

KOMMUNIKATIONSLEDEN SÖDERHAMN - BOLLNÄS, 1861-85.Söderhamn-Bergviks järnväg:

Längd 15 km. Spårvidd 1,217 m. Byggd 1858-61. Öppnad 9/9 1861. Sald till SJ 1885, ombyggd till spårv. 1,435 m. och förlängd till Kilafors och Stugsund 1886. Ändrad linjesträckning genom Söderhamn. Slutstation Stugsund slopad vid OKB tillkomst. Numera endast gods- trafik Söderhamn-Kilafors.

Bergvik-Landa vid Bergviken, båtled:

Ångbåten "Bergviken", 33 m. lång, 6 m. bred, 30 hkr. ångmaskin. Båtleden hade även en mindre ångbåt "Christian" samt några last- pråmar.

(Båtleden, som öppnades samtidigt med SBJ hade Landa vid Bergviken som slutpunkt till 6/6 1879 när Stambanan nådde upp genom Hälsing- land. Ett 2 km. långt stickspår anlades då från Kilafors station ner till en udde i sjön Bergviken, kallad "Kilafors nedre". Båten från Bergvik hade därefter denna slutpunkt och därmed inträdde Söderhamn- Kilafors kommunikationsled fram till förstatligandet 1885.)

Landa-Edsänge järnväg, hästbana:

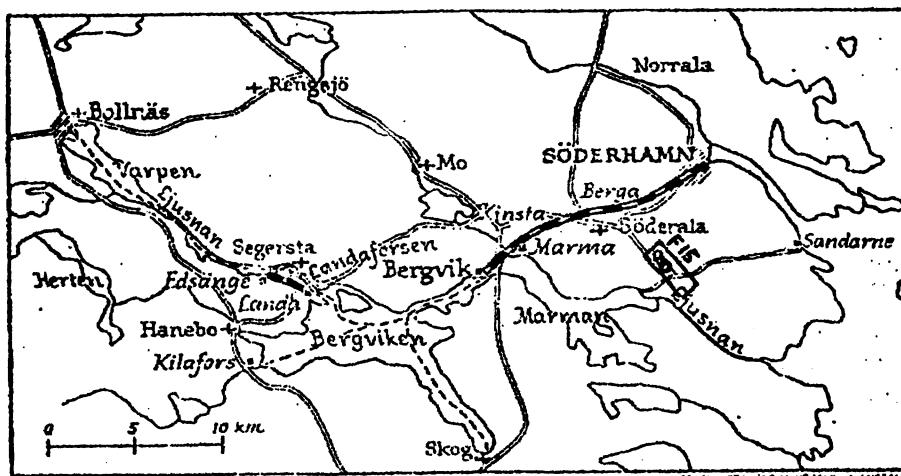
Längd 1,9 km. Spårvidd 0,891 m. Byggd och öppnad samtidigt med SBJ. Trafikbefrielse 6/6 1879 av orsak angiven i föreg. notis.

Banan gick på en hög träbro av pålverk och nära 100 m. lång över en vik av Ljusnan mittför Landaforsen. Några pålar var skönjbara för några år sedan. En minnessten är rest vid angöringsplatsen i Landa sedan ett 10-tal år tillbaka.

Edsänge-Bollnäs, båtled:

Ångbåten "Varpen", tekniska uppgifter saknas. Tilläggsplatsen i Boll- näs låg vid det s.k. Broddlägret. Där fanns ett stationshus som efter nedläggningen revs och flyttades till andra sidan älven för att bli bostadshus.

Till ångbåten hörde en lastpråm.



Karta över Söderhamn-Bergviks järnväg.

Söderhamns Jernvägs Aktiebolag konstituerades den 27 juli 1856, sedan förarbetena för stadens förbindelse med inlandet tagit form i början av 1850-talet. Aktiebeloppet för företaget kom att efter en höjning uppgå till 642.000 riksdaler. Bolaget stadfästes av Kungl. Maj:t den 17/9 1858 och plan för anläggningen en vecka senare.

Den första styrelsen bestod av förste lantmätare P.H.Widmark, major S.P.Bergman, grosshandlaren och rådmannen J.G.Brolin, bruksägare C.A. Rettig samt rådmän P.A.Sund. Bolagets ändamål var att bygga en järnväg Söderhamn-Bergvik och därjämte anordna en trafikled mellan Söderhamn och Bollnäs och trafikera densamma.

Aktiekapitalet för hela trafikleden bestämdes till 1 miljon Rdr. Riksmynt, fördelat på aktier om 100 Rdr.

I planerna på trafikleden till Bollnäs ingick, förutom två ångbåtsleder, en järnväg för hästdrift förbi Landaforsarna i Ljusnan. Banan var 2 km. En båtled Bergvik-Landa på sjön Bergviken hade en längd av drygt 10 km. medan nästa båtled på sjön Varpen, även den en utvidgning av Ljusnan, och som var slutsträckan till Bollnäs, var cirka 15 km.

Hela företaget beräknades kunna vara igång 7 månader under året och då transportera minst 200.000 skeppund medan trafiken skulle vila vintertid. (1 skeppund = 400 skålpund = 170 kg).

Trafikleden blir verklighet.

Sedan bolaget blivit stadfäst 1858 och nödiga medel anskaffats, sattes arbetet igång. Till överingenjör antogs dåvarande kaptenen i VVK, Cl.Adelsköld och till arbetschef ingenjören J.A.Söderlind, senare banans förste trafikchef.

Adelsköld, som bekant nivellör vid byggandet av Sveriges första järnväg Frykstabanan 1849-55, blev också på annat sätt knuten till Söderhamn. En av rådmannen J.G.Brolins döttrar, Sara Gustava, blev nämligen år 1861 Cl.Adelskölds maka. Denne hade fler banbyggen igång samtidigt, förutom söderhamnsbanan Hudiksvall-Forsa jvg. med samma spårvidd och den normalspåriga och "stora" Gävle-Dala jvg, den sistnämnda först färdig, år 1859.

Kyrkobygge.

Cl. Adelsköld hade många strängar på sin lyra, varav må nämnas att han ritat och byggt Sandarne träkyrka, ännu idag i tjänst. Pappersmassefabriken i Sandarne är nu dess omedelbara granne, endast något hundratal meter därifrån. Kyrkan kan förresten beskådas av deltagarna i SJK:s utfärdståg på Askestabanen den 26 oktober 1975, det startar nämligen inifrån fabriksområdet!

Linjen Söderhamn-Bergvik.

Från hamnplatsen i Bergvik följde järnvägen Ljusnan fram till hållplatsen Marma. Över den s.k. Marmaskogen gick den vidare till Söderalåns dalgång vid Kinsta hållplats där en minnestavla finnes i närheten. Så följde den dalen fram till Berga där sedermera Söderala hpl. inrättades på SJ, nedriven för tiotalet år sedan. Linjen gick sedan genom skogen och de s.k. Inaängarna från väster in i Söderhamn. Före tillkomsten av nya E-4 användes den gamla järnvägsbanken som landsväg rätt västerut från nuvarande Brädgårdsgatan och man kan ännu se hur sträckningen går in i Kilaforslinjen.

Stationshuset låg nedanför kyrkan och finnes kvar, dock har på senare år en påbyggnad av "funkis"-typ tillkommit för stadsingenjörskontoret. Ungefär på platsen för tillbyggnaden fanns en banhall. Dit in rullade personvagnarna på ett stickspår med växel väster om stationshuset. Huvudspåret gick förbi och vidare österut genom staden. Linjen korsade nuv. Kungsgatan i sned vinkel nedåt Söderhamnsån till Vändningen där i närheten lokstallar, godsmagasin och reparationsverkstäder för vagnar och lok var belägna. Ett spår gick flera hundra meter ut mot Flaket där nedfraktat virke lossades vid en rad brädgårdar.

Tåget startade från godsbangården och när det hunnit upp förbi växeln vid stationen lades denna om varvid man sakta backade in i vagnhallen och kopplade till personvagnen. Vid ankomst till staden stannade man med personvagnen utanför växeln, kopplade ifrån, drog till vagnens broms, lade om växeln, lossade bromsen och rullade mjukt in i vagnhallen. Några få meter utanför platsen för växeln kan man än idag se banvallens profil inne på en tomt, vackert klippt och ansad gräsmatta täcker densamma, till glädje för bl.a. "järnvägsarkeologer".

På vintern låg trafiken helt och hållet nere eftersom den tidens industri slutade sitt arbete när sjöarna frös till. Ända till 28 tåg per dygn rullade fram på banan under årets sju isfria månader. Mest timmer, plank och tackjärn fördes ner till staden medan det andra vägen fraktades malm, fotogen, kol, kolonialvaror och livsmedel, järn och stålprodukter. Endast ett fåtal tåg medförde personvagn. En sådan vagn innehöll 4 kupéer, var och en med plats för 8 personer.

En tidtabell, undertecknad av trafikchefen J.A.Söderlind, ger oss en bild av järnvägs- och båttrafiken utefter kommunikationsleden:

"Söderhamn-Bollnäs kommunikationsled

Fr.o.m. månd. den 1 juni 1863 avgå bantåg med passagerare alla dagar utom sön- och helgdagar:

Från Söderhamn klockan 7,30 och 10,45 fm, 2,30 och 7,30 em.

Från Bergvik klockan 9,00 fm, 12,15, 4,00 och 9,00 em.

Vid både upp och nedgående stanna bantågen vid mellanstationerna Berga, Kinsta och Marna för att avlämna eller emottaga passagerare. Alla måndagar, tisdagar, torsdagar och fredagar med undantag av helgdagar går ångbåten Christian med passagerare:

Från Bergvik till Landa klockan 8,15 fm.

Från Landa till Bergvik " 10,30 fm.

Ångbåten Varpen med passagerare från Bollnäs till Landa (Edsänge), klockan 8,15 fm. Från Landa (Edsänge) till Bollnäs klockan 11,15 fm.

Biljettförsäljningen börjar en halv timme och slutar 5 minuter före bantågs och ångbåtarnas avgång.

J.A.Söderlind
Trafikchef."

Rullande materiel:

Ånglok:

1 P.H.Widmark,	Nyköping	1860	tillv. nr 1,	axelanordn.	B
2 J.G.Brolin,	"	"	" 2,	"	B
3 P.C.Rettig,	"	1863	" 8,	"	B
4 Söderhamn,	Nohab	1870	" 18,	"	C1
5 Thor,	"	1873	" 33,	"	C1
6 Sleipner,	"	1874	" 49,	"	C1

Passagerarevagnar:

3 st. 1 + 3:e kl. 4 kupéer om 8 platser i varje. Dörrar på långsidorna.

Lastvagnar:

60 st. byggda på träbalkar för företrädesvis trätransporter.

Synliga lämningar efter Söderhamn-Bergviksbanan:

Järnvägsstationen nedanför kyrkan i Söderhamn, en bit av banvallen c:a 100 m. väster därom. Sträckningen mellan E-4-karusellen och Kilaforslinjen. Landsvägen mellan viadukten i Kinstaby och strax före Marmaverkens samhälle går på den gamla banvallen. Ett par hundra meter från viadukten blev en minnestavla inhuggen i klippan år 1887. För några år sedan ordnades en enkel trätrappa i slänten och texten imålades.

Källor:

Bodstedt: Historik över Sveriges småbanor 1802-1865,

Stähle: Enskilda järnvägars entreprenörer och arbetschefer 1802-1940,

Adelsköld: Lefnadsminnen 1, 2,

Liander: Artikel i Hälsingerunor 1950.

Sundström: Ånglok tillverkade i Sverige.

Söderhamn i okt. 1975

A. Lernbo

Biljetter från trafikleden Söderhamn-Bollnäs 1861-1886,
samt fribiljett för tiden 1879-1886.

2
BARN
LANDA VID BERGVIKEN
till
BOLLNÄS
2:dra Klass

BOLLNÄS
till
SÖDERHAMN
2:a Klass.

№ 701
BOLLNÄS
till
BERGVIK
2:dra Klass

BOLLNÄS
till
SÖDERHAMN
1:a Klass.

№ 321
BARN
BOLLNÄS
till
BERGVIK
2:dra Klass

№ 310
BARN
BOLLNÄS
till
LANDA VID BERGVIKEN
1:sta Klass

№ 190
BARN
BOLLNÄS
till
SÖDERHAMN
2:dra Klass

№ 519
BARN
BOLLNÄS
till
SÖDERHAMN
1:sta Klass

BOLLNÄS
till
Landa vid Warpen
2:a Klass.

SÖDERHAMN—KIHLEFORS
KOMMUNIKATIONSLED.
№ _____ Fribiljett _____ KLASS _____
för _____
den _____ 18____
Gäller mellan _____
18____

Marma-Sandarne järnväg, sign. MaSJ.

Längd 10 km. Spårvidd 1,435 m. Koncession 19 sept. 1854.
Byggt 1856-57. Öppnad för trafik hösten 1857.
Koncessionen upphörde 1932.

.....

Den äldsta järnvägen

inom Söderhamns kommun är den s.k. Askestabanan, Marma-Sandarne järnväg, anlagd 1856-57 av grosshandelsfirman James Dickson & C:o. Firman anlade samtidigt ett stort sågverk i Askesta vid sjön Marmen. Huvudändamålet med banan var att nedtransportera sågat virke till lastageplatsen i Sandarne vid havet.

Järnvägen kom också att för askestaborna bli en bekväm förbindelse med skärgårdsområdet fram till år 1932, då personbefordran upphörde.

Banbygget

som började på våren 1856 under ledning av ingenjörerna T.C.Watson, C.L.Messer och G.Stolpe, pågick till hösten 1857, då banan var färdig och öppnades för trafik. Officiellt trafiktillstånd erhöles dock först den 5 aug. 1858, samma år som den smalspåriga Söderhamn-Bergviks järnväg började byggas. Anläggningskostnaden är ej känd.

Banans längd var från början 8,9 km. och spårvidden 1,435 m.

I början av 1940-talet anlades Kgl. Hälsinge Flygflottilj, F-15, på skogen mellan Sandarne och Östansjö varvid startbanorna kom att inkräkta på Askestabanans sträckning. Banlinjen byggdes då om på det aktuella stället och drogs i en sväng söderut förbi flottiljen, så att säga "utanför staketet". Hela banan kom därvid att bli precis 10 km. Den andra juni 1945 invigdes ombyggnaden, samma år som de första värnpliktiga kom. Då hade flygplanen propeller, men det kom snabba saker som krävde längre start- och landningssträckor. Dessa kom att korsa järnvägen och fortsätta långt förbi. Men nu blev det svårare att än en gång dra banan förbi. Man gjorde då så, att bansträckningen fick bibehållas, istället höjdes spåråläget upp i exakt jämnhöjd med startbanan. Vid den första ombyggnaden när linjen drogs utanför, låg järnvägen betydligt lägre än flygplanens betongbanor. Nu kom järnväg och flygplan att stå på "samma nivå" när tåget töffade över. Därför inrättades ett signalsystem, där flygledaren kunde övervaka om tåg var i annalkande. Om så var fallet fick piloten per radio besked att vänta ett tag med landning om det var så att ett flygplan önskade gå ner. Var tåget tillräckligt långt borta så slog flygledaren om järnvägssignalen till stopp. Systemet har fungerat utan kollision!

Från första början inlades u-räler på banan, de ersattes så småningom av vignolräler av 20-27 kg. vikt per meter. Ett stationshus fanns i Askesta, ett mindre i Sandarne och dessutom tre banvaktstugor. I Sandarne byggde OKB en viadukt för Askestabanan över sitt spår och en bit ifrån byggdes en viadukt för Askestabanan över kustlandsvägen, som i sambandet fick rätare sträckning.

När det gäller

stationshuset i Askesta så måste nämnas om en bild i Bodstedts småbanebok, sidan 242. Bilden föreställer inte Askesta stn. utan banvaktstugan i Lervik, Sandarne. Det är enligt T.Karlströms bok "Stadsbild i förvandling" (Söderhamn), ett foto föreställande strejkande arbetare vid Lerviks grindar i juni 1879. --- Endast det stora mörka huset kvarstår idag, något förändrat. Den vänstra vita skorstenen tillhörde Lerviks ångsåg och den stora mittpå bilden Sandviks ångsåg. Det kvarstående huset tjänstgjorde på den tiden som arbetarekasern för hela åtta familjer. Allt övrigt är nu bortrivet och en del nya hus har tillkommit.

Transporter.

Utom det egna sågade virket transporterades osågat timmer för diverse sågverk från uppforderingsverket i Askesta till havet. Mängden av sådant virke uppgick vissa år till 1,2-1,4 miljoner klampar.

Efter sågverksepokens slut i Askesta och söderhamnsdistriktet, transporterades uteslutande massaved till Sandarne sulfatfabrik tills flottningen för fem år sedan upphörde i Ljusnan.

Banan användes ej längre regelbundet, men anläggningen är fortfarande kvar, signaler o.dyl. fungerar.

Rullande materiel.Ånglok:

"Loke", inköpt från England vid öppnandet. Utan förarhytt. Förstördes 1869 vid en eldsvåda som härjade sågen och verkstaden i Askesta.

"Thor", inköpt från England vid öppnandet. 1B.

"Balder", inköpt från England, vidare uppg. saknas.

"Phoenix", d:o, tillv. 1876, 1B, tanklok. I drift till 1930, skrotat 1932.

"Oden", d:o, tillv. 1900, C, sadeltank. Tjänstevikt 30 ton. I drift till 1937, sålt till skrot 1939.

"Tyr", tillv. Nohab år 1908 som nr 906 för MaSJ. Tjänstevikt 29,33 ton. Banans sista ånglok. Bergvik & Ala AB skänkte loket 1967 till Nässjö Hembygdsmuseum varvid NAEJ:s lok K.M.Nelson överlämnades därifrån till ÖSLJ i Mariefred. År 1975 överlämnade Bergvik & Ala AB ett J-lok till Nässjö Hembygdsmuseum varvid "Tyr" återvände på egna hjul till Askesta. Meningen är att ställa upp loket som museiföremål i Bergvik, där bolaget inrättat ett industrimuseum i resterna av världens första sulfitfabrik. Måtte loket få stå inomhus.

"Tor", tillv. Hälsingborg 1900. Tjänstevikt 18 ton. Inköpt från Halmstad 1926. B. Skrotad.

"1484", tillv. Motala V. 1898, inköpt från SJ 1933, tjänstevikt 33 ton.

"N:o 2", tillv. England 1876, inköpt 1938 från Bergslagens Järnväg. Järnvägens enda tenderlok, tjänstevikten för lok och tender 52,6 ton. Skrotat.

Diesellok:

1. Tillv. Oskarshamns varv, typ D-180/255, nr 235.08.62, axelanordn. C. Inköpt 28/8 1962. 600 hkr., Sth. 60 km/tim. Tjänstevikt 40 ton.

2. Tillv. Oskarshamns varv, typ D-180/315, nr 224.06.61, C. Inköpt 1/6 1965, 600 hkr. Sth. 60 km/tim. Tjänstevikt 40 ton.

Övrigt:

Banan har haft 144 lastvagnar som mest, de flesta av SJ-modell samt 3 stycken bromsvagnar och 1 st. vingplog.

En 2-axlig personvagn, köpt från SJ, rymmande 30 personer fanns fram till de senaste åren, numera skrotad.

Som avslutning

kan berättas att i gamla tider gick varje söndag s.k. kyrktåg från Askesta till Sandarne och åter. (Tåg till kyrkan, byggd av järnvägsbyggaren Cl.Adelsköld). Då användes öppna godsvagnar, försedda med lösttagbara trästaket och dito bänkar. Till julottan och nyårsbönen åkte man på samma sätt. Säkert väl påpälsade.

Källor:

Bodstedt: Historik över Sveriges småbanor 1802-65.

Sundström: Ånglok tillverkade i Sverige.

Förman Birger Norman, Askesta: Uppgifter om lok m.m.

Fru Hanna Molinder, Sandarne, (85 år): Uppgifter om Lervik.
Söderhamn i okt. 1975

A.Lernbo

Karta över Ma SJ.

0 1 2 3 4 5 km.

Streckad linje visar Ma SJ sträckning före tillkomsten av Hälsinge Flygflottilj, F 15

