

På jakt efter skogsfrun

Den 17 juli och den 2 aug 1991 gjorde vi försök att finna skogsfrun i våra trakter. Första försöket gjordes av initiativtagaren Bertil Eriksson och under-tecknad. Exkursionen utfördes i intensivt hållregn.

Vid det andra försöket var det uppehåll, men det var mycket vått i markerna. Denna gång bestod spaningsgruppen av Bertil, Harald, Henry Andersson med barnbarnet Patrik samt undertecknad.

Skogsfrun (*Epigodium aphyllum*) påträffades första gången 1816 vid Femsjö i Småland. Nu känner man flera lokaler, men nästan överallt är den en stor sällsynthet. På kontinenten och i sydliga Sverige växer den i mullrik bokskog med rikt och rörligt markvatten, längre norrut vid källdrag och bäckar i örtrik granskog. Bertil anser, att Jan-Ols-skogen bör ha förutsättningar för att skogsfrun skall kunna växa där.

Ulf Malmgren uppger 7 lokaler i Västmanland, dock inte alla i modern tid.



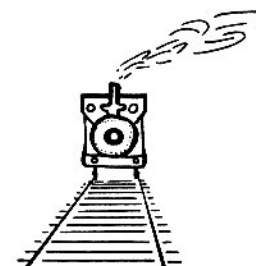
Skogsfrun är en decimeterhögt orkidé med blekgul, bladlös stjälk, som har rödaktiga slidor nedtill. Den blommar i augusti med väldoftande, gulvita och svagt röda blommor. Den saknar rot och gröna blad. Jordstammen är korallformig, genomvävd av svamphyfer, från vilka orkidén tar all sin näring. Av denna anledning kan den, till skillnad från gröna växter, leva under jorden i många år utan att avslöja sin närvaro.

Exkursionerna i Jan-Ols-skogen varade 3-4 timmar varje gång. Vi gick var sina stråk. Vid den andra exkursionen kunde formlig skyttelinje anordnas, men någon skogsfru kunde vi dock inte påträffa. Men jakten upptas återigen 1992.

Andra fynd gjordes dock. Bland annat påträffades knäroten på ett flertal lokaler, inte tidigare kända. En enda planta av ungefär ett 50-tal blommade, vilket är ovanligt. På två nya lokaler hittade vi liten häxört i fina grupper.

Karl Elworth

Den smala vägen västerut



Energitillgångar och priserna på dem har under långa tider varit en viktig faktor för människors och näringars existens och utveckling och så kommer det att förbli. Häri har vi orsaken till den under en epok betydelsefulla anläggning som Lisjöbanan - Surahammars "rälväg" västerut - kom att utgöra. Mången kunnig person har i olika sammanhang skildrat banans historia. Ombedd, och med tanke på att "MERGUS" är ett föreningsblad, vågar jag dock samla mig för ett bankåseri, väl medveten om att kända fakta kommer att upprepas.

Stockholmsguldsmeden Eric Adolf Zethelius förvärvade år 1845 Surahammars Bruk vid exekutiv försäljning, hållen i Stockholm på värdshuset Blå Porten, beläget på Djurgården. Värdshuset brann sedermera, men Surahammars Bruk gick en lyckosam framtid till mötes. Zethelius var tidigare ägare till

Nyby Bruk vid Torshälla och erfaren bruksman och inte minst en kapitalstark sådan.

Lisjöegendomen, vari ingick bl. a. stora skogstillgångar, köpte Zethelius av Groenska fideikommisset år 1851. Därmed hade bruket säkrat vad man tidigare lidit brist på, nämligen skog och eget träkol samt bränntrö.

Zethelius hade på Nyby Bruk experimenterat med puddelsmide, en från England i likhet med lancashiresmide införd metod att i slutet hård göra tackjärn smidbart. I England använde man dock stenkol, som i Sverige var dyrt. Han lyckades i stället med en smidesmetod, där bränslet utgjordes av ved eller rättare uttryckt vedpinnar. Man slapp således även träkolen genom att använda råvaran direkt. Zethelius tog patent på vedmetoden, och därför är de enda bruk i Sverige som "vedpuddlat" just

Nyby och Surahammars Bruk.

Torveldning var också intressant ur industrisynpunkt och torvtäkt upptogs faktiskt inom nuvarande samhällsbebyggelse. Vällugnar hade byggts, avsedda för torveldning och försöken slog väl ut. Nu började det "brännas" för torven i Lisjö ! Surahammars Bruk tycks ha varit det första västmanländska bruk, som använt sig av torveldning i verkstäderna, dock åtföljt av Skultuna Bruk som tog torv från Högervalls mosse vid Nygård. Linbana drogs därifrån fram till Skultuna. Även Surahammar fick småningom sin linbana för torvfrakt, strax efter första världskriget, från Toftmossen. Fundament finns kvar här och där liksom givetvis chefsbostaden Toftmossen.

Inom bruksledningen sneglades det, som antytts, åt Lisjö-hållet till och efter ett par års utredande förelåg vid en inkallad extra bolagsstämma den 29 maj 1875 en skrivelse från disponenten Alexandersson. Skrivelsen innehöll förslag till byggande av järnväg till Lisjö. Motiveringarna härför var mångordiga och innehöll bl. a. att "bruket gjordes så självständigt som möjligt vad avser brännmaterialier samtidigt som rälvägen öppnar en bekväm tillförsel av effekter från tvenne skogsallmänningar". En talrik dragarstyrka skulle engageras för att på annat sätt framtida förnödenheter - och all gödsel - som därmed bortföll från egen-

domarna ! Vidare att den backiga landsvägen "redan tillföre kan endast med kännbara ekonomiska uppoffringar hållas i farbart skick för den trafik, som nu derå eger rum", samt att vintrarna 1872 och 1873 då blid väderlek inträffar, bestyrkt svårigheten eller omöjligheten att genomföra landsvägs-transporter. Känns väderlekstypen igen ?

Järnvägsbygget blev utan svårighet beslutat. Frågan gällde dock hästdragna järnvägstransporter eller lokomotiv ? På norbergsbanan körde man först med hästar innan man föll för den tuffande "Förstlingen". I det korta perspektivet skulle "levande" hästkrafter ställa sig billigare men med hänsyn till banans längd segrade uppfattningen, att lokomotivtransporter skulle ställa sig effektivare totalt sett.

Ingenjör J. Nilsson, som var anställd med järnvägsbygge vid SWB, engagerades att på sin fritid projektera, staka ut och kostnadsberäkna järnvägsdragningen. Han blev även den, som kom att leda hela arbetet fram till järnvägens fullbordan.

Sensommaren 1875 sattes byggnationen igång. Man började vid bruket och så tillkom broarna över alla vattendragen där. Järnvägsrälsen köptes från Norbergs då ombyggda järnväg, som gjorts normalspårig för att kunna ansluta till det just färdigställda spåret till

Stockholm, ägt av SWB.

Spårvidden för Lisjöbanan hade bestämts till säregna 1093 mm mot det annars brukliga måttet för smalspåriga järnvägar 891 mm. Orsaken var att bruksledningen hade tanken att i sinom tid låta järnvägsbygget fortsätta västerut, för att ansluta till Köping - Uttersbergs järnväg någonstans i höjd med Gisslarbo eller Karmansbo. Sålunda skulle bruket få tillgång till hamnen i Köping. Sistnämnda tanke kom dock aldrig att förverkligas: Kolbäck - Ramnäs-banan hann före.

Vid byggandet av Köping - Uttersbergs järnväg hade spårvidden fastställts till 1039 mm men när allt var färdigt och vagnarna anlant, upptäcktes en fadäs: Man hade uppgivit fel mått mellan hjulflänsarna på vagnarna, när dessa beställdes hos tillverkaren ! Ena järnvägsskenan fick nu flyttas ut och spikas om cirka två tum. De båda järnvägarna är därmed de enda i Europa och förmodligen i världen som har haft spårvidden 1093 mm.

Så fortsatte arbetet med banvallen upp över Hovgårdsgården - på åsen fanns då blott den gamla spånklädda kyrkan. På platsen för den "nya" helgedomen låg då socknens fattighus. Ramnäsvägen övertvårades vid Snöplogbacken. Där stod snöplogar uppställda; väghållningsskyldigheten ålåg den tiden

innehavarna av den mantalssatta jorden, således bruk, bönder och landbönder.

Vid Eglingbo - jag håller styvt på det riktiga namnet - gick det åt fyllning i den djupa sänkan, men snart nåddes sjön Glåpen. Sjön "der drefs- och driffogeln vistas vissa tider på året och drifver mycket fisk till land" för att citera 1700-talsutgåvan av boken "Vestmanland", ett gediget arbete av salpetersjuderiinspektören Olof Grau bosatt på Lycksta, Romfartuna. Skrakens ansamling i sjön höstetid var således väl känd redan för tvåhundra femtio år sedan.

Bortom Baståsen drogs järnvägen över allmänningsskog. Där fanns då som nu en rikligt flödande källa, som blev ett utmärkt tankningsställe för lokets ångpanna. Tills för några år sedan fanns fortfarande rördelar kvar på platsen. Nu är källan och diket därifrån rensad och vattnet rekommenderas åt törstande strupar !

Vid Skyttorp, där fortfarande den parstuga fanns, vilken nu är belägen vid hembygdsgården söder om kyrkan, lutade banan något mot Högbyvägen. Intill sistnämnda väg byggdes den gedigna lastkaj, som vi fortfarande kan se. Där lastades all den torv, som kom att brytas ur det intill belägna Björkärret. Redan år 1874 hade Norra Lisjön sänkts - enligt uppgift sju fot - och samtidigt hade även dikning

skett i torvmossen för dräneringen.

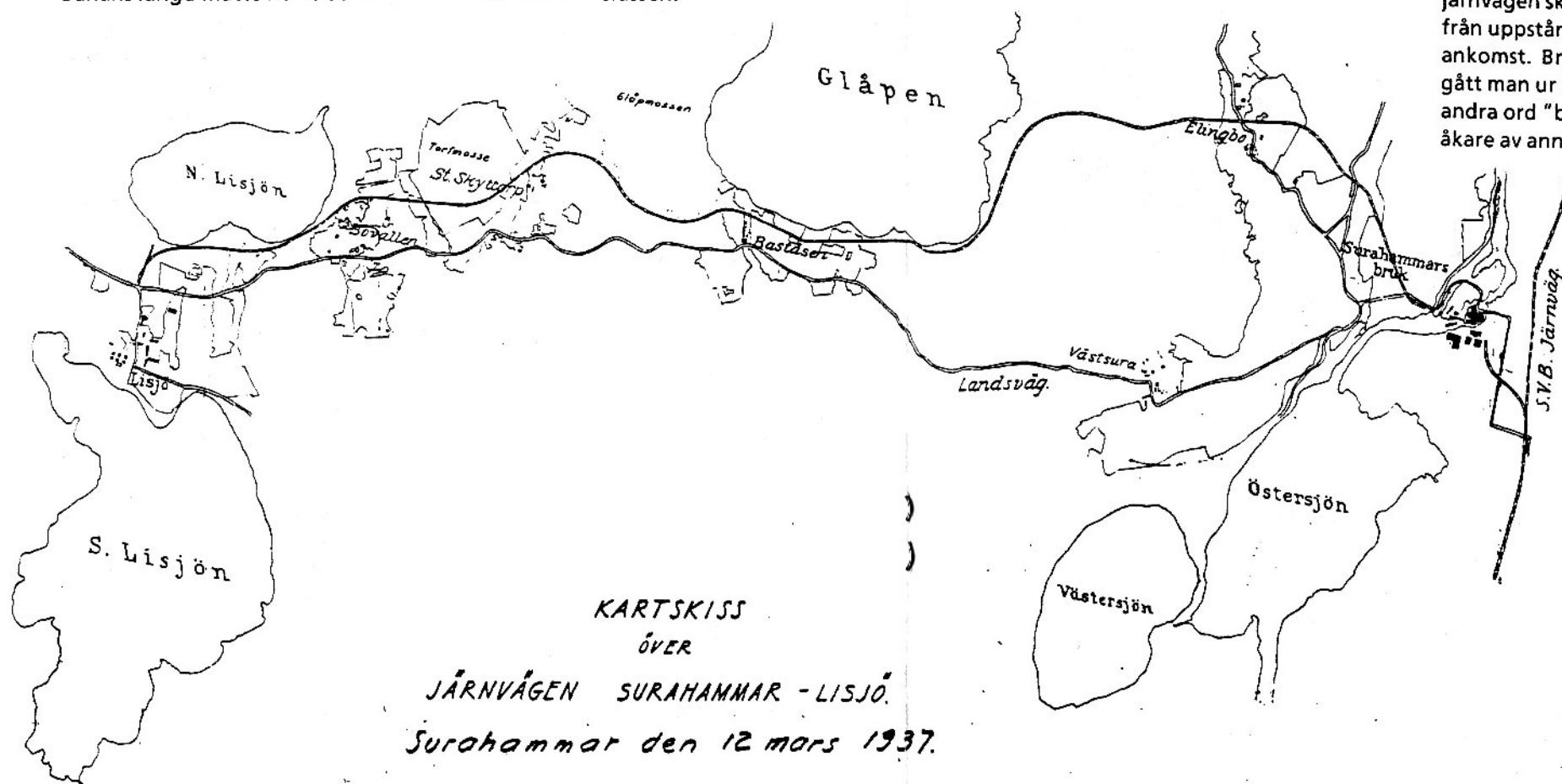
Till hösten 1876 var järnvägsbygget slutfört med Holmtorpet som slutstation. Idag finns två körbroar samt grundstenar kvar, vittnande om att där lastats skogsprodukter på tåget för vidare befordran till Surahammar. Ett par år senare förlängdes spåret fram till "Lisjö station" invid vägskalet till Ursjötorp. Vid stationen var även kalk- och tegelugnar placerade. Banans längd mätte nu 10 384 m.

Den rullande materielen hade börjat anlända per pråm till slussen i Sura: 24 lastvagnar och 2 täckta godsvagnar, varav en också fungerade som bromsvagn. Kristinehamn-Sjöändans järnväg var vagnsleverantörer med Kristinehamns Mekaniska Verkstad som mellanhand. Sistnämnda företag var dessutom tillverkare av lokomotivet "Vaulunder", eller "Vidunder" som någon skämtare utbrast, när järnhästen en sensommardag per pråm anlände till slussen.

Vem som uppfann lokets namn kan man undra, men många läsare av dessa rader har säkert, mer eller mindre motvilligt, bibringats insikter i fornnordisk mytologi och därvid träffat på konstsmeden Volund i Den Äldre Eddans berättelser. Lämpligt namn dock för ett bolmande lok i tjänst hos ett järnbruk. Vi har ju - i förbigående sagt - gott om namn i Surahammar, tagna ur forntida guda- och

hjaltesagor; Kvartersnamnen Midgård, Valhall, Brage, Urd och Verdandi o.s.v. Strax intill Lisjö station finns för övrigt efter landsvägen en minnesruta av år 1882, inhuggen i ett jordfast stenblock över Atle, dock knappast sagans hjältekonung, utan enligt muntlig tradition i Lisjö minnesmärke över ett kärt husdjur.

Någon egentlig invigningsceremoni synes inte ha skett när järnvägen skulle tas i bruk, bortsett från uppståndelsen vid lokets ankomst. Bruksbefolkningen lär ha gått man ur huse. Det var med andra ord "bar å åk", som en känd åkare av annan sort utlät sig.



Vaulunder fick sitt första stall på bruksholmen "på grunden till den förutvarande herrgårdsbyggnaden". Den som undrar över sistnämnda ord bör besöka Gyllene Hjulet eller, som det numera heter, Motorcykelmuséet i Surahammar. Rättvikskonstnären Jerk Werkmäster, hädangången sedan några år, har där utfört en utomordentligt välgjord och värdefull väggmålning, där motivet är just bruksholmen "anno dazumal". Är man bekvämare av sig kan sidan 61 i boken "Sura socken" studeras i enahanda syfte.

Lokstallet fick år 1886 flyttas, eftersom en expanderande industri krävde ökat utrymme. Byggnaden förlades till Hovgårdsgärde, vid vägkorsningen, där vägen till slussen viker av från landsvägen. Norr om lokstallet byggdes en lång lada med flera tvärväggar/brandväggar av tegel för lagring av lisjöbränslet, sålunda på behörigt avstånd från industrin.

Trafiken var igång på banan. Lokomotivet kunde få upp tågsättet till en hastighet av cirka 45 km/tim. I motlutet från Bovallen mot Skyttorp kunde det dock vara värre, när lasten var tung. Normalt drogs åtta till tio vagnar, varav en täckt sådan längst bak i form av bromsvagn och med bromsaren som besättning. I övrigt bestod personalen av lokföraren och eldaren. Arbetsdagen var elva timmar lång och två turer mellan Lisjö och Surahammar var regel.

I en täckt godsvagn eller i en särskilt inredd personvagn kunde passagerare få följa med, gratis men "på egen risk" som det bevarade anslaget lyder. Andra tisdagen i månaden var torgdag i Surahammar - invid nuvarande Stenhuset - och moror från Lisjö fann det lägligt med en tågtur, kånkande på sina äggkorgar.

Privata godstransporter var också möjliga, även om det inte skedde i större utsträckning. En frakttaxa var därför fastställd, där en vagnslast ved betingade kr 27:30 att transportera, samma kvantitet kalk 18:50, spannmål 30:80 och mjölk 10:50.

Vintertid förde loket snöplog, men när drivorna var alltför mastiga, fick snöskottarlaget ingripa.

Guterade folknöjen var de lustresor i lövade vagnar med tåget till Lisjö, organiserade av olika samslutningar, exempelvis på midsommardagarna och i lingontider. Ung som gammal deltog och man stuvade in sig själv på de obekväma lastvagnarna, som för tillfället med lösa bänkar apterats för personbefordran. En skön dag i skog och mark följde och Dalbacken inbjöd även då till svalkande dopp.

Sedan ASEA år 1917 förvärvat aktiemajoriteten i Surahammars Bruks AB anordnades ett antal år sommarlovskoloni vid Lisjö herrgård för barn till anställda vid ASEA

i Västerås. Verksamheten förestods rent praktiskt av ett par lärarinnor och en överlärare, alla från Västerås. I min ägo finns några kort från den tiden. På ett har ett sjuttiofemtal barn satt sig i gröngräset invid nordgaveln av den dåvarande herrgårdsbyggnaden av år 1824. Den brann 1937, varefter den nuvarande kom till. Av barnens

miner att döma är de glada, nöjda och mätta, i Lisjö hade man nära till livsmedlen. Landets försörjningssituation den tiden var ju annars föga avundsvärd. Ett annat konterfej visar Vaulunder med vagnar fyllda av feriebarn inför starten från Surahammar mot Lisjö. Till Surahammar hade de anlänt per



LISJÖ GAMLA HERRGÅRD - uppförd år 1824 nedbrunnen i maj 1937.



SOMMARLOVSKOLONI I LISJÖ. Lärarinnan till höger är Sara Linder, född Eriksson i Erik Olsgården i Ramnäs kyrkby. (Foto Emil Wijgård)

normalspår och nu skulle man vidare till lantlig idyll. Säkert en spännande dag.

Under första världskriget blev järnvägslinjen tidvis hästbana och när Vaulunder skulle renoveras år 1917 drogs veden från Lisjö på två vagnar, dragna av oxar. Två man följde tågsättet, en körde oxarna, den andre var bromsare på sista vagnen. I utförslöperna spändes dragarna ifrån och vagnarna fick rulla av egen kraft tills bromsaren stannat dem. Oxarna med förare kom småningom lunkande och så spändes kreaturen för igen.

Förste lokföraren på järnvägslinjen hette Carl Svensson och titulerades maskinist. Enligt kontrakt den 29 juli 1876 uppbar han en lön av kr 90:- per månad. För övertid utgick en timlön av 45 öre.

Redan år 1877 har dock loket fått en annan förare, legendariske Frans Ljunggren med poetisk ådra. Han kom att inneha denna tjänst i fyrtio år. Längre fram återges ett avskedskvåde av Ljunggren till sitt kära lokomotiv.

Andra förare av "järnhästen" var Gustav Hedberg, Knut Spännare och "Lok-Ivar" Andersson. Sistnämnde hade även lång tid varit eldare, till en början under Frans Ljunggrens befäl.

Ivar Andersson hade bevarat åtskilliga minnen från tåglivet.

Bl.a. berättade han följande, i mitt tycke oförargliga och enbart roande episod. Tåget hade gjort uppehåll vid allmänningsskällan för att fylla på vatten i ångpannan. Ljunggren beordrade eldaren att se till loket, bromsaren skulle pumpa vatten medan Ljunggren själv skulle se till vagnarna. När färden återupptogs upptäckte Ivar att Ljunggrens storväst var nerspilld med mjölk, vilket Ivar fann sig föranlåten att påpeka, varvid Ljunggren utbrast: "Sannerligen, sannerligen har jag inte låtit förråda mig!" Han hade under uppehållet tullat ur mjölkflaskorna från Lisjö, vilket inte lär ha upprepats. Mjölken från Lisjö lastades av vid det år 1900 uppförda mejeriet invid slussen. Tegelbyggnaden finns kvar och hyser företag med skilda tillverkningar.

Sensommaren 1926, enligt uppgift den 13 augusti, gjordes sista resan mellan Lisjö och Surahammar. Utvecklingen hade under femtioårsperioden gjort transportanläggningen otidsenlig. Explosionsmotorn hade revolutionerat landsvägs- trafiken och i verkstäderna på bruket hade elkraft och koks fått en dominerande roll. Frans Ljunggren hade spått Vaulunders ändalykt i martinugnarna, där man "kokade järnskrot". Framsynt folk såg dock till att "järnhästen" bevarades åt eftervärlden tillsammans med last- och personvagn i brukets magnifika museum. Värre gick det för systerloket Lotta i Svanå -

egentligen SWB:s lok nr 11 "Sundbyberg" - som, ehuru utrangerat, trafikerat banan Svanå station på normalspår, 1435 mm, från år 1914, också i Surahammars Bruks regi. Lotta hamnade på brukets skrotgård vid mitten av 1930-talet.

Hösten 1928 började man riva järnvägsspåret, vilket den litterate brukspojken från Svanå, Ture Blom, finstämt skildrat. Han sökte sig småningom till bokförlagsvärlden i Stockholm.

Först fick stationshuset i Lisjö försvinna, en kioskliknande byggnad "vars väggar var fyllda av generationers klotter och där såväl person- som sexualforskare skulle haft åtskilligt material att inhämta". Så revs rälsen, såväl stick- som huvudspår. I banvallens förlängning, där stickspåret i Lisjö en gång låg, finns faktiskt fortfarande en växelförare av järn kvarlämnad. Kanske något för bruksmuséet, annars kan den gott ligga kvar som minne.



VAULUNDER - enligt Birger A taget vid Lisjö station. Lokföraren är Knut Spännare. (Fotografen okänd).