

Krylbosmällen

Malin Ekenberg

Luleå tekniska universitet

D-opsats
Historia

Institutionen för Industriell ekonomi och samhällsvetenskap
Avdelningen för Samhällsvetenskap

Förord

Denna uppsats genomfördes under tio veckor, vårterminen 2007, på institutionen för Industriell ekonomi och samhällsvetenskap på avdelningen historia vid Luleå tekniska universitet.

Jag vill rikta ett stort tack till personalen på biblioteken i Luleå, Falun och Avesta, som hjälpte mig med att ta fram arkivmaterial från tidningarna som användes i uppsatsen. Utöver dessa vill jag tacka mina klasskamrater och min opponent för de synpunkter och råd som de kommit med. Jag vill även rikta ett tack till min handledare, Mattias Strand, som varit till stor hjälp under arbetes gång. Slutligen vill jag tacka min familj och mina vänner som alltid finns där för mig.

Ett stort tack!

Luleå, maj 2007

Malin Ekenberg

Sammanfattning

Syftet med denna uppsats var att utifrån Hadenius och Weibulls synsätt se hur en händelse blir en nyhet och ur ett historiskt perspektiv studera hur Krylbosmällen blev en nyhet i tidningarna. Syftet var även att se vilken teori tidningarna hade om orsaken till Krylbosmällen. För att besvara syftet användes en kvalitativ och en kvantitativ metod, där jag undersökte fem olika tidningar och litteratur.

När andra världskriget startade förhöll sig Sverige neutrala mellan de västallierade och Tyskland och deras allierade. Efter påtryckningar från Tyskland ingick Sverige ett transiteringsavtal med dem. Det innebar att Tyskland fick transportera material och soldater genom Sverige till Nordnorge och Finland. Den 19 juli 1941 exploderade en tyskvagn lastad med ammunition på Krylbo station. Detta gav i folkmun upphov till något som kom att kallas för Krylbosmällen.

Denna uppsats använde sig av Hadenius och Weibulls synsätt om hur en händelse blir en nyhet för tidningarna. Krylbosmällen blev en nyhet i tidningarna för att det var en olycka som skedde i Sverige och befolkningen i landet kunde identifiera sig med dem som var inblandade i olyckan. En nyhet ska alltid väcka känslor hos läsaren och händelsen ska ske i deras närhet.

Den 19 juli 1941 klockan 1.45 startade fjärrgodståg 4352 från Hallsberg till Krylbo. Tåget hade 59 godsvagnar, varav sju vagnar innehöll explosivt material. Tåget anlände till Krylbo station klockan 4.58. Där skulle vagnarna omarrangeras, det skulle även tillkomma nya vagnar som hade anlänt tidigare till stationen. Vagnarna skulle sedan föras vidare till bland annat Finland och Nordnorge. När tåget anlände till stationen upptäckte en järnvägsman att det brann i en av vagnarna. Branden spred sig till de intilliggande vagnarna och till andra tåg som stod på bangården. Kraftiga explosioner uppkom och det fortsatte att explodera till och från under hela förmiddagen. Under Krylbosmällen skadades cirka 30 personer av kringflygande splitter, 24 personer fördes till lasarettet med skador och av dessa fick 18 personer åka hem samma dag. Krylbos bangård fick omfattande skador och cirka 130 person- och godsvagnar förstördes eller fick skador från explosionerna. Omkringliggande hus fick skador såsom krossade fönster och skadade ytter- och innertak, mellanväggar och kakelugnar.

Det fanns fem olika teorier varför Krylbosmällen inträffade. Den första teorin var att det blev varmgång i ett hjullager som ledde till att elden uppkom. Den andra teorin var att det blev en självantändning i ammunitionen som fanns i några av vagnarna, tredje teorin var att det skedde en krutantändning genom friktion. Den fjärde teorin var att det uppstod gnistbildning vid bromsningen och att denna startade elden. Den sista och femte teorin var att det var ett sabotage som orsakade Krylbosmällen.

De fem tidningar som användes i denna uppsats var Avesta tidning, Dala-Demokraten, Stockholms-Tidning, Svenska Dagbladet och Norrskensflamman. Alla tidningar hade olika politiska utgångspunkter. Alla beskrev Krylbosmällen på ett liknande sätt och de skapade en känsla hos läsaren. Tidningarna beskrev olika hjältemod och bragder som utfördes under Krylbosmällen. De använde ögonvittnen för att skildra Krylbosmällen. Tidningarna skildrade händelsen på liknande sätt och de skiljde sig inte mycket ifrån varandra, förutom att Avesta tidning och Dala-Demokraten skrev om Krylbosmällen under en längre period än de andra tidningarna på grund av den lokala förankringen. Alla tidningar skildrade den första teorin, att Krylbosmällen orsakades av att det blev varmgång i ett hjullager.

Innehållsförteckning

1. INLEDNING.....	1
1.1 SYFTE OCH FRÅGESTÄLLNINGAR.....	2
1.2 AVGRÄNSNING.....	2
1.3 METOD OCH MATERIAL.....	3
1.4 KÄLLKRITIK.....	5
1.5 DISPOSITION.....	5
2. MASSMEDIA.....	6
2.1 VAD BLIR EN NYHET?.....	6
3. SVERIGE UNDER ANDRA VÄRLDSKRIGET.....	8
3.1 SVERIGES NEUTRALITETSPOLITIK.....	8
3.2 TRANSITERINGSAVTALET MED TYSKLAND.....	8
4. KRYLBO SMÄLLEN.....	10
4.1 KRYLBO STATION.....	10
4.2 EXPLOSIONEN.....	11
4.3 TEORIER OM KRYLBO SMÄLLEN.....	12
5. TIDNINGAR OM KRYLBO SMÄLLEN.....	14
5.1 AVESTA TIDNING.....	14
5.1.1 "Hjältebragder utfördes under skräcktimmarna i Krylbo".....	14
5.1.2 "Livet i Krylbo går åter normalt".....	18
5.1.3 "Förhör i Krylbo".....	19
5.1.4 "Spränggranater från Krylbo".....	19
5.1.5 "Fyra kvar på Avesta lasarett".....	20
5.1.6 "Tack till Krylbo från landshövding och jv. Styrelsen".....	21
5.1.7 "Krylboolyckan försenade vedtransporterna".....	21
5.1.8 "Krylbo tågets passagerare varnades ej".....	21
5.1.9 "Från Krylbo horisont".....	22
5.1.10 Sammanfattning - Avesta tidning.....	22
5.2 DALA-DEMOKRATEN.....	25
5.2.1 "Våldsam explosionsolycka i Krylbo".....	25
5.2.2 "Varmgång bekräftas av utredningen".....	26
5.2.3 "Det tar tid att reparera skadorna".....	27
5.2.4 "Utredning om Krylboolyckan fortsätter".....	28
5.2.5 "Krönika av Backlund".....	28
5.2.6 "Krylbo olyckan".....	28
5.2.7 "Skyddsrumfrågan i Krylbo".....	29
5.2.8 "Skyddsrumbyggandet i Krylbo".....	30
5.2.9 "Krylbo brev".....	30
5.2.10 "Krylbo bragderna belönas".....	30
5.2.11 "55 fastigheter skadades vid explosionen".....	31
5.2.12 "Krylbo-katastrofen berodde ej på varmgång säger byråchef Ringqvist".....	31
5.2.13 "Stationskarlen i Krylbo".....	32
5.2.14 Sammanfattning – Dala-Demokraten.....	32
5.3 STOCKHOLMS-TIDNINGEN.....	34
5.3.1 "Dödsbataljon" räddade Krylbo kruttåg bort mitt i granatregn".....	34
5.3.2 "400 granater på olycksplatsen: en ren olyckshändelse".....	36
5.3.3 "Eld i Kruttåget 1 mil före Krylbo".....	37
5.3.4 "400 Skadeanmälningar efterspel till Krylbo".....	38
5.3.5 "Granathärden angreps i skydd av ångloken".....	38
5.3.6 Sammanfattning - Stockholms-Tidningen.....	39
5.4 SVENSKA DAGBLADET.....	41
5.4.1 "Skador för över fem millioner vid krutexplosionerna i Krylbo".....	41
5.4.2 "Röjningsarbetet i Krylbo går med rekordfart".....	43
5.4.3 "Krylbos butiker åter öppnade".....	44

5.4.4 "Ett 30:tal personer hörda om explosionen i Krylbo"	44
5.4.5 Sammanfattning – Svenska Dagbladet	44
5.5 NORRSKENSFLAMMAN	46
5.5.1 "Katastrofen i Krylbo"	46
5.5.2 "Stationsinspektorer i Krylbo förbjuds tala om katastrofen"	47
5.5.3 Sammanfattning – Norrskensflamman.....	48
5.6 TIDNINGARNAS TEORIER OM ORSAKEN TILL KRYLBOSMÄLLEN	49
5.6.1 Avesta tidning	49
5.6.2 Dala-Demokraten.....	50
5.6.3 Stockholms-Tidningen	50
5.6.4 Svenska Dagbladet	50
5.6.5 Norrskensflamman.....	51
6. SAMMANFATTANDE DISKUSSION	52
6.1 FORTSATT FORSKNING	57
KÄLLFÖRTECKNING	58

1. Inledning

Andra världskriget startade den 1 september 1939 när Tyskland anföll Polen. I början av kriget hade nazisterna, med sin ledare Adolf Hitler, stora framgångar. Sverige ställde sig neutralt i andra världskriget mellan de västallierade och Tyskland och deras allierade. Fast Sverige var neutralt i kriget ingick landet ett transiteringsavtal med Tyskland. Det innebar att tyskarna fick använda det svenska järnvägsnätet för att transportera soldater, material och sjukvård till Norge och Finland.

Under andra världskriget fungerade Krylbo som en viktig järnvägsknut. Krylbo, i södra Dalarna, ligger några kilometer utanför Avesta. De tåg som skulle norrut från Stockholm passerade Krylbo innan de åkte vidare mot bland annat Luleå och Kiruna. De tyska tågen som skulle transiteras genom Sverige till norra Norge och Finland passerade även de Krylbo. Ett av dessa tåg exploderade på Krylbo station när en ammunitionsvagn fattade eld. Detta orsakade stor skada i det lilla järnvägssamhället.

Denna händelse som kom att kallas Krylbosmällen, är ett väldigt intresseväckande ämne som det står väldigt lite om i litteraturen. Därför kan det vara intressant att skriva en uppsats om Krylbosmällen, genom att bland annat använda tidningarnas skildring av händelsen. På grund av att Sverige gjorde eftergifter åt Tyskland, genom att låta de transitera material och soldater genom landet, fanns det ett missnöje riktat mot den svenska samlingsregeringens beslut. Några av mina barndomsvänner, tillsammans med mig, har alltid trott att Krylbosmällen var ett sabotage. Därför tyckte jag att det var ett intressant ämne att forska kring, om Krylbosmällen var ett sabotage eller om det var en olycka.

1.1 Syfte och frågeställningar

Syftet med denna uppsats är att utifrån Hadenius och Weibulls synsätt se hur en händelse blir en nyhet och ur ett historiskt perspektiv studera hur Krylbosmällen blev en nyhet i tidningarna. Syftet är även att se vilken teori tidningarna hade om orsaken till Krylbosmällen.

- Vad var Krylbosmällen?
- Vilka olika teorier uppkom efter Krylbosmällen?
- Var Krylbosmällen ett attentat eller en olycka?
- Hur framställde tidningar nyheten Krylbosmällen?
- I vilket avseende skiljde sig de olika tidningarna när de rapporterade nyheten?

1.2 Avgränsning

I denna uppsats har jag använt mig av fem tidningar. Två av tidningar är från Dalarna, det är Avesta tidningen och Dala-Demokraten. Avesta tidning är en lokal tidning, medan Dala-Demokraten är en regional tidning. För att få en nationell bild av Krylbosmällen har jag använt mig av Stockholms-Tidningen och Svenska Dagbladet. Den femte tidningen är Norrskensflamman som gavs ut i Norrbotten.

Tidningarna företrädde olika politiska åsikter, Avesta tidning var en neutral tidning, Dala-Demokraten var socialistisk, Stockholms-Tidningen var liberal medan Svenska Dagbladet var en högerinriktad tidning. Jag vill även ta upp en tidning som speglade kommunisternas åsikter och därför har jag använt mig av Norrskensflamman.

Den period som kommer att behandlas från tidningarna är mellan den 19 juli – 31 augusti, 1941. Denna datumavgränsning har gjorts på grund av att Krylbosmällen inträffade den 19 juli 1941 och tanken var att se hur tidningarna behandlade ämnet under en månad. Under den månaden har jag använt mig av alla artiklar som handlade om Krylbosmällen eller refererade till den. Jag valde att forska i hur tidningarna rapporterade Krylbosmällen under en månad. Detta på grund av att då var händelsen aktuell i enighet med teorin till denna uppsats.

Denna uppsats kommer inte att använda sig av Malcolm Munthes bok, *I krig är allt tillåtet, som sabotör i Finland, Norge och Sverige*, på grund av att hans bok inte uppvisade några bevis på att Krylbosmällen var ett sabotage. Munthes bok är skönlitteratur och den har även inte någon forskningsgrund. Jag kommer att ta upp Munthe i kapitel 1.3, detta på grund av att han behandlar Krylbosmällen i sin bok.

1.3 Metod och material

Uppsatsen är skriven utifrån en kvalitativ och en kvantitativ metod. Kvalitativ metod utgår från det skrivna och det tryckta ordet. Kvantitativ metod utgår från mätningar och användandet av siffror.¹ Uppsatsen är även komparativ då jag undersöker hur tidningarna behandlade Krylbosmällen. Materialet till uppsatsen utgörs av litteratur om andra världskriget och tidningsmaterial från fem olika tidningar.

Jag har tolkat tidningsmaterialet utifrån mina ”glasögon”, om någon annan läser samma text tror jag att han/hon skulle få samma resultat, men jag kan aldrig vara säker på det. Jag är medveten om att det kan ha fallit bort vissa notiser i min hantering av mikrofilmerna.

Till kapitel två om massmedia har jag använt sig av Stig Hadenius och Lennart Weibulls bok *Massmedier, en bok om press, radio och TV*. Hadenius är professor i journalistik vid Stockholms universitet och docent i statsvetenskap. Weibull är professor vid institutionen för journalistik och masskommunikation vid Göteborgs universitet.

För att beskriva Sveriges neutralitetspolitik under andra världskriget användes Harald Gustavssons bok *Nordens historia, en europeisk region under 1200 år* och Alf W Johanssons *Den nazistiska utmaningen*. Gustavsson är universitetslektor i historia vid Lunds universitet och Johansson är professor i historia vid Södertörns högskola. Jan Linder har skrivit böckerna *Andra världskriget och Sverige* och *Svår neutralitet, Sverige under två sekel*. De böckerna har använts i inledningen och i kapitlet om transiteringsavtalet. Även Stig Hadenius *Svensk politik under 1900-talet* och Rune Karlsson *Så stoppades tysktågen, den tyska transiteringstrafiken i svensk politik 1942-1943* har använts för att beskriva Sveriges transiteringsavtal med Tyskland.

¹ Backman (1998) *Rapporter och uppsatser* sid. 31, 57

Till kapitlet om Krylbosmällen har två böcker utgivna av hembygdsföreningen i Avesta år 1985 och 1986 använts för att kunna beskriva Krylbo stations uppkomst och explosionen. Tore Forsberg har skrivit boken *Spioner och spioner som spionerar på spioner*. I kapitlet som handlar om Krylbosmällen har hans bok använts på grund av att han beskriver orsaken till explosionen i Krylbo. Forsberg har arbetat på Säpo i över 30 år och skrev boken efter sin pension. Lars Dahlgren har skrivit ett specialarbete, *Krylbo explosionen 1941-07-19*, som handlar om explosionen i Krylbo. Arbetet behandlar explosionens gång, hur räddnings- och släckningsarbetet var och hur stor omfattning skadorna fick. Arbetet beskriver även hur röjnings- och uppbyggnadsarbetet gick till, hur tidningarna skrev om händelsen, hur utredningen bedrevs, hur mycket explosionen kostade och vilka följder det fick.

I kapitlet om tidningarnas behandling av Krylbosmällen användes deras artiklar om Krylbosmällen mellan den 19 – 31 augusti, 1941.

Ett specialarbete som tar upp Krylbosmällen är Fredrik Jonssons *Krylbo, ett järnvägssamhälles utveckling*. Arbetet handlar om Krylbo och dess utveckling genom bland annat järnvägens utbyggnad. Under Krylbos utveckling har han skrivit ett kapitel om Krylbosmällen.

Malcolm Munthe har skrivit boken *I krig är allt tillåtet, som sabotör i Finland, Norge och Sverige*. Han var en soldat från Skottland som arbetade som sabotör i Norden. Boken skildrar Munthes upplevelser under andra världskriget. Han blev skadad under kriget och i sjukhusbädden kom han på idén att skriva en bok om hans och hans kompisars upplevelser. Ett kapitel i boken skildrade han Krylbosmällen med hjälp av dagspressen. I inledningskapitlet ansåg han att det var hans bomb som orsakade Krylbosmällen. Hans skildring var väldigt målande och han refererade inte till vilka tidningar han hämtat informationen från.

1.4 Källkritik

Jag har använt mig av Hedenius och Weibulls bok *Massmedier, en bok om press, radio och TV*. De använder sig av olika forskare för att beskriva hur en händelse blir en nyhet. Jag är medveten om att jag använder mig om en sekundär källa.

Lars Dahlgren, *Krylbo explosionen 1941-07-19*, har inte skrivit en förteckning på de källor som han använt sig av i sitt specialarbete. Han har däremot refererat till olika källor på vissa ställen i arbetet, detta var jag medveten om när jag använde mig av hans material till uppsatsen.

De flesta artiklarna från tidningarna som jag använt mig av i denna uppsats har saknat författare eller har en förkortning av författarens namn. I alla medier finns det dock saker som kan förvrängas eller ändras och detta är jag medveten om.

Tidningarna som behandlas i uppsatsen har uppgett olika uppgifter, exempelvis hur många som blev skadade under Krylbosmällen. Även detta är jag medveten om.

1.5 Disposition

Uppsatsen inleds med en kort inledning, en presentation av syftet och frågeställningar, metod och material samt källkritik. I Kapitel två behandlar uppsatsen hur en händelse blir en nyhet. I följande kapitel förklaras Sveriges neutralitet under andra världskriget och deras transiteringsavtal med Tyskland. I Kapitel fyra kommer uppsatsen att behandla Krylbo stations uppkomst för att sedan skriva om Krylbosmällen. Det avslutas med en beskrivning av de olika teorierna som uppkom efter Krylbosmällen. Kapitel fem behandlar vad de olika tidningarna skrev om Krylbosmällen under en månad. Den behandlar även tidningarnas teorier om händelsen. Uppsatsen avslutas med en sammanfattande diskussion, där syftet och frågeställningarna besvaras och författaren binder samman uppsatsen.

2. Massmedia

Detta kapitel kommer att ta upp hur en händelse blir en nyhet i media.

2.1 Vad blir en nyhet?

För att en händelse ska bli en nyhet krävs det att redaktionen på en tidning gör en nyhetsvärdering, det vill säga att de värderar om en händelse är en nyhet. Redaktionen granskar det som journalisterna skriver och många gånger anser de att journalisterna förkortar eller vinklar materialet på så sätt att de som läser tidningen blir missledda. Journalisterna däremot menar att de har som uppgift att se på nyheten med kritiska ögon och sedan förmedla nyheten på ett nytt sätt, detta för att de inte vill skriva av eller repetera nyheten.²

En nyhet i en tidning behöver inte bli en nyhet i en annan tidning, det är detsamma som att en nyhet i Sverige kanske inte är en nyhet i Norge. Hedenius och Weibull hänvisade till den amerikanska journalisten Walter Lippmann. Lippman anser att det finns olika krav för att en nyhet ska bli en nyhet, detta *var att den (a) skulle väcka känslor hos mottagaren och (b) erbjuda läsaren en möjlighet till identifikation*.³ Han menar att nyhetsmedias viktigaste uppgift är att se vad konsumenterna, som ska köpa tidningen, känner. Exempelvis kan nyhetsmedia välja att skriva om en olycka som hänt i Danmark istället för att skriva om en liknande olycka i exempelvis Amerika. Detta på grund av att tidningsläsaren kan identifiera sig med de drabbade i olyckan och på så sätt väcker nyheten känslor hos tidningsläsaren.⁴

Hedenius och Weibull hänvisade även till Einar Östgaard, norsk pressforskare, som menar *att det finns två huvudkomponenter som är avgörande vid all nyhetsvärdering: (a) identifikation och (b) sensation*.⁵ Han har sedan delat in de två olika huvudkomponenterna i olika underrubriker och till identifikation är det:

- a) Händelsens förmodade betydelse för läsaren
- b) Kulturell närhet

² Hadenius, Weibull (1993) *Massmedier, en bok om press, radio och TV* sid. 276-277

³ Ibid. sid. 277

⁴ Ibid.

⁵ Ibid.

- c) Intresse för eliten
- d) Personifiering

Till ”sensation” har satts följande underkategorier:

- a) Ovanligt
- b) Oväntat
- c) Händelser med okänd utgång⁶

Om en händelse har någonting som passar in på ovanstående kommer det att leda till att det blir en bra nyhet. En annan viktig faktor att en tidning ska skriva om en händelse är att tiden är den rätta, det betyder att om en tidning tror att de är först ut med en nyhet kommer denna att få ett större utrymme i tidningen. Exempelvis kan ett inbördeskrig i ett land, som leder till flera dödsoffer, lätt glömmas bort av media. Medan en helikopterolycka eller ett mord kan få stort utrymme i tidningarna, för att mordet kan ha skett i en stad nära läsaren.⁷

Hedenius och Weibull använde sig även av Henk Prakke som är kommunikationsforskare. Pakke menar att det finns tre olika faktorer som bestämmer vad som blir en nyhet, det är tid, kultur och rum.

Ju längre bort inom ett eller flera av dessa tre ”avstånd” desto mindre nyhet. En händelse som pågår, som direkt berör och som äger rum i närheten har det största nyhetsvärdet. Ju mera passé en händelse är desto mindre nyhetsvärde. Ju mindre berörd man blir av en nyhet desto mindre intresse. Ju längre bort i rummet desto mindre nyhet.⁸

Om en händelse är färsk och som händer i närheten av tidningens utgivningsort desto större nyhet blir det. Om läsaren inte blir berörd av nyheten kommer inte nyheten få lika stor respons.

⁶ Hadenius, Weibull (1993) sid. 278

⁷ Ibid. sid. 278

⁸ Ibid. sid. 279

3. Sverige under andra världskriget

Detta kapitel kommer att ha en kortfattad historisk bakgrund om Sveriges politik under andra världskriget.

3.1 Sveriges neutralitetspolitik

Efter att kriget brutit ut i Europa ombildades den socialdemokratiska regeringen i Sverige till en samlingsregering, där alla partier förutom kommunisterna var representerade.⁹ Statsministern i samlingsregeringen blev socialdemokraternas partiledare Per Albin Hansson. Samlingsregeringen ställde sig neutrala under andra världskriget.¹⁰ Deras neutralitetspolitik var en så kallad balanspolitik vilket hade som mål att hålla Sverige utanför kriget.¹¹

Sverige förde även en eftergiftspolitik som innebar att Tyskland efter påtryckningar fick igenom ett transiteringsavtal med Sverige. Men den svenska politiken var väldigt human och hade en stor hjälpvilja. Landet lät flyktingar få ett uppehälle, de hjälpte grannländerna ekonomiskt och humanitärt. Sverige anordnade de vita bussarna som hade till uppgift att transportera hem fångarna från koncentrationslägren.¹²

Samlingsregeringen gick med på Tysklands krav under de inledande åren av kriget, men i slutet av kriget började istället Sveriges politik närma sig de allierade.¹³

3.2 Transiteringsavtalet med Tyskland

Den 18 juni 1940 beslutade den svenska samlingsregeringen efter påtryckningar att Tyskland fick använda det svenska järnvägsnätet för att transportera personal och material till och från Norge. Beslutet om transiteringsavtalet kom efter att Norge kapitulerat till Tyskland den 9 juni, detta och att Tyskland var starka i kriget vid denna tidpunkt gjorde att Sverige sade ja till

⁹ Gustavsson (1997) *Nordens historia, en europeisk region under 1200 år* sid. 243

¹⁰ Johansson (2000) *Den nazistiska utmaningen, aspekter på andra världskriget* sid. 259-261

¹¹ Gustavsson (1997) sid. 243

¹² Johansson (2000) sid. 261-262

¹³ Gustavsson (1997) sid. 243

transiteringsavtalet.¹⁴ Om Sverige hade sagt nej till Tysklands krav att transportera material och soldater genom Sverige kunde det ha fått allvarliga konsekvenser.¹⁵

Transiteringsavtalet var mer en symbol, än en eftergift till tyskarna. Tyskland hade kapacitet att hålla Norge ockuperat med hjälp av sjötrafiken, men tågtrafiken var effektivare, säkrare, bekvämare och var billigare för tyskarna.¹⁶

Tyskland fick även transportera soldater och material till Finland. Vid midsommar år 1941 anföll Tyskland Sovjetunionen. Finland ställde sig på Tysklands sida i kriget mot Sovjetunionen, och Sverige hamnade i en komplicerad säkerhetspolitiskt situation. Sverige var nu i kläm mellan Danmark och Norge, som var ockuperade av Tyskland, och Finland som nu stred tillsammans med Tyskland. Under månaderna juni-juli 1941 transporterades cirka 15 000 tyska soldater, som ingick i division Engelbrecht, genom Sverige till Finland. Denna eftergift mot Tyskland och de problem detta beslut kunde ha gett kallades för midsommarkrisen.¹⁷

I juni 1943 beslutade den svenska samlingsregeringen beslutet att säga upp transiteringsavtalet med Tyskland på grund av deras svagare läge i kriget.¹⁸ Under de år transiteringsavtalet gällde transporterades genom Sverige två miljoner tyska soldater och över 70 000 vagnlaster med vapen och utrustning. De tyska transporterna som pågick under tre år upptog tio procent av det svenska järnvägsnätets kapacitet.¹⁹ Krylbo var en betydelsefull järnvägsknut och det passerade i genomsnitt fyra tyska tåg genom Krylbo varje dag under de år avtalet gällde.²⁰

¹⁴ Linder (2003) *Svår neutralitet, Sverige under två sekel* sid. 117

¹⁵ Hadenius (2000) *Svensk politik under 1900-talet* sid. 74

¹⁶ Linder (2003) sid. 119

¹⁷ Ibid. sid. 120-121

¹⁸ Karlsson (1974) *Så stoppades tysktågen, den tyska transiteringstrafiken i svensk politik 1942-1943* sid. 296

¹⁹ Linder (2003) sid. 119

²⁰ Avesta tidning 18 juli, 1991 Text Perers sid. 12

4. Krylbosmällen

Detta kapitel kommer först att behandla Krylbo tågstation för att sedan beskriva olyckan/katastrofen, som inträffade den 19 juli 1941 och som i folkmun kom att kallas för Krylbosmällen. Kapitlet avslutas med de olika teorierna som fanns om orsaken till Krylbosmällen²¹.

4.1 Krylbo station

År 1870 beslutade Riksdagen att norra stambanan skulle dras genom Krylbo. Mellan åren 1872-73 lade Statens Järnvägar, SJ, beslag på mark runt stationen i Krylbo för att bygga järnvägen. Det var rallarna som byggde järnvägen och när den var klar byggdes ett stationshus på en våning. Bangården i Krylbo fick fem spår och över det femte spåret byggdes ett godsmagasin, där vagnar kunde inväxlas. Det byggdes även ett lokstall som hade plats till fyra lok samt en bostad till stinsen. Den 14 september 1874 öppnades järnvägen för trafik.²²

Under 1880 talet ökade belastningen på Krylbo station och bangården började byggas ut år 1897 med flera spår. Det fanns efter denna utbyggnad fem spår för personaltrafik och tio spår för godståg samt två omlastningsspår. Detta medförde att stationshuset och magasinet fick rivas och att ett nytt stationshus byggdes. Det byggdes även ett järnvägshotell och båda byggnaderna var klara 1899 men invigningen skedde först den 11 december 1900. När Örebrobanan drogs till Krylbo ledde det till att Krylbo blev en av landets klassiska järnvägsknutar. Den medförde att det växte ett samhälle runt stationen, järnvägsmän och lokförare med deras familjer flyttade in från hela Sverige.²³

²¹ I fortsättningen kommer jag endast att använda mig utav ordet Krylbosmällen när jag refererar till olyckan/katastrofen i Krylbo.

²² Holmlin (1985) *Klart Krylbo, en järnvägsknuts tillblivelse* sid. 24

²³ *Ibid.* sid. 27-30

4.2 Explosionen

Den 19 juli 1941 klockan 1.45 startade fjärrgodståg 4352 från Hallsberg till Krylbo. Tåget var ett tåg från Tyskland som skulle transportera material och livsmedel till de tyska trupperna i Finland. Tåget hade 59 godsvagnar, varav sju vagnar hade explosivt material. Tåget anlände till Krylbo klockan 4.58 där vagnarna skulle omrangeras samt att det skulle tillkomma nya vagnar som hade anlänt tidigare till stationen.²⁴

När tåget åkte in på Krylbos bangård upptäckte en man som arbetade vid järnvägen att det var eld under en av tågets vagnar. Han såg att det slog ut lågor från vagnens underrede men när tåget stannade på stationen upphörde lågorna. Det kom dock svart rök från vagnens undersida. Lågorna slog ut från båda sidorna av vagnen och antände en intilliggande vagn, strax efter denna händelse hördes en detonation som följdes av en explosion. Denna explosion ledde till att kontaktledningen skadades och klockan 5.13 blev hela Krylbos bangård utan spänning. Elden som uppkom av explosionen spred sig till de övriga ammunitionsvagnarna och till andra vagnar som stod på bangården över natten. Ett tåg som tog eld var natttåget mellan Jämtland och Stockholm, klockan 5.15 var hela tåget övertänt. När de andra ammunitionsvagnarna på det olycksdrabbade tåget tog eld skedde det flera explosioner. Under hela förmiddagen hördes explosioner från vagnarna och de upphörde inte förrän klockan elva på förmiddagen.²⁵

Strax efter händelsen larmades brandkårerna i Krylbo och Avesta. Även Hedemoras och Salas brandkårer kom till platsen. Försöken att koppla av vagnarna eller dra tågsättet söderut misslyckades på grund av att det inte fanns någon spänning i ledningarna. Från lokstallet använde tågpersonalen ett ånglok för att dra undan vagnar som inte brann och på så sätt hann de rädda bland annat en postvagn och ett lok. Brandmännen kunde förhindra att en cisternvagn som innehöll gas fattade eld genom att vattentäcka den. Vid nio på förmiddagen kunde röjningen av brända och sprängda vagnar påbörjas fast det fortfarande skedde explosioner på området. Vid lunchtid kunde tåg som klarade sig från bränderna och explosionerna föras till deras respektive destinationer.²⁶

²⁴ Holmlin (1986) *Explosionsolyckan i Krylbo 1941* sid. 52

²⁵ Ibid. sid. 52-53

²⁶ Ibid. sid. 53-54

Under denna händelse skadades cirka 30 personer av kringflygande splinter, 24 människor fördes till lasarettet med skador, av dessa fick 18 åka hem under samma dag. Krylbos bangård fick omfattande skador och cirka 130 person- och godsvagnar förstördes eller fick skador från explosionerna. Även omkringliggande hus skadades genom krossade fönster, skadade ytter- och innertak, mellanväggar och kakelugnar.²⁷

4.3 Teorier om Krylbosmällen

Efter Krylbosmällen startade polismyndigheterna undersökningar och förhör, även järnvägsstyrelsen tillsatte en egen utredning som kallades Krylbokommissionen.²⁸ Det var Axel Blomér, landsfogden i Kopparbergs län, som ledde utredningen av Krylbosmällen.²⁹ Det fanns fem olika teorier varför ammunitionsvagnen.³⁰

Den första teorin var att det blev varmgång i hjullagret. Denna stöddes av att det fanns många vittnesmål som hade sett en så kallad ”varmgångsrök” som var tunn och gråblå. Vittnen hade sett eld komma från underredet på den vagn där explosionerna startade. Men enligt lokföraren till tåget och stationsmannen fanns det inga tecken på att det blivit varmgång. Efter en undersökning av vagnen konstaterade polisutredningen att det inte fanns några tecken på att det blivit varmgång i hjullagret.³¹ Enligt Tore Forsberg skedde Krylbosmällen efter att det blivit varmgång i ett hjullager som ledde till självantändning i ammunitionslasten. Han menade även att ammunitionslasten var dåligt surrad.³²

Den andra teorin var att det blev en självantändning i ammunitionen som var lastad i tågsvagnen. Kriminaltekniska anstalten ansåg dock att en självtändning i krutet inte kunde ha förekommit. Inte heller att fyrpatroner och tändrören som fanns på vagnen kunde ha ett samband med elden eller explosionerna som följde.³³

²⁷ Holmlin (1986) sid. 55

²⁸ Ibid. sid. 55-59

²⁹ Dahlgren (1976) *Krylbo explosionen 1941-07-19* sid. 9

³⁰ Holmlin (1986) sid. 55-59

³¹ Dahlgren (1976) sid. 9-10

³² Forsberg (2003) *Spioner och spioner som spionerar på spioner* sid. 91

³³ Holmlin (1986) sid. 56

Polisen hade även en teori att det var en krutantändning genom friktion som orsakade Krylbosmällen. Denna teori uppkom via lastningskontrollen i Charlottenberg. Tågpersonal upptäckte att flera av ammunitionsvagnarna var dåligt lastade, bland annat hade krut lagts ovanpå vagnolvets granatlager. De trodde att krutet kunde ha åkt ner mellan granaterna och genom friktion antänts. När kriminaltekniska anstalten och AB Bofors Nobelkrut testade teorin och genom olika tester framkom det att detta inte kunde ha inträffat i Krylbo.

Den fjärde teorin var att en gnistbildning vid bromsning orsakade Krylbosmällen. Vid lastningskontrollen i Charlottenberg fann stationspersonalen att vagnarna var dåligt lastade. Det fanns även explosivt material på golvet tillsammans med träull, krollsprint, papper och andra lättantändliga ämnen. Vagnen som började brinna hade haft golv av ospåntade brädor och det fanns sannolikt springor i detta golv, Ospåntade brädor är inte hyvlade på ett sätt att de kan sättas ihop och bli helt täta som spåntade brädor kan bli. Detta gjorde att det kunde ha kommit gnistor in i vagnen³⁴ från de två olika typer av bromsar som fanns på detta tåg, luftbroms och en manuell skruvbroms. Tester efter Krylbosmällen visade att bromsblocken och hjulringarna blev upphettade vid bromsning. Bromsblocken smälte delvis ned och det var en intensiv gnistbildning. För att denna teori skulle kunnas läggas till grund för Krylbosmällen krävdes det att bromsarna användes under en längre tid.³⁵

Den sista teorin som polisen hade var att Krylbosmällen orsakades av ett sabotage. Polisutredningen menade att det inte fanns några bevis på att ett sabotage ägt rum men att det inte heller kunde utesluta det.³⁶ Inga främmande laddningar eller någon tidtändare hittades på stationsområdet när polisen sökte området noggrant. Polisen hade ingen kännedom om att det fanns extremister i Krylbotrakten vid tidpunkten av Krylbosmällen.³⁷ Under åren efter Krylbosmällen kom flera människor att träda fram och ta på sig skulden för explosionerna på det tyska tåget. Men polisen uteslöt dem, med motiveringen att deras uppgifter skilde sig från verkligheten. Om det varit ett sabotage måste det ha funnits en brandbomb med en tidtändare i den vagn i vilken branden startade. Polisen hade bevismaterial som styrkte att det var en brand som orsakade Krylbosmällen.³⁸

³⁴ Holmlin (1986) sid. 58

³⁵ Dahlgren (1976) sid. 11

³⁶ Holmlin (1986) sid. 56-57

³⁷ Dahlgren (1976) sid. 15

³⁸ Holmlin (1986) sid. 56-57

5. Tidningar om Krylbosmällen

Detta kapitel kommer att beskriva hur fem olika tidningar framställde Krylbosmällen mellan perioderna 19 juli – 31 augusti, 1941. Kapitlet avslutas med att sammanfatta tidningarna och deras teorier om Krylbosmällen.

5.1 Avesta tidning

Avesta tidningen, AT, grundades år 1882, den är en opolitisk tidning. Den är en morgontidning som ges ut tre gånger per vecka.³⁹

5.1.1 ”Hjältebragder utfördes under skräcktimmarna i Krylbo”⁴⁰

En artikel i Avesta tidning den 22 juli 1941 skrev hur Krylbo under lördagen fick uppleva en synnerlig otrolig dag och att folket fick en allvarlig påminnelse om krigets existens när ammunitionståget efter klockan fem på morgonen exploderade. Invånarna fick skynda ut i enbart nattdräkterna till skyddsrummen eller till skogen på grund av att de trodde det var ett flyganfall. Orsaken var att det var ett ammunitionståg som exploderade och åstadkom en fruktansvärd förödelse och det blev skador för flera miljoner i samhället. Ingen människa dödades men ett tjugotal blev skadade.⁴¹

Sedan gav AT en version av Krylbosmällen författad av olika skribenter. Det var godståg 4352 som skulle ha anlänt klockan 4.42 och avgå 6.05 som vid fem tiden flög i luften. När tåget hade anlänt till bangården märkte tågpersonalen att det brann i en av vagnarna och det gick fort när ammunitionsvagnarna exploderade. Befolkningen väcktes av de kraftiga smällarna. Smattrandet fortsatte fram till tolvtiden. På slutet blev det allt längre tid mellan smällarna som hade varit mycket kraftiga. Den kraftigaste var när tåget och vagnarna tagit eld och delar av dem flög högt upp och föll ner överallt i och utanför Krylbo. Till att börja med var det ett formligt skrotregn, stora delar av järnkonstruktionen och projektiler kastades

³⁹ Ne-online sökord: Avesta tidning

⁴⁰ Underrubriker i kapitel 5 är tidningarnas huvudrubriker dvs. rubrikerna är citat från de olika tidningarna.

⁴¹ Avesta tidning 22 juli 1941

omkring i samhället. Järnvägsområdet blev strömlöst och detta ledde till att det blev stopp på bangården. Folkärna, Grytnäs, By och Hedemora hade känningar av det lufttryck som orsakades av explosionen. Byggnader skakade på över en mils radie enligt AT.⁴²

AT menade att djärvhet och rådighet visades av stationskarlen Folke Lindbom som kopplade loss ammunitionsvagnarna i det tåg som anlönt tidigare till Krylbo. Lindbom tillhörde växlingslaget på bangården. Han fick under livsfara ta sig fram till kopplingen och lyckades med sin uppgift och vagnarna fördes bort. Lindboms bedrift omnämndes under dagen som en synnerligen berömvärd. Han visade både en oräddhet och rådighet när han kopplade loss vagnarna.⁴³

Rykten om vad som hade hänt spreds i samhället, de trodde att det var ett luftangrepp. Befolkningen visste inte vad som hänt personalen och oron var stor i samhället. Folk kom även från andra orter för att se vad som hänt, därför spärrade polisen av området.⁴⁴

Ett femtiotal brandmän var verksamma på bangården och de arbetade cirka tolv timmar. En del vagnar var väldigt svårsläckta. Brandmännen fick flera gånger söka skydd under vagnarna för att undvika splitter. Vattnet från Avestas vattentorn räckte inte till. Att ingen från personalen eller någon av brandmanskapat eller resande skadades sig var ett under liksom att ingen skadades av det splitter som föll ner över Krylbo. En brandman blev hjälte när han förde bort en vagn med gas från området, om den hade exploderat hade det blivit en ännu större förödelse i samhället.⁴⁵

AT beskrev förödelser av splitter i området, bland annat att Hellmans fastighet fick en del av en granat infarandes genom fönstret och att det föll en järndel på 30-40 kilo ner på en gård på Fridhemskvägen. Det blev en stor förödelse på bangården bland annat ett djupt hål på 19 meter brett och sex meter djupt.⁴⁶

⁴² Avesta tidning 22 juli 1941

⁴³ Ibid.

⁴⁴ Ibid.

⁴⁵ Ibid.

⁴⁶ Ibid.

Passagerarna på sovvagnarna räddades ut från vagnarna. En lokförare och hans biträde hade gått och lagt sig vid klockan fyra. Lokföraren sprang ut när han hörde smällen medan biträdet vaknade först vid halv elva, han sade att han sovit tämligen ostört.⁴⁷

De materiella skadorna uppgick till miljonvärden enligt AT men de skrev att det ännu inte fanns några upplysningar om det. Vasa huset och Tingshuset blev värst skadade och enligt lag var det försäkringsbolagen skyldiga att betala för skadorna, även staten måste gå in och betala skadestånd enligt tidningen. Skadorna uppskattades till fem miljoner kronor.⁴⁸

24 personer skadades och sex stycken av dessa fick ligga kvar på sjukhuset i Avesta, de som var lindrigare skadade togs om hand av Röda korset. De som utmärkte sig för rådighet och dödsförakt under räddnings och släckningsarbetet var järnvägspersonalen och brandmanskapet. Utan dessa hade Krylbosmällen blivit större och en stor del av de högexplosiva sprängmedlen fördes bort. Folke Lindbom kopplade bort vagnarna men enligt honom själv var det ingenting märkvärdet, om inte han hade gjort det hade en annan gjort samma sak. När strömmen gick kastade han sig på en cykel och hämtade ett ånglok i Strömsnäs.⁴⁹

AT använde sig av teorin varmgång, att det var varmgång som orsakade att en eld uppstod i ammunitionståget. Personalen såg att det brann när tåget hade stannat. Varmgång i godståg var inte ovanliga. Ett lager kunde gå sönder och det innebar att smörjmedlet mellan kullagren tagit slut och det bildats en hög friktion som sedan ledde till varmgång. Om ett lager gick sönder kunde även vagnbotten ha legat och släpat tills det tagit eld. Sabotage trodde inte AT låg bakom Krylbosmällen, enligt tillförordnade landsfogde Stig Lundström fanns det inte något stöd för ett sådant antagande. Det var en olycka enligt kriminalkommissionens undersökningar. Personer som var sprängtekniskt kunniga skulle vara på plats i det snart avröjda järnvägsområdet.⁵⁰

Under söndagen letade militär efter granater som kastats från platsen, så kallade blindgångar. Allmänheten råddes att vara försiktig. Bangården och det elektriska började iordningställas så

⁴⁷ Avesta tidning 22 juli 1941

⁴⁸ Ibid.

⁴⁹ Ibid.

⁵⁰ Ibid.

snart arbetarna var klara med uppröjningen. Snart var det enbart minnet kvar efter Krylbosmällen den 19 juli.⁵¹

En annan artikel, *Krylbo ett dånande inferno av eld och bly på lördagen*, handlade om ögonvittnet U. Mellin. Han menade att de upptäckte vid fem på morgonen att det brann i en av vagnarna och att det inte dröjde länge innan explosionen började. Elden sprutade från vagn till vagn och allt blev ett kaos. Människor kastades handlöst till marken av lufttrycken från explosionerna och vinande blindgångare. Många greps av panik och gråtande kvinnor och barn i nattdräkter tog skydd. Stationshuset, Vasahuset, Tingshuset, Missionshuset och Konsum blev svårt skadade av explosionerna. På järnvägsområdet rådde det kaos hela förmiddagen. AT skrev om hur människor flytt från sina hem och från tågen samt vilken förödelse det blev från all material som fanns i luften. Människor letade efter anhöriga men senare under dagen kunde alla återförenas. Skärvor hittades fyra kilometer från Krylbo och explosionerna hördes på tre mils avstånd.⁵²

Brandmän från Krylbo, Avesta, Sala och Hedemora gjorde ett hjältemodigt arbete enligt AT. 22 personer blev skadade och åtta fick ligga kvar på lasarettet enligt denna artikel. Läkare Odelberg fick lättare skador bland annat i ögat men han var med i hjälparbetet tills han blev tvungen att åka till en ögonspecialist i Stockholm. En annan civilperson, vid namn Zetterling, deltog i arbetet och hans skador sträckte sig till sår men om han inte använt hjälm hade det slutat illa. Passagerarna på nattågen förlorade alla sina tillhörigheter. Den fråga som väcktes var vilka som skulle betala och svaret var försäkringsbolagen. Alla byggnader kring järnvägsstationen hade fått omfattande skador.⁵³

Brandmännen fick bra skydd från de vagnar som var på bangården, AT skrev att det var tur att tåget som exploderade stod i mitten. En orsak till att det inte blev större skador var att granaterna transporterades säkert, tändrören var inte isatta och granaterna exploderade på grund av överhettning. Om det kunde ges belöningar till dem som kämpade, bland annat Lindbom, skulle komma att undersökas. Kriminaltekniska anstalten var klar med sin

⁵¹ Avesta tidning 22 juli 1941

⁵² Ibid.

⁵³ Ibid.

undersökning under tisdagen. Ingen post blev förstörd av Krylbosmällen. Tåg med post hade räddats eller så hade tågen inte hunnit anlända till Krylbo före Krylbosmällen.⁵⁴

5.1.2 ”Livet i Krylbo går åter normalt”

Den 24 juli 1941 skrev Avesta tidning att Krylbos 14 spår var klara under onsdagen, alla var klara utom ett och nästan all elektronik hade ordnats. Uppröjningsarbetet borde enligt landsfiskarlen inte vara klart ännu på en tid. Värderingarna av skadorna på fastigheter tog försäkringsgivarna tag i under tisdagen och den undersökningen var ännu inte klar. Polismyndigheten menade att det inte fanns någonting som visade på att det var en brottslig handling. Polisen ville att allmänheten skulle höra av sig om de fått några skador på sina hus. Polisen lämnade ut 2 000 blanketter men fick enbart tillbaka ett 40-tal. Återuppbyggnaden skedde på löpande räkning.⁵⁵

Skyddsrumfrågan blev plötsligt en skrämmande aktuell fråga för Krylbo, resenärerna sprang och letade efter skyddsrum men hittade inte ens några skyltar till dem. AT fortsatte artikeln genom att skriva att personalen på den södra delen av bangården även visade dödsförakt. Genom att bland annat bangårdsmästare Bergkvist, lokförare Wärme och reparatör Forsman räddade två tågsätt med ett antal vagnar.⁵⁶

Även om varmgångsteorin hade mycket som talade för den kunde ännu ingenting bestämt sägas om orsaken till Krylbosmällen. Järnvägsmyndigheterna ville inte ge sig in på några gissningar. Enligt distriktschefen Martin Blomberg var inte undersökningarna slutförda men att det fanns en möjlighet att gå till botten med detta så skulle det göras.⁵⁷

Det aktuella tåget där Krylbosmällen inträffade var inte något kruttåg. Tåget hade 59 vagnar och fem av vagnarna innehöll ammunition, hade endast en begränsad sändning av andra klassens explosiva varor.⁵⁸

⁵⁴ Avesta tidning 22 juli 1941

⁵⁵ Avesta tidning 24 juli 1941

⁵⁶ Ibid.

⁵⁷ Ibid.

⁵⁸ Ibid.

AT varnar i artikel *Farliga delar av ammunition* om hittegods i Krylbo, befolkningen måste se upp för granater, pjäser och för tändrör.⁵⁹

5.1.3 ”Förhör i Krylbo”

Den 26 juli 1941, skrev Avesta tidning en artikel om att förhören om Krylbosmällen hållits under fredagen i Krylbo av polisens distriktssekreterare Broman. Förhöret gällde vissa tekniska detaljer och hölls med de järnvägsmän som arbetade under lördagen den 19 juli.⁶⁰

AT fortsatte artikeln med att skriva att järnvägsstyrelsen fick betala ut en ersättning till dem som förlorade reseffekter utan att vänta på utredningen av Krylbosmällen. För skadeersättningen av Krylbosmällen fanns fortfarande inga siffror, men brandstodsbolagen fortsatte med sin värdering av skadorna. Fem dygn efter Krylbosmällen skrev AT att det inte fanns mycket som visade något spår efter den. De fyra främsta spåren var åter klara för elektrisk drift. Ett faromoment som ännu bestod var de granater som inte exploderade och som slängdes flera kilometer bort. Det hittades fortfarande blindgångar bland annat i Isaksbo gård på andra sidan Dalälven. Det låg nu fem personer kvar på lasarettet men alla befann sig efter omständigheterna väl.⁶¹

5.1.4 ”Spränggranater från Krylbo”

Den 29 juli 1941 skrev Avesta tidning att en 10,5 cm spränggranat hade hittats i Boden efter olyckan i Krylbo. Den fanns i en öppen godsvagn som stått på Krylbo station när olyckan inträffade. Vid lastningen av en järnvägsvagn, som kom till Landskrona från Kilafors, hittades en spränggranat. Även den vagnen hade stått inne på Krylbo station. Utanför Lerbäcken, cirka två kilometer från Krylbo station, hittade personer från Avesta jernverk ytterligare en obriserad granat.⁶²

⁵⁹ Avesta tidning 24 juli 1941

⁶⁰ Avesta tidning 26 juli 1941

⁶¹ Ibid.

⁶² Avesta tidning 29 juli 1941

I artikeln *Föraren på Krylbotåget berättar* refererade AT till Örebro-kuriren som intervjuade lokföraren Nyman som var föraren av ammunitionståget. Han berättade att de kom till Krylbo station 4.57 med en försening på 16 minuter. De observerade en svag rök från en av vagnarna. Tåget hade 59 vagnar och han kunde inte säga från vilken vagn röken kom ifrån men trodde att det var den femtionde. De trodde först att röken kom från kreatursvagnen. Men sedan skiftade röken färg och blev brun, när de var 15 meter från vagnen sköt det ut cirka en 50 meter hög eldlåga från vagnen.⁶³

Nyman menade att personalen i Västanfors skulle ha märkt om någonting varit på tok. Fem kilometer från Krylbo hade lokföraren en klar blick över alla vagnar och då såg han ingen eld. Han kunde tänka sig att det kunde ha varit att de explosiva varorna legat och gnagt emot varandra och slagits i kurvorna för att sedan fatta eld. De stod på stationen tolv minuter innan de upptäckte röken. Han menade att det var bra att det inte var det svenska kruttåget med krut och dynamit som skulle till gruvorna som exploderade. Nyman hyllade även de som arbetade med räddningsarbetet.⁶⁴

5.1.5 ”Fyra kvar på Avesta lasarett”

Den 2 augusti 1941 skrev Avesta tidning att fyra av dem som skadades vid Krylbosmällen var kvar på lasarettet. De hade skador som exempelvis en granatflisa i ena låret, skador i huvudet eller att de fått en granatbotten i knäet.⁶⁵

I notisspalten *I Krylbo horisont* skrev tidningen att allt var klart i Krylbo, det återstod endast en del fönster och andra skador att reparera. Skyddsrumfrågan hölls på att lösas samt att de byggde ett splitterskydd i samhället. Den östra sidan av järnvägen behövde skyddsutrymmen, detta för att det fanns ingenstans att söka skydd när Krylbosmällen inträffade. Men det visade sig att de sökte skydd vid älvbrinken.⁶⁶

⁶³ Avesta tidning 29 juli 1941

⁶⁴ Ibid.

⁶⁵ Avesta tidning 2 augusti 1941

⁶⁶ Ibid.

5.1.6 ”Tack till Krylbo från landshövding och jv. Styrelsen”

Den 5 augusti 1941 skrev Avesta tidning att stations inspektorer vid järnvägsstationen hade fått en skrivelse från den kungliga järnvägsstyrelsen. Styrelsen hade överlämnat en begäran att innehållet i skrivelsen skulle offentliggöras för personalen på Krylbo station. Landshövding Eriksson ansåg att Krylbosmällen inte medförde några större skador, än de som skett och att anledningen till detta var att personalen haft sinnesnärvaro och rådighet samt det mod som de och brandkårerna visat. Därför hade de gjorts sig förtjänta av samhällets tacksamhet och erkänsla för sin rådiga insats till Krylbosmällens begränsning.⁶⁷

5.1.7 ”Krylboolyckan försenade vedtransporterna”

Den 7 augusti 1941 skrev Avesta tidning att Krylbosmällen försenade vedtransporterna i landet, och ledde till en minskning av vedtransporterna. Det hade även varit svårt att få upp tomma vagnar till Norrland.⁶⁸

Artikeln handlade även om att ett femtontal skador skett på kakelugnar, speciellt var kakelugnarna som var på de övre våningarna i Krylbo. Ett par brandgavlar skadades och sprickor uppstod i murarna.⁶⁹

5.1.8 ”Krylbo tågets passagerare varnades ej”

Enligt Avesta tidning den 14 augusti 1941 lämnade en fru från Stockholm sitt klagomål till SJ. Hon menade att passagerarna inte underrättades av järnvägspersonalen om att det förelåg en fara. Hon ansåg att det skulle ha funnits en farosignal för att då hade många passagerare hunnit sätta på sig kläder och ta hand om sina tillhörigheter samt sätta sig i säkerhet. Frun var i en sovvagn i klass tre och menade att tågpersonalen skulle ha sprungit längs perrongen och ropat varningsord. Detta skulle ha lett till att de hunnit få med sig sina kläder och pengar. Hon låg vaken flera minuter och lyssnade till oväsendet utanför och var förargad över att bli störd.

⁶⁷ Avesta tidning 5 augusti 1941

⁶⁸ Avesta tidning 7 augusti 1941

⁶⁹ Ibid.

Järnvägsstyrelsen hade tagit emot hennes klagomål och betalade ut nästan 4 000 kronor till kvinnan.⁷⁰

5.1.9 ”Från Krylbo horisont”

Enligt Avesta tidning, den 30 augusti 1941, hade brandposterna åter blivit aktuella för att det räckte nästan inte till när Krylbosmällen inträffade. En annan sak som skrevs om var att ett brandlarm saknades i Krylbo.⁷¹

5.1.10 Sammanfattning - Avesta tidning

Avesta tidning skildrade Krylbosmällen som *en synnerlig otrolig dag* och befolkningen i Krylbo fick en påminnelse att kriget pågick i Europa. När Krylbosmällen inträffade väcktes invånarna i Krylbo av de kraftiga smällarna och invånarna fick skynda ut ur sina hus enbart iförda nattdräkter.

Det var godståg 4352, som brukar ankomna till Krylbo station klockan 4.42 och angå klockan 6.05, som vid femtiden flög i luften. Explosionerna fortsatte fram till tolvtiden vid lunchtid. Delar av vagnarna flög högt upp i luften och de föll ner överallt i och utanför Krylbo. Krylbosmällen gjorde att ett skrotregn med järnkonstruktionen av vagnar och projektiler kastades omkring i Krylbo. Byar runtomkring Krylbo exempelvis Folkärna, Grytnäs och Hedemora kände det lufttryck som orsakades av Krylbosmällen.

AT skrev om stationskarlen Folke Lindbom som hade visat djärvhet och rådighet när han kopplade loss ammunitionsvagnen från ett tåg som stod på bangården. Det fanns fler hjältar som under dagen utförde olika bragder bland annat skrev AT om en brandman som såg till att en vagn som innehöll gas fördes bort från området.

Ett femtiotal brandmän från Avesta, Krylbo, Sala och Hedemora var med i släckningsarbetet. Förödelsen från Krylbosmällen blev stora, bland annat skadades fastigheter i området kring Krylbo station. Krylbosmällen orsakade skador i miljonvärden.

⁷⁰ Avesta tidning 14 augusti 1941

⁷¹ Avesta tidning 30 augusti 1941

Passagerare som låg och sov på de nattåg som fanns på bangården räddades ut från sovvagnarna.

24 personer skadades och sex stycken fick ligga kvar på Avesta sjukhus, AT skrev i en annan artikel den 22 juli 1941 att 22 personer skadades och åtta fick ligga kvar på lasarettet.

Under söndagen, den 20 juli 1941, letade militären efter granater som hade kastats från platsen.

AT hade en artikel som handlade om hur ett ögonvittne hade upptäckt att det brann i en av vagnarna, elden spred sig från vagn till vagn och det ledde till kaos.

Passagerarna som reste med nattågen förlorade alla sina tillhörigheter och AT skrev att det kommer bli försäkringsbolagen som får betala ut ersättning.

AT skrev att granaterna i ammunitionsvagnen transporterades säkert, tändrören var inte isatta och granaterna exploderade på grund av överhettning. Kriminaltekniska anstalten var klar med sin undersökning under tisdagen, 21 juli 1941, och AT skrev att ingen post hade blivit förstörd av Krylbosmällen.

Under onsdagen efter Krylbosmällen skrev AT att alla förutom ett av 14 spår på Krylbo stations bangård var klara. Uppröjningsarbetet skulle fortfarande dröja lite innan stationen blivit iordningställt igen. Försäkringsgivarna hade börjat sin värdering på de skador som uppkommit på fastigheter efter Krylbosmällen. Polismyndigheten hade inga misstankar att Krylbosmällen orsakades av en brottslig handling. Det tåg som orsakade Krylbosmällen var inte ett kruttåg, tåget hade 59 vagnar och utav dessa var fem vagnar lastad med ammunition.

Efter Krylbosmällen skrev AT att skyddsrumfrågan hade blivit aktuell i Krylbo. Befolkningen i Avesta måste vara försiktiga när de var ute på grund av de granater, pjäser och tändrör som fanns i området.

AT hade en artikel som handlade om att förhören om Krylbosmällen hölls under fredagen av polisens distriktssekreterare Broman. Artikelnen handlade även om att Järnvägsstyrelsen fick

betala ut en ersättning till de passagerare som förlorade sina tillhörigheter under Krylbosmällen.

En artikel handlade om att de hittat spränggranater runt om i Sverige efter Krylbosmällen bland annat i Boden och Landskrona. AT hade även artikel som innehöll en intervju med lokföraren till det tåg som orsakade Krylbosmällen.

AT skrev den 2 augusti 1941 att fyra av de skadade efter Krylbosmällen fortfarande var på lasarettet. AT hade även en notis där det stod att det endast var en del fönster och andra skador fanns kvar att reparera.

Landshövding Eriksson ansåg att Krylbosmällen inte medförde några större skador och att personalen och brandmännen visade sinnesnärvaro och rådighet när de begränsade Krylbosmällens omfattning.

Vedtransporterna blev försenade i landet på grund av Krylbosmällen. Ett femtontal kakelugnar blev skadade efter Krylbosmällen.

AT hade en artikel som handlade om en fru från Stockholm som klagade på säkerheten under Krylbosmällen. Hon blev inte varnad och därför hann hon inte rädda sina tillhörigheter. Järnvägsstyrelsen betalade ut 4 000 kronor till kvinnan.

Efter Krylbosmällen blev frågan om brandposter åter aktuella detta på grund av att de som fanns inte räckte till. Det visade sig även att brandlarm saknades i Krylbo.

AT skrev om Krylbosmällen nio utgivningsdagar mellan den 19 juli-31 augusti 1941 och de hade 13 artiklar berörde Krylbosmällen.

5.2 Dala-Demokraten

Dala-Demokraten, DD, grundades år 1917 och den 7 december samma år gavs det första exemplaret ut. Tidningen grundades på Socialdemokratiska idéer och tidningens syfte var att ge ut en tidning som inte var av borgerlig kulör. I dag är enbart tidningens ledarsida socialdemokratisk. Tidningen, som är en morgontidning, ges ut i hela Dalarna bland annat i området Falun, Hedemora-Avesta och Borlänge⁷² sex dagar i veckan.

5.2.1 ”Våldsam explosionsolycka i Krylbo”

Dala-Demokraten skrev den 21 juli 1941 om en fruktansvärd olycka som orsakat skador för flera miljoner kronor. Krylbosmällen inträffade tidigt på lördagsmorgonen när ett kruttåg med ammunition av olika slag fattade eld på Krylbos järnvägsstation. Därefter exploderade den ena efter den andre vagnen. Tre nattsällståg, persontåg, bland annat ett tåg från Jämtland med destination Stockholm brann ner och 24 personer skadades varav sex stycken fick ligga kvar på sjukhus och tre stycken skadades allvarligt. DD ansåg att det var ofattbart att ingen dog i Krylbosmällen.⁷³

Två bragder utfördes denna dag av två stationskarlar. Lindbom som kopplade loss en del av vagnen som inte börjat brinna samt en annan stationskarl som räddade undan ett annat kruttåg som stod inne på bangården. Förödelsen var stor på stationsområdet efter olyckan. Bangården fick stora skador och stora områden som låg kring stationen skadades.⁷⁴

Elden utbröt i godståg nummer 4352 som skulle ha ankommit till Krylbo klockan 4.42 och avgå klockan 6.05. Tåget var ett kruttåg som var lastat med projektiler av olika slag. En del tyska vagnar, skrev DD, skulle ha ingått i tåget. Vid den första explosionen flög tre vagnar i luften. Sedan spred sig elden och den ena efter den andre explosionen avlöste varandra. Vissa explosioner pågick under flera timmar. Tre persontåg stod inne på bangården och de blev förstörda. Passagerarna i dessa tåg fick ta sig ut ur tågen enbart i nattdräkter.

⁷² Internet 1

⁷³ Dala-Demokraten 21 juli 1941

⁷⁴ Ibid.

Det hade blivit större skador på samhället och bangården om inte karlarna visat hjältemod. Ammunitionståget var försenat och anlände till Krylbo 4.54. Stationskarlarna var i färd med att undersöka vagnarnas hjulaxlar när den första explosionen mellan klockan 5.00 – 5.10 inträffade. DD skrev att anledningen till Krylbosmällen troligtvis var varmgång i ett lager.

Backlund skrev, samma datum, artikeln *Trodde att Krylbo regelrätt bombarderades*. Han var utsänd från DD för att beskriva omgivningen och skadorna efter Krylbosmällen. Han hade besökt ett familjehus som blivit skadat av Krylbosmällen men även hotellet, som låg vid bangården, hade fått stora skador. Allt glas i byggnaden hade krossats. De värst skadade husen var Vasahuset och Konsum. En boende i Krylbo trodde att Krylbo var utsatt för regelrätt flygbombning.⁷⁵

Backlund skrev om olika insatser som gjordes av olika privatpersoner bland annat doktor Axel Odelberg som var resenär på Norrlandståget. Men han skadades när han fick en glasskärva i ögat. Backlund ansåg även att räddningsmanskapet gjorde en stor insats vid Krylbosmällen.⁷⁶

5.2.2 ”Varmgång bekräftas av utredningen”

Den 22 juli 1941 skrev Dala-Demokraten att utredningen av Krylbosmällen skulle vara klar under tisdagen och enligt landsfogden Lundström hade polisen hittat stöd som styrkte att Krylbosmällen var en olycka, det vill säga en varmgång i en hjulaxel. Detta ledde till att det uppstod en eld som gjorde att ammunitionen exploderade. Undersökningarna och förhör pågick och den kriminaltekniska anstalten skulle avsluta sin utredning under tisdagen. Materialet skulle sedan bearbetas. Nu var det klart att Krylbosmällen inte krävde några dödsoffer.⁷⁷

Ingen post blev förstörd eller skadad vid Krylbosmällen. Detta meddelade postdirektionen i mellersta distriktet till generalpoststyrelsen. Postvagnen i snälltåget från Norrland kopplades

⁷⁵ Dala-Demokraten 21 juli 1941

⁷⁶ Ibid.

⁷⁷ Dala-Demokraten 22 juli 1941

ifrån innan branden nådde det. Tåg med post som skulle till Krylbo under denna tid stoppades. Paketfinkan, godsvagn, som skulle till Ånge stod på bangården men skadades inte.⁷⁸

I DD fanns även en artikel, *Varning för blindgångare*, som varnade allmänheten att det fortfarande kunde finnas rester av ammunitionen i området. Allmänheten fick vara försiktig och barnen skulle passas så att inga olyckor skedde. Om det hittades ammunition skulle polis kontaktas för att föra bort ammunitionen.⁷⁹

5.2.3 ”Det tar tid att reparera skadorna”

Dala-Demokraten skrev den 23 juli 1941 att arbetet var igång både dag och natt för att reparera skadorna och att det skulle komma att ta flera veckor innan alla skador åtgärdas. Affärerna hade åter öppnats och skadegörelsen var på flera håll omfattande i Krylbo. Konsum fick omfattande skador och det var tur att Krylbosmällen skedde när affären var stängd.⁸⁰

De elektriska ledningarna på bangården hade delvis lagats och när skribenten, H.B, går på vägarna med allt glassplitter undrar han var det finns så mycket glas som behövs till alla fönster. Försäkringsbolagets representanter väntades under tisdagen och enligt H.B. skulle de ha ett stort arbete innan de hunnit gå igenom och skaffat sig en bild av hur omfattande skadorna var.⁸¹

C.J. Ström skrev en krönika den 23 juli där han skrev att Krylbosmällen var en fruktansvärd händelse. Alla tidningar hade samma uppfattning men han ansåg att Stockholmspressen gjorde en sensation av Krylboborna när han tittade på de senaste dagarnas tidningsexemplar. Ström menade att det inte var nog att granater, splitter och buffertar med hylsa kastades omkring i samhället men i en tidning i Stockholm stod det dessutom att läsa att en halv vagn kastats över samhället och hamnat i Dalälven. Detta hade inte inträffat enligt Ström. Stockholmsjournalisterna hade även skrivit om stationskarlen Folke Lindboms insatser som

⁷⁸ Dala-Demokraten 22 juli 1941

⁷⁹ Ibid.

⁸⁰ Dala-Demokraten 23 juli 1941

⁸¹ Ibid.

räddade Krylbos samhälle. Han blev hjälteförklarad. Hans insatser var stora men Stockholm tidningarna hade förstorat hans insatser.⁸²

5.2.4 ”Utredning om Krylboolyckan fortsätter”

Den 24 juli 1941 skrev Dala-Demokraten att deras reporter hade haft ett samtal med tillförordnade landsfogden Stig Lundström om att utredningen fortsatte med förhör och undersökning. Men den kriminaltekniska undersökningen var klar. Inget nytt hade tillkommit i fallet enligt Lundström, polisen hade följt de spår som fanns. Ett av spåren var att en man i Hökmora hade sett glöd i lagerboxen och trävirket ovanför ett av hjulen på det kruttåg som exploderade inne på bangården. De ansåg att det skulle komma att dröja minst en vecka innan resultatet av undersökningen skulle var klart.⁸³

DD skrev även att fyra av de sex personer som lades in på lasarettet var fortfarande kvar på Avesta lasarett medan två hade fått lämna det.⁸⁴

5.2.5 ”Krönika av Backlund”

Backlund skrev en krönika i Dala-Demokraten om hjälterna från Krylbosmällen. Han menade att vardagslivets hjältar skulle hyllas och det var ett tecken på att det *trots krig, grymhet och hat finns det fortfarande barmhärtighet och hjälpsamhet*⁸⁵ i samhället.⁸⁶

5.2.6 ”Krylbo olyckan”

Dala-Demokraten skrev den 26 juli 1941 att uppröjningsarbetet fortsatte i raskt tempo på Krylbo bangård efter det fasansfulla som ägde rum under lördagen. Skelett efter utbrända vagnar hade förts bort och arbetet fortsatt med att iordningsställa bangården och spåren. Samhället kom ännu en tid att ha provisoriskt igensatta fönster. Personalen vid järnvägen fick

⁸² Dala-Demokraten 23 juli 1941

⁸³ Dala-Demokraten 24 juli 1941

⁸⁴ Ibid.

⁸⁵ Dala-Demokraten 25 juli 1941

⁸⁶ Ibid.

arbета extra. DD skrev om klagomål från personer i ett av nattågen som inte blivit väckt men enligt utredningen som gjorts skulle de ha blivit det. Det hade även anmärkts att det var brister på organisation men enligt skribenten C.J. Ström hade dessa personer för stora krav på sina medmänniskor.⁸⁷

Denna artikel tog upp saker som skrivits av tidningar i Stockholm och att tidningarnas innehåll inte hade någon relevans i verkligheten. DD använde ett citat från Svenska Dagbladet *Ett obegripligt kaos uppstod och ingen fanns tydligen som kunde bringa ordning i det hela*⁸⁸ sade ombudsmannen Zetterberg. *Under flera timmar irrade halvnakna, blodiga människor omkring i samhället utan att bli omhändertagna*⁸⁹ och det sista citatet som DD använde sig av var *Bespisning ordnades icke snabbt nog. Vilde någon ha mat fick den tigga i gårdarna*.⁹⁰ Dessa påståenden ansåg Ström var fel för att det blev lätt ett kaosliknande tillstånd när tre hundra personer rusade ut från brinnande vagnar. Han fortsatte med att skriva att halvnakna och blodiga människor som irrade runt på gatorna togs väl om hand av invånarna i samhället. Ström ansåg att Zetterberg skulle tänka på att Krylbo inte var Stockholm och att det därför inte hade lika stora resurser som där.⁹¹

5.2.7 ”Skyddsrumfrågan i Krylbo”

Efter Krylbosmällen som skedde på bangården i Krylbo skrev Dala-Demokraten den 28 juli 1941 att detta åter väckte upp skyddsrumfrågan i ljustet igen. Det fanns olika skyddsrum i Krylbo för allmänheten exempelvis Kommunhuset, norra skolan, möbelhandlaren Kihlströms fastighet samt i en gammal källare. Efter att världskriget pågått i två år var det först då som det uppfördes skyddsrum med betongrör skrev tidningen. Det hade tidigare inte funnits anvisningar var skyddsrummen för allmänheten funnits och de skyddsrum som fanns var dåliga, Ström ansåg att det egentligen inte fanns några skyddsrum att tillgå.⁹²

⁸⁷ Dala-Demokraten 26 juli 1941

⁸⁸ Dala-Demokraten 26 juli 1941 sid. 8

⁸⁹ Ibid.

⁹⁰ Ibid.

⁹¹ Dala-Demokraten 26 juli 1941

⁹² Dala-Demokraten 28 juli 1941

5.2.8 ”Skyddsrum byggandet i Krylbo”

Dala-Demokraten skrev den 5 augusti 1941 att efter Krylbosmällen hade byggandet av skyddsrum ökat. Reportern ansåg att det var märkvärdigt att det måste till en olyckshändelse innan sådant arbete skulle komma igång. Järnvägen hade skyddsrum för den personal som var i tjänst samt för de personer som reste med tågen om det skulle ske ett luftanfall. *Det är att hoppas att det byggs skyddsrum i Krylbo tillräckligt för dess invånare.*⁹³

5.2.9 ”Krylbo brev”

Enligt Dala-Demokraten den 6 augusti 1941 hade järnvägsstationen återtagit sitt naturliga utseende efter den fruktansvärda Krylbosmällen. Det enda som fortfarande vittnade om händelsen var en trasig plattform och nya ledningsstolpar samt bryggor. Annars gick den elektriska driften för fullt igen, endast några timmar per dag använde de ånglok. DD ansåg att järnvägspersonalen skulle beundras för deras snabba reparation men att den gick att genomföra för att det fanns en sakkunnig ledning och goda arbetare.⁹⁴

5.2.10 ”Krylbo bragderna belönas”

Dala-Demokraten skrev den 11 augusti 1941 att järnvägsstyrelsen till regeringen hade lämnat förslag till belöningar för dem som utmärkt sig vid Krylbosmällen. Några namn hade ännu inte offentliggjorts men flera järnvägstjänstemän och brandsoldater ansåg DD vara på förslag. Bland dessa fanns Folke Lindbom som kopplat bort flera vagnar från det brinnande ammunitionståget och Gustav Åkerlund som bidragit till att ett tåg med sprängmedel förts i säkerhet. Förutom medaljer föreslogs att det skulle utgå en penningbelöning.⁹⁵

Enligt landsfogde Blomér var utredningen ännu inte klar och därför kunde heller ingenting sägas om vare sig orsaker eller skador. Järnvägen och statens kriminaltekniska anstalt var

⁹³ Dala-Demokraten 5 augusti 1941

⁹⁴ Dala-Demokraten 6 augusti 1941

⁹⁵ Dala-Demokraten 11 augusti 1941

klara med sina utredningar. Skadorna blev ett hundratal gods- och personvagnar men ett stort antal av dessa hade börja användas igen efter reparationer.⁹⁶

5.2.11 ”55 fastigheter skadades vid explosionen”

Dala-Demokraten skrev den 12 augusti 1941 att protokollet efter brandsynsföreningen visade att 55 fastigheter mer eller mindre var skadade. Sammanlagt måste ett hundratal reparationer eller förbättringar utföras. Ett sjuttioal kakelugnar fick helt eller delvis omsättas och ett tjugotal skorstenar och ett tiotal kokspisar måste repareras.⁹⁷

5.2.12 ”Krylbo-katastrofen berodde ej på varmgång säger byråchef Ringqvist”

Den 14 augusti 1941 skrev Dala-Demokraten att Krylbosmällen inte orsakades av varmgång enligt Ringqvist från maskintekniska byrån. De skilda experternas utredningar var inte klara men de ansåg ändå att de kunde vara säkra på att varmgång inte förorsakat elden ty annars måste järnvägspersonalen ha observerat något misstänkt. De som synade tåget efter ankomsten till stationen hade inte märkt tecken till varmgång och ingen hade berättat under förhören att de sett öppen eld när tåget rullade in på stationen. Inte några civila hade vittnat om detta under förhören. Experterna som var skickade från maskintekniska byrån i Stockholm hade till uppgift att undersöka axeltapparna och de kunde konstatera att det inte berodde på någon varmgång.⁹⁸

DD skrev att byråchefen ansåg att när det gäller sabotagedåd kunde det vara den verkliga orsaken till Krylbosmällen men att ingenting pekade på detta. Byråchef Ringqvist uttalande hade sin grund i att det skett en eldsvåda i Kungsbacka efter varmgång men att det inte inträffade någon allvarlig katastrof. För att det skulle bli en allvarlig katastrof måste elden först genombränna vagnbotten och riskerna för detta var små.⁹⁹

⁹⁶ Dala-Demokraten 11 augusti 1941

⁹⁷ Dala-Demokraten 12 augusti 1941

⁹⁸ Dala-Demokraten 14 augusti 1941

⁹⁹ Ibid.

Efter Krylbosmällen hade en noggrann kontrolltjänst införts och systemet fungerade bra i Sverige. Landsfogden Axel Blomér, som ledde utredningen, förklarade för DD, att polisens angivna vittnesmål av förekomsten av varmgång var motsägande och därför kunde han inte yttra sig om orsaken innan utredningen avslutades.¹⁰⁰

5.2.13 ”Stationskarlen i Krylbo”

C.J Ström skrev, den 27 augusti 1941 i Dala-Demokraten, en krönika om att tidningar fortfarande skrev galenskap i samband med Krylbosmällen. Han menade att Krylbobornas tragedi hade skrivits upp i tidningarna för att dessa skulle kunna sälja lösnummer. Han tog upp ett exempel från Avesta tidningen som hade en artikel som hette *Dödsbataljonen i Krylbo*. Men den tokigaste artikeln som AT hade skrivit var *Stationskarlen i Krylbo*, AT hade hämtat informationen från tidningen ”Frisksort” där författaren Vinmark hade haft ett samtal med en man, Rune. Rune hade berättat om stationskarlen Lindbom och hans bravader under Krylbosmällen. Han skulle bland annat ha kravlat under vagnar och kastades omkring på området. Enligt Ström var detta en stor överdrift för Lindbom själv som ansåg att detta var påhittat. Han kröp inte en meter och kastades aldrig ett enda tum.¹⁰¹

Ström menade att dessa två artiklar i AT var skrivna med en fullständig okunskap och att det var osympatiskt för Lindbom själv som *dansar* runt i tidningarna som om han vore en nationalhjärte genom saker han inte utfört.¹⁰²

5.2.14 Sammanfattning – Dala-Demokraten

Dala-Demokraten skrev att Krylbosmällen var en fruktansvärd olycka som orsakade skador för flera miljoner kronor. Krylbosmällen inträffade tidigt en lördagsmorgon när ett kruttåg med ammunition fattade eld på Krylbo station. Tre nattsnällståg brann ner och passagerarna fick ta sig ut ur tågen enbart iförda nattdräkter. 24 personer skadades varav sex av dessa fick ligga kvar på sjukhuset och tre var allvarligt skadade.

¹⁰⁰ Dala-Demokraten 14 augusti 1941

¹⁰¹ Dala-Demokraten 27 augusti 1941

¹⁰² Ibid.

DD menade att två bragder utfördes under dagen av bland annat Lindbom som kopplade loss en vagn som elden ännu inte hade tagit. Förödelsen efter Krylbosmällen blev stor, bangården och stora områden i närheten av stationen fick omfattande skador. Men skadorna hade blivit större om inte karlarna visat hjältemod.

Elden startade i godståg 4352 som skulle ha ankommit till Krylbo station 4.42 och avgå 6.05. Godståget innehöll ammunition och vissa av vagnarna var från Tyskland. Efter den första explosionen flög tre vagnar upp i luften. Explosionerna avlöste varandra under flera timmar. Den första explosionen startade mellan klockan 5.00 – 5.10 på morgonen.

Utredningen av Krylbosmällen skulle vara klar under tisdagen och enligt landsfogde Lundström hade de hittat stöd som styrkte att Krylbosmällen var en olycka. I en artikel från DD stod det att ingen post hade blivit skadad under Krylbosmällen.

Arbetet var igång under både dag och natt för att reparera skadorna som kom efter Krylbosmällen och att det kommer att ta veckor innan alla skador åtgärdats. Affärerna i Krylbo hade åter öppnats och skadorna var på flera håll omfattande.

Försäkringsbolagets representanter hade under tisdagen kommit för att skaffa sig en bild av skadornas omfattning efter Krylbosmällen. DD ansåg i en artikel att Stockholmspressen gjorde en sensation av Krylboborna eftersom tidningarna förstörde upp händelsen.

Utredningen efter Krylbosmällen fortsatte med förhör och undersökningar av området enligt landsfogde Lundström. Den kriminaltekniska undersökningen var klar. Den 24 juli var fyra av de sex personer som blev inlagda på lasarettet kvar.

Uppröjningsarbetet fortsatte i raskt tempo på stationen i Krylbo. Skaletten efter de utbärnda vagnarna hade förts bort och arbetarna fortsatte och iordningställa bangården och järnvägsspåren. DD skrev att personer från nattågen hade kommit med klagomål eftersom de inte hade blivit väckte. Personerna klagade även på att organisationen hade brister.

DD hade artiklar som handlade om hur olika tidningar behandlade Krylbosmällen och DD: s skribenter kritiserade de tidningar bland annat Svenska Dagbladet och Avesta tidning.

Efter Krylbosmällen kom skyddsrumfrågan åter fram igen. Efter Krylbosmällen ökade byggnationen av skyddsrum i Krylbo. DD ansåg att det var märkvärdigt att det måste ske en olyckshändelse innan någonting händer.

Den 6 augusti 1941 skrev DD att Krylbo station åter fått sitt naturliga utseende tillbaka efter Krylbosmällen. Järnvägsstyrelsen skulle ge en belöning till de personer som utmärkte sig under Krylbosmällen för deras insatser.

Skadorna efter Krylbosmällen blev ett hundratal gods- och personvagnar men ett stort antal av dessa vagnar kunde bli i användning igen efter reparationer. 55 fastigheter fick skador efter Krylbosmällen. Det krävdes ett hundratal reparationer eller förbättringar på omgivningen och ett sjuttio-tal kakelugnar fick skador. Ett tjugotal skorstenar och ett tiotal kokspisar fick skador och behövde repareras.

DD rapporterade om Krylbosmällen under 13 utgivningsdagar mellan perioden 19 juli-31 augusti 1941. Tidningen hade 16 artiklar som berörde Krylbosmällen.

5.3 Stockholms-Tidningen

Stockholms-Tidningen, ST, grundades 1889. Den var ursprungligen liberal men blev senare socialdemokratisk. Tidningen gavs ut mellan åren 1889-1966, 1981-84 och 1993- och ges ut än idag. Den gavs ut i Stockholm samt på landsbygden men i mitten på 1950 talet riktade sig tidningen mer mot Stockholm. I dag är tidningen en Socialdemokratisk tidning som ges en gång per vecka i Stockholm.¹⁰³

5.3.1 ""Dödsbataljon" räddade Krylbo kruttåg bort mitt i granatregn"

Stockholms-Tidningen skildrade den 20 juli 1941 Krylbosmällen genom att skriva *under två fasanfulla timmar piskade ett regn av granatskärvor oavbrutet Dalälvens vatten, medan Krylbos 2.000 invånare togo sin tillflykt till älvbrinken, skyddsrummen och skogarna ned mot Avesta.*¹⁰⁴ ST skrev att 22 personer skadades när ett ammunitions tåg som delvis hade tyskt

¹⁰³ Ne-online sökord: Stockholms tidning

¹⁰⁴ Stockholms-Tidningen 20 juli 1941 sid. 1

last och ett Jämtlandsexpresståg helt hade brunnit upp. Reportern skrev att fantastiska spelades upp i Krylbo när människor i nattdräkter flydde för sina liv. De tog även upp att stationskarlen Folke Lindbom gick i spetsen för en dödspatrull som kopplade bort krutvagnar och genom detta förhindrade en katastrof.¹⁰⁵

ST skrev att det aldrig tidigare har skett en liknande dubbelkatastrof på de svenska järnvägarna som det gjorts i Krylbo. Det var ett tåg lastat med krut och ammunition som fattade eld och under flera timmar kastades splinter från granater och stora stycken av vagnsidor över *ett fredligt samhälle*.¹⁰⁶ Samtidigt som de första explosionerna började anlände ett tåg till Krylbo station som sedan antändes, detta gjorde att de sovande passagerarna fick *kasta sig halvnakna och rusa igenom splitterregnet för att rädda livet*.¹⁰⁷ Tidningen skrev i artikeln att det var ett under att ingen dog men 22 personer förts till Avesta lasarett.

Tåget anlände 4.45 till Krylbo och det var ett så kallat blandat tåg. Både svenska och utländska vagnar hade börjat brinna. Tåget skulle kopplas om i Krylbo innan det skulle åka vidare. Medan järnvägspersonalen började med omkopplingen upptäckte några personer att det hade börjat ryka i en av de stora godsvagnarna. Brandkåren larmades men innan brandchefen hunnit upp på sin cykel möttes han av våldsamma explosioner.¹⁰⁸

I en annan artikel, *Alla trodde att kriget nu brutit ut även i Sverige*, skrev ST att människorna i Krylbo trodde att kriget hade brutit ut i Sverige och att Krylbo bombades. Tidningen skrev att nästan hela samhället utrymdes, några flydde till skyddsrummen eller till brinken vid Dalälven eller i skogarna mot Avesta. Tidningen skrev att en man hade fått sitt ben avslaget av en skärva från splinter och att det rådde stor förödelse i samhället, bland annat Vasa-huset hade fått stora skador. Efter olyckan visade det sig att de flesta skyltfönstren hade krossat och att invånarna satt upp plywood för att skydda affärerna. När befolkningen kom ut från sina skyddsrum såg de att det fanns många bilar vid stationen, som tillhörde den kriminaltekniska anstalten eller polismyndigheten.¹⁰⁹

¹⁰⁵ Stockholms-Tidningen 20 juli 1941

¹⁰⁶ Ibid.

¹⁰⁷ Ibid.

¹⁰⁸ Ibid.

¹⁰⁹ Ibid.

Artikeln *Marodörer i farten - konsumbutik plundrad* handlade om de resande som flydde från det brinnande Jämtlandståget fick skjuts hem till sina hemorter i bilar. ST skrev att människorna hade fått fly utan sina tillhörigheter och att en dam enbart hade nattdräkt och en trasig kappa på sig. Reportern skrev att ambulanserna och taxibilarna körde med rasande fart med skadande och att explosionerna dånade oupphörligt. Tidningen skrev om olika skildringar från ögonvittnen bland annat att herr Andersson ansåg att han inte ens i krig kunde tänka sig ett sådant skotregn som i Krylbo. ST namngav även de skadade och hade personliga skildringar på vissa som hade blivit skadade. Det var brandmän från Avesta, Sala, Heby och Krylbo som varit med under släckningen av bränderna som uppstod. Men det var de modiga stationskarlarna med Folke Lindbom i spetsen som verkligen hade gjort en insats. På Krylbo station fanns även ett till ammunitionståg och det kopplades loss och fördes i säkerhet. Under Krylbosmällen brann tre tåg upp.¹¹⁰

ST skrev i artikeln *Varmgång i vagnaxel* att det tydde på att det var en olyckshändelse som orsakade Krylbosmällen. Enligt landsfogde Stig Lindström fanns det mycket stort stöd att det berodde på varmgång i en vagnaxel, polisen hade även förhört ett 50-tal personer. Tåget bestod av ett 40-tal vagnar och ankom till Krylbo klockan 4.58 och det var när personalen knackat på vagnarnas hjulaxlar som den första explosionen ägt rum.¹¹¹

5.3.2 ”400 granater på olycksplatsen: en ren olyckshändelse”

Stockholms-Tidningen skrev den 21 juli 1941 att militärpatruller hade samlat ihop cirka 400 obriserade granater och mängder med eldrör. Tidningen skrev att det var en specialutbildad järnvägsbataljon på cirka hundra man som arbetat hela lördagen med röjningsarbetet och på kvällen hade det fått undan det mesta förutom vid de stora kratrarna som bildats av explosionerna. ST skrev att Krylbo utsattes för en fullkomlig invasion av tusentals nyfikna som ville se förödelsen på stationen. Undersökningen av olycksplatsen hade börjat och på grund av undersökningen kunde inte röjningsarbetet bli klart. Röjningsarbetet hade även skett utanför stationsområdet på grund av att det regnat splitter över hela samhället. ST skrev att det var brandförsäkringsbolagen som skulle få betala för skadorna i samhället. Det var skador för hundratusentals kronor enligt häradsdomare A.T. Johansson som hade inspekterat vissa

¹¹⁰ Stockholms-Tidningen 20 juli 1941

¹¹¹ Ibid.

skadade hus. Landshövdingen Bernhard Eriksson prisade Folke Lindbom och de andra stationskarlarna för deras insatser under Krylbosmällen. Men han kunde inte uttala sig om någon belöning innan utredningen blev klar. Brandmännen arbetade under 21 timmar för att släcka elden. Brandmännen fick undan en gasvagn som stod inne på bangården medan en oljetank blev stående utan att explodera.¹¹²

ST skrev att teorin om att det var varmgång som orsakade Krylbosmällen hade blivit bekräftad av landsfogden Stig Lundström. *Det måste ha gått varmt i ett lager, varigenom vagnbotten blivit genombränd och elden sedan spritt sig vidare.*¹¹³ ST hade även en skildring där fyra personer som varit i nattåget berättade hur de hade fått fly ut från kupén, den hade börjat brinna och deras tillhörigheter brann upp.¹¹⁴

5.3.3 ”Eld i Kruttåget 1 mil före Krylbo”

Den 22 juli 1941 skrev Stockholm-Tidningen att en bonde i Hökmora varit ute och slagit sitt hö och då sett glöd i lagerboxen och i trävirket ovanför ett av hjulen på det tåg som exploderade i Krylbo. En lagerbox var en infästning för hjulaxlarna och skyddade kullagren så att de inte nötte hjulen. Genom denna redogörelse menade ST att varmgångsteorin slutligen hade fastslagits. Den kriminaltekniska- och den militärtekniska undersökningen pågick utan avbrott på området men även en militärteknisk kommission från Tyskland hade kommit till olycksplatsen för att undersöka Krylbosmällen.¹¹⁵

ST skrev att det även var en telefonist som visat stort mod under Krylbosmällen. Medan granater och splitter vinit i luften hade hon larmat de behöriga och stannat kvar på sin post för att hålla kontakten med omvärlden. Krylbosmällen startade en diskussion om järnvägen skulle vidta några speciella skyddsåtgärder vad gäller kruttåg. Det kunde bland annat vara att persontåg inte skulle anlända till en station samtidigt som ett högexplosivt tåg, detta skedde i Krylbo. Tidningen skrev även att ingen post hade kommit till skada under Krylbosmällen.

¹¹² Stockholms-Tidningen 21 juli 1941

¹¹³ Ibid.

¹¹⁴ Ibid.

¹¹⁵ Stockholms-Tidningen 22 juli 1941

Många tåg som hade haft post med sig hade inte komma in till stationen och den post som funnits på bangården hade inte blivit skadad.¹¹⁶

5.3.4 ”400 Skadeanmälningar efterspel till Krylbo”

Stockholms-Tidningen skrev den 23 juli 1941 att de kriminaltekniska experterna hade slutfört sin undersökning och istället hade sakkunniga inom försäkringen anlät till Krylbo. De skulle uppskatta de omfattande skadorna som blivit inrapporterade. Enligt polisen, som fick in alla skadeanmälningar, rörde det sig om mellan 300 - 400 anmälningar. Fjorton dagar före explosionen hade en järnvägsvagn med fönsterglas anlät till Krylbo och enligt en glasmästare var det väldigt tur för nu hade de ett lager som de kunde börja montera. Det var svårare att hitta personal som kunde montera dem.¹¹⁷

Enligt ST var olycksvagnen av norskt ursprung, de hade en lägre standard än de svenska. Den norska smörjoljan för lagren var troligtvis en kristidsprodukt. Detta var orsaken till att krutvagnen gått varm. Livet i Krylbo började gå tillbaka till vanligt igen men fortfarande syntes det stora skador på samhället. ST meddelade att uppgifterna om tyska militära sprängämnesexperter kommit inte var sanna.¹¹⁸

5.3.5 ”Granathärden angreps i skydd av ångloken”

Den 24 juli 1941 skrev Stockholms-Tidningen att det hade framförts klagomål om att det inte fanns tillräckligt med skyddsrum i Krylbo under Krylbosmällen. Tidningen skrev även om hur stationskarlarna fått undan ammunitionsvagnen som stod inne på bangården. Innan strömmen försvann hann de köra vagnen cirka 75 meter. Efter det fick en stationskarl cykla och hämta ett ånglok på annan plats i södra Dalarna och med hjälp av detta ånglok kunde de föra undan vagnen i säkerhet. SJ skulle skriva en lista på de personer som var aktuella att få en belöning för sina insatser under Krylbosmällen.¹¹⁹

¹¹⁶ Stockholms-Tidningen 22 juli 1941

¹¹⁷ Stockholms-Tidningen 23 juli 1941

¹¹⁸ Ibid.

¹¹⁹ Stockholms-Tidningen 24 juli 1941

ST skrev att utredningsarbetet fortfarande pågick på Krylbo bangård. Av de fjorton spåren var enbart ett spår kvar att laga. Det tåg som exploderat hade bestått av 59 vagnar och fem av dessa var ammunitionsvagnar. Tåget var därför inget kruttåg utan endast en begränsad sändning av andra klass explosionvara. Det hittades fortfarande blindgångare i Krylbo och samhället skulle fortfarande vara försiktig. De skadade personerna vid Krylbosmällen var på bättringsvägen men vissa låg fortfarande kvar på lasarettet.¹²⁰

5.3.6 Sammanfattning - Stockholms-Tidningen

Stockholms-Tidningen skildrade Krylbosmällen med att skriva att det var ett regn med granatskärvor som hamnade i Dalälven. ST skrev att 22 personer skadades när ett ammunitions tåg och ett Jämtlandsexpresståg brann upp. Folke Lindbom var i spetsen i en dödspatrull som kopplade bort krutvagnar och genom detta förhindrade de en katastrof.

ST menade att det aldrig skett en liknande dubbelkatastrof på de svenska järnvägarna innan Krylbosmällen inträffat. Krylbosmällen berodde på att det var ett tåg lastat med krut och ammunition som fattade eld och under flera timmar kastades det splitter från granaterna och stora stycken av vagnssidorna över Krylbo. De sovande passagerarna på ett tåg som anlände till Krylbo station fattade eld fick passagerarna kasta sig ut för att rädda sitt eget liv.

Tåget anlände klockan 4.42 och var ett blandat tåg, det vill säga både utländska och svenska vagnar. Järnvägspersonalen upptäckte att det rök i en av godsvagnarna. Brandkåren larmades men explosionen började innan brandkåren kommit till platsen. Det var brandkårer från Avesta, Sala, Heby och Krylbos som hjälpte till med släckningsarbetet. Brandmännen arbetade under 21 timmar med släckningsarbetet. Under Krylbosmällen brann tre tåg upp.

ST hade en artikel som skrev om hur invånarna i Krylbo trodde att kriget hade brutit ut i Sverige. Krylbosmällen orsakade stora skador på skyltfönstren. Passagerarna som varit på persontågen fick skjuts hem i bilar. De skildrade Krylbosmällen genom ögonvittnen.

ST skrev att en militärtrupp hade samlat ihop cirka 400 obriserade granater och mängder med eldrör. Tidningen skrev att det var en specialutbildad järnvägsbataljon på cirka hundra man

¹²⁰ Stockholms-Tidningen 24 juli 1941

som arbetade under lördagen med röjningsarbetet. Krylbosmällen ledde till att tusentals nyfikna kom för att se förödelsen på stationen.

De skador som uppkom under Krylbosmällen kom brandförsäkringsbolagen att stå för och det var skador för hundratusentals kronor.

ST skrev om en bonde i Hökmora som hade sett glöd i lagerboxen. Tidningen skrev även om en telefonist som hade visat stort mod under Krylbosmällen genom att larma de berörda samtidigt som explosionerna pågick. Krylbosmällen startade en diskussion om att järnvägen skulle vidta speciella åtgärder vad gällde kruttåg.

Ingen post hade blivit skadad under Krylbosmällen

Den 23 juli skrev ST att de kriminaltekniska experterna hade slutfört sin utredning och att de sakkunniga inom försäkringen anlät till Krylbo. Polisen hade fått in 300-400 skadeanmälningar efter Krylbosmällen.

ST skrev att den vagn Krylbosmällen startade i hade norskt ursprung och att de norska vagnarna hade en lägre standard än de svenska vagnarna.

Under Krylbosmällen framfördes det klagomål att det inte fanns tillräckligt med skyddsrum i Krylbo. ST skrev även att stationskarlarna hade fått undan ammunitionsvagnen som stod inne på bangården.

Den 24 juli skrev ST en artikel att upprensingsarbetet fortfarande pågick och av de 14 spår som fanns på Krylbo station var enbart ett kvar att laga. Tåget som exploderade bestod av 59 vagnar och av dessa var fem ammunitionsvagnar. Invånarna i Krylbo hittade fortfarande blindgångare. De som hade skadats under Krylbosmällen var på förbättringsvägen men vissa var fortfarande kvar på lasarettet.

ST rapporterade om Krylbosmällen under fem dagar mellan perioden 19 juli - 31 augusti 1941 och tidningen hade åtta artiklar om händelsen.

5.4 Svenska Dagbladet

Svenska Dagbladet, SvD, grundades 1884 och deras första nummer utkom i december. SvD är en tidning som går politiskt mot högern. Tidningen blev en morgontidning år 2000, de har den största upplagan i Stockholm men går att beställa överallt i Sverige.¹²¹

5.4.1 ”Skador för över fem miljoner vid krutexplosionerna i Krylbo”

Svenska Dagbladet skrev den 20 juli 1941 om en *fruktansvärd olycka*¹²² som skedde i Krylbo. Den orsakade skador för flera miljoner kronor. Det var ett kruttåg lastat med ammunition som fattat eld på järnvägsstationen i Krylbo *varvid den ena vagnen efter den andra exploderade med fruktansvärda detonationer*.¹²³ SvD skrev att tre nattsällståg, persontåg, brunnit upp och att ett av tågen varit Jämtlandståget. Det var 24 personer som skadades och av dessa var sex personer allvarligt skadade. SvD ansåg att det var ofattbart att ingen människa hade dödats. Tidningen skrev att det skett två bragder under Krylbosmällen. Det var bland annat en stationskarl som räddat ett helt kruttåg från att förstöras och en annan stationskarl hade räddat en del av "olyckståget". Brandmännen hade även de visat hjältemod när de arbetat med släckningsarbetet enligt SvD.¹²⁴

Elden startade i godståg 4352 som skulle anlända till Krylbo klockan 4.42 och som skulle avgå från Krylbo klockan 6.05. Godståget var ett kruttåg som hade en last med projektiler av olika slag, vissa vagnar hade troligtvis tyskt last. När den första explosionen kom ledde det till att tre vagnar flög i luften, sedan spred sig elden till de resterade vagnarna. Detonationerna fortsatte under flera timmars tid. Tre persontåg var på bangården när olyckan inträffade och passagerarna fick kasta sig ut från vagnarna, vissa enbart iförda nattdräkter. Bangården och området runt omkring den fick omfattande skador. Men enligt SvD hade Krylbosmällen orsakat ännu större skador om det inte hade varit för två stationskarlar, däribland stationskarlen Lindblom. Han kopplade loss en del, som ännu inte börjat brinna, från tåget

¹²¹ Internet 2

¹²² Svenska Dagbladet 20 juli 1941

¹²³ Ibid.

¹²⁴ Ibid.

som innehöll ammunition och ett ånglok körde vagnarna vidare i säkerhet. Den andra stationskarlen förde bort ett annat ammunitionståg som var inne på bangården.¹²⁵

Ammunitionståget anlände till Krylbo station klockan 4.58, några minuter försenat. Personalen höll just på att undersöka vagnarnas hjulaxlar när den första explosionen inträffade fem tiden. SvD skrev att explosionen antagligen berodde på varmgång i ett lager. Befolkningen i Krylbo, Avesta och andra närliggande orter väcktes av explosionerna. SvD skrev om ett ögonvittne som hade sett ambulanser och taxibilar som körde skadade till lasarettet. Militären, brandmännen och Röda Kors- syster arbetade med att spärra av området, släcka bränderna eller ta hand om de skadade. I luften flög det granatskärvor och stora järnbalkar. Människorna från persontåget och invånarna i Krylbo sökte skydd i skyddsrummen och när de var fulla sökte invånarna skydd vid älvbrinken. Brandkårer från Avesta, Krylbo, Sala och Hedemora hjälpte till vid släckningsarbetet. Det var ett riskabelt arbete att släcka elden och brandmännen fick ofta söka skydd. Stationsområdet och Krylbo spärrades av. Invånarna som bodde i närheten av stationen skadades av kringflygande granatrester. Skadorna på samhället blev stora. Utmed hela Stationsgatan förstördes fönster och husen fick omfattande skador. Detonationerna fortsatte under hela förmiddagen och vid tolv slutade de. Projektiler som inte exploderade spreds i samhället och militären städade bort dem. Ett av tågen som brann ner var nattsnälltåget från Jämtland som hade sin slutdestination i Stockholm och det hade precis ankommit till stationen. De resenärer som flydde från tåget fick vara i olika lokaler tills de kunde transporteras vidare. Även nattsnälltåget mot Örebro och ett persontåg från Storvik brann upp.¹²⁶

Enligt landsfogde Stig Lundström var det mycket som tydde att det var en olyckshändelse och att Krylbosmällen berodde på att branden orsakats av varmgång i en vagnaxel. Lundström berättade att de förhört ett femtiotal personer och att det var statskriminalpolisen från Stockholm som ledde dessa. Undersökningen av Krylbosmällen leddes av kriminaltekniska anstalten.¹²⁷

I artikeln *Stockholmsfru vaknade av projektil vid kudden* skrev SvD att resenärerna som var på Jämtlandståget anlände till Stockholm vid halv tre på eftermiddagen. En av de värst

¹²⁵ Svenska Dagbladet 20 juli 1941

¹²⁶ Ibid.

¹²⁷ Ibid.

drabbade var en dam från Stockholm som ankom till Stockholm enbart i nattdräkt och en lånad kappa. Hon väcktes av den första explosionen och en metalldel trängde ner i hennes kudde. Hon lyckades få med sig sin handväska och sedan flydde hon genom fönstret. Människor sprang och sökte skydd, SvD skrev att *en stor del av projektilerna slungades över deras huvuden och hämnade ute i Dalälven*.¹²⁸ Sedan skrev SvD om olika ögonvittnens berättelser om Krylbosmällen. SvD nämnde även att tågtrafiken till Stockholm blev försenad på grund av Krylbosmällen.¹²⁹

Den sista artikeln den 20 juli 1941 som handlade om Krylbosmällen var *Febrilt arbete av Röda korset*. Den handlade om hur Röda korset tog hand om dem som var lindrigt skadade. Även denna artikel tog upp olika skildringar av Krylbosmällen. En familj som bodde i närheten av stationen trodde det var ett bombarrangemang och de flydde ner till källaren. När de återvände till huset fick de se stor förödelse i lägenheten.¹³⁰

5.4.2 ”Röjningsarbetet i Krylbo går med rekordfart”

Den 21 juli 1941 skrev Svenska dagbladet att röjningsarbetet hade påbörjats och att alla spår förutom det spår där Krylbosmällen skett på var brukbar. Kriminaltekniska anstalten undersökte vad som låg bakom Krylbosmällen och polisen kunde fastslå att ingen blivit dödad under den. Polisen ansåg att det inte hade framkommit några antaganden som motsade att det var en olyckshändelse. Utredningen lutade mot att det var ett lager som gått varmt och på så sätt antänt en vagn. Statskriminalen höll på med omfattande utredningar och de hade förhör med en mängd personer. En annan teori som SvD tog upp var att varmgången skedde vid inbromsningen till Krylbo när bromsen legat så hårt mot hjulet att det uppstod gnistbildning som ledde till att elden startade. Men denna teori trodde inte polisen på som ansåg att Krylbosmällen skett genom att det gick varmt i ett lager och det ledde till att vagnbotten blev genombränd och att elden sedan spred sig vidare. Landsfogde Lundström sade till SvD att ingenting nytt hade tillkommit under utredningsarbetet.¹³¹

¹²⁸ Svenska Dagbladet 20 juli 1941

¹²⁹ Ibid.

¹³⁰ Ibid.

¹³¹ Svenska Dagbladet 21 juli 1941

5.4.3 ”Krylbos butiker åter öppnade”

Svenska Dagbladet skrev den 23 juli 1941 att livet hade gått vidare i Krylbo efter Krylbosmällen men att det fortfarande syntes spår efter den. Arbetet med att sätta in nya glas i de affärer som blivit förstörda pågick långt in på nätterna och på tisdagen var alla affärer i Krylbo öppna igen. Bangården var fortfarande avspärrad för personer som inte skulle resa med tåg. Sårade tyskar, som blev skadade vid olyckan, besöktes i ett sjukhuståg av Överstelöjtnant H. Wrede och biträdande tyske militärattachén i Stockholm löjtnant H.G Müller. Efter att det skett en inspektion av Krylbosmällen kunde man konstatera att skyddsrummen var för få.¹³²

5.4.4 ”Ett 30:tal personer hörda om explosionen i Krylbo”

Den 26 juli 1941 skrev Svenska dagbladet att förhören fortsatte med anledning av Krylbosmällen. Förhören var praxis när det gällde en järnvägsolycka. Distriktschefen berättade att ingenting nytt hade framkommit angående varmgångsteorin. Tidningen skrev att flera representanter från försäkringsbolaget varit i Krylbo för att besikta skadornas omfattning. Om husen måste rivras för att sedan bygga upp dem igen skulle det handla om stora summor pengar. Försäkringsbolagen kunde inte fastställa hur stora belopp skadorna från Krylbosmällen orsakat i samhället. Järnvägsstyrelsen hade fått tillstånd att innan utredningen blivit klar betala ut ersättning till de resenärer som förlorat sina värdesaker.¹³³

5.4.5 Sammanfattning – Svenska Dagbladet

Svenska Dagbladet skildrade Krylbosmällen som en fruktansvärd olycka och som orsakade skador för flera miljoner kronor. SvD skrev att det var ett kruttåg lastad med projektiler av olika slag som fattade eld på Krylbo station. Det var tre nattsnällståg som brann upp och 24 personer skadades varav sex skadades allvarligt. Under Krylbosmällen utfördes två bragder, den ena bragden utfördes av en stationskarl som räddade ett helt kruttåg från att förstöras och den andre stationskarlen räddade en del av ”olyckståget”.

¹³² Svenska Dagbladet 23 juli 1941

¹³³ Svenska Dagbladet 26 juli 1941

Elden startade i godståg 4352 som skulle ha anlänt klockan 4.42 och avgå klockan 6.05. Efter den första explosionen flög tre vagnar upp i luften, elden spred sig sedan till de resterade vagnarna. Detonationerna fortsatte under flera timmar. Passagerarna på de nattnällståg som stod inne på bangården fick kasta sig ut för att undkomma elden.

SvD skrev att befolkningen i Avesta, Krylbo och andra närliggande områden väcktes upp av explosionerna. Militären arbetade med att spärra av området, brandmännen släckte bränderna och systrarna från Röda korset arbetade med att hjälpa de skadade. Skadorna på samhället blev stort och utmed hela stationsgatan förstördes fönster och husen fick omfattande skador. Projektiler som inte hade detonerat spreds i samhället.

I en artikel skrev SvD om en fru från Stockholm hade förlorat alla sina saker och anlände till Stockholm endast iförd en nattdräkt och en lånad kappa. På grund av Krylbosmällen blev tågtrafiken försenad till Stockholm. SvD hade även en artikel som handlade om hur Röda korset stod hand om de som var lindrigt skadade.

Röjningsarbetet hade påbörjats och alla spår på stationen var klara förutom det spår som Krylbosmällen inträffade på. Kriminaltekniska anstalten undersökte vad som låg bakom Krylbosmällen.

Den 23 juli skrev SvD att livet hade gått vidare för invånarna i Krylbo efter Krylbosmällen men att det fortfarande fanns spår efter den. Arbetet med att sätta in nya fönster i de omkringliggande husen hade påbörjats och bangården var fortfarande avspärrad för personer som inte skulle ut och resa. Efter Krylbosmällen upptäcktes det att det fanns för få skyddsrum.

Förhören fortsatte efter Krylbosmällen, detta var praxis efter att det varit en järnvägsolycka. Det hade även anlänt representanter från försäkringsbolaget för att besikta skadornas omfattning. Skadorna efter Krylbosmällen var omfattande och det skulle kosta stora summor pengar för att återställa allt. Järnvägsstyrelsen skulle få tillstånd att betala ut ersättning till de passagerare som förlorade sina tillhörigheter.

SvD rapporterade om Krylbosmällen fyra utgivningsdagar under 19 juli-31 augusti 1941. Tidningen hade sex artiklar som berörde Krylbosmällen.

5.5 Norrskensflamman

Norrskensflamman grundades år 1906 i Luleå, den var från början en socialdemokratisk-tidning men år 1922 blev tidningen kommunistisk. Tidningen gavs ut sex gånger i veckan och utgavs även i Stockholm.¹³⁴

5.5.1 ”Katastrofen i Krylbo”

Norrskensflamman skrev i tidningen den 21-28 juli 1941 att Krylbosmällen orsakats av varmgång. Reportern menade att eldsvådor i järnvägsvagnar inte var ovanliga, särskilt under första världskriget då järnvägsvagnarna förföll och bristen på olja men även den urusla kvalitén på befintlig olja gjorde att varmgång med eldsanläggningar till följd inte var ovanligt. Tidningen skrev att detta kanske inte skett under andra världskriget och att det svenska materialet befann sig i bra skick fastän det var brist på smörjolja. Men man skulle inte glömma att vi hade en förbindelse med kontinenten och det gjorde att utländska järnvägsvagnar ofta rullade på svenska spår, samma som svenska vagnar rullade på utländska spår. Det var tyska och italienska vagnar som trängdes om utrymmet på de svenska järnvägarna och detta gjorde att länderna slapp en omständlig och dyrbar omlastning. Norrskensflamman menade att det tyska och italienska järnvägs materialet befann sig i ett dåligt skick enligt den allmänna uppfattningen hos de svenska järnvägsmännen. Kriget gjorde att länderna riktade in sina krafter på andra utgifter än att underhålla järnvägsvagnarna. Godstågen med vagnarna hördes på kilometers avstånd och godstågen skaffade den svenska personalen på järnvägarna massor med extra arbete. Norrskensflamman skulle inte bli förvånad om den vagn som först fattade eld i Krylbo var en dåligt underhållen vagn från Tyskland.¹³⁵

En annan sak som Norrskensflamman tog upp var att sprängämnen troligtvis var tysk egendom som transiterades genom Sverige. Det bekräftades av att en hel tysk militär delegation hade rest till Krylbo för att kontrollera vad som skett. Tidningen skrev att det var

¹³⁴ Ne-online sökord: Norrskensflamman

¹³⁵ Norrskensflamman 21-28 juli 1941

naturligt om befolkningen i Krylbo, som troligtvis visste vad som fraktades genom samhället, först trodde att det var en attack från ett utländskt flyg mot Sverige och att denna uppfattning berodde på vårt lands anpassning till Tyskland. Den svenska samlingsregeringen hade inte tidigare klargjort att de tillät någon transitering av krigsmaterial på de svenska järnvägarna. Men tidningen skrev att Krylbosmällen kom att öka allmänhetens misstro rörande Sveriges eftergifter till Tyskland. Norrskensflamman skrev att det var en mycket intressant uppgift att granater och trotyl betraktades som sprängmedel av andra klass och att dessa laster inte behövdes bevakas. Norrskensflamman hade även uppgifter att de berörda vagnarna inte hade utmärks att de innehöll explosiva varor. Om detta vore sant ansåg Norrskensflamman att det vittnade om en oerhörd nonchalans med människors liv och säkerhet. Tidningen undrade om denna riskabla döljande av viktiga uppgifter var motiverad. Av hänsyn till allmänhetens oro för det tyska inflytandet på Sveriges åtgärder eller om det skedde för att trygga transporterna genom landet. Riskerna av att en dylik mörklägningsverksamhet pågick hade genom Krylbosmällen blivit synlig och att myndigheterna skulle upphöra med mörkläggningen med hänsyn till järnvägspersonalen och allmänheten och att de skulle lägga alla papper på bordet.¹³⁶

Norrskensflamman avslutade artikeln med att konstatera att ”Krylbosmällens” omfattning minskade på grund av att det fanns några rådiga och pliktrogna järnvägsmän som gjort en insats. En belöning hade ifrågasatts åt dem som utfört denna bragd.¹³⁷

5.5.2 ”Stationsinspektorer i Krylbo förbjuds tala om katastrofen”

Norrskensflamman hänvisade den 28 juli – 4 augusti 1941 till Handelstidningen, Göteborgs Handels & Sjöfartstidning, som skrev att efter varje kommunicé verkade Krylbosmällen bli mer gåtfull genom att det fanns olika bestämmelser hur kruttåg skulle färdas genom landet. Artikeln handlade om hur regeringen definierade begreppet kruttåg. Norrskensflamman hittade en förordning angående explosiva varor från den 18 maj 1928 som innehöll en paragraf som gällde transporter av dylika varor på järnväg. Paragrafen innebar att explosiva

¹³⁶ Norrskensflamman 21-28 juli 1941

¹³⁷ Ibid.

varor av första klass måste fraktas med särskilda tåg, så kallade kruttåg, för att inte skada resande, eldfarlig olja eller lätt antändbart gods.¹³⁸

Norrskensflammans artikel handlade om frågan om informationsstyrelsen talat sanning om den explosiva varans natur i sin första rapport, om Krylbosmällen, innan samlingsregeringen började förneka existensen av kruttåg. Informationsstyrelsen skrev att explosionerna fortsatte fram till 10.30, men då hade man lyckats föra undan *de delar av kruttåget som innehöll de farligaste explosiva ämnena*.¹³⁹ Tidningen menade att ett kruttåg inte enbart behövdes vara lastat med explosiva ämnen utan att de svenska järnvägarna hade väldigt stränga bestämmelser hur ett tåg skulle ställas på bangården. Vagnarna skulle stå på ett ställe där explosion och eld inte kunde förekomma och stationsföreståndaren hade skyldighet att genom bevakning hålla extra kontroll över dessa vagnar över natten. Vagnarna skulle även vara märkta om de innehöll explosiva varor.¹⁴⁰

Norrskensflamman skrev att ögonvittnen till Krylbosmällen hade samlat ihop några hundra granater från stationsområdet och att splittret i vissa fall vägde 15 kilo. Norrskensflamman menade att tåget i Krylbo skulle ha haft skyltar att tåget transporterade explosiva varor. Stationsinspektorn i Krylbo sade att han blivit förbjuden att berätta om han visste någonting om att vagnarna innehöll explosivt material. Norrskensflamman avslutade artikeln med orden *Det är på tiden att regeringen gav svenska folket ett klart uttömmande besked om arten och omfattningen av de bedrövliga eftergifterna ifråga om transporter av utländskt krigsmaterial på Sveriges järnvägar*.¹⁴¹

5.5.3 Sammanfattning – Norrskensflamman

Norrskensflamman skrev att Krylbosmällen orsakades av varmgång och att det inte var ovanligt att det uppstod eldsvådor i järnvägsvagnarna. Tidningen skrev att det sprängmedlet troligtvis var tysk egendom som skulle transporteras genom Sverige. Norrskensflamman skrev att en tysk militär delegation hade rest till Krylbo för att kontrollera vad som skett. Invånarna i Krylbo trodde först att det var en attack från ett utländskt flyg som attackerade Krylbo station

¹³⁸ Norrskensflamman 28 juli – 4 augusti 1941

¹³⁹ Ibid.

¹⁴⁰ Ibid.

¹⁴¹ Ibid.

på grund av Sveriges anpassning till Tyskland. Norrskensflamman menade att Krylbosmällen kom att öka allmänhetens misstro på Sveriges eftergifter till de tyska kraven. Tidningen ansåg att det var mycket intressant att granater och trotyl betraktades som sprängmedel av andra klass inte behövdes bevakas. Tidningen hade även uppgifter om att de berörda vagnarna inte hade utmärkts att de innehöll explosiva varor. Norrskensflamman skrev även att Krylbosmällens omfattning minskade på grund av att det fanns några rådiga och plikttrogna järnvägsmän som gjorde en insats.

Norrskensflamman hade en artikel som handlade om att Krylbosmällen blev ännu gåtfullare genom att det fanns olika bestämmelser hur ett kruttåg skulle färdas genom landet. Informationsstyrelsen hade talat sanning om den explosiva varans natur i deras första rapport. Explosionerna som uppkom under Krylbosmällen fortsatte fram till halv elva på förmiddagen och då hade personalen lyckats föra undran de delar av kruttåget som innehöll de farligaste explosiva ämnena.

Norrskensflamman att personer hade samlat ihop några hundra granater från stationsområdet och att vissa splitter i vissa fall vägde 15 kilo.

Norrskensflamman rapporterade om Krylbosmällen under två utgivningsdagar under 19 juli-31 augusti 1941. Tidningen hade två artiklar som berörde Krylbosmällen.

5.6 Tidningarnas teorier om orsaken till Krylbosmällen

5.6.1 Avesta tidning

I Avesta tidning, den 22 juli 1941, angavs att orsaken till Krylbosmällen varit att det uppstått eld i ett ammunitions tåg. Elden hade uppstått efter att det blivit varmgång. AT menade att ett lager kunde ha gått och det kunde ha lett till att vagnbotten legat och släpat tills det slutligen orsakade en eld. AT ansåg inte att sabotage var en orsak till Krylbosmällen. Som motiv för detta angavs att tillförordnade landsfogde Stig Lundström berättat att det inte fanns något som stödde ett sådant antagande.

Den 29 juli hade AT en intervju med Nyman som var lokförare till tåget som orsakade Krylbosmällen. Nyman menade att personalen i Västanfors skulle ha märkt om någonting varit fel. När han var fem kilometer från Krylbo station hade han haft en klar blick över alla vagnar och såg då ingen eld. Nyman kunde tänka sig att det kunde hända om de explosiva varorna legat emot varandra och slagits i kurvorna för att sedan fatta eld. Tåget stod på stationen tolv minuter innan någon upptäckte röken.

5.6.2 Dala-Demokraten

Den 21 juli 1941 skrev Dala-Demokraten att orsaken till Krylbosmällen troligtvis var varmgång i ett lager. Dagen efter, den 22 juli, fanns en artikel där landsfogden Lundström menade att utredningen hade stöd som styrkte att det varit varmgång i en hjulaxel. Varmgången orsakade sedan den eld som gjorde att ammunitionen exploderade.

DD skrev den 14 augusti en artikel som handlade om att Krylbosmällen inte orsakades av varmgång. Ringqvist från maskintekniska byrån ansåg att järnvägspersonalen skulle ha sett om det var något misstänkt med vagnarna. Han menade att Krylbosmällen var ett sabotage men enligt DD fanns det ingenting som pekade på det.

5.6.3 Stockholms-Tidningen

Stockholms-Tidningen menade att det var varmgång som orsakade Krylbosmällen. Som motiv angavs att landsfogden Stig Lindström meddelat detta. Tidningen fick även information om att det gällde en norsk vagn som var dåligt underhållen. Bland annat hade smörjoljan i lagren varit en kristidsprodukt. Detta hade lett till att krutvagnen hade gått varm. ST kunde konstatera att teorin om varmgång stämde överens med den informationen de fått fram.

5.6.4 Svenska Dagbladet

Svenska Dagbladet skrev att explosionerna som ledde till Krylbosmällen berodde på varmgång i ett lager. Landsfogden Lundström berättade för SvD att det var mycket som tydde på att det var varmgång i en hjulaxel som orsakat olyckan. Två dagar efter Krylbosmällen

skrev tidningen om en annan teori om olyckan. Det var den om att en gnistbildning uppstått när bromsen legat för hårt på hjulet. Men denna teori trodde inte polisen på. Denna ansåg att Krylbosmällen berodde på att det gått varmt i ett lager och att detta gjorde att vagnbotten blivit genombränd och elden spritt sig vidare.

5.6.5 Norrskensflamman

Norrskensflamman menade att Krylbosmällen berodde på varmgång, något som inte var ovanligt under världskrigen. Norrskensflamman ansåg att de inte skulle bli förvånade om den vagn som elden startade i var en vagn från Tyskland.

6. Sammanfattande diskussion

I det avslutande kapitlet i denna uppsats ska syftet och frågeställningarna som ställdes i det inledande kapitlet besvaras.

Sverige ställde sig neutrala i andra världskriget mellan Tyskland och de västallierade. Tyskland ville använda det svenska järnvägsnätet för att transportera material och soldater genom Sverige till Norge och Finland. Den 18 juni 1940 beslutade den svenska samlingsregeringen efter påtryckningar att gå med på Tysklands krav. Efter cirka två år sade den svenska samlingsregeringen upp transiteringsavtalet med Tyskland. Det var nästan två miljoner tyska soldater och över 70 000 vagnlaster med vapen och utrustning som hade transporterats på det svenska järnvägsnätet mellan åren 1940-1942.

Den 19 juli 1941 exploderade en ammunitionsvagn i ett tågsätt på Krylbo station. Tåget hade bland annat några vagnar med tyskt material som skulle till Finland. Elden från den exploderade vagnen spreds till de vagnar som var i närheten och flera vagnar förstördes. Explosionen orsakade stor skada på bangården och området runt omkring stationen i Krylbo.

Uppsatsen utgick ifrån en kvalitativ och en kvantitativ metod. För att besvara syftet användes i uppsatsen litteratur rörande ämnet och fem olika tidningar: Avesta tidning, Dala-Demokraten, Stockholms-Tidningen, Svenska Dagbladet och Norrskensflamman. Avesta tidning och Dala-Demokraten gavs ut i Dalarna, Stockholms-Tidningen och Svenska Dagbladet gavs ut i Stockholm och Norrskensflamman gavs ut i Norrbotten under andra världskriget. Dessa tidningar hade olika politiska färger, Avesta tidning var en neutral tidning, Dala-Demokraten var socialdemokratisk. Stockholms-Tidningen var liberal, Svenska Dagbladet var en högerinriktad tidning och Norrskensflamman var kommunistisk.

Syftet med denna uppsats var att utifrån Hadenius och Weibulls synsätt se hur en händelse blev en nyhet och ur ett historiskt perspektiv studera hur Krylbosmällen blev en nyhet i tidningarna. Hadenius och Weibull hänvisade till Lippmanns teorier hur en händelse blev en nyhet och Krylbosmällen blev en stor nyhet för tidningarna. Krylbosmällen väckte känslor hos läsarna, men dessa kunde också identifiera sig med nyheten. Krylbosmällen inträffade under andra världskriget och det var privatpersoner inblandade i explosionerna. Därför

kunde läsaren av tidningen känna en tillhörighet med de personer som var inblandade men framför allt att Krylbosmällen fanns i läsarens närhet.

Hedenius och Weibull använde sig även av Östgaards teori som använder sig utav två olika huvudkomponenter för att en händelse ska bli en nyhet i ett land. Han har olika underrubriker för att visa dem, bland annat kulturell närhet, händelsens betydelse för läraren etcetera. Krylbosmällen var en nyhet som inträffade i läsarens närhet och läsaren kunde personifiera sig med händelsen och därför fick Krylbosmällen plats i olika tidningar från bland annat Stockholm. Krylbosmällen var även någonting som var ovanligt och oväntat och även detta ledde till att Krylbosmällen blev en nyhet. Det som inträffade i Krylbo var en händelse som hade en okänd utgång och därför följde tidningarna händelsen.

En annan forskare, som Hedenius och Weibull hänvisade till, som forskat i hur olika händelser blir nyheter är Prakte. Han anser att en nyhet blir nyhet när den finns i tid, kultur och rum. Om Krylbosmällen tillämpas på hans teori blev den en nyhet för att den pågick under de dagar som tidningarna skrev om händelsen. Den berörde läsaren och den hände i närheten av läsarna.

De tidningar som användes i denna uppsats hade alla Krylbosmällen som en nyhet. Avesta tidning rapporterade om Krylbosmällen under nio utgivningsdagar under en månad och AT skrev 13 artiklar som berörde Krylbosmällen. Dala-Demokraten rapporterade om Krylbosmällen under 13 utgivningsdagar och hade 16 artiklar om nyheten. Stockholms-Tidningen skrev om nyheten Krylbosmällen under fem utgivningsdagar och hade åtta artiklar som berörde Krylbosmällen. Svenska Dagbladet rapporterade om Krylbosmällen under fyra utgivningsdagar och hade sex artiklar om nyheten. Norrskensflamman skrev om Krylbosmällen under två utgivningsdagar och tidningen hade två artiklar som behandlade nyheten. Att det är stor skillnad mellan tidningarnas rapportering av Krylbosmällen tror jag beror på att tidningarna hade olika många utgivningsdagar. Avesta tidningen gavs ut tre gånger i veckan och Dala-Demokraten sex gånger i veckan. Stockholms-Tidningen och Svenska Dagbladet gavs ut sju gånger i veckan och Norrskensflamman gavs ut en gång i veckan. En annan orsak varför Norrskensflamman inte rapporterade om Krylbosmällen, lika mycket som exempelvis Dala-Demokraten, kan vara att Norrskensflammans läsare inte var intresserade att läsa om den nyheten. Om läsaren inte blir berörd av en nyhet kommer inte en tidning rapportera om den. Jag tror att Krylbosmällen fick ett större utrymme i tidningarna

som utgavs i Dalarna. Krylbosmällen inträffade under andra världskriget och de tidningar som har använts i denna uppsats skildrade nyheten när den var färsk. Nu när jag forskat i hur tidningarna har rapporterat nyheten Krylbosmällen ser jag utifrån ett historiskt perspektiv. Jag tror inte att det har ändrats så mycket vad gäller hur en händelse blir en nyhet, men att perspektivet har ändrats. Om Krylbosmällen hade hänt idag hade många kunnat gå ut på nätet och sett vad som hänt och inte behöva vänta till morgontidningen eller höra på radion om den. Idag finns även TV som snabbt kan komma ut med information till invånarna i ett land.

För att en händelse ska bli en nyhet måste händelsen beröra läsaren och vara i deras närhet. Detta gjorde att Krylbosmällen blev en stor nyhet de första dagarna i tidningarna. Dala-Demokraten hade flest artiklar som berörde Krylbosmällen. Detta tror jag beror på att tidningen ges ut under sex dagar per vecka och att tidningen riktar in sig på nyheter i deras utgivningsområde. Avesta tidningen rapporterade om Krylbosmällen de tre första veckorna och efter det var Krylbo station iordningställd igen. De tidningar som gavs ut i Stockholmsområdet, Stockholms-Tidningen och Svenska Dagbladet, rapporterade om Krylbosmällen under den första veckan när nyheten fortfarande var ”färsk”. Tidningarna från Stockholm skrev mer om Krylbosmällen än vad tidningen från Norrbotten gjorde och det tror jag beror på att många av de resenärer som var på ett av tågen som brann ner, Jämtlandståget, var bofasta i Stockholm. Jag anser att en nyhet tappar läsare när nyheten har klarnats upp. Det stod mycket i tidningarna när Krylbosmällen nyss hade inträffat för då var nyheten intressant för läsaren. När stationsområdet och orsaken till Krylbosmällen ordnats upp rapporterade inte tidningarna om det längre.

När det gäller frågan om vad Krylbosmällen var för något. Krylbosmällen inträffade den 19 juli 1941 klockan fem på morgonen. Det var ett godståg som kom från Hallsberg och som transporterade bland annat material och livsmedel som skulle vidare till Finland. Godståget hade 59 vagnar varav sju vagnar innehöll explosivt material. När tåget ankom till Krylbo upptäcktes det att det brann i en av tågets vagnar, elden antände ammunitionen som fanns i vagnen och den exploderade. Elden fortsatte till de kringliggande vagnarna, brandmän från fyra kommuner var med i släckningsarbetet och först vid klockan tolv hade explosionerna slutat och bränderna släckts. Explosionerna orsakade stor skada på bangården och på området kring stationen. Det var cirka trettio personer som skadades av kringflygande splitter och cirka 130 person- och godsvagnar förstördes. De omkringliggande husen fick skador i form av krossade fönster, skadade ytter- och innertak, mellanväggar och kakelugnar.

Det fanns fem olika teorier om Krylbosmällen. Den första var att det blivit varmgång i ett hjullager och att det lett till att det blivit en antändning i ammunitionslasten. Den andra teorin var att det blivit en självantändning i ammunitionen. Den tredje teorin var att det skedde en krutantändning som orsakade Krylbosmällen. Att det blev en gnistbildning vid bromsningen av tåget var den fjärde teorin och den sista teorin var att Krylbosmällen orsakades av att något slags sabotage. Enligt hembygdsföreningen och Tore Forsberg var Krylbosmällen en olycka.

Syftet var även att se vilken teori tidningarna hade om orsaken till Krylbosmällen. Avesta tidning menade att Krylbosmällen var en olycka som orsakats av att eld uppstått i ett ammunitionens tåg. Avesta tidningen skrev att elden kunde ha uppstått efter att lagret hade gått sönder och detta lett till att vagnbotten legat och släpat tills det uppstått eld i vagnen. Tidningen ansåg att Krylbosmällen inte kunde vara ett sabotage och motiverade detta med de uppgifter som den tillförordnade landsfogden Stig Lundström. Avesta tidningen hade även en intervju med lokföraren till tåget som orsakade Krylbosmällen och han ansåg att den berott på att de explosiva varorna legat emot varandra och slagits i kurvorna för att sedan fatta eld.

Dala- Demokraten menade att Krylbosmällen var en olycka. Tidningens teori var, efter de hänvisat till landsfogden Lundström, att Krylbosmällen berodde på att det blev varmgång i en hjulaxel som sedan lett till eld som antände ammunitionen.

Stockholms-Tidningen skrev att Krylbosmällen orsakats av varmgång. Tidningen skrev om att de trodde att den olycksdrabbade vagnen hade haft norskt ursprung och att den var dåligt underhållen. Det hade varit en bidragande orsak till att Krylbosmällen skedde.

Svenska Dagbladet menade att Krylbosmällen berodde på att det blivit varmgång i ett lager. Men Svenska Dagbladet använde sig även av en annan teori och det var att Krylbosmällen orsakats av gnistbildning vid inbromsningen.

Den sista tidningen som uppsatsen tog upp, Norrskensflamman, ansåg att Krylbosmällen orsakats av varmgång och att detta inte var någonting ovanligt under de olika världskrigen. Tidningen menade även att den vagn som elden startat i hade haft tysk härkomst och att vagnen varit dåligt underhållen. Alla tidningar som användes i denna uppsats hade den första

teorin, det vill säga att Krylbosmällen orsakades av blev varmgång i ett hjullager som ledde till att eld uppstod i en vagn.

Angående frågeställningen om Krylbosmällen var ett attentat eller om det var en olycka kan det konstateras att det var en olycka.

Tidningarna framställde Krylbosmällen på ett liknande sätt. De ville alla skapa en känsla hos läsarna. Alla tidningar skrev om olika hjältemod och bragder som gjordes under Krylbosmällen. En person som dök upp i alla tidningar var Folke Lindboms insatser när han kopplade loss vagnar som innehöll ammunition och gjorde att Krylbosmällen inte blev större än var den redan var.

Avesta tidningen skrev att Krylbosmällen inträffade vid femtiden. Dala-Demokraten skrev att Krylbosmällen inträffade tidigt en lördagsmorgon. Stockholms-Tidningen skrev inte när Krylbosmällen inträffade utan när den ankom till stationen klockan 4.42. Svenska Dagbladet och Norrskensflamman skrev inte vilket klockslag Krylbosmällen inträffade. Avesta tidningen, Dala-Demokraten, Svenska Dagbladet skrev alla att 24 personer skadades och sex personer allvarligt. Avesta tidningen skrev även att 22 personer skadades varav åtta personer skadades allvarligt. Dala-Demokraten skrev att 24 personer skadades, sex personer fick ligga kvar på lasarettet varav tre av dessa skadades allvarligt. Stockholms-Tidningen skrev att 22 personer blev skadade under Krylbosmällen. Norrskensflamman rapporterade inte om några skadade under Krylbosmällen.

Avesta tidningen, Dala-Demokraten och Svenska Dagbladet skrev att Krylbosmällen orsakade skador för flera miljoner kronor. Stockholms-Tidningen skrev att Krylbosmällen orsakat skador för hundratusentalskronor medan Norrskensflamman skrev ingen summa på kostanden efter Krylbosmällen. Tidningarna hade alla olika skildringar från ögonvittnen och hur de upplevde Krylbosmällen. Alla tidningar förutom Norrskensflamman skrev att passagerarna på nattsnällstågen fick fly endast iförda sina nattdräkter. Tidningarna skrev även på ett sätt att läsaren skulle känna sig berörda av händelsen. Jag anser att Stockholmstidningarna skildrade Krylbosmällen på ett mer ”målande” sätt än de andra tidningarna. Detta kan bero på att de ville att deras läsare skulle bli mer berörda när Krylbosmällen inte hände i deras läsares närhet. Jag tyckte det var intressant och se vad de olika tidningarna skrev om Krylbosmällen och blev förvånad över att tidningarna var så lika i sina rapporteringar av Krylbosmällen

fastän de avvek politiskt. Tidningarna skildrade Krylbosmällen väldigt dramatiskt och ibland kändes det som om jag satt och läste en roman.

Vad gäller frågan i vilket avseende tidningarna skiljde sig ifrån varandra när de rapporterade om nyheten Krylbosmällen så skiljer tidningarna sig inte mycket från varandra. Alla kom fram till att det var varmgång i ett hjullager som orsakade Krylbosmällen. Alla tidningar förutom Norrskensflamman skrev att Krylbosmällen var en fasansfull olycka och att det blev stor förödelse i samhället Krylbo. Norrskensflamman behandlade Krylbosmällen genom att ifrågasätta den svenska samlingsregeringen och hur tåg med ammunition skulle transporteras på det svenska järnvägsnätet. Stockholms-Tidningen skrev att elden startade i en norskvagn medan Norrskensflamman skrev att vagnen hade tysk härkomst. De andra tre tidningarna skrev inte från vilket land vagnen kom ifrån utan de skrev enbart att elden startade i en vagn som delvis hade varor som kom från Tyskland. Dala-Demokraten hade några artiklar som kritiserade andras tidningars rapportering av händelsen, det hade ingen annan tidning som användes i denna uppsats. Alla tidningar förutom Norrskensflamman skrev när godstågen skulle ha anlänt till Krylbo station och när det skulle ha avgått.

Avslutningsvis kan konstateras att Krylbosmällen blev en nyhet i de tidningar som uppsatsen har använt sig av. Både tidningar och den litteratur som har använts i denna uppsats kom alla fram till samma sak – att Krylbosmällen var en olycka. Krylbosmällen blev en viktig del av Krylbo och Avestas historia och än idag kan befolkningen i Krylbo prata om händelsen.

6.1 Fortsatt forskning

Som fortsatt forskning kan en person fortsätta att använda sig av olika tidningars syn på Krylbosmällen, genom att se under ett längre perspektiv exempelvis under ett år. Det hade varit intressant och se om tidningarna skrev om någon ny teori som inte framkom under den första månaden efter olyckan.

Olyckan i Krylbo den 19 juli 1941 ledde till en stor utredning av olyckan. År 2011, sjuttio år efter olyckan, kommer utredningen att bli offentlig. När alla förhör och utredningar av olyckan blir offentliga kan man forska i hur utredningen gjordes och vad de olika personerna i de olika förhören sade.

Källförteckning

Tryckt material

- Backman, J. (1998), *Rapporter och uppsatser*. Studentlitteratur: Lund ISBN 91-44-00417-6
- Dahlgren, L. (1976). *Krylbo explosionen 1941-07-73*. Malmö borgarskola
- Gustafsson, H. (1997). *Nordens historia, en europeisk region under 1200 år*. Studentlitteratur: Lund ISBN 91-44-49031-3
- Hadenius, S., Weibull, L. (1993). *Massmedier, en bok om press, radio och TV*. Bonnier Alba AB: Falun ISBN 91-34-51351-5
- Hadenius, S. (2000). *Svensk politik under 1900-talet*. Hjalmarson & Högberg: Lund ISBN 91-89080-50-5
- Johansson, W, A. (2000). *Den nazistiska utmaningen, aspekter på andra världskriget*. Prisma: Falun ISBN 91-518-3803-6
- Karlsson, R. (1974). *Så stoppades tysktågen, den tyska transiteringstrafiken i svensk politik 1942-1943*. Allmänna Förlaget: Uddevalla ISBN 91-38-01721-0
- Linder, J. (2002). *Andra världskriget och Sverige, historia och mytbildning*. Luleå grafiska: Luleå ISBN 91-974056-3-9
- Linder, J. (2003). *Svår neutralitet, Sverige under två sekel*. Infomanager förlag: Avesta ISBN 91-631-3462-4
- Munthe, M. (1954). *I krig är allt tillåtet, som sabotör i Finland, Norge och Sverige*. Lars Hökerbergs bokförlag: Stockholm
- Folkarebygden, 1985. (1985). Holmlin, K. *Klart Krylbo, en järnvägsknuts tillblivelse*. Avestas kulturnämnd: Malung ISSN 0349-103X
- Folkarebygden, 1986. (1986). Holmlin, K. *Explosionsolyckan i Krylbo 1941*. Avesta kulturnämnd: Malung ISSN 0349-103X
- Forsberg, T. (2003). *Spioner och spioner som spionerar på spioner*. Hjalmarson & Högberg: Finland ISBN 91-89660-18-8

Tidningar

- Avesta tidning 22/7, 24/7, 26/7, 29/7, 2/8, 5/8, 7/8, 14/8 och 30/8 1941
- 18 juli 1991 Text Perers M

Dala-Demokraten 21/7, 22/7, 23/7, 24/7, 25/7, 26/7, 28/7, 5/8, 6/8, 11/8, 12/8, 14/8 och 27/8
1941

Norrskensflamman 21-28/7 och 28/7-4/8 1941

Stockholms-Tidningen 20/7, 21/7, 22/7, 23/7 och 24/7 1941

Svenska Dagbladet 20/7, 21/7, 23/7 och 26/7 1941

Inte tryckt material

Jonsson, F. (1994). *Krylbo, ett järnvägssamhälles utveckling*. Domarhagskolan

Internet

Internet 1

Dala-Demokratens hemsida

<http://www.dalademokraten.se/service/page/?pageID=70>

Besök datum 2007-04-11 Ansvarig utgivare: Arne Höök

Internet 2

Svenska dagbladets hemsida

http://www.svd.se/dynamiskt/omsvd/did_5480124.asp

Besök datum 2007-04-11 Ansvarig utgivare: Mats– Erik Nilsson

Uppslagsverk

Ne-online, sökord:

Stockholms tidning 2007-04-11

Avesta tidning 2007-04-11

Norrskensflamman 2007-04-23