

Sollerö Järnvägsstation

I början av 1950-talet hade bröderna Bond Erik och Bond Karl Persson i Kulåra planer på att förverkliga en för Sollerön revolutionerande idé. De insåg att den nya frystekniken kunde utnyttjas. De skulle göra en frysanläggning av sådan storlek att många solleröbor skulle kunna utnyttja utrymmet till att frysa ner sina livsmedelsförråd. Detta var alltså före det att frysboxarna var allmänt förekommande i hemmen. Bröderna avsåg att isolera ett helt rum i gamla stugan i Bondgården, dra in elektricitet och installera ett frysaggregat.

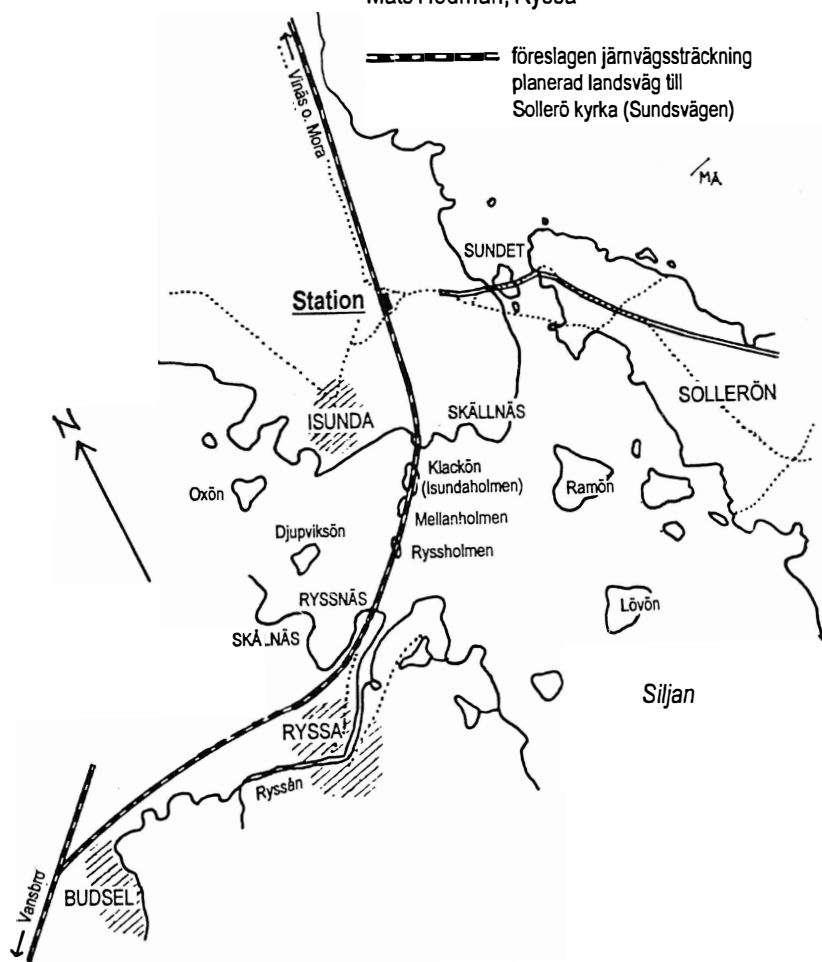
När de började avlägsna de gamla tapeterna från väggarna kom en karta i dagen. Den var av format c:a 80 x 80 cm och var fastsatt innanför tapeterna. Det visade sig vara en karta som ritats i slutet av 1800-talet och omfattade Sollerö fastland vid Ryssa och Isunda, västra delen av Sollerön och vattenområdet däremellan.

Kartan var intressant så till vida att genom Ryssa by var en järnväg inritad. Järnvägen gick norr om Svarf Johans affär i norra delen av Ryssa, vidare ner mot Ryssnäs, över Vikaviken och holmarna Ryssholmen, Mellanholmen och Isundaholmen och norrut mot Vinäs. En järnvägsbank ledde från Ryssnäs och mot Isundalandet. Sannolikt var avsikten att anlägga en bro för genomsegling in i Vikaviken. Ett stationshus eller hållplats fanns inritad ungefär på en plats som motsvarar nuvarande avtagsväg mot Isunda. Där skulle alltså Sollerö Järnvägsstation anläggas.

Kartan var sannolikt ritad av Mats Hedman (f. 3/5 1873) som var måg i Bondgården i Kulåra, gift med Nisis Anna. Mats Hedman kom ursprungligen från Skinnargården i Myckelbyn, härstammande från riksdagsmannen Skinnar Per Andersson (Sool Öen 1980). Hedmans far var Slogkitt Mas (välkänd från en Lärka-bild). Mats tog värvning som stamanställd militär och det var i samband därmed som han tog sig namnet Hedman. Samma var förhållandet med hans kamrat Anders Brodin från en av Matsgårdarna i Bengtsarvet som också antog annat namn vid stamanställningen. Det var kutym att son-namnen ganska formlöst byttes för stamanställda. Både Hedman och Brodin flyttade senare till Ryssa. De bägge var initiativtagare till bildandet av Ryssabolaget som numera försörjer Ovansiljan med elektrisk ström.

1890 års förslag till JÄRNVÄGSSTRÄCKNING

efter karta, ritad av
Mats Hedman, Ryssa



Förminskad kopia av Mats Hedmans karta med järnvägens sträckning förbi Ryssa över Vikaviken och väster om Sundet. Stationshuset "Sollerön" inritad. Observera att landvägen mot Sollerön fanns angiven nästan identisk med nuvarande sträckning.

Kopia: Margit Andersson

Varför ritades då kartan som anträffades i Bondgården?

Anledningen var självfallet solleröbornas engagemang i tillkomsten av järnvägen Mora - Vänern i slutet av 1800-talet. Från Sollerön ingick en begäran till järnvägsbolaget om att järnvägen skulle dras förbi Ryssa och Isunda, där en station skulle anläggas för Solleröns trafikanter.

Det hela började under 1800-talet. Vid kommunalstämma i Sollerö socken den 21 januari 1885 avvisades ett erbjudande om aktieteckning till föreslagen järnväg mellan Mora och Deje: "ingen röst höjdes för aktieteckning, lån ville de ej på inga villkor upptaga" som det står i protokollet. Men därmed var inte frågan avförd. Av ett kommunalstämmoprotokoll från den 21 juli samma år framgår att "Herr Landshövdingen och Kommendören C. Treffenberg, Herr Kaptenen och Riddaren P. Laurell, f.d. Riksdagsmannen Bälter Sven Ersson i Mora, Handlaren Pell Pehr Andersson i Malung" inbjudit till bildandet av ett aktiebolag som avsåg att bygga och trafikera en järnvägslinje mellan Mora och Deje i Värmland. Extra kommunalstämma var utlyst med anledning av denna inbjudan. Landshövding Treffenberg hade infunnit sig till stämman och lämnade upplysningar "i ett längre muntligt föredrag". Han framförde önskemål om att 25.000 kr kunde vara ett rimligt belopp att satsa från kommunens sida. Socknemännen var dock försiktiga, och ett förslag på 10.000kr vann gehör i den votering som följde. Landshövdingens närvaro hade tydligt luckrat upp den tidigare oviljan. Beloppet måste lånas upp men det framgick av beslutet att ingen del av pengarna kunde utkrävas förrän "jernvägen blifvit afsynad och godkänd". Stämmoprotokollet var undertecknat av ordföranden Mats Olof Larsson. Kyrkoherde L Dalin bestyrkte att det var uppläst i kyrkan den 2 aug. 1885.

Järnvägsfrågan vållade debatt i kommunalstämman de följande åren. Den 11 oktober 1886 hölls ytterligare en extra stämma i närvaro av landshövdingen. Det framgick då att den föreslagna sträckan var 230,354 kilometer lång och skulle kosta omkring 13 miljoner att bygga. En motion om statsbidrag hade avslagits. Ett kortare och billigare alternativ hade därför tagits fram med en sträckning efter Vanån, över Västerdalälven i Vansbro och vidare förbi Rämnen, Lesjöforsverken och Långbanshyttan för att i Persberg ansluta till Östra Vermlands Jernväg. Det beslutades att överföra det av kommunen beslutade beloppet till detta senare förslag. I detta ingick att bygga en sidobana från Brintbodarna mot Malung. Att saken livligt debatterades på stämman därom vittnar ett åtta sidor tättskrivet protokoll i folioformat.

Aktieinsatsen klarades med ett lån från Orsa Skogsmedelsfond. Lånet löpte på 40 år och skulle amorteras med 510 kronor årligen jämte 4 procent ränta. I slutet av 1880-talet var järnvägen under byggnation. Solleröbornas begäran om sträckningen förbi Ryssa by och Ryssnäs hade avslagits. Någon

motprestation för aktieteckningen förväntades dock och i december 1890 gick kommunalstämman i beslut om att uppvakta med en begäran om att åtminstone få en station eller hållplats vid Budsäls fäbodar. Nämndeman Bus Mats Matsson i Rothagen och kyrkvärden Mås Jöns Larsson i Gruddbo utsågs att ombesörja uppvaktningen. Lafvas Jöns Jönsson var kommunalstämmans ordförande denna tid. Inte heller denna begäran resulterade i någon åtgärd från järnvägsbolagets sida.

Det uteblivna statsbidraget var dock ett aber och landshövdingen avsåg att uppvakta kungen i frågan. Han gav kyrkoherde Lars Dalin i uppdrag att sammankalla en kommunalstämma och så skedde den 26 december 1886. Där skulle utses en delegat från Sollerön och valet föll på Krång Anders Larsson i Bengtsarvet. Det visade sig dock att denne inte var villig att åta sig uppdraget. Han hade "ihärdigt nekat till att emottaga kallelsen". I hans ställe valdes Daniels Anders Samuelsson från samma by. Han hade att inställa sig i Falun nästa söndag "klädd i sin kommuns nationaldräkt". Det var tydligen bråttom med uppvaktningen och kommunernas delegater skulle vara värdigt klädda.



Stationshuset "Ryssån" som revs och flyttades till Norrland. Möjligen kan en liknande byggnad ha uppförts mellan Sundet och Isunda om solleröbornas begäran om järnvägens sträckning bifallits.

Det var en ung Mats Hedman som ritade den anträffade kartan. Huruvida den bifogats solleröbornas ansökan om järnvägssträckningen över Ryssa är inte helt klarlagt. Kartan illustrerade dock önskemålet och det fanns ett bakomliggande krav att kommunens aktieinsats borde resultera i en mera påtaglig närhet till den nya kommunikationsleden. Järnvägsbolaget hade tydligen en annan syn än socknemännen om insatsens storlek.

I planerna ingick således att Sollerön skulle få ett stationshus vid förbifarten in mot Isunda. Alternativet var en hållplats. Sedermera byggdes en stor stationsbyggnad mellan Ryssa och Leksberg i den slutliga järnvägssträckningen. Stationen kallades Ryssån och var påfallande överdimensionerad i förhållande till det något avsides läget och den ringa mängd av gods och resande som förväntades. Byggnaden revs efter en tid och det framkom att det begåtts ett geografiskt misstag. Stationen var avsedd för en Norrlandslinje med samma Ortsnamn. Om detta var med sanningen överensstämmande är oklart. I det fall Sollerön fått genom sina krav hade stationshuset möjligen kunnat få ungefär samma utseende som Ryssån.

På Mats Hedmans karta framgick att en landsväg var inritad mot Sollerön i stort sett i samma sträckning som nuvarande väg. Att få till stånd en god vägförbindelse mellan Sollerön och stationen ansågs viktigt. Det är att märka att vägbygget realiserades först 60 år efter kartans tillkomst.



Kanske kunde det ha blivit ett stationshus som liknade Brintbodarnas som förebild till Sollerö Järnvägsstation?

Teckning R. Karbelius -97

Beträffande vägen över Sundet kan sägas att den varit ett flerhundraårigt bekymmer. Redan majoren Daniel Jonsson fann det svårt och obehagligt att färdas över Sundet vid mitten av 1600-talet. Tydligen fanns redan då någon form av samfärdsled - möjligen en ridväg - mot Mora med vadställe eller primitiv broförbindelse (se Gruddboken sid 192 o. 196). Några stenkistor fanns synliga på 1900-talet.

Handskrift af 1753

[Signature]
 1753 d. 19^{de} Maj
 Ett ödmärdt följt af den
 högt ärvade höfveds ritt-
 stämman för Östmanlands och
 d. 10 Decemb. 1748, gifvorn
 med en tolk i en i en
 vit sig på Sollerön, och
 till en höfveds ritt-
 stämman och en riksm
 eller bar för följande.

Med samman förmedling i en följande
 Capitain och Riddaren af Kong. Demord
 orden höfveds ritt-
 Wilhelm Armfeldt, af i Bono d. 10 Decemb.
 utgångs en följande, och utgångs en

Sirligt handskrivet protokoll från ett "vägsammanträde" den 19 maj 1753 med bl.a. kapten Wilhelm Armfeldt.

I ett protokoll från 19 maj 1753 från ett möte med "Capitain och Riddaren av Kungl. Svärdsorden Högvälborne Baron Herr Wilhelm Armfeldt" (obs hur noggrant titulaturen användes för adelsfolk) och en del solleröbor som "the ej Kunna Komma fram med sine Hästar till Mora". Anledningen till att kapten Armfeldt engagerade sig var att han vid denna tid var chef för Mora Kompani och var förlagd på Sollerön. Det hade då framkommit att "de befunno at tre stycken broar öfver sundet vara byggda på tre särskilda stellen men allenast til klen ridväg". Till protokollet var bifogad en "calculation" (kostnadsberäkning). Broar över sundet skulle kosta 5940 kopparmynt och

väg över Sundholen, Rosmyren, Espenmyren, Loppol, Hårkränksbron och Vålen skulle kosta 4758 kopparmynt. Med särskild kostnad över Hårkränksbron på 1458 kopparmynt blev det en totalkostnad på 12144 kopparmynt, eller 3.886 kronor. Vägens längd hade uppmätts till 2494 famnar. Protokollet var undertecknat av en Mathias Morell. Tydligt fanns det mycket våtmarker som måste forceras. Planer på vägbyggen över Sundet har således funnits under lång tid.

Järnvägen fick sin sträckning från Siljansfors förbi Vika och vidare mot Mora. Vika blev Solleröns närmaste station under lång tid. Linjen invigdes för allmän trafik under pompa och ståt år 1891. Den anträffade kartan kan ha tillhört det returmaterial som sändes tillbaka till Sollerön. Mats Hedman spikade upp den på en vägg i svärgården i Kulåra. Kartan är numera överlämnad till Ryssa byalag.



Ett tågsätt draget av ett pustande ånglok genom det svenska landskapet. En syn som Ryssaborna dessvärre inte fick uppleva in på knutarna eftersom järnvägen drogs genom Vika.

Sollerö fick alltså ingen järnvägsstation i närheten av Sundet. Gamla protokoll och den återfunna kartan vittnar dock om ambitionen att försöka. Även om försöket misslyckades medverkade kommunen till järnvägens tillkomst med en aktieteckning. En utvärdering i efterhand visar att det var ett gott försök av socknemännen att skapa bättre kommunikationsmöjligheter för Sollerön. Ungefär samtidigt pågick ju arbetet med broförbindelsen mot

Gesunda. Långbanken och flottbron höll på att färdigställas. Även en ny ångbåtsbrygga i Bengtsarvet var under byggnation. Tre nya förbindelseleder var avsedda till gynnsammare utvecklingsmöjligheter för Sollerön fram till våra dagars välstånd. Socknemännen i kommunalstämman var förutseende nog att inse den stora betydelse som nya kommunikationsmedel hade och försökte främja kommunen efter de förutsättningar som fanns.

Helmer Nilsson