

Jörn och järnvägen



Ca 1880 Rallarna levde under primitiva förhållanden. Det här lägret fanns någonstans i Norrbotten (Digitalt museum, färglagd)



1980-tal Första rallarbostaden i Jörn (NVI/Skellefteå museum, färglagd)

Fram till ca 1850 gav närbelägna sjön Mossaroträsk också namn åt samhället öster om den. I provinsialläkare rapporten för 1848 skriver läkaren "En bonde i Mossaroträsk af Norsjös Socken har jag försökt operera för tårfistel". År 1851 och därefter använder läkaren bara "Jörn" som ords-namn.

År 1893 byggdes de första husen i Jörn, järnvägsstationen och järnvägshotellet. Tågtrafiken började i december 1893 enligt följande tidtabell:

Ankomst till Jörn söderifrån, kl. 2.25 em.,
måndag, onsdag, fredag.

Avgång från Jörn söderut, kl. 12.10 em.,
tisdag, torsdag, lördag.

Det första ordinarie trafiktåget till Jörn den 8 december 1893 bestod av 23 vagnar där de flesta var lastade med material för järnvägsbygget. Dessutom tre vagnar med färsk sill och tre personvagnar.

När tåget skulle återvända söderut från Jörn inträffade en dödsolycka. Det berättas om den i följande notis 10 dagar (!) därefter:

Sorglig början. Vid första ordinarie tågets afgång från Jörns järnvägsstation den 9 dennes inträffade en olyckshändelse, som blej orsak till en persons död. Lokomotivet "Tryggve" stulle i

1893-12-18 Dödsolyckan refereras (Skellefteå Nya Tidning)

Här är referat med moderniserad stavning, meningsbyggnad och typsnitt:

Sorglig början. Vid första ordinarie tågets avgång från Jörns järnvägsstation 9 december inträffade en olyckshändelse, som orsakade en persons död.

Lokomotivet "Tryggve" skulle utväxla några vagnar och behövde dra fram hela tåget. Men banans lutning var stor och tåget bestod av hela 36 lastade vagnar. Ett annat lokomotiv måste därför hjälpa till.

Då brast kopplet mellan några vagnar. De fortsatte ett långt stycke ned efter banan och stötte till en vagn, lastad med färsk sill, som tillhörde svagdricksbryggaren Persson.

Denne, som stod på sin sillvagn, råkade till följd av den kraftiga stöten falla av vagnen och kom med sin ena arm mellan vagnshjulet och rälskena. Armen klipptes då av på två ställen.

Det dröjde någon tid, innan ett fordon hann ordnas för att föra Perssons från olycksstället. Hans krafter sinade beroende på blodförlusten och kylan.

Han fördes genast till järnvägssjukhuset i Jörns kyrkoby men läkaren fanns inte på plats. Persson fick då ett provisoriskt lårband och transporterades till Skellefteå lasarett där han avled efter ett par timmar.

Från det att första tåget trafikerade fram till Jörn så dröjde det åtta månader innan järnvägen till Boden var klar och stambanan kunde invigas.



1894-08-02 Oskar II och kronprins Gustav i Jörn på väg till Boden för att officiellt inviga stambanan Vännäs-Boden (C Franke/Skellefteå museum, färglagd)

Till att börja med var sovvagnarna modifierade sittvagnar och man fick dra ut stolsitsarna när det var dags att gå och lägga sig. Riktiga sovvagnar kom mot slutet av 1800-talet.

Innan de blev vanliga så gjordes stopp för övernattning vid vissa stationer. På stambanan norrut var 1894 första nattstation Bräcke och andra var

Vännäs. Det tog alltså två dagar att ta sig från Stockholm till Vännäs och en tredje dag för fortsättningen norrut.

1/10 1897 gjordes en omläggning av trafiken. Andra nattstationen på resan norrut blev Jörn istället för Vännäs.



1898 Järnvägsbron över Skellefteälven vid Kusfors på linjen mellan Bastuträsk och Jörn med ett tåg på väg mot Jörn (Järnvägsmuseet, färglagd)

När nattstationen kommer.

En resande tidningsman, som besökt Jörn, skriver:

Jörn nattstation, och befolkningen jublar! Ty guld kan då skäras med täljknivar — på de resandes bekostnad naturligtvis.

Rumprisen äro snart enorma, ehuru bostadsbrist ej kan sägas förefinnas. Ett exempel bland flera!

Där ett rum med två sängplatser, och då man till och med ej vistas där månadens alla dagar, skämmas likväl ej egaren begära ett pris till sammanlagt 60 kr. i månaden.

Vill man ej gå in på dylika oförskämda fordringar, ja, då resoneras ej mycket vidare i saken.

Vi hoppas att vi träffat på undantag bland stationsinvånarna vid Jörn, annars vore man frestad stämpla dem öfver en kam såsom högst ogina och snikna.

Lycka i olyckan är att ett präktigt hotell finnes med god servering och humant bemötande. Om fjorton dagar förstärkes hotellet med ytterligare 7 rum.

1897-10-05 Synpunkter på Jörn som nattstation
(Västernorrlands Allehanda)

Jernvägshotellet i Jörn.

NATTSTATION.

Sjutton bekvämt möblerade rum.

Alla Resande inbjudes bo i och besöka hotellet—restaurangen.

Enligt bemyndigande från järnvägsförvaltningen i 5 distriktet skall för resande i 3dje klass rum och sängplatser tillhandahållas till allra lägsta pris, 75 öre å 1: 50. Vänlig betjäning. Vördsamt C. Liljesvan. 785

1903-04-05 Järnvägshotellet annonserar om sina 17 rum (Umebladet)



1928-12-06 Första ordinarie tåget från Arvidsjaur till Jörn (NV/Skellefteå museum, färglagd)



1934-11-29 Viadukten i Jörn under byggnad (NV, färglagd)



Ca 1937. Missenträsk station fanns 1927-1990. Därefter blev det fram till 2010 uthyrning av cykel-dressiner (Järnvägmuseet, färglagd)



1940-tal. Lok 602 tillverkades av Motala-Asea 1942. Det skrotades 1981. Invigningen av elektrifiering Långsele-Boden skedde 1942-02-28 (Järnvägmuseum, färglagd)



1950-tal. Rälsbuss på Jörn station (Järnvägsmuseum, färglagd)

År 1978 ersattes de gamla sliprarna av trä av längre rälssektioner med betongslipers samtidigt som banvallen höjdes 40 cm.



Ca 1985. Sara Lidman i tågekupé (Skellefteå museum, färglagd)

År 1993 stängdes SJ:s biljettstation i Jörn.

STIG SANDSTRÖM, STIGSAND49@GMAIL.COM