

Böseberg. : några erinringar om Tillberga järnvägsmäns egnahemsförenings ti...

*54 Qd Br. Tilllberga
järnvägsmäns
egnahemsförening Böseberg*



National Library
of Sweden

r 569

Polit. ekon.
Boh.

Boh.
Boh.

Boh.
o

BÖSEBERG

NÅGRA ERINNINGAR OM
TILLBERGA JÄRNVÄGSMÄNS
EGNAHEMSFÖRENING
TILLKOMST OCH UTVECKLING



1920—1930

Kungl. biblioteket



0 0000 000095129

BÖSEBERG

NÅGRA ERINNINGAR OM
TILLBERGA JÄRNVÄGSMÄNS
EGNAHEMSFÖRENINGENS
TILLKOMST OCH UTVECKLING



1920—1930





Centraltryckeriet
Stockholm
1930.

TILL TIOÅRSMINNET.

Sverge uti forntid tyst och öde låg
med milor mellan gråa kojor
och vikingar på härjartåg,
som aldrig kände några bojor.

Kulturen steg och alla vettar flydde,
Jätten i vredesmod sig lät förhasta
att sten från Tillbergaberget mot Hubbo
kyrka kasta.
Folket sin hedendom skydde.

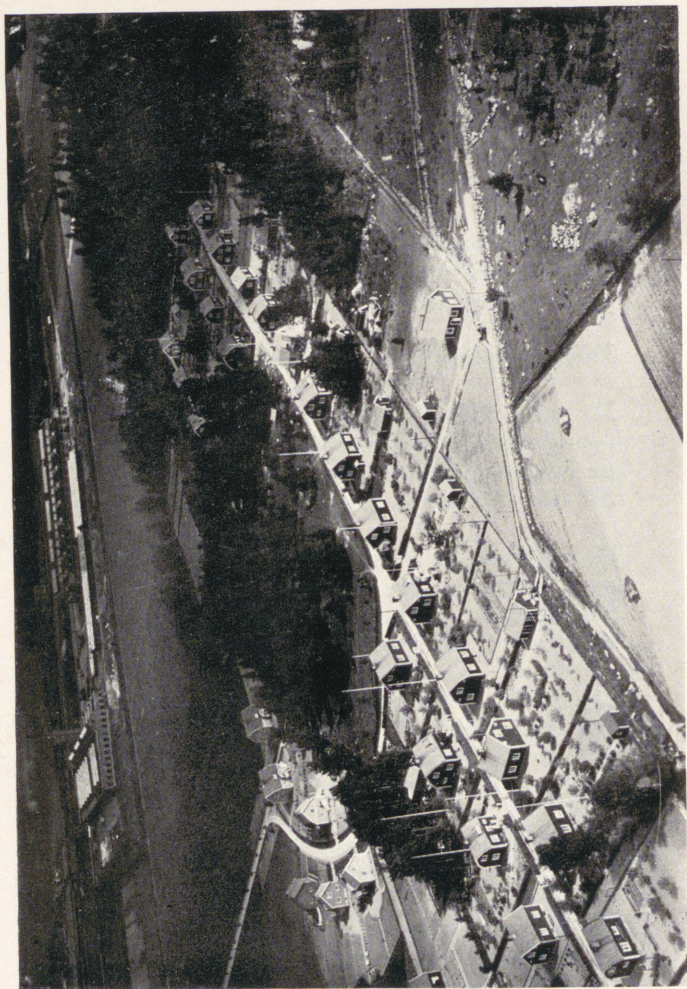
Här våra fäder byggt och röjt,
i långa år av frost och svält
de brukat jorden, sätt och plöjt.
Nu hörs fabriken pipa gällt.

Här minnen är från fordom tid
med sägn och saga genombrutna.
Nu går fram den nya tidens id
med folket närmare varandra slutna.

Långt från allfarsvägens stråk
och från stadens larm och bråk
tätt invid djupa skogars ro
vi röjt och byggt vårt bo.

Här våra barn växt opp.
En gång vi lämna dem,
så livets lag ju lär.
Ni är vårt framtidshopp,
Ni kanske får ett eget hem
och håller bygden kär.

Peva.



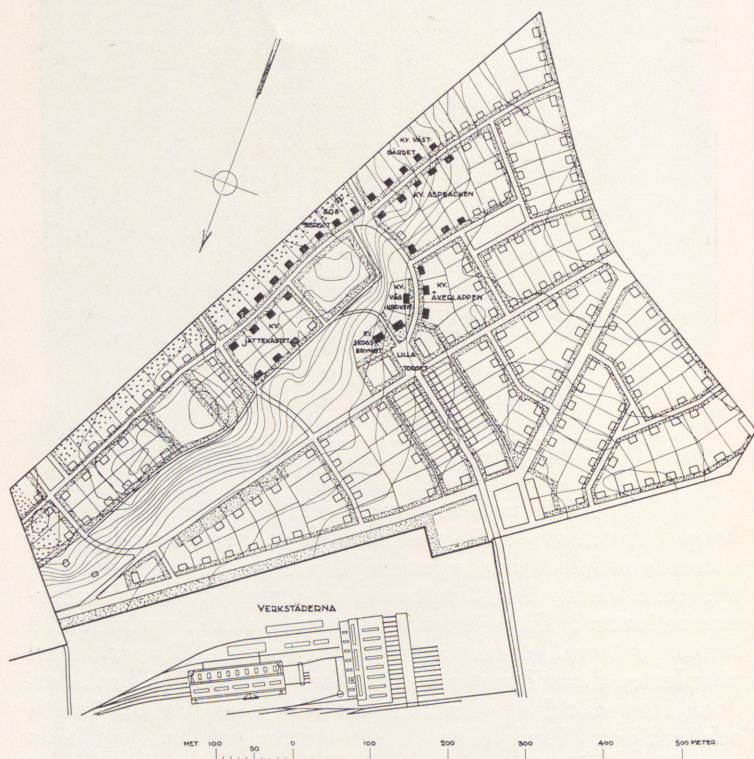


Västgärdet nr 1, K. V. Ramström.

JÄRNVÄGEN—EGNAHEMSFÖRENINGEN.

När Västeråsbanans nya vagnverkstadsanläggning i Tillberga i slutet av år 1918 närmade sig sin fullbordan, fanns i maskinavdelningens arbeten på platsen en styrka av 21 personer. Det nära förestående nedläggandet av alla vagnreparationer i Västerås gamla vagnverkstad framkallade i tanken spörsmålet om bostadsresurserna i Tillberga. Den på platsen förut bosatta styrkan hade visserligen bostäder, dock icke alltid av den beskaffenhet, som var att önska, och om ock bland Västeråsarna funnos många, som hade egna hem i Västerås, så fanns däribland dock ett betydande antal personer, för vilka man kunde förmoda, att ett perspektiv av många års resande upp och ned mellan Västerås och Tillberga, till och från arbetsplatsen, ej skulle te sig i någon tilltalande dager. För att undersöka intresset bland de förutvarande Tillbergaborna för ett egnahemsföretag utsändes en lista bland dessa och befanns sedermera, att 13 st. av dem hyste intresse för ett sådant företag, 1 st. hade eget hem förut och 7 st. voro indifferent. Företaget skisserades helt enkelt så, att järnvägsbolaget skulle ställa sig som stöd vid anskaffning av byggnadsmaterial till själv-

kostnadspris samt hjälpa till med billiga lån. Planen till företaget hade framlagts på ett sammanträde mellan några intresserade järnvägsmän den 24 augusti 1918. Vid detta



Stadsplan.

tillfälle närvarande nämnas här vid namn: Henning, Inge-
marsson, Juhlin, Klemming och Mellkvist.

Ur det frö, som här försöksvis såddes, spirade den planta,
som sedermera fick namnet Tillberga Järnvägsmäns Egnahemsförening. Vid denna planta hava stora förhoppningar knutits och fastän det en tid såg ut, som om ogynnsamma förhållanden skulle kväva dess tillväxt, har det lyckats att

komma igenom den värsta tiden och av plantan har blivit ett träd, ett av de vackraste i sitt slag.

Den 30 september 1918 gjordes en förfrågan bland den till 78 man uppgående Västeråspersonalen i vagnverkstads-tjänst för att söka uttröna, hur pass stort intresset var för ett aktivt deltagande i egnahemsföretaget, och förklarade sig då 46 personer intresserade härav, d. v. s. 58 % av styrkan. Att märka är, att 17 st. Västeråsare innehade egna hem i Västerås och att av dessa 13 st. skrivit »ja» på teckningslistan. Man kan således ej säga, att intresset var ringa, om man betänker, att en hel del av personalen voro gamla män, som knappast kunde önska att ryckas upp med rötterna ur det samhälle, där de levat hela sitt liv. Att sedan ej det verkliga deltagandet visade sig uppgå till så stora siffror, berodde på många faktorer, ej minst omnämnda höga ålder och eftertänksamhet med hänsyn tagen till förut ej betänkta biomständigheter och till de rådande höga byggnadskostnaderna. Det stora intresset för det »egna hemmet», som är särskilt framstående i Sverige, ej minst bland järnvägspersonalen, tog nog sin utlösning med litet överdåd vid påteckningen av listorna. Allt nog, med skäligen hänsyn tagen till denna röstnings utfall, ansågs det tänkbart att bedriva den redan i juni månad av baningenjör Henning och undertecknad väckta planen, att av Mälby gård förvärva ett område benämnt $\frac{8}{25}$ mantal Mälby n:r 3 litt. C:b i Hubbo socken. Området innefattar en areal av 35,5 hektar och utgöres av det nuvarande egnahemsområdet och åkermarken mellan detta och verkstadsområdet. Förslaget till detta markköp och till bistånd i övrigt till bildandet av en egnahemsförening upptogs välvilligt av Järnvägsbolagets ledning. Markköpet verkställdes i november 1918 och arbeten med upprättande av stadsplan över området igångsattes. Huru planläggningen utfördes, beskrives på annat ställe. Stiftarna hade tänkt sig, att företaget skulle givas formen av ett egnahemsbolag. Alldenstund Västeråsbanans bolag inköpt markområdet, tillsatte detsamma den 2 mars 1919 en interimstyrelse i detta bolag för att företaga erforderliga utredningar och förslag till ordnande av ett egnahemsbolag, och bestod denna styrelse av de förenämnda 5 personerna. Företagets form blev dock till slut den ekonomiska föreningens, men nästan ett helt år existe-

rade dock ett sorts provisoriskt bolag med namnet »Tillberga Järnvägmäns Egnahemsbolag». Undersökningar rörande organisationstyperna för andra liknande egnahemsföretag gåvo vid handen, att arbetet skulle bliva betydligt förenklat, om man undvek aktiebolagsformen. Hela år 1919 åtgick för läggandet av grunden för föreningen, för ordnande av stadsplan, se bilden sid. 6, m. m., och den

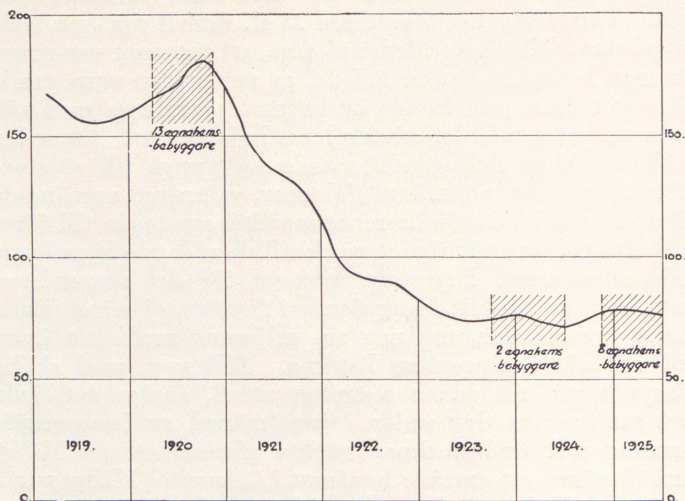


Diagram utvisande Socialstyrelsens indextal under egnahemsområdets bebyggande.

31 januari 1920 hölls ett möte i vagnverkstadens matsal i Tillberga, därvid ett stort antal av verkstadspersonalen med fruar var närvarande. Några föredrag höllos berörande företagens syfte och förutsättningarna för föreningens verksamhet och för den enskilde individens deltagande. Områdets utseende och tänkta hustyper demonstrerades å uppatta planscher och kostnaderna för byggnadsverksamheten diskuterades. Järnvägsbolagets intresse i denna egnahemsförenings tillblivelse var helt naturligt, att den arbetarekår, som skulle få och fått sin arbetsplats förlagd till detta relativt obetydliga stationssamhälle, kunde beredas möjligheter att, oberoende av konjunkturer, mark- och husspeku-

lationer, få egna hem på stationeringsorten och på lagom avstånd från arbetsplatsen. Bolagets ambition gjorde också en hederssak av, att dess medverkan skulle gagna tillkomsten av ett mönstersamhälle till en heder för såväl bolaget som egnahemsbyggarna. Skäligen bekvämligheter såsom ljus, vatten, avlopp, tillfartsvägar, allmänna platser m. m. skulle för rimliga kostnader eller kostnadsfritt beredas den blivande byn och marklösen skulle endast utgöras av egentliga självkostnader. I motiveringen till järnvägsbolagets styrelse framhölls också den betydelse som prisreglerande faktor, som tillkomsten av detta egnahemssamhälle skulle kunna utöva. Den bostadsstandard, som på det nya området skulle utveckla sig, borde även genom exemplet utöva en viss inverkan på stationssamhället i framtiden. I vilken grad dessa senare synpunkter fått sin utformning i verkligheten, därom torde på platsen bosatta initierade personer vara bäst ägnade att döma. Att ihågkomma är också, att egnahemsföretaget arbetar på lång sikt och att tio år utgöra en relativt liten tidsperiod.

Den 26 januari 1920 sammanträdde till konstituerande sammanträde i Tillberga några för saken intresserade och beslöt dessa sig för att ingå i en egnahemsförening, vars namn skulle vara »Tillberga Järnvägsmäns Egnahemsförening u. p. a.». Stadgar antogs och styrelse valdes och blevo de förste av föreningen valda styrelsemedlemmar herrar I. Mellkvist, A. Juhlin och K. Ingemarsson. Suppleanter för dessa blevo herrar J. F. Appelgren och J. D. Karlsson. Från Järnvägsbolagets sida voro till styrelsemedlemmar utsedda herrar S. Klemming och C. Henning samt till suppleant för dessa herr A. Axelson. Föreningens förste ordförande blev herr Klemming och dess verkställande ledamot herr Henning. Föreningen beslöt även att hos Kungl. Maj:t fullfölja den ansökan, som den 15 november 1919 ingivits av stiftarna för Tillberga Järnvägsmäns Fastighetsaktiebolag om lån ur statens egnahemslånefond till ett belopp av 100 000:— kronor. Dessutom godkände föreningen ett upprättat förslag till reglemente för föreningens egnahemslånerörelse.

Den 4 februari 1920 registrerades föreningen och dess stadgar av länsstyrelsen och den 9 februari fastställdes reglementet för föreningens egnahemslånerörelse genom dåva-



Bösbergavägen.

rande egnahemsinspektören, byråchefen Mannerfelt i Kungl. Jordbruksdepartementet.

Järnvägsbolaget tecknade sig för 200 andelar à 50: — kronor, för att föreningen skulle få en grundplåt. Allt var nu ganska väl förspänt; nu gällde det också för den nybildade föreningen att få några medlemmar. Den första anmälan inkom den 24 februari och var undertecknad av namnet A. E. Krohn, den 26 februari anmälde sig K. V. Ramström, G. A. Lennmalm, M. Svensson och K. G. Johansson, den 29 februari A. B. Svedin och den 3 mars A. Björnström. Den 27 februari 1920 ingick meddelande från Jordbruksdepartementet, att föreningen beviljats ett lån om 70 000: — kronor. Sedermera anmälde sig B. Nilsson den 25 mars, E. F. Andersson den 29 mars och den 12 maj utökades antalet med P. E. Lindberg och J. A. Sundqvist. Därmed upphörde anmälningarna och det skulle dröja i tre år, innan nya medlemmar anslöto sig till föreningen. Medlemsantalet var 19 st. och av dessa voro 13 st. egentliga byggare. Sistnämnda siffra skulle av en olycksprofet hava kunnat tagas till intäkt för dystra profetior rörande företagets öde. Men ingen anade vid den tidpunkten det katastrofala prisfall, som snart skulle inträffa, vilket skulle medföra reducerade värden och reducerade löner. Dessa



Uthus. Jättekastet nr 4, A. E. Krohn.

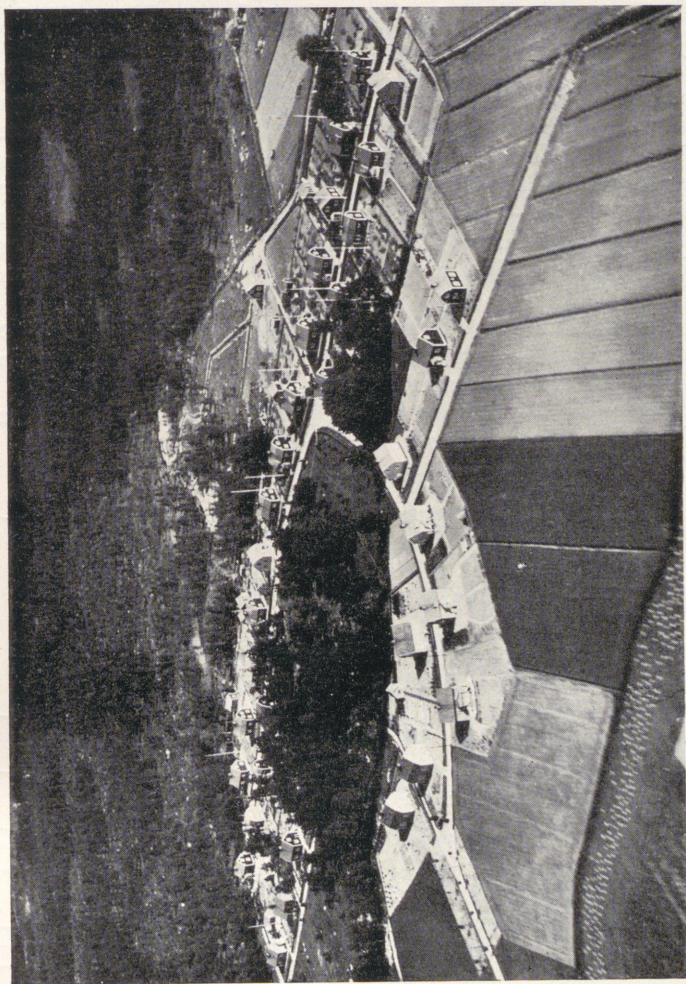
13 pionärer byggde i själva verket vid toppunkten och deras byggen blevo, trots alla deras personliga insatser i arbetet, dyra. För de bland dessa, som ej rent privat-ekonomiskt sett stodo starka, blevo de närmaste åren efter 1921 fulla av oro och bekymmer för, hur äventyret skulle sluta, och tanken att behöva gå ifrån allt ihop och bli stående med två tomma händer igen efter så mycket arbete var nog icke långt borta. För att åskådliggöra den priskonjunktur, under vilken de 13 första husen tillkommo, och huru förhållandena sedermera utvecklade sig, hänvisas till det å sid. 8 intagna diagrammet. De ekonomiska bekymren voro dock till en början ej så akuta, så länge bekomna allmänna lån löpte utan amortering. Ihågkommas bör också, att järnvägsbolaget från början understött pionärerna med dels en subvention av 1 500:— kronor per man, dels med fria frakter och dels med relativt billiga fyllnadslån. Sedermera ha avskrivningar skett av rätt stora skuldbelopp, varigenom betydande lättnader vunnits. Ingen har behövt gå ifrån sitt egnahem, vilket torde vara ett enastående förhållande bland landets egnahemsföreningar, och det är onekligen med tillfredsställelse, man kan notera, att denna förening kan fira sitt 10-årsjubileum, utan

att festglädjen behöver fördunklas av några sådana dystra hågkomster.

Efter en paus på 3 år började först tillslutningen av nya medlemmar och så småningom visade sig en större livaktighet genom årlig medlemsökning. Å den grafiska framställningen, intagen å sid. 15, synes föreningens utveckling. År 1928 inträdde, beroende på en viss måttnad på bostadsmarknaden i Tillberga, en ny stagnation, som ännu varar. Samhällets utveckling har varit harmonisk och anslutande sig till den utvidgningsplan, som betingats av byggnadstomternas rationella gruppering till huvudpulsådrorna, där vatten, avlopp och elektrisk ström enligt sagda plan stått till buds. I nuvarande stund räknar föreningen 42 st. medlemmar, av vilka 34 st. uppfört byggnader (jämför diagrammet, sid. 15). Det lilla samhället består f. n. inklusive hyresgäster av 46 st. familjer och hela folkmängden uppgår till 177 män, kvinnor och barn. — I begynnelsen anlade egnahemsbyggarna brunnar på sina tomter, men sedan järnvägen år 1925 utdragit vattenledning till Böseberg från sitt nyanlagda vattenledningsnät i bangårdsområdet, började nytillkommande byggare att ansluta sig som abonnenter till detta nät och även en del av pionjärerna övergävo sina brunnar för det rena Anstavattnet, som serveras från verkstadens 25 meter höga trycktorn. Numera äro 26 st. av de 34 husen anslutna till vattenledningen och i gatorna finnas på flera ställen brandposter. En central depå av eldsläckningseffekter har föreningen ordnat i en liten slangbod. Villkoren för fastigheternas anslutning till vattenledningen äro erläggande av en årlig grundavgift à 25:— kronor och en konsumtionsavgift av 20 öre per kbm. Grundavgiften påvilar tomten i 25 år, varefter den upphör. För pionjärerna har grundavgiften endast betingat 12: 50 kronor.

Avloppsledning i gatorna lades år 1920 av järnvägsbolaget.

Elektricitetsledningar anordnades från verkstadens transformator år 1920. Taxan för belysningsström är 30 öre per kWh, men under sommartid tillämpas en särskild taxa à 10 öre per kWh för uttag över 10 kWh i mindre lägenheter och över 15 kWh i större lägenheter, allt per kvartal. Denna anordning är gjord för att möjliggöra kokning med elektricitet under den varmare årstiden.



Gatubelysning är anordnad av järnvägen, som bekostar belysning i 12 st. gatulampor med tidströmbrytare. Järnvägen har även dragit en telefonstolpledning fram till byn och finnas hittills 2 telefoner därstädes. — I tomtförsäljningsvillkoren ingick, att säljaren skulle ombesörja häckplantering i tomtgränsen utefter gatorna. Egnahemsföreningen ordnar själv med planteringar och förskönningar å de enskilda tomterna och å upplåttna allmänna platser, för vilket ändamål en fond blivit upplagd, den s. k. »planterings- och försköningsfonden», som för närvarande uppgår till 2 400:— kronor. Föreningen har bekostat plantering i trädgårdarna av fruktträd och en större plantering på slätten framför området åt norr (se bilderna å sidorna 13 och 35).

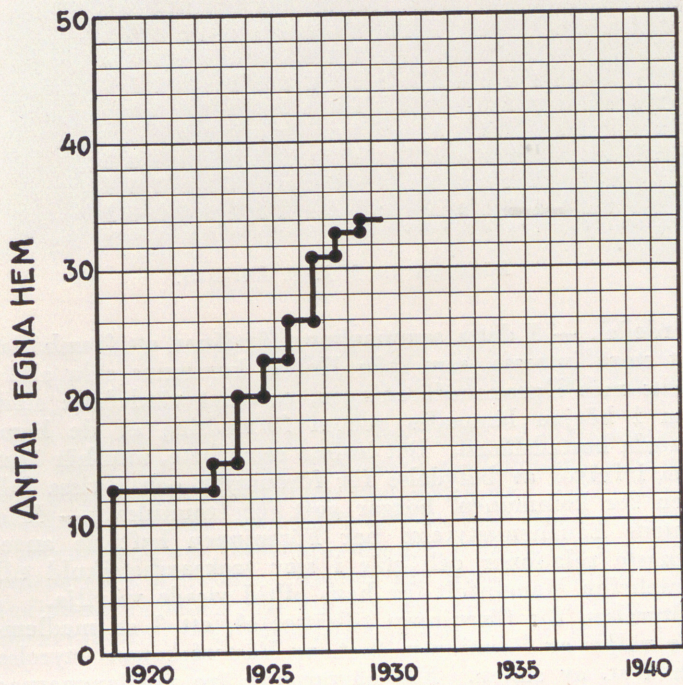
Hur har nu finansierandet av denna lilla by försiggått och hurudan är den ekonomiska ställningen? Och vilka värden äro här nedlagda?

Tager jag kapitalförsträckningarna i ordning efter storlek, så bör först nämnas:

a) Svenska Statens bidrag direkt genom Egnahemslånefonden av	kr. 202 500:—
vilken summa uppdelar sig i 11 st. lån à 7 500:— kr., 2 st. à 7 000:— kr., 2 st. à 6 000:— kr., 18 st. à 5 000:— kr. och 1 st. à 4 000:— kr.	
b) Västeråsbanans kapitalförsträckning:	
1) Subvention à 1 500:— kr. åt 13 st. personer	kr. 19 500:—
2) Understöd till 12 st. byggare av summa	» 11 000:—
3) Amorteringslån till 11 st. byggare av summa	» 56 300:—
	<hr/>
Summa kr.	86 800:—
c) Statens Bostadslånefond:	
Lån åt 12 st. personer av summa	kr. 50 000:—
	<hr/>
Summa S:m kr.	339 300:—

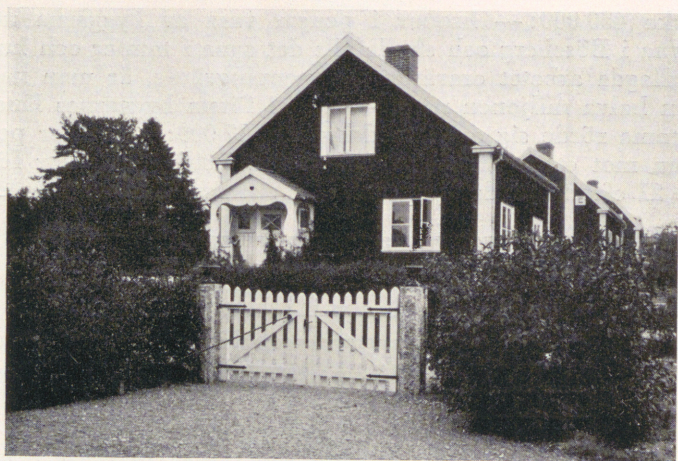
Till denna kostnad ansluta sig de egna kapital, som byggarna i stor utsträckning tillsatt, och privata lån, vilket allt undandraget sig författarens kännedom. Totalt torde

cirka 450 000: — kronor i pengar vara av byggarna utgivna i Böseberg och skulle allt det egna i tomter och hus nedlagda arbetet omvärderas i penningvärde, är man nog den halva miljonen nära. — De 13 första byggarnas lånesumma rörde sig om i medeltal c:a 17 000: — kronor per man mot ett medeltal av endast c:a 5 000: — kronor för de 21 efterföljande byggarna. De sistnämnda hava således



Grafisk framställning av byggnadsverksamheten.

i större utsträckning kunnat ordna sitt utfyllnadskapital ur egen kassa eller i varje fall på privat väg. Taxeringsvärdena för alla fastigheterna äro f. n. 309 000: — kronor. Under deflationen torde c:a 100 000: — kronor hava förlorats på pionjärernas fastigheter och av denna förlust har järnvägen tagit något mera än hälften, Svenska Staten något mera än en fjärdedel och byggarna själva bortemot en



Bösberget n:r 9, J. D. Karlsson.

fjärdedel. — I detta sammanhang förtjänar att framhållas det stora intresse, som från Hubbo kommuns sida alltid visats mot Egnahemsföreningen, och det värdefulla stöd, som i början lämnades genom förmedling av de kommunala bostadslånen. Det intima samarbete, som här äger rum i frågor av betydelse för föreningen och i vissa fall även för kommunen, borgar gott för framtiden. — Med Statens Egnahemsstyrelse har Föreningen haft de ägnämaste relationer och står i stor tacksamhetsskuld till byråchefen Mannerfelt för hans alltid visade välvilja.

Styrelsen för föreningen tillsättes så, att 3 st. medlemmar väljas av föreningen, 2 st. av Västeråsbanans styrelse och 1 st. av staten. För närvarande äro medlemmarna: J. D. Karlsson, snickareförman, ordförande; M. Svensson, målare, och K. A. Bergman, plåtslagare, valda av föreningen; C. Henning, baningenjör, verkställande ledamot, och S. Klemming, maskindirektör, valda av järnvägsbolaget, och I. Mellkvist, banmästare, statens ombud.

Egnahemsbyggarnas finanser äro genomgående goda. Vad beträffar storleken på husen, äro 13 st. på 5 rum, 6 st. på 4 rum och 15 st. på 3 rum. — 12 st. familjer, som icke byggt, eller skola vi säga, som ännu icke byggt, hyra i hus



Bösbergavägens nedre del.

försedda med uthyrningslägenheter. Hela antalet rum i byn är 134, men möjligheter finnas ännu i vissa hus att låta inreda ytterligare ett rum.

Föreningens finanser äro likaledes goda. Andelskapitalet giver en avkastning, som handhaves med omsorg, och administrationen har hela tiden varit försiktig. Av de årliga överskotten avsättas medel till dels en reservfond och dels en planterings- och försköningsfond. På detta sätt har sammansparats c:a 6 000: — kronor för framtida behov. För jämförelse meddelas här föreningens första egentliga styrelseberättelse för år 1920 och den sista, för år 1929.

Berättelse över Tillberga Järnvägmäns Egnahemsförening u. p. a. verksamhet under år 1920.

Jämlikt bestämmelsen i § 18 av stadgarna för Tillberga Järnvägmäns Egnahemsförening u. p. a. får styrelsen härmed avgiva berättelse över egnahemsföreningens verksamhet under år 1920.

Föreningen, som konstituerades den 26 januari 1920, hade vid årets slut 20 medlemmar, därav Stockholm—Västerås—

Bergslagens Nya Järnvägsaktiebolag innehade 200 andelar och de övriga 19 vardera 1 andel.

Föreningens ställning, jämlikt bokslutet den 31 december 1920, framgår av följande:

Tillgångar:

Innestående å kapitalräkning i A.-B. Svenska Handelsbanken	10 400: 01
Innestående å sparkasseräkning i A.-B. Svenska Handelsbanken	1 087: 12
Kontant i kassan	8: 75
Till medlemmarna utlämnade lån jämte vid årskiftet icke inbetalda räntor	70 385: 97
Omkostnaderna hava under året överstigit inkomsterna med	110: 23
Summa Kronor	81 992: 08

Skulder:

219 andelar i föreningen à 50: — kr.	10 950: —
Från Egnahemsbyggare inkasserade räntor till S. W. B.	293: 92
Kungl. Statskontoret	70 748: 16
Summa Kronor	81 992: 08

Anledningen till att omkostnaderna överstigit ränteinkomsterna är, att för föreningens verksamhet erfordrats uppläggning av en del trycksaker, vilka emellertid äro avsedda räcka för längre tid framåt.

Hos Kungl. Statskontoret har föreningen den 11 oktober 1920 uppburit ett lån till belopp av 70 000: — kronor, vilket fördelats mellan nio egnahemsbyggare med 7 500: — kronor till vardera, varjämte återstående 2 500: — kronor utlämnats till en tionde egnahemsbyggare såsom tillfälligt lån i förskott på det egnahemslån denne beräknas erhålla innevarande år.

Västerås den 1 mars 1921.

J. D. Karlsson. Carl Henning. Sven Klemming.
Ivar Mellkvist. K. V. Ramström.

Berättelse över Tillberga Järnvägsmäns Egnahemsförening u. p. a. verksamhet under år 1929.

Jämlikt bestämmelsen i § 18 av stadgarna för Tillberga Järnvägsmäns Egnahemsförening u. p. a. får styrelsen härmed avgiva berättelse över egnahemsföreningens verksamhet under år 1929.

Medlemsantalet har under året utökats med en medlem, vadan föreningen vid årets slut hade 42 medlemmar, därav Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya Järnvägsaktiebolag innehade 200 andelar och de övriga 41 vardera 1 andel.

Inkomster och utgifter ställa sig sålunda:

Inkomster:

Behållning från föregående år	1 402: 51
Statligt förvaltningsbidrag	977: 95
Räntevinster:	
å kapitalräkning	619: 56
å sparkasseräkningar	106: 21
å lånerörelsen	2: 06
	<hr/>
	Kronor 3 108: 29

Utgifter:

Förvaltningskostnader:	
Arvoden	100: —
Hyresavgift för bankfack	2: 50
Förvaringsavgift för deposition av in- teckningar	232: 10
Lösen av registreringsbevis	9: —
1929 års avgift för 2 st. brandposter	70: —
Övriga omkostnader	147: 15
Avsättning till reservfonden	200: —
» » planterings- och försköningsfonden	400: —
Årets överskott (varav kvarstående från föregående år kr. 802: 51)	1 947: 54
	<hr/>
	Kronor 3 108: 29

Föreningens ställning, jämlikt bokslutet den 31 december 1929, framgår av följande.

Tillgångar:

Till medlemmarna utlämnade egnahemslån.....	198 078: 25
Innestående å kapitalräkning i A.-B. Svenska Handelsbanken	15 619: 46
Innestående å sparkasseräkning i A.-B. Svenska Handelsbanken	11 474: 53
Fastighet, brandredskapshus	375: —
Inventarier, brandredskap	515: 57
Kontant i kassan	4: 39
	<hr/>
	Kronor 226 067: 20

Skulder:

Kungl. statskontoret: statslån	199 413: 09
» » räntor	8 656: 57
	<hr/>
241 andelar i föreningen à 50: — kr.	12 050: —
Reservfonden	1 600: —
Planterings- och försköningsfonden	2 400: —
Tillgångar utöver skulderna	1 947: 54
	<hr/>
	Kronor 226 067: 20

En medlem har under året förvärvat tomt inom egnahemsområdet och å densamma uppfört bostad åt sig.

Den under året uppkomna vinsten jämte från år 1928 kvarstående sådan, tillhopa kronor 1 947: 54, föreslår styrelsen fördelad sålunda, att till reservfonden överföras kronor 200: — till planterings- och försköningsfonden kronor 400: — och att återstoden kronor 1 347: 54 få kvarstå i ny räkning.

Västerås den 26 mars 1930.

K. V. Ramström. Sven Klemming. Carl Henning.
M. Svensson. Ivar Mellkvist. J. D. Karlsson.

Förvaltningskostnaderna hava varit små, beroende dels på expeditionell hjälp från järnvägsbolaget och dels därpå, att inga arvoden till funktionärer förekommit.

För att återkomma till det kapitalbelopp, som nedlagts på Böseberg, torde det icke vara ur vägen att komplettera



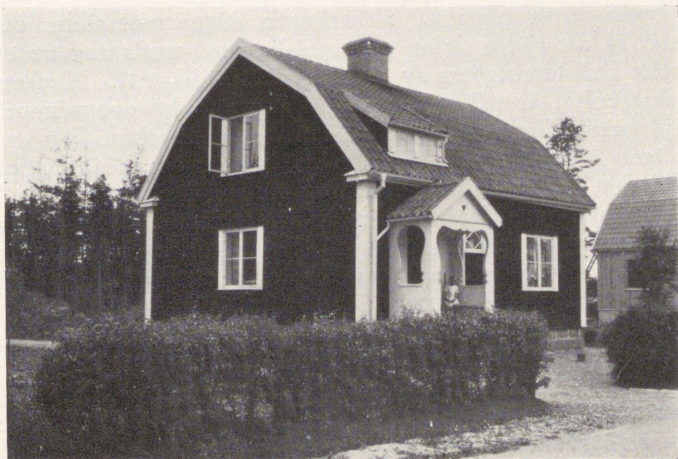
Aspbacken n:r 1, M. Svensson

bilden med en uppgift på värdena på de vatten-, belysnings- och telefonledningar, som anlagts enkom för egnahemsbyn. Tillsammantaget äro c:a 25 000: — kronor nedlagda för dessa ändamål.

För den, som år 1919 gick och spekulerade i Böseberg, och nu gör en jämförelse mellan platsens utseende då och nu, verkar förändringen närmast ett trolleri. Prydliga, välbyggda hus liggande i välskötta trädgårdar, en centralt belägen naturpark, ett skyddsområde överlämnat i egnahemsföreningens hägn, trevliga gator m. m. möta nu ögat. Hundradetals av fruktträd, bärbuskar och blomsterland glädja nu den för trädgårdskultur intresserade. Jord har icke alltid funnits, men väl mycket sten. Så har då mycket arbete nedlagts på brytning av sten och på tillfraktning av matjord. — Med svenskens inneboende pietet mot naturen hava egnahemsbyggarna omsorgsfullt sparats, vad som av äldre skogsträd var att taga vara på, och det arbete, som av alla och envar nedlagts på försköning av området, är värt allt beröm. Till byn ansluter sig intimt en barrskog, där järnvägsbolaget efter skett köp utfört ett av skogsmän lovordat arbete för reparation av vad genom föregående baggböleri syndats mot naturen. Rensning av hygget, ut-

plantering av 79 000 trädplantor och utdikning har där skett i avsikt att få till stånd en ståtlig naturpark till järnvägspersonalens fromma. Denna skog anbefalles på det varmaste i egnahemsbyggarnas hägn. — Se vi nu på fotografierna å sidorna 4, 13 och 35, som chefen för Flygkåren i Västerås, kommandörkapten Enell, godhetsfullt låtit taga från flygplan, framgår, vad jag här ovan sagt till en del. Den tilltalande stadsplanen framstår särskilt vackert å bilden sid. 35. De pryddligt plöjda åkerfälten framför byn utgöra framtidens byggnadsplatser. På bilderna synes på slätten nedanför byn ett egendomligt band fullsatt av vita prickar i ett regelbundet mönster. Detta är det skyddsskogsbälte, som planterats genom föreningens försorg, och är bestående av björk och gran. Avsikten med denna plantering är att få in en skärm för nordliga vindar, ett skydd för yrsnö in i trädgårdar och på vägar. De vita prickarna representera små upplagda sandhögar omkring varje trädplanta. — På bilden å sid. 4 synes den ståtliga järnvägsverkstaden, där genom yrkesskicklighet och flit de existensmedel skapas, som huvudsakligen ligga till grund för bostadskoloniens vara och utvecklingsmöjligheter. — Några motsvarande bilder från 1920 saknas tyvärr. Men, när föreningen firar sitt 25-årsjubileum, vill jag hoppas, att jämförande bilder komma att tagas från luften. Måhända komma de att utvisa ett nästan fullbordat samhälle inom det planerade området, en mönsterstad inbäddad i lummiga trädgårdar, med vackra skogsplanteringar, egna handelsbodas, folkskola, centralgarage m. m. Vem vet? Den som lever får se! Och framförallt är att önska föreningen även den formen av utveckling, som består i goda finanser, så vitt möjligt skuldfria medlemmar och en inre harmoni och trevnad. Då skulle avsikten vara uppnådd, som från början låg under stiftandet av och allt arbete för »Tillberga Järnvägsmäns Egnahemsförening».

Sven Klemming.



Bösberget nr 5, K. G. Johansson.

NÅGRA ERINRINGAR OM BÖSEBERGS TILLKOMST.

I sin beskrivning över Västmanland av år 1754 talar Olof Grau under Hubbo socken om »den stora myran, som sträcker sig igenom Socknen i söder ifrån Balunda och så väster ut up åt Romfärtuna, wid hwilken Socknens Kyrka äfwen är belägen» samt om Mälby Säteri, beläget »på andra sidan om den förrnämnda stora myran med 6 oskattlagde torp». Torpen återfinnas å den gamla skifteskartan från 1700-talets början, delvis belägna å det område, som nu inom sig rymmer den unga Bösebergs egnahemsby. Kartan nämner deras namn: Bös-Bergens torp, Hälltorpet och Majorstorp och husgrunderna till dessa lågo kvar i Bösebergs backar ännu, då den nya bebyggelsen kom till stånd och spåren efter diken utpeka den odlade jorden på en tid, då den nu uppodlade slätten utgjordes av »den stora myran».

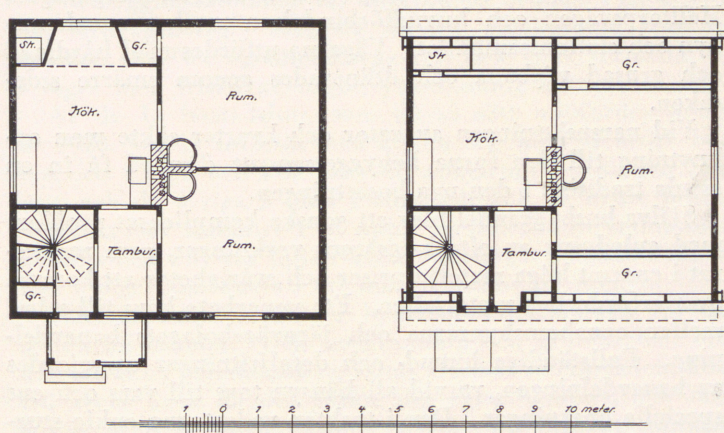
165 år efter nyssnämnda beskrivnings tillkomst får arkitekt Nils A. Blanck i uppdrag att uppgöra stadsplan över området med hänsyn till den planerade egnahemsbebyggelsen. I sitt förslag lämnar ark. B. bl. a. följande be-

skrivning över platsen. »Terrängen stiger mot söder och öster, så att södra delen av området med undantag av ett stycke i väster utgöres av ett skogklätt höjdparti. Markens beskaffenhet är till största delen åker; å det ovannämnda höjdpartiet finnas vackra enbevuxna hagmarker, den ena belägen i en naturlig sänka något väster om höjdpartiets mitt, den andra på dess sluttning mot väster.

Vegetationen å höjdpartiet är övervägande tallskog, den östra delen avverkad, med endast frötallar kvarstående, kring den ovannämnda hagen finnes ett vackert skogsparti. Vid sluttningens slut i norr finnes någon lövskog, från mittpartiet fram till västra delen, där ett vackert bestånd av asp och björk finnes.»

Det var den mjukt avrundade skogshöjden med sitt vackra trädbestånd och sina inslag av hagar och gläntor, som i första hand drog intresset till sig, och det blev en tacksam uppgift för arkitekten att här utnyttja terrängens arkitektoniska möjligheter. I den väl utformade stadsplanen avskildes de mest kuperade delarna till en vacker och rymlig naturpark, som behagligt omsluter och stöder bebyggelsen. De viktigaste höjdpunkterna reserverades för framtida offentliga byggnader. Huvudtrafiknätet blev i stadsplanen utlagt med hänsyn till förbindelsen med stationssamhället. Den i västra kanten av området löpande Kvistbergavägen bibehölls oförändrad och i förslaget upptogs därjämte en ny huvudgata direkt mellan skogshöjden och stationssamhället, vilken i en framtid skall ledas på viadukt över bangården, samt trenne huvudförbindelser i öst-västlig riktning. För de nämnda huvudförbindelserna bestämdes bredden till 8 à 12 meter samt för övriga gator, s. k. bostadsgator, till 6 meter. Utmed alla gator upptager stadsplanen förgårdar i kvartersmarken, vilka ej få byggas, dels för att erhålla minsta tillåtna avstånd mellan byggnadslinjerna, nämligen 12 meter, dels med hänsyn till möjligheten att utvidga trafiklederna. På den plana delen av området äro gatorna dragna huvudsakligen i raka linjer. Vid konvexa profiler, såsom för Bösebergavägen, har riktningen något krökts, så att fond bildas vid profilbrottet. Stadsplanen innebär huvudsakligen s. k. öppet byggnads sätt, d. v. s. fribelägna stugor, och tomternas storlek varierar mellan 800 och 1 200 kvm.

För egnahemssamhällets organisation, utbyggnad och vård hava huvudsakligen tvenne krafter varit i verksamhet, Tillberga Järnvägsmäns egnahemsförening och Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya Järnvägsbolag. Den förra, en sammanslutning till största delen bestående av de intresserade egnahemsbyggarna, har haft till uppgift att förmedla tomtköpen, fungera som byggnadsnämnd, ordna med



Typplan vid första bebyggelsen.

stadslån m. m. och tillgodose byggarnas intressen och det senare, järnvägsbolaget, har å sin sida försålt tomtmark, anlagt gator, vatten och avlopp, belysningsledningar m. m. och dessutom genom lån och på annat sätt verkat i understödande syfte.

När man skall söka ge en bild av den tekniska utvecklingen av den lilla järnvägsbyn under de gångna 10 åren, dröja tankarna gärna vid starten och det pionjärarbete, som nedlades under det första byggnadsåret, och man erinrar sig det brinnande intresse och den självhjälpverksamhet, som var rådande bland byggarna och deras familjer.

Det föll sig naturligt, att den första bebyggelsen skulle starta in på den förut omnämnda skogshöjdens västligaste del. Våren 1920 uppgjordes förslag till första utbyggnad av gatunätet, vilket förslag gick ut på, att järnvägsbolaget

skulle anlägga gator, nedlägga avloppsledningar i dessa samt, för ernående av en enhetlig och tilltalande hägnad, plantera hagtornshäckar i gatulinjerna. Kostnaden för dessa arbeten skulle inläggas i enhetspriset för tomtmarken, vilket pris efter verkställda beräkningar fastställdes till 85 öre per kvadratmeter tomtareal. Detta pris har behållits oförändrat alltifrån början.

Första utläggandet av gator omfattade Bösbergavägen, Hälltorpsvägen och huvudförbindelsen mellan egnahemsbyn och stationssamhället. Vägarna utfördes med hårdlagd och grusad vägbana och dränerades genom smärre sidodiken.

Vid namnsättningen av gator och kvarter sökte man anknytning till den forna bebyggelsen att därmed få in en smula tradition i den nya bosättningen.

Själva husbyggandet blev ett ganska komplicerat problem med anledning av efterkrigsårens verkningar, som resulterat i enormt höga materialpriser och svårigheter att komma över erforderliga materialier. Ett samarbete kom till stånd mellan egnahemsbyggarna och järnvägsbolagets banavdelning. Fullständiga huvud- och detaljritningar uppgjordes av banavdelningen, varvid all hänsyn togs till vars och ens speciella önskningsar. Den i trakten vedertagna enkla stugtypen dels med raka och dels med brutna tak kom till användning och man strävade efter enhetlighet och lugn i sammanställningar av olika hustyper. Genom att entréerna anordnades åt olika sidor och att en och annan byggnad placerades med gaveln mot gatan, erhöles en önskad omväxling i gatubilden.

En reglerande faktor vid val av hustyp var villkoret för erhållande av statens egnahemslån, i det att kostnaden ej fick överstiga 10 000 kronor per fastighet. Det var nödvändigt att pressa in sina önskemål inom denna ram, men önskemålen utmynnade i en lägenhet för egen del om 2 rum och kök och dessutom en lägenhet om 1 rum och kök till uthyrning för ernående av bättre förräntning av fastigheten. För att ej kollidera med författningens bestämmelse i nysnämnda avseende ordnades byggnadsfrågan på så sätt, att inredningen av uthyrningslägenheten uppsköts, att utföras under hand av byggaren själv på lediga stunder.

Alla byggnadsmaterialier inköptes i större partier av järn-

vägens inköpsavdelning till möjligast pressade priser och fördelades efter uppgjord plan. Fönster och dörrar standardiserades för massinköp av snickerier, fönsterglas och beslag.

Grundgrävning och betonggjutning för grunden utfördes av byggarna själva under semestertid och kvällar och i samhälps hjälp, endast i undantagsfall anlätades utomstående.

För byggnadsstommarnas uppförande ordnades på så sätt, att järnvägsbolaget åtog sig att till självkostnad resa desamma, varefter egnahemsbyggaren fick själv fortsätta, då i regel med hjälp av någon yrkeskunnig kamrat.

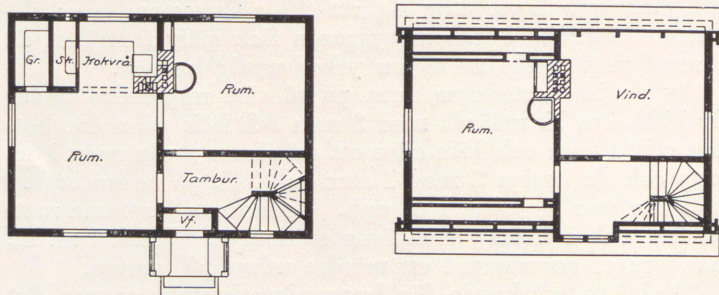
Av de 13 bostadshus, som på så sätt uppfördes under år 1920, äro 11 utförda med 2 rum och kök på nedre botten och 1 rum och kök eller ett enkelrum i våningen 1 tr. upp och de övriga 2 med 1 rum och kök på nedre botten och lika stor lägenhet 1 tr. upp. Grunderna inrymma matkällare och i flesta fallen även tvättstuga. Vedbod m. m. har i regel anordnats i ett mindre uthus på tomten.

Särskilt utmärkande för byggnadsverksamheten var det solida utförandet. Den noggrannhet och grundlighet, som känneteckna egnahemsbyggarnas arbeten i verkstaden, kom till synes även då det gällde det egna hemmet, och man torde utan överdrift kunna påstå, att järnvägsmännens egnahem i det lilla samhället i detta avseende stå i en klass för sig.

I en annan artikel i detta häfte redogöres för de ekonomiska förhållanden, som voro rådande under och efter tiden för den första utbyggnaden i samhället och orsakerna till den avvaktande hållning, som kännetecknade egnahemsrörelsen under de närmast följande åren. Det skulle dröja hela tre år, innan något nytt egnahem kom till uppförande. Byggnadskostnaderna hade nu fallit avsevärt och en stabilisering i det ekonomiska livet hade inträtt. År 1923 uppfördes således 2 nya egnahem och, då isen nu var bruten, fortsatte verksamheten under gynnsamma förhållanden med 3 à 4 hus under vardera av de följande åren. Bebyggelsen sker nu under något ändrade former. Den första bebyggelsen blir normgivande ifråga om husstorlek och placering å tomtmarken, men typerna skifta mera. Egnahemsföreningens styrelse övervakar i egenskap av föreningens byggnadsnämnd verksamheten, under det att den statliga

kontrollen utövas av den av länsstyrelsen förordnade byggnadsinspektören för Tillberga. Alltsedan år 1923 hava alla hus uppförts av egnahemsbyggarna i egen regi utan avvikelse från den först inslagna vägen i fråga om ändamålsenlighet och soliditet.

En del hus hava uppförts efter ritningar av egnahemsbyggaren Ramström, vilken dessutom, liksom klockarfar i



Typplan vid första bebyggelsen.

den gamla visan, av byns medlemmar anlåtats i olika anläggningar.

Beträffande valet av färger å byggnaderna har en förändring inträtt. Under det att alla byggnader i första bebyggelsen rödfärgats och försetts med vita knutar och foder, har man mera allmänt övergått till ljusa brunrå färger i olika nyanser. Denna omkastning stör emellertid ej, då husen äro samlade i olika färggrupper och den rikliga vegetationen förmedlar en mjuk övergång grupperna emellan.

Samtliga bebyggda tomter hava ordnats och inhägnats genom egnahemsbyggarnas egen försorg och har här nedlagts ett omfattande och berömvärdt arbete. Såsom en sporre och en hjälp i detta arbete har varje byggare av föreningen tilldelats ett visst antal fruktträd. De vackert anlagda och välskötta täpporna bära vittne om en god trädgårdskultur, vilket också styrkes av tilldelade pris från Hushållningssällskapet.

Stränga ordningsföreskrifter åvila de enskilda fastigheterna. I köpekontrakten mellan järnvägsbolaget och fastighetsägarna finnas intagna utförliga bestämmelser i detta avseende, vilka bestämmelser in-tecknats i respektive fastigheter till förmån för samhället i sin helhet.

Bland annat föreskrives: »Tomten skall hållas i snyggt och prydligt skick och får ej användas såsom upplagsplats; ej må å densamma anordnas allmän trevnad störande inrättning, ej heller därå utan järnvägsbolagets tillstånd upplåtas lokal till salubod, industriell verksamhet eller utskänkning av något slag. Tomtens ägare får ej störa grannes trevnad, är skyldig hålla fjäderfä inom hägnad samt får ej förorena angränsande tomter.

Intill tomten gränsande väg eller gatudel anlägges av järnvägsbolaget; framtida underhållet samt renhållning därav ombesörjes och bekostas av tomtägaren, som i detta avseende är skyldig att ställa sig till efterrättelse av styrelsen för egnahemsföreningen meddelade föreskrifter.

Tomten skall av ägaren hållas inhägnad med häck eller prydligt stängsel.

Stängsel, såsom häck, staket, plank eller dylikt samt grindar, skola med avseende å sort och anordning vara före utförandet av byggnadsnämnden godkända och skola av tomtägaren för framtiden underhållas.»

Den hittills utförda bebyggelsen inom egnahemssamhället kan kännetecknas såsom en samlad och för sig isolerad anläggning, omgiven av bördiga slätter och vackra naturparker. Det är att hoppas, att en fortsatt utbyggnad organiskt växer ut från det redan utförda.

På gammal odlingsgrund hava Bösebergsborna byggt sina hem och på den nya bosättningen ha de förmått sätta en prägel av gedigenhet, vilken man hoppas skall bliva utmärkande för den framtida utvecklingen, som vägledande och bärande tradition.

Carl Henning.



Bösbergavägens övre del.

EGNAHEMSBYN OCH KOMMUNEN.

Anmodad att med anledning av Tillberga Järnvägsmäns Egnahemsförenings 10 års jubileum göra ett uttalande ur kommunal synpunkt, vad egnahemsbyn betyder för Hubbo kommun, är det med nöje jag villfar denna begäran, men förutskickar, att det endast kan bli i stora drag.

När ledningen för S. W. B. förvärvade en väsentlig del av Mälby egendom för förflyttning av järnvägsverkstäderna från Västerås till Tillberga, gick den även in för att avskilja ett för bostadsändamål synnerligen lämpligt område för att därigenom bereda möjlighet för de anställda att åt sig uppföra egna hem. Då starten till den numera mönstergilla bebyggelsen å detta område skedde, var det givet, att den aktive kommunal mannen följde utvecklingen med vak samma blickar, och med en känsla av optimism kom jag även att bli verksam i föreningen med tanke på den stora betydelse, den skulle få för Hubbo kommun. Om den optimistiska övertygelsen någon gång kom i gungning, så var det när kostnaderna blevo, som man tyckte, allt för höga. Men nu, när verksamheten kan blicka tillbaka på

en 10-årig tillvaro, är det med sann fröjd, jag kan konstatera, att mina förhoppningar icke blivit grusade. Resultatet är väl känt; egnahemsbyns 34 vackra egna hem, omgivna av de välansade trädgårdstjapporna, stå där som ett föredöme i bostadshänseende med sina välordnade hygieniska anordningar, ja med ett ord sagt, det är »idealet», som man från kommunalt håll kan peka på, när det gäller att ge de privata exploatörerna en fingervisning för att nu icke tala om den reglering och lättnad i bostadsbristen inom stationsområdet, som egnahemsbyns tillkomst fört med sig.

Vad angår kommunens tillväxt i invånareantal så kan anföras, att detta år 1919 utgjorde 1 075 och år 1929 1 435, vartill egnahemsbyn bidrager med 177, härav 105 äldre och 72 minderåriga. Av så mycket större betydelse för kommunen äro ju de skatteobjekt, som varje bebyggelse medför. Enligt senaste taxerings- och uppbördslängd komma följande siffror på egnahemsbyn och dess invånare.

Sammanlagda fastighetstaxeringsvärdet utgör 309 000: — kronor, som tillför kommunen 154 skattekrönor, genom invånarnas inkomst erhålles 927: 40 skattekrönor eller sammanlagt 1 081: 40 skattekrönor, som med nuvarande skattesats tillför kommunen 7 570: — kronor i kommunalskatt eller 13,7 % av uttaxeringen. I samband med dessa siffror kan det vara på sin plats att ge en upplysning om, att den summa, som i skatter tillföres kommunen genom järnvägsdriften och dess personal, sammanlagt utgör 29 534: — kronor eller 54 % av hela utdebiteringen. Men frågan om skatteobjekt kan med detta icke helt vara besvarad i detta fall. I industrin är det ibland ganska vanskligt med driften och arbetsmöjligheterna och följaktligen även med skatteförhållandena, men något dylikt ha vi icke att räkna med här, utan glädjande nog kunna vi här se framåt på stadigvarande arbete och konstant inkomst samt dito skatt, ett förhållande, som nog får sättas i främsta rummet, när det gäller egnahemsbyn och kommun.

Under den gångna 10-årsperioden har kommunens utdebitering varit tämligen konstant, den har kunnat hållas nere vid ett medeltal av 7: — kronor per skattekröna, som det numera heter. Ja, det borde väl gå, kan man säga, när så många skattedragare tillkommit. Detta är visserligen sant, men sådant sker icke helt utan nackdelar, och



Jättekastet n:r 6, E. Andersson.

så även i detta fall; jag åsyftar härmed ett utökat skolväsen och byggandet av ny skola. Denna åtgärd hade även utan järnvägsmännens egnahemsbys tillkomst med tiden krävt sin lösning, men med det ökade barnantal, som genom folkökningen blev följden, visa siffrorna angående skolpliktiga barn — 1920 160 st. och 1930 238 st. — att frågan om skolbygge snart blev av behovet påkallat. Sålunda tillkom år 1923 i stationssamhället en ny modern och tidsenlig skolbyggnad med gymnastiksal, badinrättning, värmesystem och 4 lärosalar. Samtidigt har även skolformen omlagts så, att A-formen nu är införd vid alla avdelningar utom en, vadan den bästa möjliga skolorganisation sålunda är införd. Och detta har utförts utan att kommunens skattebetalande invånare behöft vidkännas nämnvärt ökade skatter genom Tillberga Järnvägsmäns egnahemsbys tillkomst och indirekt genom järnvägsverkstädernas förläggande till Tillberga.

En annan nackdel, som kommunerna bruka få känning utav vid ökad bebyggelse och ökad folkmängd, är ökad fattigvårdskostnad. Men i detta avseende torde väl ingenting sådant vara att befara, som skulle kunna föranleda

en ökning på denna kommunala förvaltningsgren till följd av egnahemsbyns tillkomst.

Vad har kommunen gjort för att uppmuntra och bistå företagsamheten? Jo, genom kommunens förmedling har ur statens bostadslånefond år 1921 erhållits ett lån å 50 000: — kronor, som fördelades bland tolv av de första bebyggarna. Detta lån, som erhöles under högkonjunkturen, blev sedermera genom kommunens förmedling avskrivet med 23 515 kronor, då penningvärdet föll. För detta lån garanterar Hubbo kommun till sista inbetalningen, ty rent formellt sett, så är det Hubbo kommun, som är låntagare.

Med detta har jag som ovan sagts velat i stora drag belysa kommunens ställning till egnahemsföreningen, som synes endast vara till glädje och fromma för kommunen. Det är dylika samhällsbildningar, vi önska, och nu då föreningen kan blicka tillbaka på ett 10-årigt arbete och med stolthet se på resultatet, då kan även Hubbo kommun med stolthet se, vad den äger inom sina gränser, samt tillönska föreningen en uppriktig lyckosam fortsättning.

Till sist bör det inte förglömmas, att utan det stora bistånd, som S. W. B. järnväg lämnat och utan sådan förståelse och god medverkan från järnvägsbolagets representanters sida, hade egnahemsbyn säkerligen inte varit vad den är.

För samhället, som ju vilar på hemmen, är egnahemsfrågan en av de största, och uppgiften är i stort att skapa ekonomiskt bärkraftiga och lyckliga hem i vårt land. Därför bör det vara angeläget, att dess medborgare, synnerligast de, som bo sammanträngda i kvava, osunda lägenheter, beredas tillgång till sunda bostäder utanför städerna, ute i den fria naturen med sol, ljus och luft. På så sätt få de ett hem, som de kunna kalla sitt eget, och som är ett hem, inte blott och bart en bostad.

Ivar Mellkvist.

GRYNING.

Jag gick i arla morgon upp;
ut till naturen stod min håg
till blommorna och skogens tysta stillhet.

I öster majestätisk framgår solen
i festlig prakt,
och nattens svala vindar vika
för segrarn, livsbejakaren.

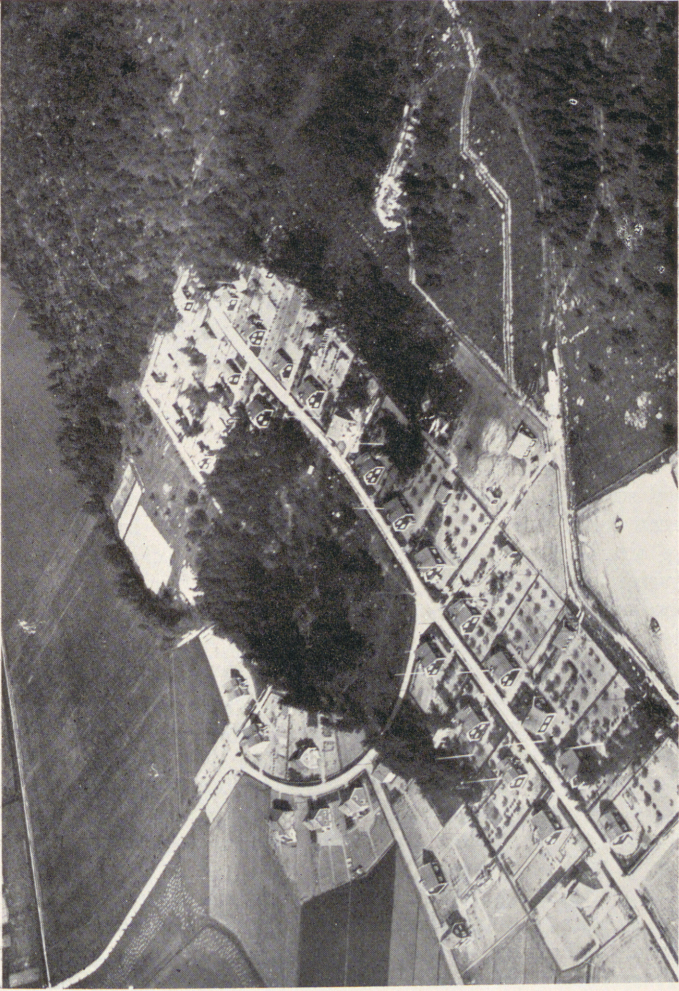
Min tanke stannar som i fråga
till överjordisk makt,
som frambragt allt det underbara. —
»Har detta skett blott av en slump,
en ödets nyck förutan orsak eller mening?»

Jag gick min väg emellan hus, som ligga tysta
i gryningen av dagens första timmar.
Framför mig ligger öppen nejd,
en nejd med gröna fält och gårdar.
Bland lummig lind det lyser vitt
av kalkad vägg från templet av sol omstrålat.
Där skall en gång vår storhet fly
och våra ljusa drömmar sakta slockna,
blott för att i en annan hamn,
en annan gång på nytt än flamma upp och brinna.

Mitt mål i skogens stillhet var nu nått,
jag stannar som i stum förbidan
och vilar ut en stund från jäkt och larm
och orosfyllda tankar.

Med lätta steg jag vänder om,
jag visshet fått uppå min fråga.
En lärka spelar över bondens veteåkrar
och glesa strömoln ila fram utöver ljusblå himmel.
Hur underbart att än en gång
få vandra kring — att se —, att leva.

Mårten Svensson.



EFTER 10 ÅR.

Den, som ej sett Tillberga järnvägsmäns egnahemsområde, sedan där var den s. k. Mälby hästhage, men nu gör ett besök där, frapperas ovillkorligen av de förändringar, som åstadkommits; uttryck av beundran och beröm få vi också ofta höra, om hur vackert och fint vi ha det.

För oss, som bo inom egnahemsområdets häckar, är nog synen något mera inåtvänd, skulle man kunna säga; visst se vi, att det är vackert och vackrare hos den ena än den andra o. s. v., men vi se ofta all den möda, slit och släp på lediga stunder, som föregått all denna härligheten.

Endast den, som arbetat med att sätta ett område i kultur under ett 10-tal år, kan bedöma vad arbetet är värt, och man frågar sig själv ibland, om man har valuta för utlägg.

Då några tiotal järnvägsmän med representanter för järnvägsbolaget för tio år sedan — de flesta för första gången — besökte området, verkade hela backen som en glaciär med snö och is på bergen. Intrycket mildrades något, när våren kom och smälte bort is och snö och byggnationen tog sin början. Men man får aldrig ostraffad bygga på illusioner, så även här; vi drogos oemotståndligt in i den häxdans, som kallades 1920 års dyrtid och alla dess följder. Här gällde nu att taga verkliga krafttag, för att vi ej skulle duka under för alla svårigheter. Då vi efter 10 år räta på ryggen och se över vår by, så märka vi, att trots alla svårigheter alla äro med, att samarbetet om gemensamma intressen är det bästa möjliga och att det verk, vi börjat, ytterligare utvecklats och att vägarna utjämnats betydligt, så att några hinder eller svårigheter att tala om numera ej förefinnas för dem, som önska skaffa sig ett trevligt och sunt hem.

Med uttalande av ett varmt tack till alla, som under den gångna tioårsperioden bidragit till det resultat, som uppnåtts, övergå vi till nästa tioårsperiod med den fasta förvisningen, att egnahemsföreningen skall ytterligare utvecklas och som hittills arbeta för sina medlemmars bästa.

Tillberga den 20 juni 1930.

J. D. Karlsson.



Jättekastet n:r 7. V. Svedin.

BLICKAR TILLBAKA — OCH FRAMÅT.

Tio år, är det möjligt? Ja, man gör sig allvarligt den frågan nu, men det har väl varit så, att vår dagliga id jämte nyskapandet av den mängd av egna hem, som nu utgöra medelpunkten för vårt minnestecknande, hava så lagt beslag på oss, så tid och rum försvunnit som i en dröm. De första åren voro nog mest strävsamma. 1921 års omslag på de ekonomiska värdena satte nog sin stämpel på mången av oss, och betecknande var upprinnelsen till det älsklingsnamn, som samhället fick, »Knaggelbo». En mid-dagsrast år 1921 sutto ett lag verkstadsarbetare på skjutbordet och solade sig i gasset. Släggår-Anders, alla minnas med glädje den fryntlige vagnlyftaren, gjorde sitt inlägg i diskussionen om de 13:s tilltag att bygga åt sig däruppe i backen. Hans ord föllo så: »Ja, det är nog ej så roligt, det är och blir ett riktigt 'knaggelbo'.» Ja, om den saken skola vi ej tvista, ett är säkert, de 10 årens resultat tala allt för väl sitt tydliga språk, att vilja i förening med en outtröttlig nyskaparkraft frambringat synliga värden, som tåla konkurrens i vilket samhälle som helst. Prydliga hus



Hälltorpsvägen.

i samband med pietetsfullt skötta trädgårdar, rara och trevliga medlemmar av det uppväxande släktet, vakna och intresserade medborgare förefinnas och komma att utveckla sig i en god riktning från våra blomstergårdar. —

Vad ställa vi för fordringar på nästa 10 år? Det är vår plikt att något tänka på morgondagen. För det första, att egnahemssamhället måtte utveckla sig i rätt riktning; ännu är det plats för ett stort antal nybyggare. En välsorterad handelsbutik måtte med det snaraste ges rum för till båt- nad för samhällets husmödrar. Ett folkbad bör med det snaraste framarbetas, och med de möjligheter, som nu före- finnas, att med Kungl. Pensionsstyrelsens bistånd till $\frac{2}{3}$ ekonomisera anläggningen bör det ej ligga utom det möj- ligas gränser. Vidare, att postverket svarar för en post- utlämning, som bättre än hittills motsvarar tidens krav på ordnade förhållanden. Att en senare tågförbindelse med Västerås ordnas; det anses allmänt för tidigt, att sista tåget för dagen går före kl. 8; det blir för mycket utgifter för bilresor. Till sist, att samma rastlösa energi måtte ständigt följa oss till fromma för samhället och våra efterkom- mande.

Tillberga i juni 1930.

Axel Svedin.

Medlemmar i

Tillberga Järnvägsmäns Egnahemsförening u. p. a.

N:r	N a m n	Inträde i för- eningen		
		År	Mån.	Dag
1.	Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya Jv. A.-B.	1920	jan.	26
2.	Maskindirektör Sven Klemming	»	»	»
	<i>Ordförande i styrelsen intill ord. föreningssammanträdet 1920. F. n. styrelseledamot.</i>			
3.	Baningenjör C. Henning	»	»	»
	<i>Verkställande ledamot 1920—1930.</i>			
4.	Banmästare I. Mellkvist	»	»	»
	<i>F. n. statens ledamot i styrelsen.</i>			
5.	Stationskarl K. Ingemarsson	»	»	»
6.	Verkstadsförmän J. A. Juhlin	»	»	»
7.	» J. D. Karlsson	»	»	»
	<i>Ordförande i styrelsen 1920—1923 och 1930.</i>			
8.	Verkmästare J. F. Appelgren	»	»	»
9.	Maskiningenjör A. Axelson	»	»	»
10.	Snickare K. V. Ramström	»	mars	3
	<i>Ordförande i styrelsen 1924—1929.</i>			
11.	Snickare G. A. Lennmalm	»	»	»
12.	Målare S. M. Svensson	»	»	»
	<i>F. n. styrelseledamot.</i>			
13.	Filare A. B. Svedin	»	»	»
14.	Smeden A. E. Krohn	»	»	»
15.	Smideshantlangare K. G. Johansson	»	»	»
16.	Byråingenjör A. Björnström	»	»	»
17.	Målarförmän B. Nilsson	»	april	11
18.	Målare E. F. Andersson	»	»	»
19.	» P. E. Lindberg	»	maj	26
20.	» J. A. Sundkvist	»	»	»
21.	Verkstadsarbetare K. V. B. Grönlund	1923	juli	19
22.	Smeden A. B. Medin	»	»	»
23.	Verkstadsarbetare E. Albert Svensson	1924	aug.	27
24.	» K. I. P. Fernsten	»	»	»
25.	Målare F. E. Dahlberg	»	sept.	6
26.	Telegrafarbetare J. A. Lindström	»	okt.	4
27.	Verkstadsarbetare B. E. Gerdman	»	»	11

N:r	N a m n	Inträde i för- eningen		
		År	Mån.	Dag
28.	Verkstadsförman H. E. Nilsson	1925	april	19
29.	Plåtslagare K. A. Bergman	»	»	»
	<i>F. n. styrelseledamot.</i>			
30.	Plåtslagare K. M. Björklund	»	»	»
31.	Vagnförman G. H. Bergström	»	nov.	24
32.	Hantlangare E. E. Andersson	1926	mars	1
33.	Timmerman D. Lundh	»	»	12
34.	Målare V. Svedin	»	juni	8
35.	Förrädsvakt Karl Axel Karlsson	»	sept.	20
36.	Vagnlyftare Gustaf Valfrid Karlsson	»	okt.	5
37.	Förrädsvakt K. A. Lindberg	»	»	27
38.	Järnarbetare Karl Albert Andersson	»	nov.	29
39.	Filare C. L. Ahlström	1927	juni	3
40.	» P. Albert Norman	»	juli	4
41.	Svarvare K. A. Sandberg	»	sept.	18
42.	Järnarbetare F. E. Stenius	1929	jan.	22

