

Löa-Bladet

LOKALNYHETER FRÅN LÖABYGDEN

NR 1 2023



En engelsman byggde järnvägen i Bergslagen

Sidan 3

Ukrainsk familj har lärt sig älska Sverige i Löa

Sidan 5

Gå dit pilen pekar!



Sidan 6

Vad protokollen kan berätta

Protokollen från Löa Missionsförening finns bevarade i byarkivet. Handskrivna dokument från 1880 till 1966. Ingenting som ser särskilt läslockande ut. Men börjar man väl studera papperen ska man finna att där finns en helt fantastisk hembygdshistoria. En historia som förmodligen inte är särskilt känd av dagens Löabor.

I Missionsföreningens arkivkartong finns också anteckningar och gamla tidningsklipp, som berättar om hur den andliga väckelserörelsen gick över Löabygden under senare hälften av 1800-talet.

Så var det ju på många håll i landet. Man menade att även de kristna skulle väckas ut den andliga sömn, som Svenska Statskyrkan försatt dem i. Man ville vara fri att utöva sin religion på det sätt man själva ville, hålla gudstjänst i sitt hem utan någon prästvigd deltagare. Så uppstod många olika frikyrkoförsamlingar och missionsföreningar.

En aktiv men inte alltid enig förening

Inte unikt för Löa alltså, men dagens protokolläsare blir ändå förundrad över hur stor och häftig denna rörelse var här. Så många bybor som valde att gå med i den nya föreningen och hur synnerligen aktiv föreningen var med bönemöten, missionsauktioner, söndagsskola och byggandet av ett Missionshus eller bönhus, som det också kallas.

Här läser vi också att skolan bidrog till det nya huset, genom att redan från början hyra in sig där i väntan på ett nytt skolhus.

Med förundran noteras också att den Gudfruktiga församlingen inte alltid är kärleksfullt enig inom sig. Alls inte!

Intressant hembygdshistoria

Med namn på personer och gårdar som känns igen bidrar protokollen verkligen till hembygdshistorien, som säkert fler är intresserade av.

Anledningen till att dessa protokoll togs fram ur arkivet var en uppgift om att det funnits i skomakarverkstad i Missionshuset. Det fanns det ingen nu levande Löabo som trodde på. Men så var det. Det är protokollfört!

För mycket för Löa-Bladet

Tanken att berätta om detta i LöaBladet fick dock snart överges. Trettiotvå fullskrivna sidor är för mycket för ett Löabladd. Det har blivit ett särskilt häfte istället, som ges ut och säljs av Löa Hembygdsgårdsförening. Det kommer att kosta 50 kr. I samband med Magnhild Larssons begravning gavs gåvor till Hembygdsgårdsföreningen, som kommer väl till pass nu.

Förhoppningsvis ska det hinna tryckas till årsmötet. Men sedan kommer det att finnas på Dalvikskvarn och på Vårmarknaden vid Perssons Magasin.



*Varierande väder
och gamla nyheter*



Strålände vinterväder och lagom mycket snö, slask och plask och ishalka, blötsnö, snöblandat regn, en ny högttrycksrygg, minusgrader, häftig blås, snöbyar, mulet och kanske några solglimtar i morgon.

Vädret varierar. Frågan är om det varierat värre i år än vad det gjort andra vintrar? Eller om vi bara föredrar att minnas vintrar med stabilt lagom väder och ser global uppvärmning och befarad klimatförändring i år. LÖA-Bladet vet verkligen inte.

Men det finns ju annat att glädjas åt. Gamla nyheter till exempel. Sådana som man hittar i gamla protokoll och skrifter och som man inte hade en aning om. Hur många vet till exempel att järnvägen genom Bergslagen, som fick stor betydelse för bergsmännens järn- och malmtransporter, byggdes av ett engelskt konsortium med Walmsley Stanely som överingenjör?

LÖA-Bladet vet det nu, sedan en ättling till denne Stanely bett att få komma på besök till LÖA hytta!

Annat gammalt är LÖA Missionsförening som i sina protokoll döljer en helt fantastisk hembygds-historia. LÖA-Bladet har inte plats för hela den. Det har blivit ett särskilt häfte istället, som framgår av första sidan.

Men Hembygdsföreningen ska hålla sitt årsmöte den 19 mars och vi går ju mot en vår och sommar också. Några nya nyheter får vi plats med här och det kommer helt visst flera till nästa blad.

5 mars 2023

Vårmarknad med plantor

Julmarknad är vi vana vid i denna by. En trevlig tradition, som förgyller den mörknande årstiden med glögg och pepparkakor, lotterier, kransar, julgranar och allehanda fina och goda saker att köpa.

Men i kylan och blåsten vid förra årets julmarknad kom några av marknadsknallarna på att det kan vara lugnare och skönare att ha en Vårmarknad. En idé som Eva och Carl-Eric Persson tänkte på och nu är det fastslaget att det blir Vårmarknad vid Perssons Magasin den 13-14 maj.

Ljusnarsbergs Trädgårdsförening kommer att finnas på plats och erbjuda plantor av olika slag. LÖA Hembygdsförening kommer att sälja det nya häftet om Missionsföreningens historia, men säkert blir det ett lotteri också och kanske någon klurig gissningstävling.

Så mycket julgranar och saffransbröd blir det nog inte på denna marknad, men säkert mycket trevlig och gott att köpa ändå.

Eva Persson berättar att Perssons Magasin ansökt om alkoholtillstånd. Eva tänker sig att sätta fart på den nya pizzaugnen och tror att någon kanske vill ha ett glas vin till pizzen. Och bed&breakfastgäster blir ibland lite besvikna när de inte kan få ett glas vin till kvällsmackan



Håll ut i halkan! Våren är snart här!



LÖA-Bladet

en tidning för LÖA med omnejd
Utgiven av LÖA Hembygdsförening

ISSN 2003-1262

Redaktion:

Stina Gottliebsson, Missionshuset, 070 676 09 07
stina.gottliebsson@telia.com

Susanne Forsberg, Norrby, 070 473 17 27
norrby.sf@gmail.com

Line Åby Hedenius, 070 281 07 00
linehedenius@hotmail.com

En engelsman fixade järnvägen i Bergslagen



Engelsmannen Walmsley Stanley visste hur en järnväg skulle dras även i Bergslagen.

Man behöver inte läsa gamla handskrivna protokoll, för att hitta spännande hembygdshistoria. Sådant finns i nyligen tryckta böcker också. Som till exempel Göran Karlssons bok "Den sorglöse Brukspatronen".

I den finns ett kapitel om Frövi Ludvika Järnväg och med förundran läser vi att det var en engelsman, Walmsley Stanley, som byggde den! En kompetent och handlingskraftig ingenjör, som redan 1864 hade varit med och byggt två järnvägslinjer på ön Mauritius i Indiska oceanen. England hade erövrat den under kriget mot Napoleon i början av 1800-talet. Stanley utsågs till chefsingenjör för det stora järnvägsprojektet som syftade till att underlätta exporten av sockerrör och andra jordbruksprodukter.

I Bergslagen var behovet att exportera sockerrör inte så stort. Men här fanns ju tyngre saker att frakta, vilket länge varit ett bekymmer för bergsmännen. Visserligen hade det fungerat i många hundra år. Det gick att frakta malm och tackjärn och andra tunga saker, när det inte fanns någon järnväg eller ens vägar, som klarade en tyngre transport med häst och vagn under sommartid. Då krävdes ständiga omlastningar mellan hästdragna vagnar och båtar, vilket var mödosamt och tidskrävande. Det tog upp emot en vecka att

transportera tackjärn från Högfors hytta till Arboga.

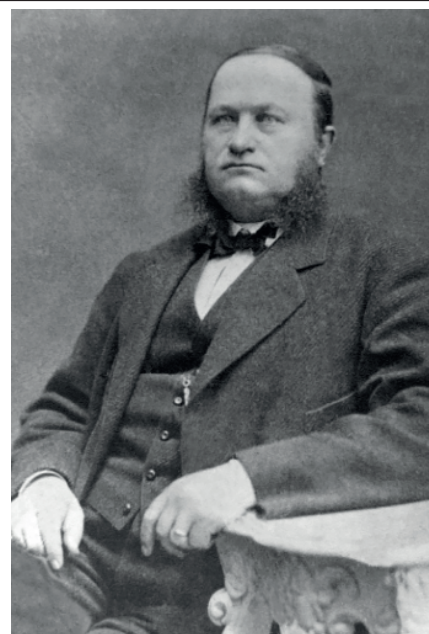
På vintern tog man sig fram med slädar över tjälad mark och frusna sjöar. Men bättre transportvägar hade länge varit ett önskemål från hyttor och bruk i Bergslagen, för att få järnet till Stockholm och vidare ut på exportmarknaden.

Att gräva kanaler, så att järnet kunde fraktas på vatten hela vägen var en tidig idé. Bland annat diskuterade bruksägarna inom Nora och Lindes bergmästardöme 1844 en kanalled från Norrsjön och Sörsjön till Lindesjön och därifrån vidare till Norasjön eller Väringen.

Men att gräva kanaler var dyrt och intresset för en järnväg genom Bergslagen blev allt större. Järnvägar hade börjat byggas i Sverige redan i slutet av 1700-talet, men då handlade det om räls för vagnar som drogs av hästar. Den första järnvägen för ånglok byggdes mellan Köping och Hult i Värmland och invigdes 1856. Men loken var ganska svaga och ansågs otillförlitliga och många menade att kanaler ändå vore det bästa.

Brukspatron Harald Ericsson i Ramsberg hörde dock till dem som trodde på järnvägens framtid och utvecklingsmöjligheter och var en ivrig förespråkare för en järnväg mellan Frövi och Falun.

Tanken var då att järnvägen skulle gå via Ramsberg och att det kunde ha blivit en station i Löa också.



Brukspatron Harald Ericsson i Ramsberg trodde mer på järnväg än kanaler och fick ett lok uppkallat efter sig

Svenska staten var måttligt intresserad av att bygga en dyr järnväg genom Bergslagen, men den rika malmfyndigheten här gjorde engelska finansärer och ingenjörer mer intresserade. Således blev det ett engelskt konsortium som sökte tillstånd att bygga en järnväg mellan Frövi och Ludvika för senare förlängning till Falun och Siljansbygden.

Nu var svenska regeringen mer intresserad, för engelsmännen krävde inga statliga garantier och de lovade också att deponera 200 000 kr som en säkerhet. Tillstånd beviljades 22 september 1869 och Walmsley Stanley, som byggt så duktigt på Mauritius, fick bli chefsingenjör även för det svenska projektet.

FRÖVI-LUDVIKA JERNVÄG.
Leverans å materiel och verktyg.

Till första sektionen, mellan Frövi och Linde erfordras följande materiel och verktyg, som skola levereras vid Frövi station eller å annan plats på sektionen, hvarom framdeles bestämmes, nämligen:

100 tolfter 3" Plank,	} af 1:ma & 2:da.	3 st. Stenvagnar.
100 " 2½" "		50 " Jordkärror.
100 " 2" "		500 " Jord- & Kanal-spadar.
300 " 1" Bräder,		100 " Ballastskyfflar.
200 st. Fyrkanter,		150 " Jordhackor (Korpar).
10 tolfter 2½ & 3" torr Björkplank.		25 centn. Bergborrar af stål.
30 " Stängselslanor, 10 alnar långa 2½" i topp, grau eller furu.		5 " Borrsläggor af d:o.
500 st. Skottkärror.		10 " Stenknoster.
30 " Rullbjörnar.		10 " Sätthammare, stälade.
100 " Stenkärror.		40 " Jernspett.

Förseglade anbud, å hela partiet eller delar deraf, kunna, med utskrift: "anbud å verktyg", eller: "anbud å materiel" ingifvas till **undertecknad**, adress **Örebro hotell**, före den 25 dennes, och bör nämnas inom hvilken kortaste tid leveransen kan fullgöras.

Profver å verktygen äro att bese hos Materialförvaltaren vid Köping—Hult järnväg.
Örebro 14 Juli 1870.

Walmsley Stanley.

Den här annonsen infördes 1870 i flera av landets största tidningar. Walmsley Stanley begärde in anbud på materiel och verktyg till Frövi-Ludvika järnväg. Det behövdes 500 skottkärror, 500 spadar, plank, jordhackor, bergborrar, släggor, järnspett och mycket annat.

4 Löa-Bladet

Det blev en stor utmaning för Stanley. Det fanns varken lämpliga ingenjörer eller järnvägsfordon i Sverige. Allt material, förutom sliprar, fick hämtas från England med båt till Köping och därefter med järnväg till Frövi. Stanley var bolagets styresman och hade det fulla ansvaret för att järnvägsbygget kunde genomföras enligt den fastlagda planen inom utsatt tid och till en godtagbar kostnad.

Stanley kom till Sverige på hösten 1869, för överläggningar med berörda markägare. Vi dessa möten deltog även Harald Ericsson, Audley Gosling från den engelska beskickningen i Stockholm och kammarherre Gustaf Fahnehielm. Den senare som tolk och rådgivare åt Stanely som (förstås) inte kunde tala eller skriva svenska.

De krav som framfördes till markägarna var att all nödvändig mark skulle upplåtas gratis. Vägar och grustag skulle också få användas kostnadsfritt. Vidare krävde det engelska bolaget att sliprar skulle levereras gratis till banan och att också trävaror till stationshus och andra byggnader skulle tillhandahållas utan kostnad.

Markfrågan var sällan något stort problem, eftersom järnvägen till största delen skulle dras fram genom skog, men det gick inte att undvika att en del gårdar hamnade i vägen. Vid gården Katri-nelund, strax norr om Lindesberg, gick stakningslinjen rakt genom ladugården. Gårdens ägare, den stridbare sexmannen och riksdagsmannen Anders Andersson i Björkhyttan, blev så upprörd att han stämde Stanely inför rätta. Tvisten kunde till slut lösas genom en kompromiss. Ladugården revs och Andersson fick hjälp att bygga upp en ny och bättre ladugård.

Stanleys plan var att börja arbetet vid Frövi och sedan bygga etapp efter etapp som successivt skulle öppna för trafik. Under sommaren 1870 började utstakningen av järnvägsbanan mellan Frövi och Lindesberg. Fyra lok och ett 40-tal lastvagnar anlände från England och användes för att transportera grus och annan materiel till banläggningen. Loken, som var tillverkade av Sharp Brothers i Manchester, hade namnen Fredrika, Rosina, Perseverando och Harald Eriksson. Det sistnämnda en hyllning till järnvägens initiativtagare, även om namnet på lokets mässingskyllt råkat bli felstavat. Eriksson med k istället för c.

Loket Perseverando (latin för uthållighet) döptes snart av folkhumorn till Grustjuren. Lokets ångvissla avgav en säregen, dov signal som liknade ljudet från en frustande tjur. De påstås att folk från hela Bergslagen kom vandrande för att se Grustjuren och de andra framrusande vidundren på järnvägsbanan.

Då arbetet utmed den första etappen till Lindesberg började bli klart sommaren 1871, levererades från England sex personvagnar och ett 50-tal godsvagnar. Den 16 november samma år kunde det första persontåget gå från Lindesberg till Frövi.

Walmsley Stanley med familj bodde från 1870 på Dalkarlshytte gård, som hyresgäster hos byggmästaren Erik Jansson. Där fick även några av de ingenjörer, som efter hand kom från England rum. Alla de personer som kom till Lindesberg för att genomföra järnvägsbygget gav liv åt den lilla staden, som då ännu kämpade med följderna av den förödande stadsbranden 1869. Helt nya yrkesgrupper med respektingivande titlar som stationsinspektör och konduktör sågs vandra runt på gatorna iförda praktfulla uniformer och mössor med emblem.

Någon järnväg över Ramsberg blev det dock inte och inte någon station i Löa heller (vilket vi kanske är ganska glada för idag?). Järnvägsbygget fortsatte under Stanleys ledning mot Kopparberg, där banan kunde öppnas för gods- och persontrafik den 1 december 1872,

Till Kopparberg förlades också järnvägsbolagets verkstad, sedan de styrande i Lindesberg tackat nej till denna verksamhet. Man befarade nämligen att priserna på livsmedel och då speciellt mjölk, skulle rusa i höjden om ännu fler människor flyttade till staden.

Bergsmännen i Löa var i alla fall glada åt att de nu fått närmare till en järnväg och anhöll om att en station skulle anläggas i Rällså. Det beviljades, men Löa Hyttelag fick betala 1000 riksdaler, för att Direktionen för Frövi Ludvika Jernväg skulle bygga en station i Rällså för allmänhetens begagnande.

För hyttelaget var den stora fördelen att det kunde skicka sitt järn från Rällså och där ta emot malm från Grängesberg och Svartvik.

För att forsla järn och malm mellan Löa och Rällså byggdes en roddbåt, som snart kom att kallas Järnekan Bismarck. Men en landsväg från Löa Bro till Rällså kostades också på.

Enligt de ursprungliga planerna skulle järnvägen hinna fram till Ludvika 1873 och så blev det också. Från Frövi till Ludvika fanns det då 98 kilometer nyanlagd järnväg och utmed den sexton stationer. De flesta är nedlagda idag.

Stanley hade därmed lyckats färdigställa ett av Sveriges första stora järnvägsprojekt helt inom tidsramen. Till uppdragsgivarnas stora belåtenhet dessutom inom den uppgjorda kostnadsramen.

forts. 



När det inte blev någon station i Löa, ville bergsmännen där i alla fall ha en i Rällså, för att kunna skicka sitt järn härifrån och ta emot malm från Grängesberg och Svartvik. Löa Hyttelag fick betala 1000 riksdaler för att få stationen på plats.

Någon förlängning av banan till Falun blev det dock inte. När Stanley sökte koncession hos regeringen för fortsättning av banan visade det sig att ett annat företag hunnit före. Det var Bergslagens Järnvägs AB som tänkte bygga en järnvägsförbindelse mellan Göteborg och Falun. Det uppstod snart åtskilliga tvister mellan de båda järnvägsbolagen. De kunde bland annat aldrig enas om en gemensam bandragning mellan Ställdalen och Ludvika. Järnvägsspåren placerades intill varandra.

Walmsley Stanley hann delta i ett par andra järnvägsprojekt innan familjen flyttade tillbaka till England 1877. Han dog 1907, men han återkom till Sverige åtminstone en gång innan dess. Bergslagsposten berättade i en notis onsdagen 4 september 1895 att Stanley då var på besök i Kopparberg tillsammans med sin son. Det framgår inte av notisen av vilken anledning de var där. Men det kan väl vara ganska troligt att den då 64-åriga Stanley ville visa sin son resultatet av sitt stora järnvägsprojekt i Sverige.

Ett projekt som fler ättlingar är intresserade av. I maj kommer Mary Ritter - Stanleys barnbarnsbarn - till Lindesberg för att hälsa på Göran Karlsson och få en chans att åka en tur på farmorfars järnväg. Hon har också uttryckt en önskan om att någonstans få se hur det viktiga järnet producerades och få en inblick i vad järnvägsbygget genom Bergslagen betydde.

Ett besök i Löa är naturligtvis inplanerat.

De flydde krigets Ukraina och hamnade i fredens Löa



Liana med pappa Albert och mamma Lyudmila deltog gärna i svenskt midsommarfirande



Amina har haft ett fint år i Löa tillsammans med mamma Liana, pappa Dmitry och morbröderna Eldar, som var med och tävlade med henne i Löiaden.

Familjen Tirkia-Tverdokhlib, består av mamma, pappa, barn, barnbarn och en svärson om vi förstår rätt. De kom från Ukraina, till Löa 24 mars 2022. De flydde från sitt hem i Odessa efter Rysslands invasion av Ukraina. Situationen i Odessa blev ohållbar och med en femårig dotter i familjen så valde de, som många andra, att fly från landet.

En släkting i familjen hade tagit sig till Garphyttan i Sverige och genom tillfäll-

igheter hamnade familjen i Löa. Här fick de bo i Michael Longs hus, Åkroken, och i Lillstugan på Norra Gården hos Zacharias Soudah och Line Hedenius.

I nästan ett år har familjen bott i Löa och älskar byn och Sverige. De är rörda över den gästfrihet och generositet som finns här, men de har även själva visat en enorm generositet. Det är fantastisk familj som delar med sig av allt trots en svår situation, säger Zacharias och Line.

Nu egen lägenhet i Gyttrorp

Familjen har nu i dagarna fått ett eget boende via Nora kommun och finner sig till rätta i en lägenhet i Gyttrorp. Inte lika vackert och trevligt som Löa men de är glada över att få ett eget hem. De riktar

ett stort tack till alla i byn som hjälpt dem på olika sätt, skänkt kläder och saker, låtit dem känna sig delaktiga i olika evenemang och den gästfrihet som erbjudits.

Självklart längtar familjen hem till sitt eget land och drömmer om fred och frihet men är ändå otroligt glada över att ha kommit just till Sverige och Löa. Drömmen lever vidare att få komma hem till sitt vanliga liv i Ukraina. Att få öppna sitt hem för de svenska vänner de fått under denna tid vore fantastiskt, säger hela familjen.

En ruta blev det kvar. Vi får väl fylla den med önskningar om en synnerligen

GOD VÅR!

Festligt bidrag till multiarena

Vi ska inte säga padelhall längre, för det som LÖA Sportklubb nu är beredd att bygga är så mycket mer.

Det är en multiarena. Padelbana ska finnas där, men den kan även användas för volleyboll, badminton och annat. Och så blir det klättervägg med olika svårighetsgrade och höjd. (Hugaligen, klättra ända upp till taket!!)

Som vi berättade i förra numret har Allmänna Arvsfonden, Lindesbergs kommun Bergslagens Sparbank, Riksidrottsförbundet, Sisu Örebro och Länsstyrelsen beviljat bidrag till arenan, som beräknas kosta 3,9 miljoner kr.

Och nu har även Löafestkommittén kommit på ett bra sätt att använda det goda resultatet för Löafesten 2022. Det blir ett bidrag på 150 000 kr till idrotts-hallen.

Festkommittén vill gärna vara med och bidra till byns framtida utveckling och diskuterar andra lämpliga projekt att bidra till, om årets Löafest blir lika framgångsrik som förra året.

Kommittén har på bloggen också riktat ett stort tack till alla som varit med och iordningsställa festplatsen, arbetat under kvällen, städade dagen efter eller på annat sätt engagerat sig.



Snart ska multiarenan börja byggas. Grävskopan står på plats och är beredd.

Vandringsstigar i LÖA

Vita stigen (anlagd av LÖA Sportklubb)

Start vid Åkaféet ca 4 km. Gå över gröna bron, håll sedan till vänster och följ ån söderut till röda bron. Sedan slingrar stigen förbi Tjärmen och över fälten till Uddnäs-gatan. Håll där till vänster förbi Österby och ner till Ramsbergsvägen. Håll sedan till höger till Bäckakogsvägen. Gå upp för Dunderbacken, förbi Eriksberg och ner till Larsbo. Håll till vänster vid brevlådorna och strax därefter till vänster förbi dammen, smedjan, Svartbäcks-torpet och Villestorp. Håll till höger på Ramsbergsvägen och följ den tillbaka till Åkaféet.

Blå stigen (anlagd av LÖA hembygd-förening)

Start vid LÖA hytta (ca 3,4 km) Följ vägen mot LÖA kraftstation. Fortsätt rakt fram vid korsningen Åtjärnsvägen, förbi Skogsforsen, nerför backen till kraftstationen. Gå över spången och håll därefter direkt till vänster. Följ stigen till Björkåvägen. Håll där till vänster ner mot byn, förbi Gröna Ånäs, Samuelsdal, Hyttnäs och Dalvikskvarn tillbaka till LÖA Hytta.

Gröna stigen (anlagd av LÖA hembygd-förening)

Start vid infarten mot Dalvikskvarn vid LÖA hytta. Ca 3,4 km. Följ byvägen mot Björkå förbi Hyttnäs, Dalviks kvarn, Samuelsdal, och Gröna Ånäs upp i skogen till kraftledningsgatan. Håll till vänster under kraftledningen några hundra meter, därefter till vänster på skogsstigen förbi stora tallen, stora stenen och ut på vägen ner mot skolan. Innan man lämnar kraftledningsgatan kan man gå upp på höjden till en utsiktspunkt. Följ sedan Ramsbergsvägen förbi återvinningen och kvarnen tillbaka till hyttan.

En röd stig är på gång

Hembygd-föreningen funderar just på hur den på lämpligaste sätt ska dras, så kommer stolpar slås ner när tjälén gått ur marken.



En solig glänta

Nej, detta är ingen bild på nyinflyttade Löabor. Men det är en bild på nya ägare till Solgläntan, som huset heter. För 30 år sedan köpte Elisabet och Totto Elvenäs huset, strax ovanför deras eget i Östra LÖA. Det har sedan dess hyrts ut i olika omgångar men nu har de alltså sålts. De nya lyckliga ägarna är Robin och Alexandra samt deras barn Bruce och Adele. Även dom nya ägarna är av släkten Elvenäs Robin är ju son till Tottos bror Lasse.

Mer på gång

Det är ju årsmötestider. **Sportklubb** och **Bygdegårdsförening** och kanske någon mer har haft sina.

Hembygd-föreningen skippar tårtan, men bjuder på kaffe med hembakt och hoppas på många deltagare den 19 mars kl 14 i Bydegården.

LÖA Fiskevårdsområde håller årsmöte

Söndag d.2/4 kl.11.00 i LÖA Bydegård efter mötesförhandlingarna bjuds det på kaffe och tårta.

Stjärnfors Golfklubb fyller 50 år i sommar.

Så det kan nog bli mer nyheter till nästa LÖA-Bladet. Kanske blir det dags att presentera en del nyfödingar då också.