att använda järnvägens mark för bete. 1920 infördes ett nytt lönereglemente. Naturaförmånerna bortföll och i stället höjdes lönen.

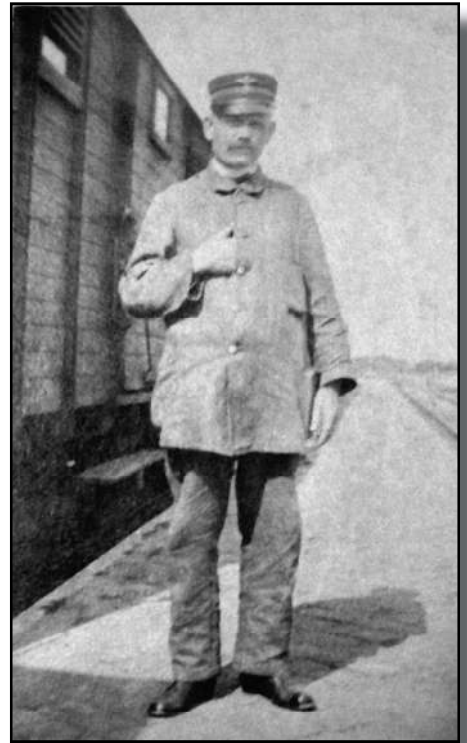
Banvaktens benämning togs bort 1962 då arbetsorganisationen förändrades. Arbetet ändrade karaktär från behovsanpassat till planmässigt underhåll. Banvakterna blev reparatörer eller besiktningsmän. Många banvakter fortsatte att hyra banvaktstugor som bostad. Men arbetslagen utgick från de större stationerna och transporterades till arbetsplatsen med dressin eller bil.

Källa. [Järnvägsmuseet](http://Jarnvagsmuseet). Ängelholm

Per Halling - Konduktör i Ängelholm

Jag har alltid vetat att min morfars far Per Halling f. Jönsson var konduktör i Ängelholm, men fram till nu när jag ska skriva denna artikel så visste jag inte mer om hans arbetsliv.

Jag började med att söka i kyrkböckerna och därefter hittade jag andra spännande källor.



Per Halling på jobbet

Kyrkböckerna

Jag började leta i kyrkböckerna och fann följande:

Per föddes 1873 i ett torp i byn Plågan några kilometer utanför Lövestad. Hans far var torparen och muraren Jöns Persson (1847-1923) och hans mor var Else Mårtensdotter (1848-1928). De var åtta syskon i familjen varav Ola, Magnus och Nils utvandrade till Amerika, men det är en annan historia.

Murare och lokputsare

Per följde i sin fars fotspår och började arbeta som murare i Lövestad och det är han även vid 26 års ålder 1899 när han gifter sig med Maria Olsson och de får en son Carl som blir min morfar. I maj 1901 flyttar muraren Per Jönsson från Lövestad med familj till Hylle, Malmö. När han året efter flyttar anges hans yrke som murare och

putsare. Lokputsare var ett smutsigt och slitsamt yrke. Man skulle putsa locket både utvändigt och invändigt, tömma sotskåpet, fylla på nytt vatten och kol m.m. så att locket var färdigt för nästa resa.

Stationskarl och packmästare

Nästa yrke var stationskarl. Stationskarlens arbetsuppgifter var varierande. De skulle öppna vagn-dörrarna och med tydlig röst ropa ut stationens namn, när tåg anlände till järnvägsstationen. Han skulle ta emot de avstigande passagerarnas bagage och ta dessa till bagagerummet. När biljett uppvisats märktes bagaget med nummerlapp, passageraren fick en lapp med samma nummer. Nummerlappen skulle sedan visas upp vid uthämtningen av det inlämnade bagaget. En packmästare följde med tåget och skötte i och urlastning av

bagage på olika stationer.

Konduktör

Steget från packmästare till konduktör verkar vara vanligt. Per fick sin första tjänst som konduktör i april 1917 och stationerades i Nässjö för att endast ett halvt år senare förflyttas till Ängelholm och där stannade han resten av sitt yrkesverksamma liv.



Min mormor Betty viftar adjö till sin svärfar Per Halling 1926.



Kan man hitta mer fakta om Per Jönsson Hallings yrkesliv?

Jag skickade en förfrågan till Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle och fick svar av Christina Engström som har hand om bibliotek och forskarservice.

På min fråga om hur man blev konduktör fick jag följande svar:



För de olika befattningar som fanns var det olika reglementen och instruktioner som man skulle kunna. Jag vet inte riktigt säkert hur det gick till men man kan tänka sig att blev man aktuell för tjänstgöring som t.ex. konduktör och var anställd som stationskarl och man ansågs som lämplig att gå vidare till konduktör gick man nog "bredvid" ordinarie tjänstemän ett tag. De reglementen och instruktioner som gällde för tjänsten skulle läsas in och efter förhör av dessa och hur man ansågs klara sina arbetsuppgifter under uppsyn av ordinarie konduktören kunde man antas som konduktör.

När jag frågade om det kan finnas betyg eller andra handlingar som rör Per Halling så svarade hon följande: Du kan pröva med Landsarkivet i Göteborg. De har SJ:s personalakter, tyvärr har det visat sig att det är inte alltid dessa finns kvar. Ibland har den anställde fått dessa med sig vid pensioneringen. Arkivet med personalakterna är sorterade efter den stationeringsort personen hade vid pensionering. Kontaktuppgift via mail till landsarkivet i Göteborg: landsarkivet.gla@riksarkivet.se.

Landsarkivet i Göteborg svarade:

Ang. uppgifter om SJ-anställda Per Jönsson Halling:

Jag har hittat hans personalakt och den innehåller ca 10 sidor med tjänstbeskrivningar och ett läkarintyg. Skall jag skicka kopior? Jag kan skanna dem för 4 kr. / kopia./ Magnus Hansson

Nu fick jag tillgång till Per Hallings personalakt och där hittade jag följande:

1 nov 1899 anställs Per som eo stationskarl vid MKJ (Malmö Kontinental järnväg som gick mellan Malmö och Trelleborg) Lite konstigt för han flyttade ju inte förrän 1901 enl. husförhör/flyttningslängder. Kanske var han

där och arbetade före flytten, men han flyttade ju in som murare! Konstigt!

Han är stationerad i Malmö fram till den 30 nov 1902 då han förflyttas till Jordholmen. Här är han eo stationskarl till den 2 sep 1903 och dagen efter blir han ordinarie stationskarl i Jordholmen fram till den 1 okt 1906. Konstigt nog är han vagnsmörjare från den 1 jan 1906 till den 31 dec 1908.

Den 22 sep 1905 bestraffas Per med böter 5 kr för försovning. Detta motsvaras av 264 kr i dagens penningvärde.

Den 1 jan 1909 anställs Per av Statens järnvägar med tjänstgöringsort Malmö. I personakten som då upprättas står att han har fullgjort sin värnplikt 1894-95, han har normalt färgsinne och normal synskärpa. Han har folkskola och är gift.

Mellan den 1 jan och 1 maj år 1909 tjänstgör han i avgående godsmagasin för att därefter vara på avgående resgods till den 31 jan 1911.

Per tjänstgör därefter som spärrvakt fram till den 1 aug 1912 och går därefter tillbaka till avgående resgods till den 31 dec 1916.

Den 1 jan 1917 får han sin första anställning som konduktör och det är i Nässjö. Här stannar han till den 31 sep då han förflyttas till Ängelholm.

Antagningar, konstitueranden, förflyttningar och beordringar:

Befattning (och nummer)	Datum	Tjänstgöringsort	Expedition och tjänstgöringens art (beordring eller förflyttning)	Fr. o. m.	T. o. m.
Stationskarl	1/1 1909	Malmö	avg. godsmagasin	1/1 1909	1/5 1909
		"	" resgods	2/5 1909	3/1 1911
		"	spärrvakt	1/2 1911	1/8 1912
		"	avg. resgods	2/8 1912	31/10 1916
Konduktör 275	1/1 17.	Nässjö	tågtjänst	1/1 1917	31/9 1917
		Ängelholm		1/10 1917	

Bestraffningar:

Begången förseelse	Tiden då förseelsen begicks	Ådömt straff	Tiden för ådömandet	Myndighet, som ådömt straffet	Signatur för angivande att förseelsen icke vidare skall upptagas i utdrag härur
Förseering		På 5 ly.	22/19 05	18 Maj	Ho

Undertecknad erkänner sig härmed hava erhållit undervisning angående tillvägagångssättet att till liv återkalla personer, som blivit bedövade genom inverkan av elektrisk ström.

Angelholme den 4/5 1934
P. Halling



1921 var han sjuk med löneavdrag 16 dagar.

1930 deltar han i en kurs i engelska språket och var ledig 5 dagar troligen för detta och 1931 när han blev änkring var han ledig 11 dagar utan löneavdrag.

Den 4 maj 1934 har han erhållit undervisning "angående tillvägagångssättet att till liv återkalla personer, som blivit bedövade genom inverkan av elektrisk ström".

Den 1 sep 1936 går han i pension. Jag har inte hittat när han fick sin medalj, men grann är den!

Allt detta hittade jag i Pers personalakt från Landsarkivet i Göteborg! Nu vet jag mycket mer om min morfars far Per Hallings yrkesliv. Det var verkligen roligt!

Lena RE

730803 PERSONALAKT Nr 155

för aspiranter samt extra ordinarie och ordinarie tjänstemän.

W Namn: Halling, Per Jonsson Födelselid: 3 augusti 1873

Värnplikt fullgjord såsom kapitän vid 1894 1895 ; inskrivningsnr. : årsklass

Bostadsadress: _____

Mantalskrivningsort: _____

Kyrkobokföringsort: _____

Rullförlings- områdes nr _____
Landstoms- Färgsinne: normal 1909

Synskärpa: _____
Hörsel förmåga: _____
Nedsättning i arbetsförmågan på grund av sjukdom (skadad i tjänst) ålder: _____

Examina, prov och kurser: Pallholms kurs i engelska språket Å 1930

Civilstånd: gift sep änkring dec 1931
Familjemedlemmar: 1 Barn

Sveriges första kvinnliga lokförare

Sveriges första kvinnliga lokförare **Ulla-Brita Neibig**, född i Bromma 1948, och uppvuxen i Stockholm, började den spårbundna yrkesbanan på "Stadsbanan" Storstockholms Lokaltrafik AB (SL), år 1970 som spärrvakt.

Efter ett par månader där vidareutbildades hon först till tunneltågförare, därefter till spårvagnsförare och till sist blev hon ställverksvakt för tunneltågstrafiken.

När sedan möjligheten kom att söka utbildning till lokförare på järnvägen, så sökte hon vidare inom koncernen och blev 1972 antagen vid SL:s dotterbolag Järnvägs AB Roslagsbanan (RB). Hon utbildades där, i Statens Järnvägars (SJ) regi, till lok-, motorvagns- och rälsbuskförare. Eftersom lokföraryrket ditintills uteslutande innehafts av män, blev det stor uppmärksamhet i massmedia när en blott 23-årig kvinna blev lokförare.

Som pionjär fick hon uppleva en del besynnerliga händelser, som till exempel när hon gick sin utbildning och skulle övningsköra med en lokförare som visade sig vara försvunnen - det var alltså tomt på förarplatsen. Och eftersom det var tomt så var det bara för henne att söka upp den personalansvarige och förklara dilemmat med att hennes tåg fortfarande stod kvar på Stockholms Östra och inte kunde komma iväg i tid. Den ansvarige tittade på henne och sa "jaha, då har han väl åkt hem då, han ville tydligen inte ha någon kvinnlig elev."

Även "ledningen" för järnvägen försökte stoppa utbildningen av henne, genom att exempelvis anföra att "vi tyvärr inte har några toaletter för



kvinnor". Det skulle gå ytterligare fem år innan SJ anställde sin första kvinnliga lokförare, 1977.

Ulla-Brita har skrivit fyra häften om sin tid vid järnvägen:

- Svensk kvinnohistoria den 10 juni 1972;
- Lära för livet/makten och spelet;

- Säkerhetens pris;
- Blandade järnvägsminnen.

Källor:
Wikipedia
<http://www.neibig.se>

Lena N

Järnbane-passion

En känsla stor av frihet, känner mig som en atlet.
Sjöar, hagar och berg, drar genom landskap i färg.
Rastar efter en jämn lunk, sjunger och tar en klunk.
Dags för avgång igen, kör igång gamla vän.
Du ljuva järnbana, passionen i mitt liv.
Ifrån loket kan jag spana, dragkraften är så massiv.
Din styrka järnbana, växer i mitt sinn.
Makten kan du ana - järnbana; jag är bara din.

Livet, järnbana, finns i varje del av dig.
Det är som att åka kana, blodet rusar fram i mig.
Järnet har blivit min bana, och givit nya perspektiv.
Bryter nu denna vana, efter att ha varit produktiv.
För slutstation, järnbana, finns precis överallt.
Jag skall vidare i livet bara, trots att du var mitt salt.
Jag alltid dig skall minnas, i mitt hjärta finns en plats
Du kommer aldrig försvinna inte heller ropen -"tag plats!"

Ulla-Brita Neibig

Sveriges första och enda(?) tågrån

Klockan var kvart i nio på kvällen den 18 mars 1907, då två unga män i mörka rockar och plommonstop steg på Malmö-tåget vid Staffanstorps station. Stinsen gav avgångssignal och tåget satte sig långsamt i rörelse. Postiljonen Johan Almén var ensam i postvagnen, sysselsatt med sortering. Alla postkontor längs linjen hade som vanligt skickat sina dagskassar med tåget för vidare befordran till Malmö.

Strax efter att tåget lämnat Staffanstorps steg de båda unga männen ut på plattformen bakom postvagnen. De var nu maskerade. Den ene drog fram en revolver och den andre höll en stor sten i handen. De ryckte upp dörren till postkupén och kastade sig över Almén som började ropa på hjälp. Då lyfte mannen med stenen sin hand och slog med full kraft mot Alméns huvud. Den panikslagne postiljonen fortsatte dock att kalla på undsättning och som svar fyrade pistolmannen av två skott mot Alméns ansikte. Nu var han omtöcknad och svårt skadad men fortsatte ändå att göra motstånd. Mannen med stenen kastade sig över honom och kampen höll på tills ett tredje skott slutligen tystade honom. Rånarna rafsade åt sig värdeposten och hoppade av tåget i farten. Almén låg kvar på golvet i en blodpöl.

När polisen så småningom hittade breven i Segeå saknades 5360 kronor, vilket naturligtvis var en stor summa pengar på den tiden. Man hittade även en försändelse med 15 000 kronor som hade undgått rånarna. Länsdetektiv Alfred Svensson utgick från att rånarna känt till både att stora penningbelopp brukade medfölja denna tur och att postkupén vanligtvis var bemannad med endast en person. Svensson skaffade sig information om tidigare anställda vid posten och bland dem återfanns den 27-åriga cementarbetaren Axel Vilhelm Johansson Fors. Han hade tre år tidigare avskedats efter att ha stulit pengar ur postförsändelser.



Svensson fick också reda på att Axel Fors nyligen hade festat om i Malmö tillsammans med en kamrat vid namn Johan A Fredriksson-Friberg.

Man gjorde en husrannsakan hos Axel Fors och hittade 700 kronor. Fors erkände genast att han avlossat de tre skotten, men Friberg nekade hårdnackat. Han erkände först efter tre dagars pressande förhör, och medgav att det var han som slagit Almén i huvudet. Däremot lyckades en tredje inblandad, en kamrat till rånarna och den som egentligen hade planlagt det hela, fly till Kanada med en del av bytet.

De båda männen dömdes för rån och mordförsök samt för medhjälp till detsamma, till livstids straffarbete. De blev benådade efter 18 år, och Fors flyttade då till Lund, medan Friberg stannade kvar i Malmö som bokbindare. När Axel Fors var 85 år intervjuades han i radio om tågrånet. Han bodde då i Eslöv där han dog

1967. Friberg dog 1961 i Malmö.

Postiljon Almén överlevde mirakulöst nog, men man vågade inte plocka ut de tre kulorna. En hade gått in i vänstra kinden, den andre vid högra sidan av näsroten och den tredje hade gått in genom högra näsborren. Detta gjorde att luktsinnet försvann helt och synen blev rejält försämrad. Han gick sjukskriven i tre år innan han kunde återvända till arbetet, då till en lindrigare tjänst inom posten. De tre kulorna i huvudet fick dock sitta kvar för återstoden av hans liv. I sitt testamente skrev han att ville bli obducerad och att kulorna skulle ställas ut på Postmuseum i Stockholm; en önskan som efterföljdes när han avlidit 1949.

Lena Nilsson

Källa: Sveriges järnvägshistoria, Minnenas Journal, Lokaltidningen Lund Staffanstorp (finns två bilder på rånarna också)

Föreningen Veteranjärnvägen Klippan – Ljungbyhed



Ånglok byggt 1906

Under senare år har föreningen anordnat körningar med persontåg dragna av ånglok på trafikverkets spår. I somras tog man ut ett hundraårigt lok samt några av vagnarna och körde till Hässleholm och tillbaka till Klippan igen.

En raritet i samlingen är en fjärdeklassvagn från 1888. Den kördes en gång i tiden på "Sillabanan" mellan Limhamn och Malmö. Fiskargummor från Limhamn använde järnvägen för att transportera sill och annan fisk till Malmö för försäljning på Fisktorget. Vagnarna hade inga fönster och invändigt fanns de träinredning utan sittplatser.

På sikt planerar man att ordna ett museum i lokstallet. Men under tiden kan den som är intresserad av järnvägens spännande värld besöka lokstallarna på söndagar under juli månad.

För mer information: Se föreningens hemsida www.veteranjarnvagen.se. Föreningen har cirka 100 medlemmar, varav cirka 15 är aktiva, och man ser fram emot nya medlemmar!

Karin Björk Hernández

Källa: Föreningen Veteranjärnvägen Klippan – Ljungbyhed

Foto: Föreningen Veteranjärnvägen

Föreningen Veteranjärnvägen grundades 1972. Till en början köpte man in, samlade och renoverade järnvägsfordon som rullat i Skåne. Man hyrde in sig i lokstallen i Bjuv och Billesholm och så småningom började man med publika körningar.

het på bangårdsområdet. År 2013 fick föreningen tillstånd att anlägga en ny slutstation i Ljungbyhed Park vid Militärhistoriska museet. Arbetet med denna station har påbörjats med schaktningsarbete.



Rälsbuss från 1937

2014 köpte föreningen loss lokstall, personalbyggnader och tillhörande bangård om cirka 15 000 m². Man planerar att bygga en 60 m lång vagnhall för att skydda de historiska fordonen från nedbrytning och vandalisering. Det är viktigt att bevara den gamla järnvägs-kulturen och den skånska järnvägshistorien.

1980 blev en milstolpe i föreningens historia med flytt till Klippan och museitrafik på banan Klippan – Ljungbyhed. Trafiken pågick till 90-talets början, men då fick persontrafiken inställas på grund av att sliperserna var så dåliga att säkerhetsvillkoren inte kunde uppfyllas.

I avvaktan på renovering så startade dressinuthyrning 1996. I mellantiden så revs Ljungbyhed bangård upp och flera företag byggde ut sin verksam-



Orphan Trains – de föräldralösa barnens tåg



På ett tåg kunde det finnas 300 barn.

Många barn som kom till USA under den stora invandringen övergavs av olika skäl. Ibland hände det att föräldrarna inte kom in i landet och då kunde någon annan vuxen ta in barnen i USA. En del föräldrar klarade inte av det hårda livet och många barn blev föräldralösa. Barnen fick klara sig på egen hand och drev omkring på gatorna. Det fanns barnhem, men de hade inte plats till alla

000 barn av de ca 250 000 föräldralösa barnen.

Från 1800-talet mitt fram till 1929 pågick denna förflyttning av barn, främst från New York, till den amerikanska Mellanvästern.

Även svenska barn övergavs. Många av dem sattes på ett tåg och hamnade förhoppningsvis hos en vänlig familj som t.ex. behövde extra arbetskraft i jordbruket. En del barn adopterades.

Det är en utmaning för en släktforskare att hitta uppgifter om barnen, men det finns en organisation som heter "National Orphan Train Complex" som kan hjälpa till.

De svenska barnen ska ha varit den sjätte största nationalitetsgruppen bland de föräldralösa barnen.

Lästips!

Romanen "Orphan Train" kom ut 2013. Den har översatts till svenska med titeln "De föräldralösa" och handlar om en nioårig föräldralös flicka. Författaren heter Christina Baker Kline. Hon gör upp med USA:s behandling av föräldralösa barn som handelsvaror och tjänstehjon under tidigt 1900-tal. Baker

Kline träffade några av de överlevande tågresenärerna innan hon skrev romanen som är baserad på en sann historia.

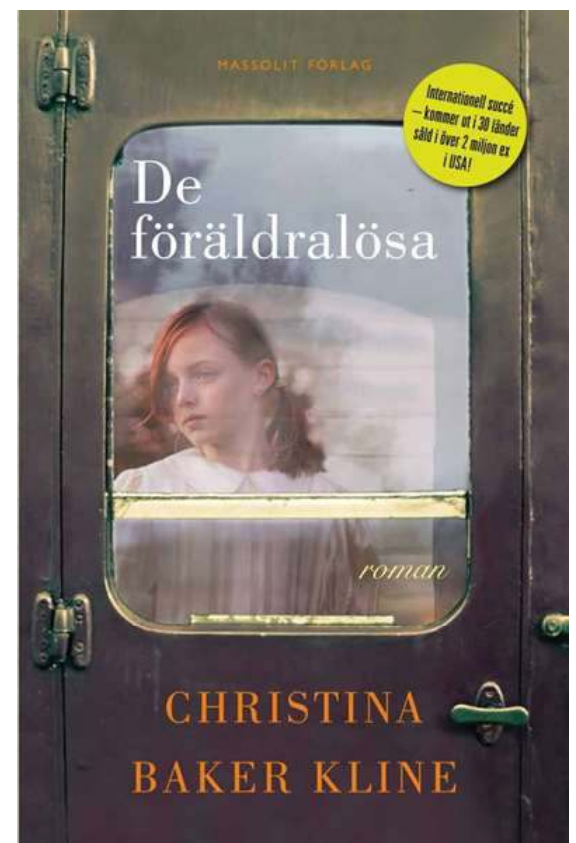
Karin Björk Hernández

Källa: "Kvällsstunden" 2016



barnen.

Då föreslog en präst som hette Charles Loring Brace att man kunde förflytta barnen med tåg ut från de stora städerna till andra orter. Han organiserade The Children's Aid Society som lyckades placera ut ca 120



Tragedi på spåret - fakta funnen i UB:s tidningsarkiv

Morfars lillebror, Nils Hjalmar Nilsson Risberg, var 27 år gammal när han 1904-09-11 blev överkörd av ett järnvägståg. Han bodde hos sina föräldrar i Övad 1:7 och jobbade som utearbete på pappersbruket i Klippan.

Jag blev nyfiken på vad som hade hänt och besökte Universitetsbiblioteket, Helgonabacken 1 i Lund, som har ett arkiv med mikrofilmade dagstidningar. Läs mer på UB:s hemsida www.ub.lu.se

I Engelholms Tidning 1904-09-12 kunde man läsa följande:

Hvem är han?

Öfverkörd och dödad blef i går afton vid 7-tiden af tåget i närheten av

Ljungbyhed en ännu okänd mansperson.

Följande dag, 1904-09-13 kom svaret:

Hvem han var.

Enligt ingångna underrättelser var det torparsonen Hjalmar Risberg i Övad som i söndags kväll strax norr om Ljungbyheds järnvägsstation blef öfverkörd af det kl. 8.38 e.m. till Klippan från Eslöf ankommande tåget. Den öfverkörde, som vid tillfället var berusad, hade från Ljungbyhed begifvit sig gående å järnvägen mot Övad, och hade då troligen fallit omkull och somnat. På grund af att järnvägen vid olycksplatsen gör en kurva, hade lokomotivföraren ej i tid observerat den å banan liggande, som släpades med lokomotivet ett stycke och blef så illa lemlästad, att han ljöt en ögonblicklig död.



de, som släpades med lokomotivet ett stycke och blef så illa lemlästad att han ljöt en ögonblicklig död.

Karin Björk Hernández

Massor av gamla, fina järnvägsfotografier

På Internet har vi hittat massor av härliga bilder på både människor, stationer och fordon som t.ex. lok, dressiner. Ibland står det även vilka personer som är på bilderna. Vi har med några av dessa bilder, men tyvärr fanns det inte plats för namnen. Hittar du inte bilden så kontakta mig så hjälper jag dig.

Blomgrens bilder

I vårt område har vi en guldgruva i våra Blomgrens bilder. Många gånger står det även vad personerna på bilden heter.

Samlingsportalen.se
Sök bilder, föremål och litteratur ur Trafikverkets museisamlingar.

Hem Bilder Föremål & fordon Bibliotek Arkiv Kontakt Länkar

Sök i bildsamlingen Villkor för bildanvändning Digitalprojektet

Här kan du söka efter fotografier och det finns två sökmeter som Du kan använda.

Foto enkel sökning
Fritextsökning i fälten: Motivkategori, Ämne, Ort, Bildtext, Anmärkning.

I ovanstående sökruta kan du göra så kallad "fritextsökning". Skriv det ord eller dela ord som du letar efter.
Skriver du till exempel ordet "vagn" så får du träff på de bildposter som innehåller ordet "vagn".
Skriver du ett "och" mellan föse ordet "vagn" får du träff på de bildposter som har ett ord som slutar på "vagn", till exempel "resgods-vagn".
Skriver du ordet "vagn" följt av "*" heckner får du träff på de bildposter som har ett ord som börjar på "vagn", till exempel "vagnanmärkning".
Observera att sedan du skrivit in ditt sökord kan du längs ned välja hur du vill ha resultatet presenterat.
Klicka därrefter på "SÖK".

Villkor för användning av bilder.
Utan avgift:
- lägupplösta bilder som hämtas av användaren på www.samlingsportalen.se får användas digitalt när källa, fotograf och länk anges
- skolarbete, uppsatser, avhandlingar och arbeten som uppfyller vetenskapliga krav vad gäller notapparat och motsvarande
- skritter från ideella föreningar.
Detaljerade villkor för bildanvändning finns HÄR!

Foto avancerad sökning
Skriv i ett eller flera fält.

Motivkategori:
Ämnesord:
Län:
Kommun:
Ort/Driftplats:
Bildtext:
Anmärkning:
Land:
Bandel:
Järnvägsbolag:
Fototid:
Bildnummer:

Samlingsportalen.se

Trafikverkets museer har genom åren byggt upp stora samlingar av fotografier, ritningar, arkivmaterial, litteratur och föremål. På Samlingsportalen tänker de lägga upp delar av dessa samlingar efter hand som de har digitali-

serat. För närvarande är det mest bilder man kan hitta där Det är över 140 000 bilder som finns sökbara och man kan hitta allt från rallare till resande, stationsmiljöer och fordon.

Välj t.ex. Klippan bland kommuner, så får du upp 343 bilder! Här finns även flera Blomgren bilder som vi inte har i vårt arkiv.

Lena RE



Bild överst tv - Kortet torde vara taget år 1899 enligt en anteckning på baksidan av originalet. Originalet tillhör Ragnar Nilsson, SJ banavdelning, Klippan. Bild och namn finns på samlingsportalen.se.

Bild ovan - HHJ Lok nr 26. Foto vid inryckning av militären till Ljd år 1910 - 11. Bild och namn finns på samlingsportalen.se. Troligen Blomgrens foto.



Bild tv - Stationspersonal med stationsinspektör Theodor Rytoft i Klippan före 1918. Finns även en samtida bild med färre personer. Bilden finns på samlingsportalen.se där även personnamn finns angivna. Troligen Blomgrens foto.



Bild nedan: Banarbetarlag på KlippanRöstångaJärnväg KRJ 1910 Bilden finns på Samlingsportalen.se

Kvällsträff med Torsten Hannrup

Onsdagen den 9 november samlades vi på "47:an" för att lyssna på Torsten Hannrup när han skulle prata om den forskning han gjort om Bjärsgård och Klippanbygdens äldre historia.



Torsten började med att berätta att han efter många år som lärare gick i pension 1997, och då började han släktforska. Han gick på kurs hos "vår egen" Barbro Andrell och lärde sig då läsa ur gamla skrifter. Han tyckte det var intressant med domstolsböckerna och började skriva av spännande mål som han upptäckte där.

Eftersom Torsten tillbringat mycket av barndomen i Bjärsgårdstrakten, och hade ett stort intresse av densamma, började han forska i godset historia. Han berättade att Bjärsgårds arkiv på 60-talet fördes till Krapperup och det var dit han åkte 2006 för att börja sin forskning. Torsten visade under kvällen ett urval i sin bok som är på 600 sidor och väldigt omfattning. I boken, som för övrigt blev klar förra året, finns både originaldokument skrivna på danska och översättningar på svenska.

Under 1900-talet hade godset stort inflytande på bygden. Bland annat ingick byarna Rösa, Holm, Åningatorp och Smålarp i godsets ägor. Före det ingick också Gråmanstorps by som Bjärsgård köpte 1620. Själva huvudbyggnaden, som går i italiensk stil, byggdes på 1850-talet då den gamla revs.

Torsten berättade också om den gamla byn Oxslev som hans far Algot Hannrup nämner 1970 i Klippanboken. Algot Hannrup fastslog även läget för byn redan då. Oxslev var en borg, troligtvis från 1200-talet, som låg i en bokdunge som kallas Fruebacken. Där bodde fru Cecilia, änka efter en Nils "stallare". Stallare var en befattning som den hade som vid kungens hov ansvarade för kungens



resor. Men den här Nils var troligtvis stallare till ärkebiskopen i Lund.

Ätten Gyllenstierna har anor sedan 1300-talet och kom från norra Jylland. Torsten berättar om Mogens Gyldenstierna (1481-1569) som genom sin bedrift vid slaget vid Uppsala 1520, kom att bli dubbad till riddare av Kristian II. Mogens gifte sig med kvinna född Sparre från slottet Svaneholm. Bjärsgård låg då under Svaneholm och kom på så vis i Gyllenstiernas ägo.

Den andre Mogens Gyllenstierna bosatte sig på Bjärsgård och gjorde mycket för byarna runt omkring. Han flyttade till Fulltofta vid sin ålderdom och ligger begravd i Lunds domkyrka.

Torsten berättade ingående om sjösystemet kring Bjärsgård och det fick avsluta kvällen. Då var många kaffesugna och kom överens om att fortsätta föredraget onsdagen därpå. Torsten hade naturligtvis mycket mer att berätta, och då kom det lika många intresserade.

Lena Nilsson





Norra & Södra Åsbo härad

Program våren 2017

Lör. 18/2	kl.13.00	ÅRSMÖTE. Föreningen grundades för 30 år sedan och det firar vi med sång och musik av Bernhard och Eva.
Ons. 29/3	kl.19.00	KVÄLLSTRÄFF. Lena Ringbrant Ekelund och Hjördis Nilsson berättar om hur man tolkar DNA-tester och med vilken säkerhet man kan använda dem i släktforskningen.
Sönd. 7/5	kl.13.30	VÅRUTFLYKT till Järnvägmuseet i Ängelholm där vi får en guidad tur bland rariteterna. Eftermiddagsfikan avnjuter vi på Vårdshuset i Hembygds-parken. Kostnad: inträde, museet 30:- / kaffe med påtår 20:-, kostnaden för kaffebröd tillkommer och beror på vad man vill ha.

OBS! Anmälan till Lena RE 0435-711060 eller maila l.re@telia.com senast 25/4. Samåkning kl.13.00 från polishuset, Klippan.

Öppet Hus

(ingång via rampen på gaveln)

måndagar	kl.13-16	16/1, 30/1, 13/2, 27/2, 13/3, 27/3, 10/4 och 24/4
fredagar	kl.13-16	20/1, 3/2, 17/2, 3/3, 17/3, 31/3 och 28/4
söndagar	kl. 9-12	8/1, 29/1, 5/3 och 2/4

Alla aktiviteter är på Studiegården 47:an, Storg 47, Klippan
Se även vår hemsida www.aasbo-gen.com och följ oss på Facebook.