



1800-talets järnvägsbyggande innebar en revolution och medförde nya transportmöjligheter för de värmländska bruken.

Värmland anses vara ett föregångslandskap inom järnvägshistorien. En mängd småbanor skapades och senare kom sammanslagningar och kompletteringar som bildade det nuvarande järnvägsnätet i Värmland.

Det jubileumståg som gör en rundtur i juli 2006, 150 år efter svenska järnvägens start*) och 130 år sedan järnvägen kom till Molkom, kommer att åka utefter delar som tidigare utgjorde egna järnvägssällskap.

1. **BJ**, Bergslagens järnväg. Falun – Göteborg.
2. **MWJ**, Mora-Wenerns järnväg. Mora – Kristinehamn.
3. **Nordvästra stambanan**. Laxå – Charlottenberg.



*) Så kallad "lokjärnväg". Frykstabanen startade redan 1849 men då användes hästar som dragkraft.

Mora-Wenerns Järnväg - MWJ*)

Utbyggnaden av en järnväg genom inlandet skedde genom att förbinda Mora och västra Dalarna med Vänern. År 1889 öppnade Mora-Wenerns Järnväg (MWJ) sin första delsträcka mellan Persberg och Oforsen. Samtidigt tog man över Östra Wermlands Järnväg (ÖWJ), först genom arrende men kort senare genom uppköp. 1890 nådde MWJ Vansbro och ett år senare slutligen Mora. MWJ bedrev även rederiverksamhet och fraktade Dalarnas och Värmlands rikedomar vidare ner till Göteborg med sina fartyg.

Nordvästra stambanan

Den 2 december 1866 öppnades den första etappen mellan Laxå och Kristinehamn. Knappt ett år senare stod sträckan Arvika-Charlottenberg klar och Arvika förbands därmed med Christiania (Oslo). Redan denna ”mindre” invigning ackompanjerades av hälleflundra, kapuner och gåsleverpastej. Sedan dröjde det till 1869 innan stambanan nådde Karlstad från öst och ytterligare två år senare förbands bandelarna genom det sista avsnittet Karlstad-Arvika. Den i vanlig ordning mycket högtidliga invigningen av hela Nordvästra stambanan gick av stapeln den 19 juni 1871.

Karlstads station.

Centralstationen i Karlstad invigdes 1869, samma år som stambanan drogs fram till Karlstad.

Bergslagernas Järnvägar - BJ

Järnvägen Göteborg-Kil är den sydligaste delen av den linje som en gång var Bergslagernas Järnvägars huvudlinje från Göteborg till Falun som stod klar i sin helhet 1879. I början medgav inte tidtabellen resor Göteborg-Falun på samma dag, det blev möjligt först 1888. Vad beträffar sträckan Göteborg-Kil öppnades banan 1877 till Trollhättan, 1878 till Öxnered och slutligen 1879 till Kil.

Bergslagsbanan kom till bland annat för att lokala intressen i Göteborg ville konkurrera om utskeppningen av Bergslagens rikedomar som annars riskerade att helt ta vägen över ostkusthamnarna (Oxelösund, Gävle m.fl.). Delen Göteborg-Mellerud byggdes med särskilt hög standard för här gick ju då som nu även tågen mot Oslo (dåvarande Christiania).



Molkom (av *Gustaf Nilsson i Nyedsboken*)

När nordvästra stambanan byggdes av Nils Ericson (bror till John) anlades den så långt i söder att bruken här i Nyed kom på sidan om. Det hade dock framförts förslag, att banan skulle anläggas över Norum och vid kommunalstämma den 27 oktober 1865 hade efter livliga debatter, beslutats, att kommunen skulle inlösa mark om denna järnväg anlades i den riktningen.

Senare planerades, att en järnväg skulle byggas genom Bergslagen till Västerhavet. Från början tänkte man, att den skulle gå från Falun till Krossekärrens hamn nära Grebbestad. Mäktiga göteborgsintressen gjorde dock, att banan byggdes ända fram till Göteborg. Aktiemajoriteten ägdes nämligen av Göteborgs stad. Banans sträckning i detalj var inte från början fastställd. Mellan Suttertjärn och Kil gjordes flera stakningar, nämligen över Norum, Tjärnshyttan och Molkom. Det sistnämnda förslaget, som var det billigaste, blev antaget.

När det i slutet av 1860-talet ryktades om att en järnväg skulle byggas och att den skulle gå genom Nyed, diskuterades denna viktiga fråga ingående ute i bygderna. En del bönder var inte så glada åt järnvägen eftersom de befarade, att den skulle ta en del frakter så att deras körförtjänster skulle minska eller helt utebli. Att inte hästen skulle användas som dragare utan ett frustande vidunder, som kallades lokomotiv skulle framdraga en hel massa vagnar på en gång, fanns det personer som ställde sig undrande inför. Det berättades om två gamla gummor, som diskuterade banbygget och den ena yttrade då ”tror inte du Maja att dette ä noe åttå skams påfunn”.

forts.

Den 1 mars 1876 öppnades linjen Kil—Molkom och den 1 augusti öppnades sträckan Molkom—Daglösen—Filipstad för allmän trafik.

Det var en stor dag för nyedsborna när banan invigdes och mycket folk hade kommit till Molkoms station för att se när tåget anlände. Det har berättats, att när tåget kom infrustande på stationen blev en gumma så rädd, att hon sprang därifrån så fort hon förmådde. När folket tittade efter vart hon tog vägen såg de hur de randiga strumporna skymtade när hon sprang uppför backen vid norra sidan om hotellet, där landsvägen gick norrut på den tiden,

MER INFORMATION

En ideellt driven hemsida om svenska tåg och järnvägar

<http://www.jarnvag.net>

Svenska Järnvägsklubben (SJK)

Sveriges största förening för järnvägsintresserade med drygt 5000 medlemmar. Arrangerar möten och utflykter i hela landet. Utger tidningen TÅG som speglar järnväg i alla former, både fullskala och modell. Delar av tidningens nyheter publiceras också på hemsidan.

<http://www.sjk.se>

Bergslagernas Järnvägssällskap (BJs)

Museiförening som samlar fordon med anknytning till Bergslagernas Järnvägar.

<http://home.swipnet.se/~w-44402/>

<http://web.telia.com/~u18109566/historia/index.htm>

Historiskt om svenska järnvägar

Mycket innehållsrik sida med historik och information om nästan alla svenska järnvägar. En guldgruva om du undrar över vilka järnvägar som gått i dina hemtrakter eller bara söker information om en viss bana.

<http://www.historiskt.nu>

JÅÅJ – Järnvägssällskapet Åmål - Årjäng

<http://www.jaaj.tk/>

Nyeds Hembygdsförening

<http://www.nyed.se>