

# Inte bara Motala Verkstad och ASJ



Två järnvägsvagnar där åtminstone underredet är byggt av Norrköpings Mekaniska Verkstad. Dessa byggdes till Wadstena - Fågelsta järnväg och levererades 1874.

För flera år sedan när jag letade uppgifter om en järnväg uppe i bergslagen, den sk. Säfsnäsbanan fann jag att denna bana hade köpt vagnar från en firma i Norrköping. Flera år senare när jag flyttat till Linköping hittar jag i en bok om Norrköping uppgifter om en firma som tillverkat järnvägsmateriel. Firman som det gällde var Norrköpings Mekaniska Verkstad, NMW. Några år senare fick jag i min hand en tidskrift som utges av Maskinhistoriska Föreningen, just i detta nummer skriver Bo Norrgård en alldeles utmärkt artikel om just Norrköpings Mekaniska Verkstad.

Östergötland är ett landskap med många anknytningar till järnvägen. Både vad gäller banorna som sådana, men också med en mängd tillverkningsindustrier med anknytning till järnvägen. Parallellt med att järnvägar började byggas i Sverige framväxte en industri som tillverkade vad som behövdes för att bygga och driva de nya järnvägarna. Vad behöver man när man skall bygga en järnväg, det första man tänker på är troligen själva spåret, sedan lok och vagnar, signalmaterial, arbetsredskap såsom dressiner, trallor mm. Listan kan göras lång. I början av järnvägsutbyggnaden var det naturligt att mycket

av detta kom från utlandet, främst från England. Mycket av den utrustning som köptes in användes också som modeller för egen tillverkning, många gånger i de verkstäder som byggdes upp kring respektive järnväg. En mer självständig industri som i huvudsak tillverkade dessa komponenter startade på flera håll i

**Hults Bruk**  
ÅBY



**Dressiner,  
Transportvagnar,  
Godsflyttningsvagnar,  
Trehjulingar,  
Lösa delar till Dressiner  
och Trallor,  
Spärmått, Yxor m. m.**

---

Ill. katalog samt prisuppgift på begäran från  
**Hults Bruk, Åby**

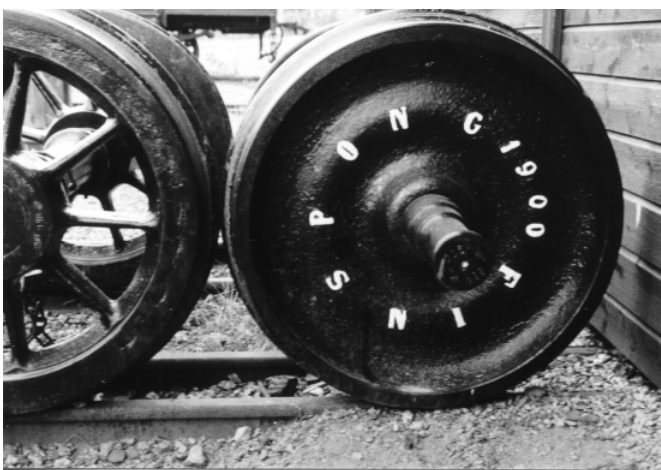
Sverige redan på 1860 -70 talet. Även så i Östergötland.

Den första industrin i Östergötland som tog upp järnvägskomponenter var Motala Verkstad, men även industrierna i Finspång kom tidigt att tillverka både räls, hjul och andra detaljer. I museet i Linköping har vi ett hjulpar som tillverkats 1900, se bild nedan. Även vagnar tillverkades under många år av de olika industrierna i Finspång.

En industri som tidigt försökte satsa på järnvägstillverkning var som tidigare sagts Norrköpings Mekaniska Verkstad som 1873 började tillverka järnvägsvagnar. Efter att NMW gått i konkurs 1878 övertog och slutförde den 1877 startade Mekaniska Verkstaden Vulcan ett antal vagn beställningar. Vulcan kom även i fortsättningen att tillverka bl.a. ångpannor för järnvägsbruk.

I Järnvägmuseet i Linköping finns två vagnar som just tillverkades av NMV, se bilden på föregående sida. I museets katalog står det att dessa är tillverkade av Vulcan, vilket bör vara felaktigt, eftersom detta företag först 1877 tog över tillverkning och slutförde ett antal beställningar när NMW gick i konkurs. Tanken är att i kommande nummer kunna skriva mera om framför allt tillverkningen av vagnar vid NMW.

I slutet av 1800-talet började även det lilla bruket Hult utanför Norrköping. att tillverka framför allt lättare järnvägsmaterial, som dressiner och trallor. Bruket som har anor från 1500-talet är ju mest känd för sin yxtillverkning. Tyvärr så har museet inget i sina samlingar som har tillverkats vid Hults bruk.



Hjulpar som tillverkats i Finspång.



Vevställ för vägbom tillverkat av ÅSSA.

ÅSSA, Åtvidabergs Spårväxel och Signal fabriksaktiebolag är en annan av de industrier som funnits i Östergötland som bland annat tillverkat spårväxlar, bomställ, och ställverk. Mellan 1924 och 1987 bedrevs verksamheten i Åtvidaberg, inte bara för svenska kunder utan också för export. I museet finns bl.a. stoppskor och vevställ för bommar från ÅSSA men tyvärr så saknar vi t.ex. ett mindre ställverk som kunde användas för att styra en signal inne i museihallen.

Det fanns naturligtvis också många fler mindre firmor som tillverkat detaljer och komponenter till olika järnvägar. Man får inte heller glömma järnvägarnas egna verkstäder som inte bara underhöll utan även tillverkade mycket av det som behövdes för driften av järnvägarna. Tanken är att i kommande nummer redovisa lite mer i detalj om resp. industri. Idén med denna artikel var i första hand att redovisa lite mer översiktligt om de industrier som har kommit i skymundan för de stora mer kända industrierna.

Bild och text: Bengt-Åke Rudström