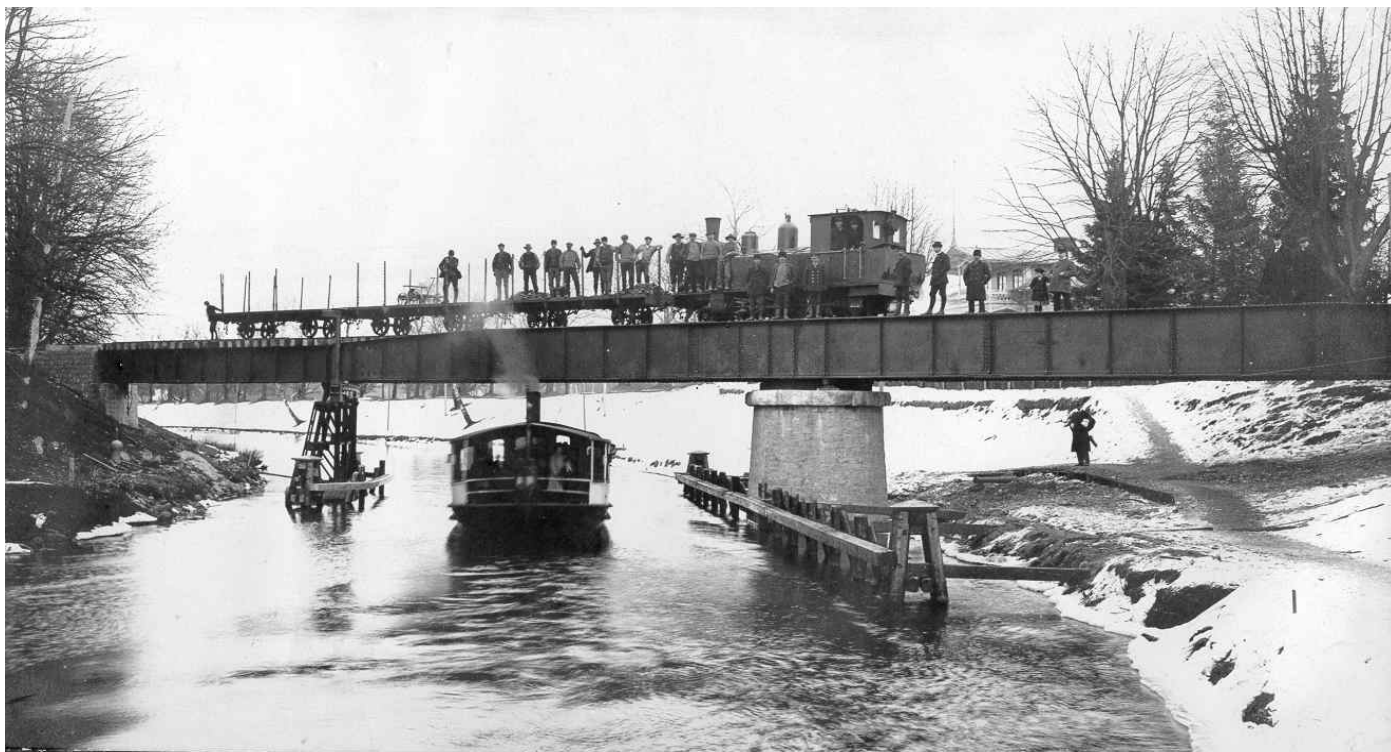


Östergötlands första "Rälsväg"



Ett möte mellan Järnvägen och Kanalen flera år efter byggandet av kanalen . Bron över Göta Kanal i Motala blev färdigbyggd 1914. Foto: Östergötlands Järnvägmuseum Linköping

År 1854 byggdes den första järnvägen i Östergötland. Det var sträckan Norrköping - Fiskeby som började byggas och stod klar hösten 1854 för att börja användas våren 1855. En järnväg som enbart användes för att transportera gods mellan lastkajen i Fiskeby och hamnen i Norrköping. Dragkraften bestod av hästar som kördes av körkarlar som kallades "butar". Banan nedlades 1872 då stambanan öppnades och trafiken överfördes till den.

En annan del i den transportlänk som fanns mellan Finspång och Norrköping var Finspång - Lotorps järnväg som öppnades ungefär vid samma tidpunkt som Norrköping - Fiskeby järnväg. Dragkraften var även här under första tiden enbart hästar. Om man följer den f.n. mest vedertagna definitionen så var detta inga järnvägar, men jag väljer för enkelhets skull att kalla dessa för järnvägar. Vad man egentligen bör kalla dessa banor får väl bli en diskussion i kommande nummer av Tåg och Spår.

Varför började man under dessa år bygga dessa järnvägar i Östergötland? Järnvägar fanns redan på många platser utanför och även på ett fåtal platser inom Sverige. Influensen från England är i detta fallet självklar men utan någon större

överdrift kan sägas att erfarenhet av, kanske inte reguljär järnvägsdrift men i alla fall av att utnyttja järnräls för att minska friktionen och öka bärigheten fanns på närmare håll vid mitten av 1800-talet.

Redan 1808 sänder Baltzar von Platen en förfrågan till England med sin rådgivare och vän Thomas Telford. Där ombeds Telford att sända: - All sorts grävutrustning, som spadar, hackor, skottkärror, **järnvägsräls** och **järnvägsvagnar** mm.

I väntan på klartecken från myndigheterna startade framtagning och tillverkning av den material som von Platen ville ha för att kunna bygga Göta Kanal. Tillverkningen av verktyg och redskap gjordes i Inverness som var Caledonian Canal projektets högkvarter och där Thomas Telford var ansvarig. Efter en hed del strul och förseningar kom verktyg och redskap till Sverige 1811. Under vintern 1811-12 användes dessa som modeller för att tillverka redskap och verktyg, dessa började att användas vid kanalbygget under våren 1812.

Thomas Telford hade vid byggandet av Caledonian Canal, 1803 - 1832 utvecklat ett

system för transport av schaktmassor med vagnar som gick på järnräls och drogs av hästar. Detta var vad man från svensk sida var intresserade av att använda vid byggandet av Göta Kanal. Vagnarna som användes var av trä med järnhjul och kunde tippas åt sidorna. Dessa vagnar lastade exakt en kubikyard, vilket var ett mått för beräkning av arbetsbetinget.

Redan 1813 fanns järnvägsräls vid såväl Berg som vid Motala och Tåtorp till en sammanlagd längd av fyra kilometer.

Fördelarna med detta nya transportsystem var stora, i protokoll från Göta Kanal Bolags sammankomst 1814 framgår att 25 man och 4 hästar kunde transportera lika mycket som 150 man med skottkärror.

Under byggandet av kanalen behövdes broar av gjutjärn, järnvägsräls mm. Förfrågan gjordes till flera bruk bl.a. Finspång, Stafsjö och Carlsdahls bruk. 1815 beställdes bl.a. 2 broar och järnvägsräls från Carlsdahls bruk, som låg norr om Karlskoga. Leveransen skulle ske i juni 1816. Brukspatronen begärde emellertid att beställningen av broarna skulle annulleras och det redan levererade gjutgodset befanns vara av dåligt kvalitet varför nya diskussioner med Finspång och Stafsjö upptogs. Finspång höll vid denna tid på att utveckla den nya tekniken att bearbeta gjutgods varför de första idéerna framkom att bygga ett eget gjuteri i anslutning till kanalen, det som senare blev Motala Verkstad. Finspång kom ju lite senare att bli det första bruket i Sverige som tillverkade valsad järnvägsräls och man var ju också tidig med att använda denna räls för sina egna transportsystem som jag berört i början av artikeln.

Allt detta hände innan den första mer permanenta järnvägarna byggdes i Östergötland.

Men borde inte utnyttjande av järnräls vid byggandet av Göta Kanal ha gett idéer hos brukspatroner och andra med ungefär likartade transportproblem tidigare. Att det inte skedde finns nog flera anledningar till, men främst berodde det på att den industriella utvecklingen i Sverige på ett mer påtagligt sätt kom igång omkring 1850 så det var inte möjligt att utnyttja dessa idéer innan.

I Värmland började man, också omkring mitten av 1800-talet, att bygga upp småbanor som framförallt kopplade ihop sjöleder så att hela transportsystem byggdes upp med utnyttjande av båtar och rälsgående vagnar som i många fall drogs av hästar. Även här fanns troligen kopplingar till utnyttjande av "rälsvägar" vid byggandet av Göta Kanal.

En annan intressant koppling mellan byggandet av Göta Kanal och användandet av rälsgående vagnar för transport var de två bröderna Nils och John Eriksson. De arbetade tillsammans med sin far vid kanalbygget. Båda kom ju att bli viktiga personer som påverkade uppbyggnaden av järnvägar. John byggde loket Novelty och Nils blev den som byggde upp det statliga järnvägsnätet i Sverige.

Att sedan utbyggnaden av den "riktiga" järnvägen kom att ta bort existensberättigandet för kanalen är ju en sak som ytterligare gör det hela än mer intressant

Om man vill läsa mer om just vad som hände under byggandet av Göta Kanal rekommenderas boken "Baltzar von Platen, Thomas Telfor och Göta Kanal. Entreprenörskap och tekniköverföring i brytningstid" av Lars Strömbäck (Stockholm 1993)

Text: Bengt-Åke Rudström