

NÅGRA ORD OM
JÄRNVÄGARNAS HISTORIA
I VÄRMLAND

*Utgiven i anledning av Kungl. Järnvägsstyrelsens deltagande i
Industri- och Hantverksutställningen i Karlstad 1927*

NÅGRA ORD OM
JÄRNVÄGARNAS HISTORIA
I VÄRMLAND

Utgiven

*i anledning av Kungl. Järnvägsstyrelsens
deltagande i Industri- och Hantverksutställningen
i Karlstad 1927*



Stockholm

VICTOR PETTERSONS BOKINDUSTRIAKTIEBOLAG

1927

Bland Sveriges landskap intager *Värmland* en framstående plats i de svenska järnvägarnas historia. Här spändes det första rälsbandet, här rullade den första godsvagnen, lastad med Värmlands järnmalm, och här stävade Sveriges första tågfarja ut från land, lastad med malmvagnar. Värmland är de svenska järnvägarnas födelseort, och huru dessa järnvägar från den primitiva bruksbanan för nära 100 år sedan utvecklats till våra dagar skall här nedan i några ord meddelas.

Det berättas i en år 1842 utgiven beskrivning över Värmland, att järnbanor utlagts förbi forsarna vid Fors-haga i slutet av 1830-talet och vid Munkfors omkring år 1840.

Enklare anlagda banor funnos redan i början av 1800-talet vid de mera betydande värmländska bruken. Spårbanor av enklare beskaffenhet anlades även mellan vattenleder förbi mellanliggande forsar.

Den 5 maj 1849 togs det första spadtaget vid Illbergs gästgivaregård till en järnväg, som skulle förbinda de stora vattenvägarna Fryken och Clara Elf. Samtidigt började järnvägen byggas mellan Christinehama vid Vänern och Sjöändan, beläget vid södra ändan av den långa kommunikationsleden mellan de många gruvorna och bruken i östra Värmland, räknat från Oforsen i norr.

Det första spadtaget vid statens järnvägar togs i april år 1855 i närheten av Alingsås, och den 1 december 1856 kunde den första sträckan av västra stambanan, Stockholm C—Göteborg, öppnas för allmän trafik. Järnvägsbyggandet vid nordvästra stambanan — Laxå — genom



Bild 1. Frykstads station å Frykstad—Clara_Elfs järnväg med persontåget.

Värmland — till Charlottenberg — påbörjades i juli 1863, och den första delen därav i Värmland, Charlottenberg till norska gränsen, öppnades för trafik den 4 november 1865. Karlstad kom i förbindelse med det övriga statsbanenätet den 1 oktober 1869. År 1872 öppnades statsbaneförbindelsen med Fryken, och därmed upphörde trafiken å den gamla järnvägen mellan Fryken och Klarälven.

Östra Värmlands häst- och mindre lokomotivbanor fingo år 1876 i sin tur vika för en sammanhängande järnväg mellan Persberg och Kristinehamn, som år 1917 inköptes av staten och införlivades i statens järnvägars nät såsom ett led i Mora—Vänerns järnväg. På 1870-talet nalkades den från Falun och Göteborg utgående Bergslagernas järnväg, som genomskär landskapet sträckan Filipstad—Säffle. Värmlands viktigaste järnvägsförbindelser voro sålunda klara redan under ett av de

tidigare skedena i Sveriges järnvägars byggnadshistoria och hava under senare år ytterligare utvecklats.

Nedanstående tabell visar omfattningen av järnvägarna i Värmland den 1 januari 1927 i jämförelse med landets hela järnvägsnät.

	Banlängd den 1 januari 1927					
	Statens järnvägar km.	Enskilda järnvägar		Summa km.	pr 100 kvkm. km.	pr 10.000 innevånare km.
		Normal-spåriga km.	Smal-spåriga km.			
Götaland	1 551	3 346	2 904	7 801	8,42	25,74
Svealand	1 373	2 354	770	4 497	5,21	23,05
Norrland	3 131	523	127	3 781	1,45	35,27
Summa	6 045	6 182	3 801	16 028	3,66	26,56
Värmland	298	308	198	804	3,91	27,84

Bland de män från Värmland, vilka framtråda i järnvägarnas historia, böra här först nämnas bröderna Nils och John Ericsson. Nils föddes den 31 januari 1802 och John den 31 juli 1803 vid Långbanshyttan, där fadern, Olof Ericsson, då var gruvfogde. Moderns namn var Brita Sofia Yngström. År 1811 flyttade familjen till Forsvik i Västergötland, där fadern erhöll anställning vid de bergsprängningsarbeten, som pågingo i och för anläggning av Göta kanal.

NILS ERICSON.

Vid arbetena för anläggning av Göta kanal erhöll Nils Ericsson snart anställning. Härunder ådrog han sig sina förmäns uppmärksamhet och erhöll genom deras hjälp teoretisk ingenjörsutbildning. Förmännen anlidade honom gärna för olika värv, och han fick därigenom även en god praktisk utbildning. Vid unga år antogs han till

nivellör. År 1824 erhöill han befattning som arbetschef vid kanalbyggnaderna i Östergötland och år 1828 befälet över den sista då ofullbordade delen av kanalen mellan sjön Asplången och Östersjön, vilken befattning han bibehöll till senare hälften av år 1830. Detta år erhöill han förordnande som chef för västra väg- och vattenbyggnadsdistriktet och antogs samma år till övermekanikus vid Trollhätte kanal. Under denna sin anställning utförde han sitt vackraste och största vattenbyggnadsarbete i Sverige, nämligen anläggningen av nya Trollhätte kanal- och slussverk. Under åren 1846—50 ledde Nils Ericson det av honom planlagda arbetet med ombyggnad av slussen i Stockholm.

Förutom vid ovannämnda företag hade Ericsons arbetsförmåga och stora duglighet knutits vid flottans mekaniska kår, inom vilken han år 1850 uppnådde överstes grad.

Den 22 januari 1855 erhöill överste Nils Ericson högsta ledningen över statens järnvägsbyggnader och fick därvid i uppdrag att med oinskränkt makt och myndighet efter eget beprövande och på eget ansvar utföra och ordna alla hithörande arbeten såväl i tekniskt som administrativt hänseende. Härefter sammanfaller Nils Ericsons levnad och verksamhet under följande 8 år helt och hållet med historien om de svenska statsbanorna under samma tid.

Nils Ericson arbetade redan i början av 1850-talet på en storstilad plan rörande stambanornas framdragande i vårt land, vilken sedermera i huvudsak följdes. Sålunda bestämdes efter hans förslag, att en stambana skulle utgå från Göteborg och därifrån sträckas genom Västergötland och Närke mot huvudstaden samt en annan utgå från Malmö mot trakten omkring Jönköping. Vidare skulle en stambana utgå från Laxå och genom Värmland sträcka sig till Norska gränsen vid Charlottenberg.

Denna sistnämnda statsbana borde enligt överste Ericson gå över Karlstad. En del starka intressen uppträdde däremot för en nordligare sträckning mellan Kristinehamn och Arvika. Skarpa strider uppstodo och anhängarna av de båda förslagen bekämpade varandra kraftigt i slutet av 1850- och i början av 1860-talet såväl å möten som i petitioner. Överste Ericsons förslag segrade dock och man kan säga, att han därigenom varit för sin födelsebygd av utomordentlig betydelse.

Nils Ericson lämnade ledningen av statsbanorna år 1862 och erhöll då otaliga bevis på landets tacksamhet för hans utomordentliga insatser i fråga om Sveriges kommunikationer. Han har med fullt fog blivit kallad de svenska statsjärnvägarnas fader.

Nils Ericson slutade sitt verksamma liv i Stockholm den 8 september år 1870.

JOHN ERICSSON.

Även John blev tidigt uppmärksammas av chefen för Göta kanalbygget, greve Baltzar Bogislaus von Platen, och anställdes vid 12 års ålder som elev vid mekaniska kåren. Året därefter blev han nivellör vid kanalarbetena.

Bland de maskiner och redskap av allehanda slag, som användes vid detta dåtida jättearbete, utvecklades John Ericssons anlag, och redan nu började han syssla med uppfinningar, därmed läggande grunden till sina framtida stordåd. Vid 17 års ålder gick John Ericsson in i armén. Under sin tjänstgöring där började han arbeta på den maskin, som skulle bära hans namn genom tiderna, nämligen varmluftsmaskinen.

Den 18 maj år 1826 lämnade John Ericsson Sverige för att fortsätta sina ångmaskinella uppfinningar och

arbeten i England, där vid denna tid särskilt inom järnvägsväsendet ett intensivt vetenskapligt rikt ingenjörsliv tagit sin början.

För den planerade nya järnvägen mellan Liverpool—Manchester hade utlysts en tävlan om det bästa lokomotivet. Ehuru John Ericsson erhöll kännedom härom först 7 veckor före tävlingsdagen, anmälde han sig dock, väl vetande, att han sedan flera år tillbaka hade sin idé om ångpannan och ångvagnen klar. På tävlingsdagen den 6 oktober 1829 kom ock John Ericsson med sitt lokomotiv »The Novelty» på banan. The Novelty var i fackmännens ögon det bästa och uppnådde den största hastigheten eller c:a 8 mil i timmen. Sedan lokomotivet 7 dagar å rad visat sin överlägsenhet över medtävlarna, råkade det emellertid ut för ett missöde, ett fel i ångpannan, vilket uteslutande berodde på den korta tid, som John Ericsson haft till förfogande. Missödet hade emellertid till följd, att en annan — George Stephenson — blev vinnaren.

Under sin vistelse i England gjorde John Ericsson flera uppfinningar och förbättringar rörande järnvägsväsendet. Sålunda konstruerade han bl. a. en anordning avsedd att fortskaffa järnvägsvagnar uppför backar. Denna bestod däri, att en tredje räl med en uppstående kant lades mitt emellan de båda spårrälerna; på var sin sida om mittelrälen grepo två horisontella drivhjul, som voro fästade på lokomotivets underrede och medelst en lämplig mekanism tvungos att under kringvridningen klämma hårdare eller mindre hårt om mittelrälen, allteftersom en större eller mindre stigning fordrade större eller mindre friktion. På detta sätt kunde man gå uppför en backe i 45° lutning. Anordningen användes ännu i dag vid bergbanor i Schweiz.

Vidare konstruerade John Ericsson och erhöll patent å maskin för snabbt bildande av järnvägsbankar samt

varmluftslokomotiv för järnvägar. Under sin Englands-tid uppfann John Ericsson jämväl propellern.

John Ericson överflyttade sin verksamhet år 1839 till Amerika och konstruerade krigsfartyget »Monitor», som besegrade sydstaternas krigsfartyg »Merrimac» på Hamptons redd den 9 mars 1862.

År 1848 mottog John Ericsson kaptenen Carl Edvard Norström, vilken av intressenterna i de båda föreslagna järnvägarna Fryken—Clara Elf och Christinehamn—Sjöändan sänts till Amerika för att studera järnvägsbyggnader under ledning och beskydd av John Ericsson, som livligt intresserade sig för de uppkomna förslagen att bygga järnvägar i Värmland. Norström erhöll många värdefulla råd och anvisningar av John Ericsson, som själv mycket sysslat med lokaljärnvägar av det slag, som man tänkt sig för Värmlandsbanorna. John Ericsson kom härigenom att utöva ett betydelsefullt och värdefullt inflytande på byggandet av de första järnvägarna i Värmland.

Ärad och firad som få avled John Ericsson den 8 mars 1889. Sedan den store uppfinnarens jordiska kvarlevor blivit hemförda på det ståtliga amerikanska krigsskeppet Baltimore, återbördades han till sin födelsebygd och ligger nu i det vackra templet vid Daglösens strand.

Bland övriga män, som kraftigt arbetat för och bidragit till anläggandet av järnvägar i Värmland, böra här nämnas förste lantmätaren Lars Gustaf Örn, bergmästaren Franz von Schéele, brukspatronen Gustaf Ekman och majoren Claes Adelsköld.

LARS GUSTAF ÖRN tillkommer hedern av att vara initiativtagare till Sveriges första järnväg mellan Fryken och Clara Elf. Han bildade i samråd med andra framsynta värmlandsmän ett bolag för anläggandet av denna järnväg — Sveriges första järnvägsbolag — och utverkade genom personlig hänvändelse hos regeringen lån ur Han-

dels- och Sjöfartsfonden, vilket möjliggjorde järnvägens omedelbara byggande.

FRANZ VON SCHÉELE och GUSTAF EKMAN voro synnerligt verksamma för utvecklandet av östra Värmlands kommunikationer och bidrogo kraftigt till att de många järnvägarna mellan Råmen och Kristinehamn anlades.

CLAES ADELSKÖLD biträdde med utarbetandet av förslag till järnväg mellan Fryken och Klarälven samt mellan Sjöändan och Kristinehamn. Han var arbetschef vid båda företagen och tog själv, den 5 maj 1849, första spadtaget vid den förstnämnda järnvägen. Vidare deltog han vid planerandet och byggandet av Kroppa, Yngs—Daglöse m. fl. järnvägar i östra Värmland.

Den som i våra dagar gör en resa upp genom Värmland och därvid njuter av eller åtminstone tillgodogör sig våra nutida kommunikationens bekvämligheter och höga utveckling skulle säkert ha både nytta och nöje av att få veta litet om forna tiders sätt att färdas.

Vi vilja här försöka återgiva några drag ur den tidens sätt att färdas eller forsla sina förnödenheter samtidigt som vi ägna uppmärksamhet åt den verksamhet, som pulserade i dessa trakter.

Bland de mera framstående färdvägarna i Värmland vid 1860-talets början och mitt märkas som ovan antytts företrädesvis förbindelserna dels mellan de många sjöarna och vattendragen i *östra Värmland*, dels mellan de stora vattenvägarna *Fryken-sjöarna* och *Klarälven*.

ÖSTRA VÄRMLANDS—BERGSLAGENS TRANSPORTLEDER.

Utvecklingen av Östra Värmlands transportleder har i mångt och mycket att uppvisa samma former och ske-den som inom andra trakter av Värmland. Beskrivningen av transportväsendets utveckling inom denna del av Värmland har gjorts omfattande och detaljrik och kan äga tillämpning på transportväsendets utveckling jämväl inom det övriga Värmland.

Värmländska bergslagens historia är icke »en gammal historia», åtminstone den del därav, som ligger under människors medverkan. Den sträcker sig icke stort längre tillbaka än till 1400-talet — ity att bergsverksamheten i mellersta Sverige först vid denna tid fick sin uppmärksamhet riktad på Värmlandsberg.

Östra Värmland består av en geologisk formation, som icke i någon nämnvärd grad inbjuder till mänsklig bebyggelse och verksamhet. Grunden är till största delen danad av urberg, varöver karg pinnmo avsatt sig under den stora nedisningen. Endast vid Vänerens stränder förekomma ler- och jordavlagringar från perioder, då dessa lägre liggande landsdelar voro översvämmade och som nu erbjuda bättre förutsättningar för jordbruksverksamheten. Bergsbruket i Värmland har därför i stort sett icke varit underlättat av någon odlingsmöjlighet.

Ännu på 1400-talet utgjorde Bergslagen en ogästvänlig vildmark, och endast den stigande kännedomen om andra naturens tillgångar och utsikterna att kunna tillgodogöra sig dessa förmådde draga människorna dit och locka till bebyggande.

Konsten att ur olika arter av malm frambringa nyttiga metaller var sedan länge känd, men vad järnet beträffar hade det tidigare framställts huvudsakligen ur myrmalm och först under långt senare tid ur malm från berget.

Sedan de rika malmförekomsterna i Värmland börjat bliva beaktade, kom emellertid snart bergsbruksverksamheten här igång och banade sig väg under trägen strävan och ständig kamp med mångahanda svårigheter. En bland dessa, som kostat mest arbete att övervinna och som föranlett nära nog ofattbar möda, var transportsvårigheten. Det har därför varit ett ständigt sökande efter överkomliga utvägar att på bästa sätt lösa spörsmålen härom.

Den tidigaste järntillverkningens produkter utgjordes av osmundjärn. Namnet torde ha erhållits från isländskan, asmundr, oarbetad järnklump. En orsak till att osmundjärnet så länge bibehölls torde varit dess lämplighet för transport.

Även under dess vidare utveckling synes bergsbruksverksamhetens lokalisering ständigt röna påverkan av transporthänsyn. Gruvorna ha sin naturliga förläggning och utgöra tillsvidare utgångspunkter för hela verksamheten. I deras närhet uppkomma smältugnar, hyttor och bruk. Malmen brytes i gruvan, smältes i hyttan till järn, som förädlas till färdiga nyttigheter i bruken.

Bergbrytningen tillgick ännu på så sätt, att eld uppgjordes på berghällen, varefter det upphettade berget begöts med vatten, och de på så sätt sprängda bergbitarna brötos loss. Härtill åtgick mängder av ved. Skog erfordrades också för hyttan. Allt eftersom skogen i närheten av gruvan förbrukades, föranledde de ökade ved- och koltransporterna, att hyttorna flyttades från gruvan till mera avlägsna platser, där tillgång på skog och drivkraft fanns.

I hela bergsverksamhetens utveckling kan man spåra denna orsak och verkan, och ännu i våra dagar kan ett tydligt vittnesbörd härutinnan påvisas från mitten av 1500-talet i följande utveckling. Hertig Karl, som ägnade sin faders, Gustaf Vasas, verk för bergsbrukets främjande sitt starka stöd, anlade omkring 1570 ett större kronobruk

vid Bro, platsen för det nuvarande Kristinehamn. Här utbyggdes efterhand fyra masugnar, en hammarsmedja, en osmundsmedja och en klensmedja. Dessutom funnos en kuggakvarn, en skvaltkvarn, en verkhytta, och senare omnämnes kungsgård, gäst- och krögarhus. Invånarnas antal utgjorde år 1580 omkring 100 personer. Enligt efterlämnade räkenskaper var tillverkningen omfattande, och under perioden 1570—1580 förbrukades omkring 1,500 lass malm pr år. Råvara erhöles från det på omkring sex miles avstånd från Bro belägna Persberg. Denna betungande transport torde hava utgjort huvudorsak till, att bruksrörelsen vid Bro hytta snart gick tillbaka, så att den mot slutet av 1580-talet efterhand avstannade, vid samma tid som hertig Karl uppförde sitt nya stora järnverk vid Nykroppa. Det hade visat sig, att det fördelaktiga exportläget vid Väneren och tillgången på skog och drivkraft likväl icke förmått uppväga de kostsamma transporterna för den tunga, oarbetade malmen. Med andra ord transportsvårighet och kostnad hade nödvändiggjort en nyorientering av bruksrörelsen.

I syfte att verka för transporterens underlättande och befrämjande ingrep hertig Karl och införde skatteskyldighet i form av körslor. Hertigen förordnade sålunda, att »var skatte- och kronobonde skulle köra tre lass och var torpare ett lass malm mellan järnberget och Bro och medföra förnödenheter eller torr ved, då han reste till berget».

Senare skaffade kung Karl IX egna oxar och hade år 1600 över hundra par i körslorerna för kronobruken i Värmland. Den skattskyldige kunde få lösa sig från körsloåligandet genom att erlægga s. k. limstenspenning.

Efterhand som verksamheten utvidgades och varornas mängd ökade, gjorde sig behovet av förbättrade transportmedel alltmer kännbart. Jämsides framstod också nödvändigheten av att ordna färdlederna allt mera vägande.

De tidigare klövjevägarna utbyggdes till körvägar, och efterhand utvecklades och framväxte ett nät av färdleder, som anknötos till vissa större stråkvägar.

Av såväl geografiska som geologiska skäl fick detta vägnät genom Bergslagen helt naturligt sin huvudsträckning i nordsydlig riktning, och de hyttor och bruk, som icke voro belägna intill huvudtransportleden, sökte sig förbindelse med denna, under det att för nybyggnader hänsyn till transportläget var en tydligen tungt vägande synpunkt vid lokaliseringen.

Den mest intressebjudande perioden av transportväsendets utveckling torde ligga under senast förflutna århundrade. Behovet att underlätta framkomligheten för de tunga fororna framtvingade alltjämt strävan efter bättre vägar.

Medan man i landet i övrigt dryftade lämpligheten och sättet att bygga järnbanor, omsatte man i Värmland tankarna i handling. Redan under första delen av adertonhundratalet hade man letat sig fram till begreppet »järnvägs» förverkligande, och första uppslaget i Sverige torde vara att finna vid Långbans gruvor, vilket framgår av följande citat ur ett protokoll från år 1818 angående Långban, hämtat ur J. Furuskogs betydelsefulla avhandling om De Värmländska Järnbruken:

»För gråbergets bortförande intill spelkäglan är en realväg med tackjärnsstänger anlagd till 96 famnars längd, på vilken två personer utföra en s. k. hund lastad med 20 skeppund, vilken inrättning medför mycken lättnad i arbetet mot förut, då allt berg skulle på axel bäras upp på varphögarna.»

Kanske ha vi här uppslaget till järnväg. Ätminstone fortsatte utvecklingen i Värmland målmedvetet på den inslagna vägen, och efter hand tillkommo småbanor vid flera platser. Så följer efter vartannat järnbanor för hand- eller hästtransport avsedda att tjäna till förbindelse mel-



lan gruvor, hyttor och bruk, förbi forsar, fall och andra hinder i vattenleder eller som förbindelse över landsträckor mellan sjötransportleder.

På så sätt utbildades såväl i Bergslagen som från flera platser i Värmland ett egenat och smidigt transport-system, sammansatt av en mångfald olika former, varvid de utvägar och möjligheter naturen erbjöd beaktades och utnyttjades. Genom att förbinda sjöarna i östra Värmland med hästbanor erhöles nämligen en genomgående naturlig trafikled, som sträckte sig ända uppifrån gränsen mot Dalarna, Rämens och Oforsens bruk genom Filipstads östra bergslag med anknytning av sidobanor till kringliggande bruk och hyttor ned till utfartshamnen vid Väneru.

Utvecklingen försiggick starkast under mitten av 1800-talet och flertalet av de genomgående banorna byggdes omkring år 1850.

Om vi på den här intagna kartan, utvisande transportlederna i Östra Värmland, från norr följa den långa led, som på några få år danades, finna vi fyra huvuddelar nämligen: sträckan Oforsen—Rämen—Lesjöfors—Långban—Persberg;

sträckan Persberg—Gammalkroppa—Nykroppa—Storfors—Sjöändan (Östra leden);

sträckan Persberg—Filipstad—Asphyttan—Bjurbäcks kanal—Sjöändan (Västra leden) och slutligen

Sjöändan—Kristinehamn.

På den norra sträckan mellan Oforsen och Persberg blevo småbanor anordnade mellan sjöarna Stora—Slädsjön—Rämen—Lesjön—Agarna—Långban och Yngen. På ingendera sträckan erbjödo terrängförhållandena några större svårigheter, och medelst det sålunda hopfogade systemet erhöles en lättframkomlig, sammanhängande transportled för malm norrut till bruken och för färdigt järn söderut mot exporthamn.

Från Persberg ledde, som nämnt, två trafikleder, vilka båda blevo av synnerligt stor betydelse för hela industriens utveckling.

För att få en tydligare uppfattning om den livliga verksamhet, som i mitten av 1800-talet försiggick å och omkring dessa trafikleder, skola vi försöka bilda oss ett omdöme om förhållandena genom att samla intrycken under en tänkt resa vid denna tid från Vänern till Persberg över östra leden och tillbaka över den västra.



Bild 3. Biljett av messing
å Kristinehamn—Sjöändans
järnväg.

EN RESA KRISTINEHAMN—PERSBERG OCH ÅTER FÖR 70 ÅR SEDAN.

Vi begynna vår resa efter avslutad fastingsmarknad i Kristinehamn och måste bereda oss på en veckas bortavaro.

Marknaden hade pågått under en veckas tid. Bruksägare och bergsmän från Bergslagera och köpmän från Göteborg hade mött upp för att avsluta sina köp och träffa överenskommelser till grundval för det närmaste årets priser och leveranser, framförallt vad beträffar järn. Ett festligt umgängesliv satte gladare färg på tillvaron mellan de understundom nog så allvarsfyllda förhand-

lingarna. Bygdens allmoge hade allmänt kommit tillstädes, och gycklare av alla slag hade infunnit sig bidragande allt efter förmåga att göra sammankomsten så brokig, livlig och rörlig som möjligt. Först under de sista dagarna blevo i regel underhandlarna tillräckligt klara med ställningen för att träffa de stora avsluten i sina omfattande järnaffärer.

Efter marknaden bar det så iväg, var och en åt sitt håll. De flesta åkte den skröpliga landsvägen norröver till sina hembygder. Vi skola fara åt samma håll men vilja följa transportleden för malm, järn och förnödenheter.

Vad då först beträffar den nybyggda järnvägen Kristinehamn—Sjöändan var den så ordnad, att tomvagnar och lättare laster drogos med häst den en mil långa uppførsbacken till åsen strax norr om vägskelet vid Heinola. Härifrån rullade vagnarna ner till Sjöändans hamn. De mötande vagnarna, lastade med järn, drogos i sin ordning från Sjöändan c:a 3,000 alnar söderut till den första mötesplatsen, därifrån de sedan bromsades till Kristinehamn. Banans tillkomst hade beslutats på fastingsmarknaden 1847, och sedan riksdagsanslag erhållits till förstärkning av de enskilda insatserna, byggdes banan färdig år 1850.

Banans tillkomst hade mött motstånd från dem, som förut ombesörjt hästkörslorna. Dessa befarade en minskad arbetsinkomst av stor betydelse. Sjöändekörslor hade pågått sedan Gustaf Vasas tid och omfattade nu tiotusental dagsverken pr år. Emellertid kom banan till stånd, och fraktkostnaderna nedbringades till föga mer än hälften, samtidigt som körslornas upphörande verkade förmånligt på jordbruket. Därjämte synes »nykterhet, trevnad och välstånd ha blivit hemmastadda hos ett folk, som förr endast fört ett åkandes lif» enligt redogörelse av bergmästaren Franz von Schéele, den drivande kraften i samfärdsväsendets utveckling vid denna tid.

Vid Sjöändans hamn rådde liv och verksamhet. En

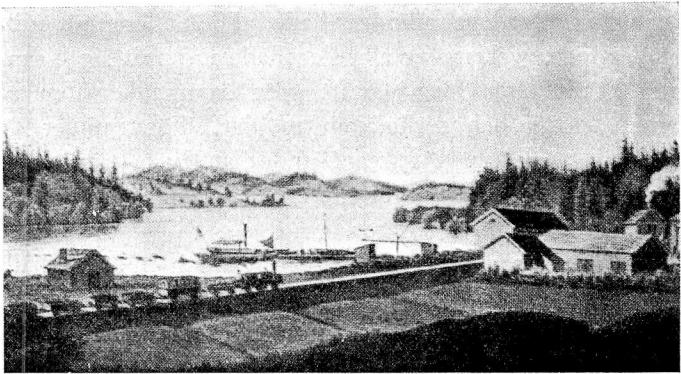


Bild 4. Sjöändans station och lastageplats.

hamnpir var byggd ut från land, och längs stranden voro anordnade upplagsplatser och pålade kajer, där pråmar och skutor lossade sitt gods. Stationshus och godsmagasin voro upptimrade. Järnväg och stora förvaringsbodas funnos sedan gammalt uppförda, bild 4.

Från Sjöändan vidtog så en lång sjötransport över Bergsjön genom Norsbäcks kanal, som påbörjats redan på 1630-talet genom att arrendatorerna på Kroppa låtit gräva upp bäcken, varigenom förbindelse erhöles mellan Bergsjön och Matlängen, vidare över Öjevettern till Lillfors.

Innan Norsbäcks kanal blev upptagen, hade sjötransporten norrifrån stannat vid Hytte i södra änden av Matlängen. Vid Hytte bodde då Nykroppa fogdetjänare, om vilken det heter »att han hade att följa från bruket och där anamma och vid Hytte från sig leverera och akta på att de, som järnet föra icke spilla bort något därav». Vid Hytte mötte formän för järnets vidare befordran till Bro.

Å leden Storfors—Sjöändan insattes i slutet av 1850-talet pråmar med spår, såväl enkel- som dubbelspåriga, för direkt transport av järnvägsvagnarna från Storfors—Lillfors järnväg, och det spordes redan nu, att ångbåt inom

kort skulle komma att anskaffas för släpning av pråmar och färjor.

Vi ha nu nått fram till det första egentliga järnbruket Storfors eller Fors, som det tidigare kallats. Till bruket hörde vid denna tid två stångjärnssmedjor, en manufaktur-smedja och en stålugn. Den första hammarsmedjan anlades av Karl IX år 1588. I trakten av Storfors fanns därtill en icke obetydlig jordbruksbebyggelse. Namnen på gårdarna vittna ofta om deras tillkomst: Mon, Rjöningen, Fallet, Vargetorp, Baggetorp, Jordkullen, Backa, Dalen m. fl.

Från Storfors återtaga vi den avbrutna sjöresan och färdas nu genom natursköna nejder på pråmar över Mögsjön och Östersjön för att hamna vid Kroppa järnvägs lastageplats, Bernsnäs brygga. Mot slutet av 1850-talet anordnades här färjehamn för vagnarnas ombordförande direkt å pråmarnas spår.

Vi ha nått det största av järnbruken i Östra Bergslagen och måste använda en dag för att något närmare taga reda på vad här försiggår. Vi låta därför tåget draga vidare norrut och stanna för att skaffa oss litet närmare kännedom om bruket och trakten.

Järnbrukets ursprung leder tillbaka till Gustaf Vasas tid, då här på 1540-talet fanns en hytta. Tidvis har malm brutits på platsen. Huvudsakliga råvaran har dock erhållits från Persberg. Malmen fraktades över sjön Yngen och därifrån tidigare på klövje- och vintervägar, nu på Kroppa järnväg, till Nykroppa. Under 15- och 1600-talet genomgick bruket skiftande öden och kom i olika händer. Under en lång följd av år låg det till och med öde. Genom Karl XI:s reduktion år 1685 kom bruket åter under kronan, och vid denna tid anlades en ny masugn. År 1714 kom bruket ånyo i enskild ägo.

Runt omkring Nykroppa fanns tidigare ett flertal mindre hyttor, men i början av 1800-talet sammanfördes

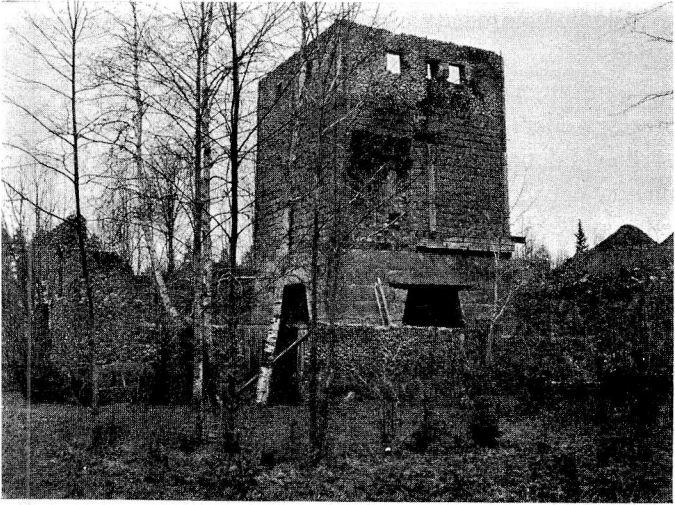


Bild 5. Ruinerna av hyttan vid Gammalkroppa.

verksamheten till Nykroppaverken och Storfors bruk. Orsaken härtill torde vara att söka i dessa orters gynnsamma trafikläge intill den genomgående transportleden.

Trakten inbjuder icke till något bebyggande, men en del mindre gårdar finnas dock. I motsats till förhållandet kring Storfors förefinnes här ett typiskt bebyggande av högt belägna platser. Något egentligt jordbruk kunde icke ifrågasättas. Det som i första hand eftersträvades var foder för kreatur. Gårdarnas läge inom detta kolonisationsområde påminner om byggnadssättet vid den finska invandringen i Värmland. Härpå tyder ju även namnet: Höjden.

Vi fortsätta nu färden mot Persberg genom att medfölja nästa transport å järnvägen till Gammalkroppa. Denna bana är utrustad med passagerarvagn, och vi taga det blandade tåget för den en mil långa landresan uppför banan till Yngen, som ligger icke mindre än 120 anlar högre än Östersjön. Vi åka i sakta mak upp genom Kroppa-

älvens dalgång, förbi den gamla Herrhultshyttan, varav numera endast ett par pittoreska gårdar funnos kvar, över det idylliska näset mellan Skärjensjöarna och nå strax därpå nästa industricentrum, Gammalkroppa, där vi med värmländsk gästfrihet välkomnas på den vackra herrgården. Den gamla bergsmanshammarens klang hade visserligen tystnat för ett tiotal år sedan, men ännu så länge »brusade» hyttan livskraftigt och förhoppningsfullt. Dess läge invid transportleden var fördelaktigt och tydde på, att hyttan borde ha utsikt att ännu länge bliva bestående.

Efter båtferd därifrån över sjön Yngen kommo vi så fram till Persberg, målet för vår resa, och ha därmed nått den fem århundraden tillbaka oavbrutet drivna gruvbygden och medelpunkten i Värmlandsberg. Om upptäckten av denna rika malmförekomst gå många sägner, vilkas tillförlitlighet dock torde gränsa till folksägnens. Privilegier för Järnberget i Värmland gâvos år 1413 av konung Erik XIII. Om gruvans mäktighet heter det i Bergverksrelationen av 1640: »Persberget. Vid den gruvan är hela berget idel malm, är ock mäktigt rik, så att hon allena gå kan och är så mycket att bekomma, att varest man jorden avrymmer, där möter man malmen, är ock icke tvivlande, att aldrig med Guds tillhjälp tryter malmen.» Den största brytningen försiggick numera i Storgruvan.

Inom gruvområdet funnos ett flertal märkliga anordningar för gruvans länshållning, bergets uppforsling och transport av malmen. Bland de mångahanda byggnadsverken märktes särskilt ofantliga vattenhjul, lavar och uppfodringsverk, de väldiga stånggångarna för vattenuppfodrning, s. k. vattenkonster, kanaler, vattenledningar, transportbanor och järnvägsvagnar.

Nästan all malm, som bröts vid Persbergs gruvor, fraktades sjöledes därifrån. Det rörliga liv, som rådde på gruvfältet, kunde därför till sitt resultat bedömas

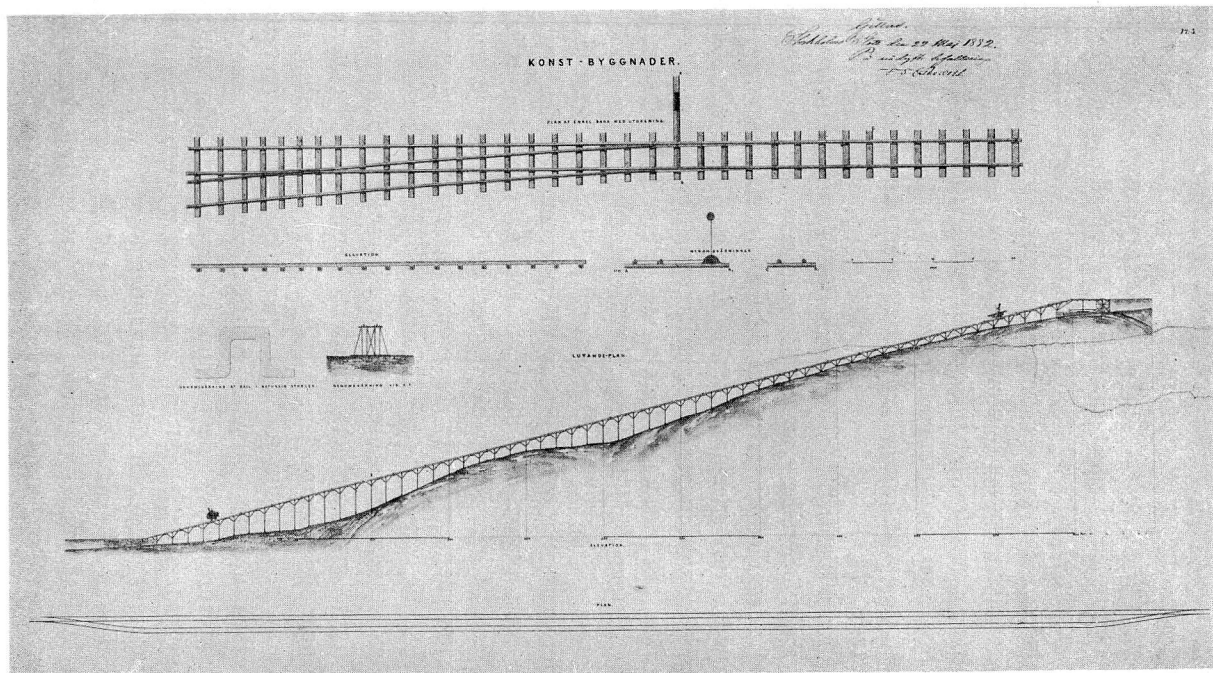


Bild 6. Spelbanan å Yngs—Daglöse järnväg.

av verksamheten till sjöss å båtlederna Persberg—Lervik, Saxåbrygga, Torskebäcken, Gammalkroppa och Vinternäset. Den senare leden var tydligen den starkast belastade, ehuru väl transportererna under senaste årtionden minskats och delvis överflyttats till Gammalkroppa.

Transporten till Vinternäset leder vidare till Filipstad, Asphyttan, genom Bjurbäcks kanal till Kristinehamn, och på vår återfärd skola vi nu följa denna led.

Från gruvorna voro anordnade småbanor till stranden. Vagnarna fördes här ombord å tåg färjor för vidare befordran till Vinternäset, där Yngs—Daglöse järnväg vidtog. Med denna färdas vi efter häst till trakten av Filipstad. Strax norr om staden förefinnes emellertid i terrängen en stark förkastningslinje, som sträcker sig i ostvästlig riktning och plötsligt avskär möjligheten att på vanligt sätt färdas vidare.

I stället har här anordnats en spelbana, där spåret går i lutning ungefär 1:4, bild 6, och där vagnarna framföras genom att de lastade järn- och malmvagnarna fastkopplas vid en lina, löpande över ett linhjul, och i vars andra ände den norrgående lättare lastade vagnen är kopplad. Medan åtgärderna med vidarebefordran vidtagas, ha vi tillfälle att glädja oss åt en vidsträckt och betagande utsikt över dalgången, där Filipstad ligger kringfluten av Daglösen. I bakgrunden skönjas den ännu verksamma Storbroyttans mäktiga byggnader. Från spelbanans bas gick järnvägen genom norra delen av staden till hamnen nedanför stadens kyrka. En bana från Storbroyttan anslöts också här.

Från Filipstads lastageplats och hamn vidtager så en lång sjöresa, som dock underlättas genom de intressanta och natursköna trakter, där vi draga fram. Vi komma över Daglösen till Asphyttans sluss, som inleder Filipstads Bergslags kanal. Det var med största intresse vi emotsågo denna färd. Slussarna voro nyligen tagna i bruk, och

vår resa skulle dessutom avbrytas vid Asphyttan, det gamla ärevördiga 1600-talsbruket, som anlagts för att utnyttja därvarande forsar och fall, och som på sin tid innefattat Värmlands största bruksbygd, varav dock numera endast ruiner och den nyligen nedblåsta hyttan funnos kvar.

Att kanalleden skulle motsvara de förhoppningar, som ställts på den, besannades av den livliga trafik, som redan från början sattes in och som befann sig i stark och ständig ökning. Det enda man skulle vilja beklaga är, att kanalen icke blivit utförd långt tidigare, då den skulle hava berett Västra Bergslagen oskattbart gagn. Nu torde den få en hård konkurrent i den ungefär samtidigt utbyggda östra småbane- och sjöleden. Det största hindret för kanalens tidigare tillkomst har också rests genom motstånd från Storfors bruks ägare, som fruktade dess tillkomst. Emellertid ha ett halvt århundrades motigheter nu övervunnits, och en billig transportmöjlighet med stor kapacitet har ernåtts.

Vi färdas båtledes genom Asphyttans stora sluss, vidare genom sjön Aspen, den grävda horisontella kanalen, delvis mellan uppfyllda vallar, till Bjurbäcken, där i berget tre stycken slussar äro utbyggda. Från övre slussen har man en vacker anblick över den kringliggande leende trakten med sjön Lungen nedanför slussarna. På samma gång stolt och smidigt sänker sig vår farkost från sluss till sluss, och inom kort ankra vi för dagen på Stora Lungen nedanför slussarna, för att själva övernatta i den rymliga slussvaktarbostaden.

Nu återstår oss seglatsen över Stora Lungen och Öjevettern, där vi åter skola träffa vår tidigare färdled. Om vi ha tur och god medvind, kunna vi räkna på att nå fram ända till Kristinehamn nästa dag, men det kan också hända, att den återstående färden kan draga både två och tre dagar.

Det senare blev fallet, och det var därför en lättnadens

känsla, då rallvagnarna från Sjöändan efter möte med »upptåget» släpptes iväg och med tryggt guppande fart bromsades utför den milslånga lutningen ned mot Kristinehamn.

År 1858 anskaffades ånglok som dragkraft på Sjöändsbanan och något senare även på Kroppa järnväg, varjämte ordnade tåg och vagnar för resande insattes. En av Sjöändevagnarna finnes ännu i behåll och går i trafik å Säfsnäs järnväg, Hörken--Neva. Även för Kroppas järnväg anskaffades en bättre utrustad vagn för resande. Å de övriga småbanorna bibehöllos veterligen endast mera provisoriska anordningar.

Å Sjöändsbanan fraktades under dess tillvaros första hela år, 1851, 140,000 centner gods, därav 40,000 centner tackjärn. År 1874, alltså sista året den trafikerades smalspårig, fraktades 1,100,000 centner gods och 25,000 personer. Kroppa järnväg hade samtidigt insatt ångbåtar för pråmarnas framförande och hade på 1870-talet 27 lastbåtar och 4 ångbåtar.

FRYKENSJÖARNA—KLARÄLVENS TRANSPORTLED.

Mellan *Fryken-sjöarnas* södra ände och *Klarälven* hade länge funnits en väg för den omfattande järntransporten från och till den stora bruksbygden i Fryksdalen. Här gingo fororna i hundratal på dåliga vägar mellan lastageplatserna — fabrierna — vid Frykstad och Lyckan. Men jämväl andra varor transporterades häröver. Karlstad utgjorde nämligen stapelplatsen för allehanda gods, som på pråmar transporterades på Klarälven från och till Lyckan. Fabriernas vågrapporter från förra hälften av 1800-talet vittna om en synnerligt livlig kommunikation av spannmål och förnödenheter av alla slag.

Behovet för underlättande av den tunga transporten på land här gjorde sig alltmera kraftigt gällande. Den föreslagna järnbanan motiverades även med att oxarna och befolkningen, sedan banan kommit till stånd, skulle lösgöras och kunna användas i jordbruket.

Järnvägen — den första terrasserade järnväg i Sverige — utgick från Frykstads lastageplats i en stigning 1:60 upp för den lanthöjd, som här skiljer de båda vattenvägarna åt. Härifrån gick järnvägen i lutning till i närheten av Illbergs gästgivaregård, där en svag stigning vidtog till strax norr om Lyckan. Vagnarna drogos av oxar — sedermera av hästar — från Frykstad upp till höjden, varifrån de av sig själva rullade ned till Lyckans station. Hjulen voro gjorda av tvenne plåtar varpå flänsringen nitats. Tillfölje rummet mellan hjulplåtarna uppstod vid vagnarnas snabba färd utför ett rallande ljud — därav namnen »rall»-vagnar och »rallare».

Järnvägen öppnades för trafik hösten 1849, och året därpå befors banan av konung Oscar I jämte hela den kungliga familjen. Färdvagnarna — galavagnarna — voro de vanliga godsvagnarna, rallvagnarna, varpå bänkar och tak av domestik anordnats.

Oxarna och hästarna som dragkraft utbyttes redan 1856 mot lokomotivet »Fryckstad», ett framsteg i utvecklingen, som måste betecknas som storartat.

Järnvägen betjänade trafikbehovet tills 1872, då statens järnvägar i och med anläggandet och öppnandet av linjen Kil nedre—Fryksta övertogo transporten av gods mellan Fryken-sjöarna och Karlstad.