



Sydsidan

Ett informationsblad från Svenska Fjällklubben-Syd

December 2025

Redaktör: Johnny Nilsson. Mail: johnnil@telia.com.

Det bär mot jubileum!



2027 är det 25 år sedan Svenska fjällklubben startade en sektion i sydligaste Sverige. Efter en omorganisation 2013 utökades upptagningsområdet och det ledde till att sektionen bytte namn till Svenska Fjällklubben Syd. Vi kan se tillbaka på snart 25 år av livlig aktivitet. Det skall firas. Vi har redan startat arbetet med jubileumsfirandet och nu inbjuds även du till att vara med. Se separat artikel.

Med önskan om en Glad Jul och Ett Gott Nytt År.

Styrelsen för Svenska Fjällklubben Syd

Styrelsen sektion Syd 2025

Ordförande: Anders Holmgren. anders.holmgren55@gmail.com.

Vice ordförande och kassör: Jacob Sparre. jakobsparre26@gmail.com

Sekreterare: Fredrik Fogelberg. fredrik.fogelberg@telia.com

Ledamot: Vakant

Ledamot: Rolf: Nielsen. nielsenrolf91@gmail.com

Suppelant: Olle Kjellström ollekswe@gmail.com

Planerad utgivning av Sydsidan 2026

Sista manusdag Den 10:de i varje månad.

Utgivningsdag Den 20:de i varje månad

Skicka manus helst som ett Word-dokument. Komplettera gärna med bilder som du skickar separat via mail. johnil@telia.com

Aktivitetskalender



Datum

Aktivitet

Plats

31 januari-1 februari Vinterfjälltur i Skåne

Romeleåsen

28 februari Årsmöte

Ej fastställd



Vinterfjälltur i Skåne



Bästa fjällvänner,

Fjällklubben Sektion Syd arrangerar en "vinter-prova-på-tur" i Skåne.

Det är faktiskt inte så märkligt som det kan låta. Fjäll och snö lyser förvisso med sin frånvaro. Men flera utmaningar är trots allt (i någon mån) desamma i Skåne som i riktiga fjällen; mörker, fukt, kyla.

Vår "prova-på-tur" arrangeras enligt följande:

Datum: 31/1 – 1/2.

Plats: Romeleåsen.

Övernattning: I eget tält vid Kullatorpet.

Anmälan: Senast den 5 december till Jakob Sparre på jakobsparre26@gmail.com. Fredrik Fogelberg på fredrik.fogelberg@telia.com.

Övrigt: Alla tar med egen utrustning, inklusive tält och egen mat.

Vi är faktiskt ganska entusiastiska och hoppas på god uppslutning!

Många av er har stor fjällvana och reder ut det mesta som kommer i er väg. Trots fjällvana kan det ändå ligga nära till hands att backa när det blir tal om vintertur i fjällen. Det är lätt (och ganska förståeligt) att backa även om man känner stor lust att uppleva fjällen i vintertid.

Vi tänker att lite träning och goda samtal på hemmaplan kan vara det som ger den där knuffen som behövs. Goda samtal kring erfarenheter, tips och utrustning. Så tänker vi oss dygnet på Romeleåsen. Vi fjällvänner har helt säkert mycket vi kan lära av varandra.

Och vad kan vi förvänta oss? Som sagt, mörker, fukt och kyla utlovas. Är det vanlig skånsk vinter med 5 plusgrader, blåst och regn kan det bli nog så krävande. Har vi tur och får uppleva en av säsongens få vintriga dagar med snö och kyla kan det bli riktigt härligt. Men oavsett väder känner vi oss säkra på att det kan bli ett givande dygn tillsammans. Häng med!

Fredrik och Jakob



Vintervägen ligger öppen för dig!

Årsmöte

28 februari



Boka dagen! Ytterligare information kommer senare.

Hjälp med transporten?

Är du intresserad av att hänga med på någon av våra aktiviteter men saknar transportmedel för att ta dig dit? Ta kontakt med den du skall anmäla dig till så undersöker hen om det går att samordna med någon annan deltagare.

Vandringssällskap?

Är du sugen på en fjällresa och vill gärna ha ett resesällskap eller har du en fjällresa inplanerad och ser gärna att fler kan hänga med? Maila en notis med vad du söker eller har att erbjuda till johnil@telia.com.

Följ med Andreas på vintertur

Jag funderar på en vintertur på turskidor i svenska fjällen och söker sällskap. Jag gick praktiska vinterkursen för några år sedan men har inte haft tillfälle att prova på riktigt. Jag tänkte mig en tur på en vecka eller så i mitten eller slutet av mars. Eftersom jag inte gjort det tidigare tänkte jag mig en kombination av stugor/tält kanske klassiska Nikkaluokta - Abisko, eller någon annanstans. Har inte bokat eller bestämt något definitivt än och är öppen för förslag. Jag vill helst inte gå i större sällskap med utpekad ledare, det blir lätt så militärt och oflexibelt. Inte gärna mer än 5-6 personer, alla bör vara där på liknande villkor där man tar ansvar för sig själv och hjälper varandra med respekt och förståelse.

Andreas Glatz
andreasglatz71@yahoo.se

Jubileum hägrar



25 år

2002 bildades Svenska Fjällklubbens Skånesektion som senare blev Sektion Syd. 2027 har det gått 25 år och det skall inte gå obemärkt förbi. Det skall firas! Exakt hur det skall gå till är ännu skrivet i stjärnorna förutom en sak.

Det håller på att produceras en Jubileumsskrift som skall visa sektionens första 25 år. Den innehåller många bilder från våra arrangemang. Men mer välkomnas. Har du bilder från våra aktiviteter du tycker bör vara med eller har du någon idé om något som du tycker det skall skrivas om i skriften, skicka en mail till johnil@telia.com. Skickar du bilder så skriv från vilket eller vilka tillfällen de är tagna.

Vi ser fram emot ditt bidrag.

Nya medlemmar

Vi hälsar följande medlemmar välkomna till Sektion Syd och hoppas vi ses på våra aktiviteter och att ni skall trivas ihop med oss.

Niclas Östlund, Bjärred
Eeva Rumpunen, Halmstad
Karin Stenfeldt, Ängelholm

Mikael Bladh, Eslöv
Hans Josefsson, Lund
Marianne Hermansson, Dalby

Olaf Szukalowicz, Älmhult
Ignacio Serrano, Lund

Genomförd aktivitet

Adventskaffe

7 december



Den 7 december samlades 15 fjällklubbare i Norra Nöbbelevs Församlingshem för att summera fjällåret och avnjuta julkaffe i glada vänners lag. Rolf Nielsen visade en fantastisk film från dagarna då upptäcksresande korsade fram och tillbaka över vår jord. Denna gång handlade det om den norska båten Fram som tillverkades enligt Fritjof Nansens instruktioner och fyllde en viktig funktion under perioden då man både kartlade Nordpolen och besegrade Sydpolen. Filmen var naturligtvis restaurerad men fyllde mer än väl dagens krav och kunde visa hur det gick till för med än 100 år sedan. Tack Rolf för en intressant historisk tillbakablick.

Efter Rolf presenterade Johnny Nilsson projektet med en Jubileumsskrift. Mottagandet togs väldigt positivt emot och önskan om att kunna bidra till innehållet var stort vilket emottogs med glädje. Se vidare separat artikel.

Johnny Nilsson



Intresserade åhörare 1



Intresserade åhörare 2



Dagens tillugg var tyskt

Text och foto: Johnny Nilsson

Malmbanan



Av Johnny Nilsson

En berättelse i 4 avsnitt.

Avsnitt 1. (1660-1889) Från fyndigheter till konkurs.
(Sydsidan oktober)

Avsnitt 2. (1889-1903) Från statligt övertagande till kunglig invigning.
(Sydsidan november)

Avsnitt 3. (1884-1902) Människorna som byggde Malmbanan.
(Sydsidan december)

Avsnitt 4. (1884-) Byggnader, lok. vagnar, elektricitet, LKAB, framtiden mm.
(Sydsidan januari)

Resumé avsnitt 1.

1877 hade man äntligen fattat beslut om att anlägga en Malmbana från Luleå vid Bottenviken till norska kusten strax söder om Ofoten. Banan kom att omfatta tre olika etapper; Norra stambanan (Luleå-Boden), Malmbanan (Boden-Riksgränsen) och Ofotenbanan (Riksgränsen-Narvik). Trots att man låg efter med att skaffa tillräckligt med kapital till projektet, startade man att bygga 1884. Man valde nu en plan B vilket innebar att man skulle börja med att bygga avsnittet Gällivare-Luleå. På så vis skulle man kunna få inkomster till bygget. Man började också bygga hamnen i Norge som slutligen fick namnet Narvik. Man började så smått också att bygga järnväg från Narvik men lät det ganska snart läggas i malpåse. 1887 var hamnen klar och avsnittet Gällivare-Luleå blev klart 1888. . De ekonomiska problemen var ännu inte lösta och nu var läget akut. När man skulle fortsätta med järnvägen mellan Gällivare och Luossavare var pengarna slut och hela projektet fick gå i likvidation vilket var liktydigt med konkurs.

Resumé avsnitt 2.

Efter konkursen dröjde det inte länge förrän staten insåg att projektet bör ha ett statligt ägande. Men processen tog sin tid och inte förrän 1898 kunde man fortsätta. Men sen gick det snabbt. Redan året där på var man framme i Luossavarre som snabbt döptes om till Kiruna.

Nu återstod sträckan mellan Kiruna och Narvik. Den stora utmaningen. Man hade 6 000 man att ta sig an verket med. Förhållandena var hemska och åtskilliga offer krävdes. Men 1902 var man framme i Narvik och Malmbanan var färdig. Det dröjde dock till juni 1903 innan kung Oscar II kunde inviga banan.

3. Människorna som byggde Malmbanan.

Många nya jobb

Järnvägens intåg i världshistorien innebar att många jobb skapades. Låt oss dela in dem i två huvudkategorier; dels de som byggde järnvägarna och dels de som sedan krävdes för att se till att tågen rullade och kom i tid samt såg till att banorna underhölls och förnyades. Vi kommer här enbart att ägna oss åt de som byggde Malmbanan.

Rallarna

De som var flest och därmed kom att dominera historieberivningen är Rallarna. Arbetsinsatsen påminde ofta om Flottarnas, som flottade timmer i våra älvar, Lantbruksarbetarnas eller Skogsarbetarnas. Arbetsmomenten var tunga och i regel manuella då maskiner var sällsynta vid den här tiden.

Rallartiden brukar räknas från ca 1850 till ca 1930. Arbetslagen var i regel stora och evigt på marsch. Ordet "ralla" kom från uttrycket att man rallade vidare till nya arbetsplatser för att "ralla sand och jord". Rallare fanns inte på norska utan där fick de heta "slusk" eller "bus".

På norska sidan kom arbetarna företrädesvis från Nordnorge medan man på svenska sidan fick rallarna från Sydsverige. Sämjan mellan de olika nationsgrupperna lär ha varit god. Det fanns också ett antal finska rallare men de höll sig mest för sig själva.

Rallaren gällde för att vara en man som var rak på sak. Han sa sin mening gick inte ur vägen för en omgång med knytnävarna. Han var samtidigt givmild och värnande om dem som hade råkat i olycka.

Rallaren sökte sig till järnvägsbygget för att tjäna pengar och var inte rädd för att ta i och jobba långa arbetspass. Var vädret lämpligt kunde arbetsdagen gå upp till 10 timmar. För flertalet svenska rallare som kom från Sydsverige, var det inte aktuellt att resa hem så ofta. Det gällde att finna sin tillvaro i rallarlägren. Kortspel och historieberättande var de vanliga tidsfördriven. På helgerna kunde man fiska och jaga i syfte att dryga ut kosten.

Vad tjänade då en rallare? Ett exempel kommer från rallaren C.J. Landström som i perioden 1872 till 1910 jobbade på ett 20-tal järnvägsbyggen. På Ofotenban tjänade han 1901-02 dubbelt så bra som på övriga banor. Han kom upp i en dagslön på 10 – 12 kronor. I dagens penningvärde lär det motsvara cirka 500 kronor.

En tänkbar möjlighet att påverka lönenivå var naturligtvis att bilda fackföreningar. Det var en vanlig företeelse vid den här tiden. Men här agerade ingenjörerna vid bygget bromsklossar. De motarbetade bildandet av fackföreningar. De som agiterade för att arbetarna skulle organisera sig, fick i regel sparken. Men 1901 gick emellertid arbetarna vid grusgropen i Kaitum i strejk och bildade den första fackföreningen bland de svenska rallarna.. På norska sidan hade man redan 2 år tidigare bildat tre fackföreningar.

I rallarlägren rådde klasskillnad. Ingenjörerna hade sina egna hus och matsalar. Det samma gällde den administrativa personalen och beblandade sig inte med rallarnas boningar. Rallarna fick bo i enklare baracker vilket passade dem eftersom de ständigt var på flytt. Enkelheten på barackerna kan bäst illustreras av fjällfotografen Sven Hörnell. Han dokumenterade resterna av en barack som förmodligen låg i Katterjåkkområdet. I hans bilder fick den namnet "Hotell Frysijäl". Det säger det mesta om kvaliteten.

Banbygget var indelat i 7 olika avdelningar. 5 på svenska sidan och 2 på den norska. Varje avdelning leddes av en ingenjör och omfattade 1 – 2 mil. Det gjorde att ingenjörerna kunde vara mer bofasta på en plats under hela bygget.

Kvinnorna vid bygget

Kvinnorna lockades också till bygget. Många följde med sin man och tog anställning som Kocka. Men det vara många singel kvinnor som sökte sig till bygget oftast av jakten på äventyr. De behövdes många kvinnor för att sköta marktjänsten i form av matlagning, tvätt och städning. När arbetsstyrkan var som störst arbetade cirka 500 kvinnor på den svenska sidan och 350 på den norska.

En kocka skulle hämta vatten för matlagning, tvätt och städning av barackerna. Hon skulle också hämta ved och ordna mat för ett lag på cirka 15 rallare. En kocka som klarade alla uppgifterna, kunde hushålla och bjuda på rejäl mat för 1:50 per dag rönnte stor uppskattning bland rallarna. Det innebar också att de räknades med i lagen när den gemensamma förtjänsten fördelades.

Det var många som fann varann på bygget. Det stora mansöverskottet kunde ibland leda till rivalitet. Ibland ledde kontakten till äktenskap men ibland stannade det vid en lös förbindelse. På kyrkogården i Tornehamn finns flera barngravar. Vissa tillsammans med modern.

På norska sidan ordnade man skolgång för barnen i Rombaksbotn och Hundalen. På svenska sidan lyckades prästerna inte övertyga de styrande om att barnen behövde skolgång. Det blev bara konfirmationsundervisningen som fick gälla.

Järnvägsbygget har gett upphov till många historier och legender. Den mest kända är säkert den om Svarta Björn

Den fanns publicerad här på Sydsidan i december 2021.

Svarta Björn

Text: Johnny Nilsson



Anna "Svarta Björn"

Barndomen i Norge

Den 7 april 1878 föddes på gården Skjellosen på Offersøy i Tjötta Helgeland i Norge en söt liten flicka. Eftersom familjen tidigare hade två pojkar, som nu fick en ny

lekkamrat, var naturligtvis en flicka extra välkommen. Flickan kristnades till Anna Rabekka Hofstad.

När Anna var 4 år gammal flyttade familjen till Brattland i Utskarpen i nuvarande Rana kommun. Här växte Anna upp till en fager ungdom. När hon var 16 år fick hon sitt första arbete i Gildeskål. Hon kom sedan till Sulitelma och därefter fick hon arbete som tjänsteflicka på Ballstad och Svolvaer.

Till Malmbanan.

1898 påbörjades arbetet med att anlägga en järnväg mellan Kiruna och Narvik. Järnvägen gick under namnet Malmbanan och sträckte sig söderut ända till Luleå. För att bygga banan anställdes cirka 5 000 personer. På flera platser längs banbygget växte hela samhällen upp som skulle serva bygget. Arbetskraften bestod till allra största delen av män, så kallades rallare. Men även en hel del kvinnor krävdes för att klara av "marktjänsten". Deras uppgifter bestod till största delen av sysslor som matlagning, bakning, tvätt, städning, skaffa ved, hämta vatten etc.

Järnvägsbygget lät för Anna som ett oemotståndligt äventyr. Hon var drygt 20 år gammal när hon sökte sig till bygget. Hon fick jobb som kokerska och i arbetsuppgifterna som "rallarkocka" fick hon ansvaret för matlagning samt anskaffning av ved och vatten. Men Anna kompletterade snart arbetsuppgifterna på sitt eget sätt. Hon var en vacker kvinna med svart hår, mörka ögon var atletiskt byggd. Så det var inte så konstigt att hon drog till sig trånande blickar från manfolket. Hon var inte sen att besvara deras uppvaktningar. Många var kärleksnätterna som Anna tillbringade med en man. Trots att kvinnounderskottet var stort väckte Annas "sidoverksamhet" avund och rivaliteten växte i kvinnolägret.

Annas död

Rivaliteten ledde till Annas död. Endast 22 år gammal mötte hon sitt öde. I samband med hon uppsökte en tvättplats kom hon i handgemäng med en av sina rivaler som helt sonika misshandlade Anna med ett tvätträ. Antagonisten skall enligt vissa källor buri namnet Margit. Anna blev allvarligt skadad och fördes till sjukstugan i Tornehamn. Hon lär dessutom lidit av tuberkulos som tillsammans med skadorna från handgemänget ledde till att hon dog den 19 september 1900.

Eftermälet

Fyra dagar efter hon avlidit begravdes hon på Rallarkyrkogården i Tornehamn. Hennes grav besöks årligen av många besökare. Under den snöfria tiden på året finns det alltid färska blommor på hennes grav.



Svarta Björns grav på Rallarkyrkogården i Tornehamn

Svarta Björns livshistoria finns beskriven i en roman som utkom 2018. Författad av Jan Bergsten. I bokens inledning finns en berättelse om en lokförare på ett malmtåg. Han körde mellan Kiruna och Narvik. När han närmade sig Njullatunneln ser han att tunnelöppningen är fylld av rök. Han kan inte förstå varför. Tunnelhålet ändrar sig plötsligt och det framträder en kvinnofigur, stor så att hon fyller hela öppningen. Hon har en lång fotsid klänning, svart hår som räcker ner till axlarna och mörka ögon. Tågföraren vet inte vad det var han sett. När han tittar närmare på platsen hon syntes på är hon försvunnen.

Bokreferens: Jan Bergman "Svarta Björn" Trafiknostalgiska förlaget 2018.

Något Intressant att berätta?

Har du också någon intressant fjällberättelse? Syd-sidan ser gärna att medlemmarna i sektion Syd delar med sig av erfarenheter eller återger intressanta historier från fjällvärlden. Det kan gärna vara en berättelse från en fjällvandring du gjort. Maila manus , gärna med bilder, till johnil@telia.com.

Prylmarknad

Har du någon fjällutrustning över eller är i behov av något men vill inte köpa nytt?

Nu öppnar vi upp så att du kan annonsera här på Sydsidan. Skicka ett mail med text och gärna med bild på det du vill sälja eller söker till johnil@telia.com.



Fjällmiljö – Fjällkunskaper – Fjällupplevelser

www.fjallklubben.se