

Nohabs järnväg, personaltransporterna

Artiklar i Tidningen Trollhättan

1942 och 1931

med bilder från Innovatums bildarkiv.



Nydqvist & Holms persontrafik. Fotot är taget antingen mitt för kvarteret Pilen eller möjligen där Garvaregatan och Stridsbergsgatan möts.

Trollhättan i april 2017

Annika Hjortkap

Tidningen Trollhättan 13 januari 1942
Sista persontåget på Nohabs järnväg
40-årig tradition avslutades på lördagen



Nohabs persontåg vid kvarteret Björnen.
Foto år 1930.

Nohabs persontåg gick sin sista tur i lördags (10 januari) och därmed avslutades en nära nog fyrtioårig tradition vid verkstaden. Det var nämligen i maj 1904, som det nu indragna persontåget började gå.

Koncession för järnvägen beviljades redan 1892 och den byggdes under åren 1893–1894. Dessförinnan måste man med handkraft transportera gods, även om det gällde så besvärliga "kolly" som lokomotiv och dylikt upp till stationen. Det dröjde således tio år innan persontrafiken upptogs. En del av verkmästarna brukade dock följa med loket till lämpliga avstigningsplatser och så småningom växte denna trafik ut genom att så många som möjligt tog plats på en medförd godsvagn. Detta var givetvis varken lämpligt eller bekvämt och det är därför förklarligt att personalen livligt uppskattade förmånen att få åka i en riktig vagn, när detta, vid verkstaden byggda transportmedel i maj 1904, insattes i trafik. Sedan den dagen har vagnen varit i regelbunden trafik på Nohabs järnväg med undantag av en kortare period, då den apterades till motorvagn

för försöksdrift. Under den så kallade rysstiden utökades tåget med två vagnar. För kuriositetens skull kan nämnas att den ena av dem var byggd i Paris 1854. Nohabvagnen rymmer cirka 200 personer. Under de första åren och ända fram till järnvägens omläggning 1933 - den nya järnvägen var klar den 13 juni nämnda år - utnyttjades den till bristningsgränsen. Under senare år har passagerarantalet endast uppgått till ett åttiotal vintertid och ungefär hälften så många under sommaren.

Huvudsakligen har det varit äldre arbetare, bosatta på Egna Hem och i Stavered, som begagnat tåget men en och annan boende i gamla staden har dock icke velat gå från den vanan att åka med tåget, även om det var längre väg till stationen uppe vid slakthuset än ned till verkstaden direkt. Sedan järnvägen fick sin nya sträckning har inga andra stationer än ändstationerna förekommit. När den gick genom staden var däremot stationerna flera.

Långt ned i söder fanns Smedjebacken vid nuvarande Lilla Håjumsgatan, där smedförman Bergström steg av. Denna station kallades ibland "Lättjan", då det ansågs lättjefullt att begagna tåget för en så kort sträcka. Stationen indrogs också sedermera liksom den nästa, vilken var Snickaregatan, nuvarande Trollgatan, där modellsnickarförmannen Lundström hade sin anhalt. Den tredje stationen var belägen vid IOGT:s ordenshus, den fjärde vid Garvaregatan och kallades Hallsberg, därför att "Hallarna" här gick av och på. Sedan kom Djupebäck vid tacksfabriken och slutligen Mossen vid järnvägsstationen, där nu Vikingfabriken ligger och där verkstaden hade sitt lokstall. De tre förstnämnda stationerna indrogs som sagt så småningom och ersattes med en station vid Östra skolan (Odenskolan). Den fick namnet "Avenyn".

De första "tågbefälhavarna" var modellsnickaren Carl Olsson och förrådsförmannen Emil Gustafsson. Sedermera blev det elektrikern Emil Wennergren och därefter har filaren Carl Appelgren tjänstgjort som tågbefälhavare. Dessutom fanns det även konduktörer, under rysstiden åtta stycken.

Det var billigt att åka på denna järnväg. Biljetten kostade nämligen bara en krona, inte per resa utan per månad, alltså för i runt tal 100 resor, det vill säga cirka 200 km, tre gånger så lång väg som till Göteborg. Denna avgift fastställdes 1904 och har sedan aldrig höjts. Några större olyckor har inte inträffat, trots att järnvägen ej varit inhägnad.

Svårigheter med bränsle och smörjolja i förening med det minskade behovet och de större möjligheterna att med buss komma från dörr till dörr ha resulterat i personaltågets indragning. Den sista resan på järnvägen i lördags celebrerades med filmning.



Nohabs järnväg vid kvarteret Svea. Foto Walter Göransson år 1912.



Nohabs järnväg vid Oscarskolan (Södra skolan) år 1925.
Foto Oscar Wallman.



Nohabs järnväg mitt för kvarteren Kärret och Oxen år 1910.
Foto Oscar Wallman.



Nydqvist & Holm hade persontrafik på sin järnväg under ett antal år. Arbetare och tjänstemän boende längre upp i samhället befordrades till och från arbetsplatsen morgon, middag och kväll mot en avgift av en krona per månad, det vill säga ungefär ett öre per resa. Fotot är taget vid Bergslagernas järnvägsstation. Järnvägen blev betydelsefull även som gångväg för folk, som bodde i kvarteren närmast banan och för befolkningen i Skoftebyn, när den skulle in till affärscentrum eller till järnvägsstationen. Kring banan fanns inga stängsel och gångtrafiken var med vederbörandes goda vilja inte förbjuden, ehuru varningstavla nog var uppsatt i början. Veterligen hände ej heller några olyckor, trots den stora trafik som särskilt under provkörning ägde rum.

Foto och text från Walter Göranssons bildsamling.

Tidningen Trollhättan 1 december 1931

Nydqvist & Holms järnväg kommer nu att flyttas?

Projektet realiseras genom samverkan mellan staden, vattenfallsstyrelsen och A.K.

Kostnaderna 225 000 kronor - antalet dagsverken 20 000



Nohabs personaltåg mellan Nohab och järnvägsstationen år 1905.

Ett för Trollhättans stad under nuvarande arbetslöshetsperiod synnerligen viktigt spörsmål torde under de närmaste dagarna stå inför sin lösning. Såsom ett resultat av under senaste tiden förda förhandlingar torde det nämligen bli möjligt att inom den närmaste framtiden igångsätta arbetet med förflyttningen av Nydqvist & Holms järnväg till den nya järnvägsbanken, belägen i skogsterrängen öster om den nuvarande järnvägen. Man har nämligen lyckats erhålla arbetslöshetskommissionens godkännande av företaget ifråga såsom statskommunalt reservarbete och därigenom skulle den betydelsefulla frågan stå inför sitt förverkligande – något som innebär ett synnerligen glädjande tillskott av arbetsmöjligheter under nuvarande förhållanden. För lösande av tomt- och stadsplanefrågor har även projektets realiserande en synnerligen stor betydelse.

Kostnaderna för arbetet torde enligt vad vi inhämtat komma att belöpa sig på cirka 225 000 kronor och genom företagets igångsättande framskapas omkring 20 000 dagsverken, innebärande sysselsättning sålunda för 100 man under mera än ett halvt år. Kostnaderna för företaget torde komma att fördelas sålunda att staden betalar cirka 84 000 kronor, vattenfallsstyrelsen 75 000 och arbetslöshetskommissionen cirka 60 000 kronor.

Beträffande Trollhättans stads bidrag till företaget föreligger ännu intet formellt beslut. Frågan torde komma att föreläggas stadsfullmäktige vid dess extra sammanträde på torsdag kväll och vinner förslaget då bifall kommer arbetet antagligen att igångsättas så snart sig göra låter för att motverka den nu rådande svåra arbetslösheten.



Nohabs järnväg på slättbergen.