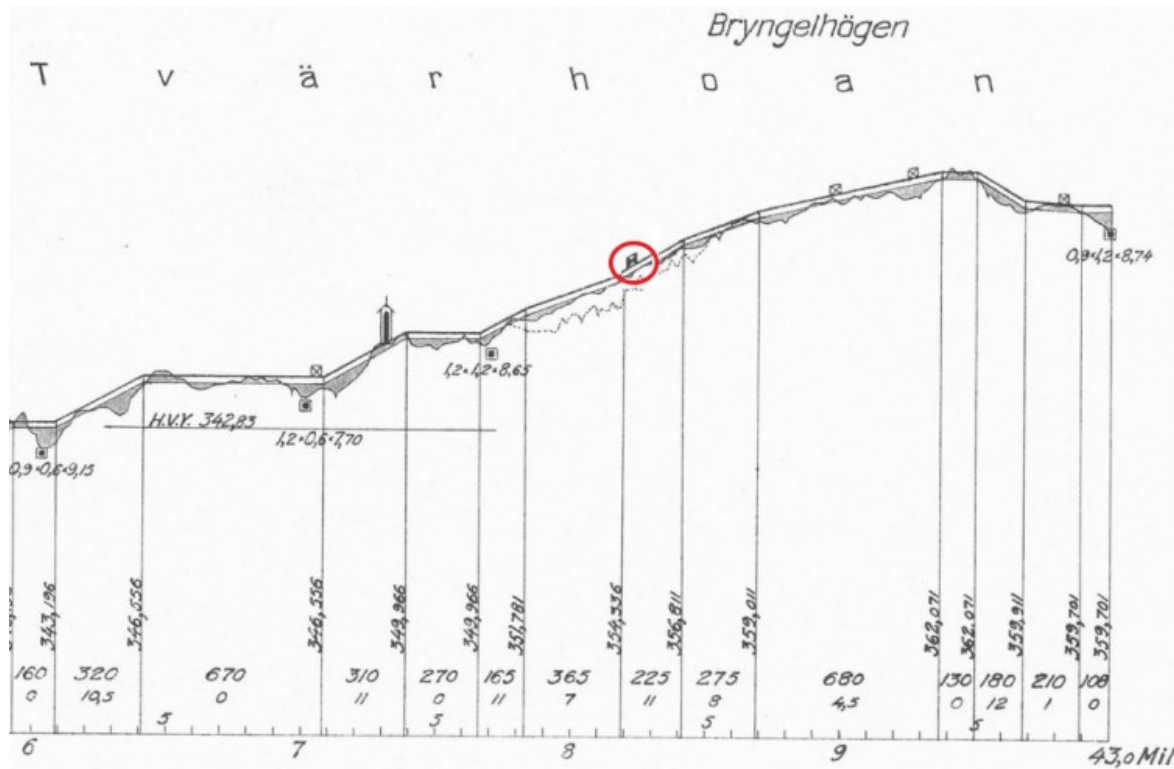


Anhalten – Bryngelhögens hållplats.

Järnvägsstationen i Nederhögen byggdes på mark tillhörande Bryngelhögen och fick så sitt ursprungliga namn. När stationsnamnet ändrades till Nederhögen fick Bryngelhögen bli namnet på en hållplats. En namnändring inte utan en historia visar det sig.

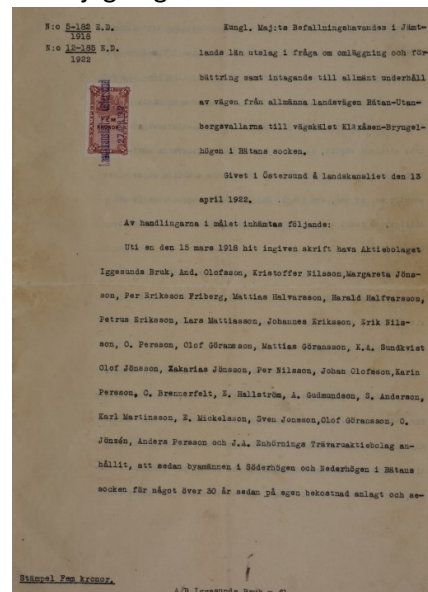
Stationen Bryngelhögen öppnades för allmän trafik den 21 september 1922. Hållplatsen Bryngelhögen fungerade som anhalt mellan 15 maj 1931 och 12 maj 1968.



På www.banvakt.se uppges det att befolkningen i byarna Bryngelhögen, Klaxåsen och Björnberget framställt en önskan om en hållplats. Anordningarna skulle tills vidare bestå av endast en plattform. Intressenterna hade förbundet sig att bekosta erforderlig utfyllnad på platsen vilket beräknades kosta cirka 300 kronor. Svaret på vilka som kan ha framfört önskan tror jag mig ha funnit i:

"Kungl. Maj:ts Befallningshavandes i Jämtlands läns utslag i fråga om omläggning och förbättring samt intagande till allmänt underhåll av vägen från allmänna landsvägen Rätan - Utanbergsvallarna till vägskälet Klaxåsen - Bryngelhögen i Rätans socken. Givet i Östersund å landskansliet den 13 april 1922"

Inlandsbanan drogs genom bygden och redan i mars 1918 ville skogsbolagen och ortsbefolkningen att även vägnätet skulle rustas och omfattas av allmänt underhåll. Vilken nytta får man av järnvägen om det inte finns anslutande infrastruktur av kvalitet? Det tog fyra år för myndigheten att komma fram till beslutet att det var *"skäligt bestämma, att undersökning för vidtagande av erforderliga åtgärder för intagande av allmänt underhåll av väg ... skulle ske på bekostnad av medel, som vore ställda till Kungl. Maj:ts Befallningshavandes förfogande för vägundersökningar."*



Det var inte fullständig myndighetsstiltje under de fyra åren. Redan i maj 1918 hade Kungl. Maj:ts Befallningshavande kontaktat Kungliga Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen med anmodan att tillsätta en undersökningsförrättare. Det meddelades i samband med detta att Iggesunds Bruk skull bekosta den hantlangning som behövdes. Det upprättades en arbetsplan och kostnadsförslag för arbetet, oklart

när. Ansvarig för detta och den fortsatta utredningen var distriktsingenjören Kapten Fritz (Karl Fredrik) Ploman. *"I skrivelse till Kapten Ploman den 16 juli 1921 har Kungl. Maj:ts Befallningshavande förordnat, att undersökningen av vägen skulle verkställas."* I Plomans förslag *"skulle vägens längd bli 10.655 meter, vartill komme en 50 meter lång tillfartsväg till Bryngelhögens håll- och lastplats i följd varav totala bearbetade väglängden bleve 10.715 meter."* Det formella beslutet skrevs: *"Kungörelsen den 21 oktober 1921, av Bergs tingslags väghållningsdistrikt omläggas och förbättras till enklare väg i huvudsaklig överenskommelse med det däröver av Kapten Ploman upprättade förslag."* Jag spekulerar i att det tidigt i byggandet av Inlandsbanan etabler



ats en primitiv lastplats där den nyrustade vägen nu korsade järnvägen. En kortare sträcka till järnvägen för folket i Bryngelhögen, Klaxåsen och Björnberget torde ha inspirerat initiativtagarna från 1918 att tolv år senare återigen skriva till myndigheterna i en ambition att formalisera och förbättra en praktisk anordning. Skrivelsen ankomststämplades hos Kungliga Järnvägsstyrelsen den 2/12 1930.

Distriktschefen för fjärde distriktet Arvid Valentin visade sig vara positivt inställd till ortsbefolkningens begäran och redan den 12 december tillstyrktes att en obemannad hållplats inrättades på försök. Att det skulle ske på försök motiverades primärt med att *"de mindre goda framkomstmöjligheterna till nyssnämnda trafikplatser (Sörtjärn och Bryngelhögen) från byarna ifråga"*. Distriktschefen anger även att *"någon avsevärd trafik ej torde vara att påräkna."* Med tanke på avståndet till Sörtjärn och farbar väg dit så var väl det sällan eller aldrig den hållplats som valdes för vare sig varu- eller persontransporter. Att den relativt nyordnade *"bygdevägen"* redan hade mindre goda framkomstmöjligheter indikerar att kapten Plomans förslag, utförandet av vägbygget och/eller väghållningsdistriktets underhåll inte resulterat i den bästa vägen.



Den 3 december 1930 skriver Järnvägsstyrelsen till Ortnamnskommissionen och meddelar att de *"har för avsikt att mellan Sörtjärns och Bryngelhögens järnvägsstationer på försök anordna en hållplats, där landsvägen Bryngelhögen-Klaxås korsar banan"* och undrar *"huruvida från eder sida något är att erinra mot att denna hållplats benämnes Tvärhoan efter den närbelägna älven med samma namn"*.

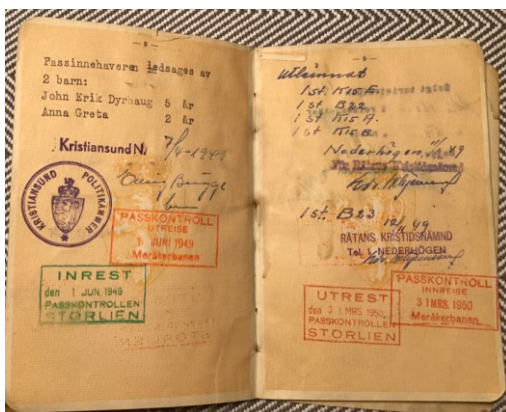
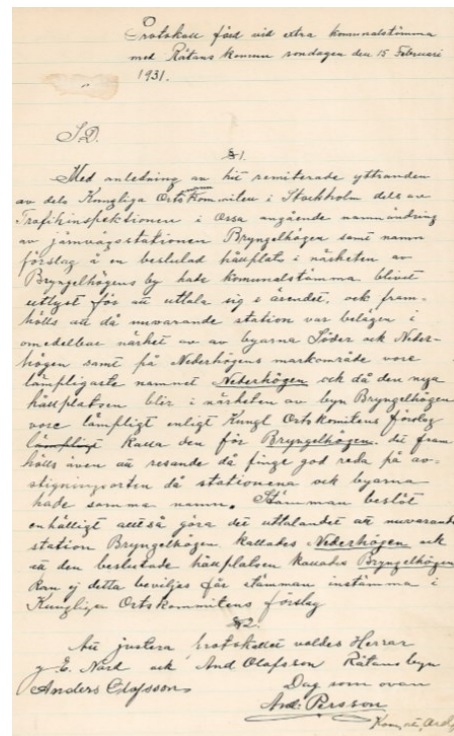
Ortnamnskommissionen hade något att invända. I ett brev daterat 29 december 1930 meddelar de Järnvägsstyrelsen följande: *"Då den föreslagna hållplatsen Tvärhoan förutom vid ån Tvärhoan även ligger vid byn Bryngelhögen och den nuvarande hållplatsen Bryngelhögen ligger vid ån Tvärhoan men ej vid byn Bryngelhögen, synes det lämpligt att ändra namnet Bryngelhögen till Tvärhoan och benämna den nya hållplatsen Bryngelhögen. Det framgår av kartan att byn Bryngelhögen utan tvivel kommer att begagna sig av den nya hållplatsen och ej av hållplatsen Bryngelhögen, till vilken sämre och betydligt längre väg leder."*

Mellan den 3 och 29 december får Arvid Valentin, den 12 december, ett brev från generaldirektören för SJ Axel Granholm. Det är inte Axel som är författaren utan det är Åke Tydén som på sin tid stakade ut järnvägssträckan från Gällivare till Riksgränsen. Av brevet framgår att Valentins hemställan *"angående anläggning av hållplats vid km 428 +245 å linjen Sörtjärn – Bryngelhögen, får styrelsen härigenom anmoda Eder att låta anordna ifrågavarande hållplats i enlighet med Edert förslag. På statens järnvägar fallande del av kostnaderna för arbetet skola bestridas av till Eder disposition ställda medel (underhållsmedel i en fotnot). Beträffande tåguppehåll å platsen samt fastställande av hållplatsens namn kommer styrelsen sedermera att lämna besked."*

Järnvägsstyrelsen är inte nöjd med Ortnamnskommissionens förslag och i ett brev daterat 10 januari 1931 skriver de: "Namnförändring av den nuvarande järnvägsstationen Bryngelhögen till Tvärhoan skulle medföra avsevärda olägenheter till följd av inträffande förväxlingar och feladresseringar ävensom betydande kostnader för ändringar av diverse tryckalster, samtliga tariffer etc. Då därjämte ortsbefolkningen väntas ställa sig avvisande till den föreslagna namnförändringen, anses densamma icke böra genomföras. Därest under anförda förhållanden namnet Tvärhoan anses som mindre lämpligt som benämning å den nya hållplatsen anhålles om meddelande, huruvida från eder sida något är att erinra mot att hållplatsen ifråga efter en närbelägen myr benämns Fattansmyran."

Ortnamnskommissionen replikerar i ett brev daterat 15 januari 1931 i vilket det bland annat föreslås att kommunalstämman tillfrågas. Så här formuleras det: "Givetvis kommer en ändring av namnet Bryngelhögen till Tvärhoan att medföra en del tillfälliga olägenheter och kostnader. Dessa komma dock på detta tidiga stadium att bli mycket mindre än om senare, vilket är att förutse, en ändring måste komma till stånd." Järnvägsstyrelsens senaste namnförslag på hållplatsen kommenteras kortfattat med: "Namnet Tvärhoan är att föredraga framför Fattansmyran."

I protokollet från den extra kommunalstämman i Rätans kommun söndag 15 februari 1931 antecknas i den enda paragrafen, förutom justeringen, följande: "Med anledning av hit remitterade yttranden av dels Kungliga Ortnamnskommitten i Stockholm dels Trafikinspektionen i Orsa angående namnändring av Järnvägsstationen i Bryngelhögen samt namnförslag å en beslutad hållplats i närheten av Bryngelhögens by hade kommunalstämman blivit utlyst och uttala sig i ärendet, och framhölls att då motsvarande station var belägen i omedelbar närhet av byarna Söder och Nederhögen samt på Nederhögens markområde vore lämpligaste namnet Nederhögen och då den nya hållplatsen blir i närheten av byn Bryngelhögen vore lämpligt enligt Kungl Ortskommitten förslag lämpligt kalla den för Bryngelhögen. Det framhölls även att resande finge god reda på avstigningsorten då stationerna och byarna har samma namn. Stämman beslöt enhälligt alltså göra det uttalandet att nuvarande station Bryngelhögen kallades Nederhögen och att den beslutade hållplatsen kallades Bryngelhögen. Kan ej detta beviljas får stämman instämma i Kungliga Ortskommittens förslag."



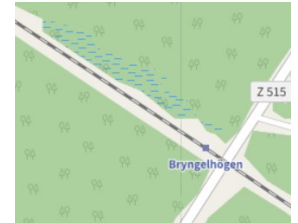
Valet föll på Bryngelhögen! Faster Alice med sonen John Erik och dottern Anna Greta, min pappa Einar, faster Dagny, farbror Torbjörn och farmor Anna tillsammans med en än så länge okänd ung

man. Passbilden skvallrar om att de väntar på tåget någon av de sista dagarna i mars 1950. Det verkar ha varit en tidig kylig morgon och anslutningsresan kan ha brustit i komfort. Det tycker jag.

bilden till höger visar. Pappa saknas. En kvinna med barn som jag inte kan identifiera följde kanske inte med på resan. Troligtvis är det farfar Erik som kör traktorn och tar fotografiet vid anhalten. Pappa är kanske den som fotograferar början på resan.



Under sommaren och hösten 2020 letar jag efter Fattansmyran där den borde finnas. Jag hittar den inte. Lantmäteriet har dock en våtmark inritad på en av sina kartor från 2021. De blå strecken kan rimligtvis inte vara något annat än Fattansmyran.



Notera nedan att redan i tidtabellen från 1932 har de trätande myndigheterna accepterat att anhalten ska heta Bryngelhögen.



N:r 2314. Personåg.												
Zugplan.												
2 och 3 klass.												
Gränshalt, 60 km östnäs 80. Zmk. 2. Axlar 85.						Vagnlängd 220 m.						
Station	St	km	St	km	St	km	St	km	St	km	St	km
Sveg												
Fjärtergården												
Åndåsvallen	17											
Årsmossen												
Tvillingdal	37											
Örnbygd												
Örnbygd	12											
Örnbygd	18											
Nederhögen	20											
Bygga	22											
Åkersås	26											
Bygga												
Stensåsa	23											
Stensåsa												
Västbygd												
Bygga	25											
Nederhögen												
Fiber	13											
Stensåsa												
Skede	17											
Zandåsa	17											
Bygga	20											
Bygga	20											
Brundby	24											
Brundby	24											

