

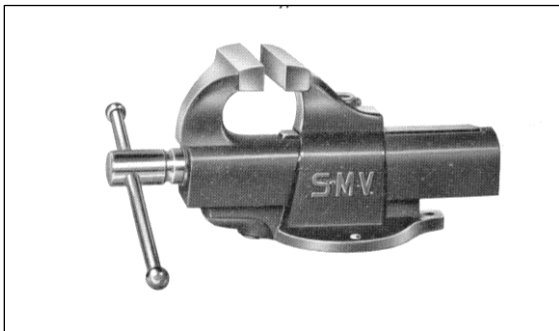
Stora Mellby

Stora Mellby Mekaniska Museum

Det är en verkstad från 1920-talet som har bevarats och nu visas upp i autentiskt skick. 1994 lades verksamheten ner och Bjärke hembygdsförening tog över. Praktiskt taget ingenting har rörts. Råmaterial, spånor och verktyg ligger kvar som de låg när arbetsfolket gick hem.

När järnvägen kom år 1900 gavs nya möjligheter för idérika personer att satsa och förverkliga sina planer. 1916 byggde Johan Johansson denna verkstad och installerade dåtidens moderna maskiner. Han utförde reparationsarbeten och tillverkade tröskverk.

1920-1948 drev Karl Larsson verkstaden. Han tillverkade ett tiotal tändkulemotorer. Tröskverk, kvarnar och senare skruvstycken blev den bärande produktionen i många år.



Cirka 4 000 skruvstycken tillverkades fram till 1960. Gjutgodset togs från SKF i Katrineholm.



Kontoret hade man ute i verkstaden. Alla följesedlar från leverantörer finns bevarade.



Svarv från Lidköpings Mekaniska Verkstad

Maskinerna i verkstaden, svarvar, kallsågar, bormaskiner, kilspårfräs m.m. drevs med en motor som sitter strax under taket. Med remtransmissioner tog man ner kraft till den maskin som just då behövdes. I en särskild avdelning finns ässja och fjäderhammare.

Museet har en stor samling jordbruksmaskiner som man har renoverat och fler står på tur. Traktorer är en avdelning med cirka 20 klenoder. GMW-traktorn från Gnosjö Mekaniska Werkstad är unik.

EPA-traktorerna fanns en kort period i det svenska lantbruket. Namnet EPA kommer av



Om denna röda EPA-traktor berättas:

”Vi for till en bilskrot i Göteborg 1946 och köpte en Fordlastbil och stora däck som skulle sitta bak. Vi kapade ramen och axlarna skars av och kortades. Golv och skärmar gjordes av durkplåt. Motorn ställdes om för fotogendrift. Det var en härlig känsla att få sitta och åka och slippa gå efter hästarna.”

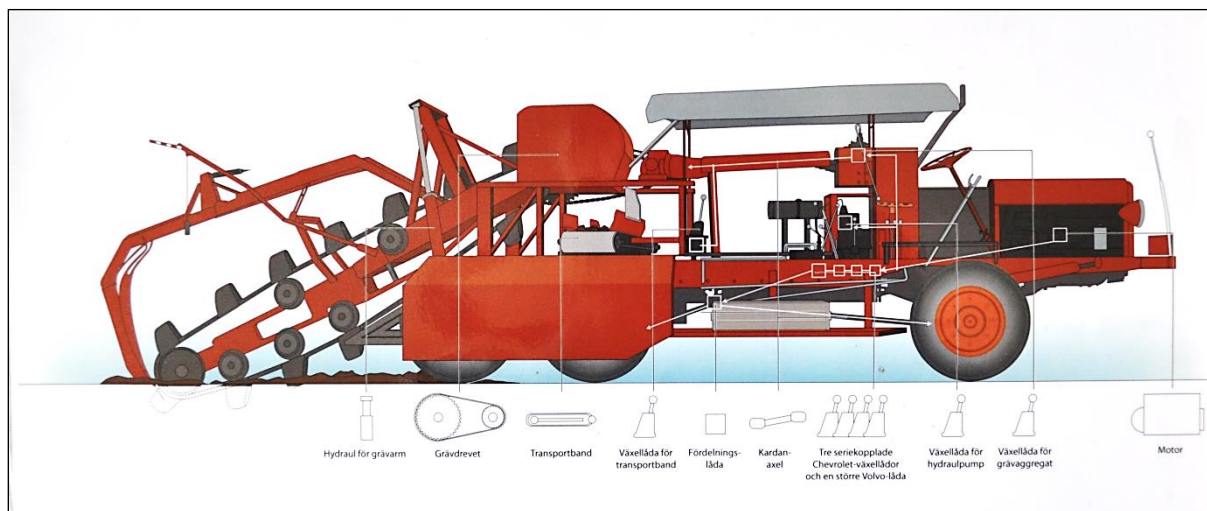
varuhuskedjan EnhetsPris AB som på 1940-talet sålde varor billigt. Efter andra världskriget 1945 var det gott om lastbilar som lätt kunde byggas om till billiga EPA-traktorer.

Museet räknar med att kunna visa upp fler renoverade EPA-traktorer som har använts lokalt. Man är på god väg.



Hela tiden nya renoveringsobjekt

Den här EPA-traktorn ”skapades” i Sollebrunn 1946-47. Den har tjänstgjort främst på gårdar i Magra socken. Den har även varit drivkälla till en såg i Magra. 2013 återställs den i ursprungligt EPA-skick av frivilliga entusiaster i Bjärke hembygdsförening. Till höger skymtar motorblocket och motorhuven.



Ökentrailers från Brittiska armén blev täckdikare i Gräfsnäs

Efter andra världskriget köpte Helge Larsson i Gräfsnäs sex så kallade ökenvandrare från striderna i Nordafrika. Han byggde om dem till täckdikare som kunde gräva 600-700 meter täckdike per dag, i gynnsamma fall ända upp till 1 000 meter. Den täckdikare som nu finns i museet hade en sambandscentral i ett plåtskåp.

Det skåpet blev fritidshus i Gräfsnäs. Täckdikaren har en Scaniadiesel på 90 hästkrafter och fyra seriekopplade växellådor, tre från Chevrolet och en större från Volvo, för att kunna röra sig riktigt sakta under grävningen, 3-4 meter per minut. Fram- och bakhjulsdrift. Största gräv djup är 2 meter.



Stora Mellby kyrka

Kyrkan är till sin äldsta del byggd på medeltiden, på 1100-talet. Då var den mycket liten och bestod troligen av långhus och ett smalare kor. 1724 byggde man till kyrkan på längden och bredden. 1735 byggdes ett vapenhus. Tornet med två klockor är från 1760-talet.

Att tornet inte är högre beror på ett kungligt brev från 1759 som föreskriver att klockstaplar skulle undvikas och att stentorn inte skulle byggas för höga. Den bestämmelsen upp-

hävdes 1857. I den svenska kyrkokonstens historia kallas dessa 98 år för *de måttliga huvarnas tid*.

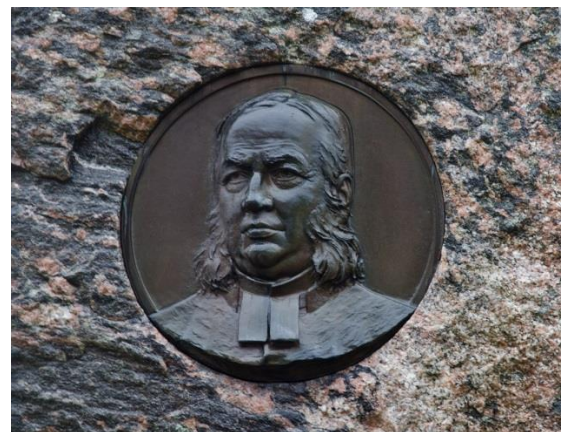
Trots utbyggnader på 1700-talet krävdes ytterligare en utbyggnad 1828. Sin nuvarande utformning fick kyrkan 1956 då bland annat en ny sakristia byggdes vid norra sidan av koret.

Den främsta klenoden bland inventarierna är dopfunten som torde vara från ca år 1100.



Prästraden

På kyrkogården finns den så kallade prästraden. Med tre undantag ligger alla präster som avlidit i Stora Mellby sedan 1807 begravda här. Foto: Pelle Dalberg.



Prosten Karl Olof Johansson

En i prästraden är Karl Olof Johansson. Vid sidan av sin kyrkliga gärning var han riksdagsman och styrelseledamot i Västergötland-Göteborgs Järnväg. Foto: Pelle Dalberg.

Osthandlaren Andreas Larsson

Ur Elfsborgs Läns Tidning på 1930-talet. Andreas Larsson var född 1847. Han var ogift och bodde på Mellby Västergård, senare Mellomgård. I Stora Mellby kallades han Smörel. Han var troligen inte läs- eller skrivkunnig.

En bemärkt trafikant vid Lödöse brygga vid Göta älv var smör-, ost- och ägghandlaren Andreas Larsson från Stora Mellby. Han var mellanhanden mellan producenterna i vida hembygden och konsumenter i Göteborg.

Han började i mindre skala, med kärra och en häst. Ju mera upp i smöret han kom, desto större rullande resurser skaffade han sig, stor parvagn med tvenne kraftiga hästar.

Det var en syn att se det höga styckegodslasset med Andreas Larsson som kronan på verket komma ner till bryggan i Lödöse. Där blev det brådska för besättningen och andra med att stuva in Larssons viktualier på båten.

Efter fullgjord kommers i Göteborg vände han hem till sitt land igen, med tomma lådor, korgar och tinor men med stinn sedlabok och inte sällan en liten florshuva i översta våningen. (Florshuva=lätt rus)

Han var en rejäl karl, Larsson, och ett mödosamt värv hade han gett sig in i. Men han klarade sig bra. Och det ekonomiska resultatet var han sannolikt belåten med.

Vid sin avgång 1924 från denna oroliga värld efterlämnade han omkring 70 000 kronor. (En rejäl bondgård kunde man då köpa för 20 000 kronor)

När Västgötabanan kom igång 1900 med stationer i Gendalen, Stora Mellby och Gräfsnäs punkterades Andreas Larssons affärsidé med landsvägs- och båtresor till och från Göteborg.

För att hinna till torgkommersen i Göteborg reste man med t.ex. ångfartyget Elfängen från Gamla Lödöse omkring klockan fyra på morgonen. Andreas behövde därför resa hemifrån före klockan två. Kl. 14 eller 15 gick båten tillbaka från Lilla Bommen i Göteborg. Sent på kvällen kom Andreas tillbaka till Stora Mellby och stallade hästarna efter en lång, händelserik dag.

Text och bild: Bo Björklund.

Göta kanal i Mellbydalen?

Omkring år 1600 motsvarade intäkterna från Öresundstullen en tredjedel av den danska statens utgifter. I slutet av 1630-talet höjde Kristian IV tullen i Öresund drastiskt, vilket irriterade särskilt Holland.

Enligt tullistorna gick år 1615 4 999 fartyg genom Öresund. Av dessa var 3 366 från Nederländerna, 504 kom från de tyska Östersjöhamnarna och 21 från Sverige och Finland. Östersjön kallades denna tid i Amsterdam "all handels moder". Säkert är att Östersjön var det viktigaste av alla hav på vilka holländarna drev sjöfart. (Kilbom 1958)

En holländsk beskickning kom till Stockholm för att diskutera en kanal genom Sverige.

Kommerskollegium lämnade uppdraget att undersöka terrängförhållandena till lantmätaren Thomas Christerson 1639. (Rollof, del 3, 1979)

Från Vänern skulle leden gå i Nossan till Nossebro. Vidare i Stallarebäcken och Mellbyån till Gräfsnäs. Därifrån genom sjöarna Anten, Mjörn och Sävelången samt i Säveån från Floda till Göteborg.

Projektet genomfördes inte. Problemet löstes istället på slagfältet. Efter freden i Roskilde 1658 upphörde tullarna i Öresund och Göta älv.

Nära Skidåsmossen mellan Gendalen och Nossebro finns en vattendelare. Därifrån rinner Stallarebäcken mot Nossan och Mellbyån mot sjön Anten. I Skidåsmossen finns ett område som förr kallades Trollö. Lokalt antar man att namnet syftar på att båtar kan ha dragits (trållats) över land mellan åarna.



Stora Mellby Lanthandel

1935 startades lanthandeln mitt i byn. En tidigare ägare har i huset intill skapat ett lanthandelsmuseum. Foto: Pelle Dalberg.