

ÅTVIDABERG - BERSBO
Östergötlands första lokomotivdrivna
järnväg

Åke Asph & Hans Blomberg

Åtvidaberg - Bersbo

Östergötlands första lokomotivdrivna järnväg

Åke Asph & Hans Blomberg

1857 invigdes järnvägen mellan Åtvidabergs kopparverk och Bersbo gruvfält, vilket var en av Sveriges första järnvägar med lokomotivdrift. Detta tidiga och för sin tid mycket omfattande projekt utgör ytterligare ett exempel på en brukslednings stora intresse för att använda ny teknik.

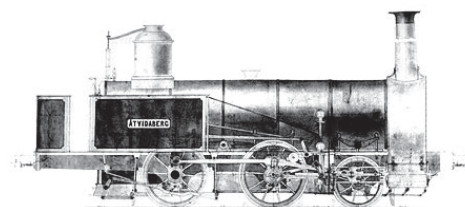
Järnvägen Åtvidaberg - Bersbo

Det tog förhållandevis lång tid innan man började bygga järnvägar i Sverige jämfört med övriga europeiska länder. Men när man väl kom igång fullkomligt exploderade ”marknaden.” Det skulle byggas järnvägar kors och tvärs över landet, varenda markägare ville ha en egen järnvägstation för att kunna sända iväg sina produkter till köparen på ett bekvämt och effektivt sätt. Staten planerade och byggde stambanor mellan de största städerna, men när det gällde landsbygden var det helt upp till det ”privata initiativet” att bygga enskilda järnvägar som anknöt till statsbanorna. Så också sträckningen Åtvidaberg – Bersbo som var avsedd för kopparmalmstransporter till smältverket i Åtvidaberg.

”Den år 1856 företagna och år 1857 fullbordade anläggningen af järnväg mellan Åtvidabergs kopparverk ... till Bersbo gruvan uti Wärna Socken, upptages en längd af 31 400 fot med 4 fots spårvidd. Transportmaterialen består af 2 lokomotiver, 4 passvagnar, 1 dressin, 2 små rälvagnar, 22 lastvagnar, 2 coksvagnar, 4 stenvagnar, 4 gråbergsvagnar. Tjänstgörande personal varit: 1 Magasinsföreståndare, 1 Lokomotivförare, 1 Eldare, 2 Banvakter. Forsling utav gods har utgjort pr år circa 460 000 Centra 1858-1859. Vid Edshyttan en jernbana, med 3 fots spårvidd, för utkörning av slagg”. Så beskrevs den första järnvägen för lokomotivdrift i Östergötland några år efter invigningen. Den knappt en mil långa järnvägen motsvarade 1/8 av hela Sveriges järnvägsnät med lokdrift inklusive de påbörjade stambanorna.

I Baroniet Adelswärds arkiv förvaras bokföringen från de första åren för denna unika privatjärnväg utan koncession. De första noteringarna dateras sig från oktober 1856 och gällde ”sleepersleveransen”, som bestod av 163 ek och 98 tall. Senare finns enskilda bokföringsposter med noteringar om spik på exempelvis 200 och 500 stycken.

Bokföringen från maj månad 1857 omtalar ”Transport 2 lok från Thorshälla till Norsholm med ångfartyget Motala Ström...” samt ”...hämtning från Norsholm...”. De tunga loken fraktades således med kanalbåt till Norsholm och därefter med hästforor till Åtvidaberg. De båda Munktelltillverkade loken, döptes till Åtvidaberg och Bersbo. Kostnaden noterades i bokföringen 1857 till ”2 lok från Munktells – 50 000”.



Det munktelltillverkade loket Åtvidaberg.
Ur RLJ:s bildsamling

Båda lokomotiven saknade hytt, vilket också märks i bokföringen under poster som ”skinn till tvenne pälsar åt locomotivförare” samt ”2 mössor åt locomotivföraren och eldaren – 6, 50” Under en annan bokföringspost kan man läsa om utlägg för ”klädsel av vagn” till en kostnad av 7,12 riksdaler, vilket förmodligen kan sättas i samband med den påkostade passagerarvagn som bruksledningen använde i samband med inspektionsresor till gruvfältet. Vagnskorgen finns bevarad vid Risten - Lakviks museijärnväg.

Räls från England

Vagnsparken för Åtvidaberg - Bersbo järnväg byggdes upp på relativt kort tid. I december 1858 bokfördes 13 lastvagnar á 500 riksdaler samt 8 vagnar med bromsar till en kostnad av 4990, 36 riksdaler.

Överums bruk, som vid denna tid ägdes av Baroniet Adelswärd, levererade bland annat vagnshjul. Andra detaljer, som fjädrar, importerades och då inte oväntat från England, järnvägarnas ursprungsland. Därifrån hämtades även Bersbobanans räls. Rälerna nådde Åtvidaberg via kopparverkets lastageplats Tindered vid Gamlebyviken, varifrån de drogs av häst- eller oxforor genom Uknadalen till Åtvidaberg.



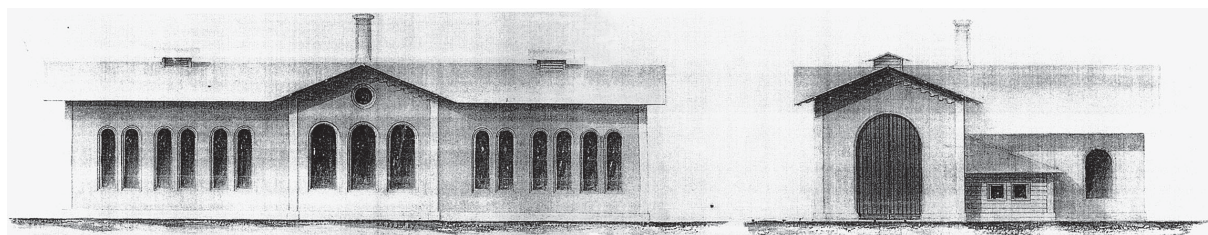
Passagerarvagnen som användes av baron Adelswärd, när han reste mellan Åtvidaberg och Bersbo. Foto Hans Blomberg.

Andra utgifter i bokföringen dessa första år rörde ”pumpstocksborring till Locomotivstall”, vilket säkerligen handlade om de vattenledningar av trä som drogs till det lokstall som byggdes mellan Bersbo och Edshyttan. Detta lokstall lär senare ha flyttats till Västervik.

En post i bokföringen som kan tyckas märklig är inköp av ”hud till buffertar” á 25 riksdaler, men dåtidens buffertar bestod av två stoppade skinnkuddar i varje ände.

Utbyggnadsplaner

Redan när Åtvidabergs järnväg anlades fanns det planer på att bygga ut till Mormorsgruvan från Bersbo. Men malmfyndigheten minskade och därmed motivet för att bygga ut. Däremot fanns det avancerade planer på en utbyggnad från Bersbo norrut till ån som mynnar i sjön Risten vid Missmyra. Härifrån skulle en totalt fyra mil lång ”båtled” anläggas förbi Borkhults bruk via sjön Yxningen till Valdemarsviken. Det låter väl bakvänt att först transportera malmen från Bersbo till smältverket i Åtvidaberg och sedan den färdiga produkten förbi Bersbo och ut i ett långt kanalsystem, men det var den tidens verklighet. Eller som prospektören konstaterar, landsvägen var nära dubbelt så lång och dessutom så backig att den var nära nog ofarbar.



Lokstallet mellan Edshyttan och Bersbo. Ritningen är från 1857 och är signerad av majoren och järnvägsbyggaren Claes Adelsköld. Ur RLJ:s bildsamling

Tidigt fanns det också planer på att binda ihop inlandet i Östergötland och norra Småland med hamnarna i Norrköping och Västervik. Inte bara Åtvidabergs kopparverk utan även järnbruken i Forsström, Överum och Finspång behövde en effektiv transportled för sina produkter. Brukspatron Carl Ekman i Finspång var dessutom mycket intresserad av att genom järnvägsförbindelse söderut säkra tillgången till träkol för sina masugnar.

Norsholm - Västervik - Hulthfreds Järnvägsaktiebolag

Olika planer på järnvägsutbyggnader lanserades, ett projekt gällde en järnväg från Norrköping via Valdemarsvik och Västervik till Hulthfred. I Västervik ville man ha en förbindelse till Linköping och flera bruksägare ville ha förbindelse med Göta kanal, som före Östra stambanans tillkomst var den stora transportleden genom Östergötland. För vår region blev resultatet att tre olika bolag byggde var sin delsträcka, vilka sedan bedrev trafik i samarbete tills man 1924 kunde uppträda under det gemensamma namnet Norsholm - Västervik - Hulthfreds Järnvägsaktiebolag.

Den norra delen anlades från Norsholm till Mulstad vid sjön Ristens nordvästligaste vik. Båttrafik från Höversby skulle förbinda sjön Hövern med sjön Lången via en kanal. Mellan sjöarna Risten och Såken planerades en kanal och även denna farled skulle trafikerats av bolaget som fick namnet Kommunikations AB Norsholm - Risten.

I Västervik hade man inte gett upp planerna på att få kontakt med Östra Stambanan och Linköping. När det nu skulle byggas järnväg från Norsholm till sjön Risten och det redan fanns en bana från Åtvidaberg till Bersbo gällde det att hänga på. Detta järnvägsprojekt tilltalade baron Axel Adelsvärd som var fidekommisarie över bland annat Åtvidabergs kopparverk och gruvorna i Bersbo. Han hade dessutom varit ritare på John Ericsons kontor och distrikts- och stationsingenjör vid Statens Järnvägsbyggnader under ett tiotal år. Han var den ende med järnvägskompetens i styrelsen för det nya bolaget som kom att heta Västervik- Åtvidaberg- Bersbo Järnväg och fick signaturen WÅB. Bolaget köpte baronens bana till Bersbo och den ursprungliga spårvidden om 4 svenska fot, 1188 mm, spikades in till 3 svenska fot, 891 mm.

Detta nya järnvägsföretag medförde att det norra bolaget ändrade sin planerade sträckning och spårvidd. Banan var först tänkt att gå från Björsäter mot Byrum men fick nu en annan sträckning direkt mot Lakvik där ett stickspår till sjön Risten anlades. Med anledning av den nya sträckningen blev banans officiella namn Norsholm - Bersbo Järnväg och bansignatur NBJ.

1879 kunde sträckan Hulthfred - Västervik, HWJ, öppnas sedan den ursprungliga koncessionen övertagits av en grupp intressenter under ledning av brukspatron de Maré i Ankarsrum. Denna bana uppköptes av WÅB och från 1915 blev ny signatur HWÅBJ som 1921 köpte NBJ och från 1924 blev alltså signaturen NVHJ. Då var den totala banlängden 188 km och hade i Hulthfred anknytning till Växjö och i Norsholm med Kimstad, varvid man kunde idka samtrafik med



Bersbo järnvägsstation 1897. Foto Johan E. Thorin.

Norra Östergötlands Järnväg till Örebro och Norrköping. Därifrån kunde man via Vikbolandsbanan nå Valdemarsvik, som varit en mellanstation i den ursprungliga koncessionen. Från Hulthfred kunde man komma ända till Torsås 40 km söder om Kalmar. Från Ringstorp anslöt 1908 Mellersta Östergötlands Järnvägs spår till Linköping, vilket innebar järnvägsförbindelse med även Motala och Ödeshög.

Förstatligande och nedläggning

1949 förstatligades så NVHJ och 1964 nedlades trafiken helt på sträckan Norsholm Åtvidaberg, medan delen Åtvidaberg - Jenny breddades till normalspår 1 435 mm. Från Jenny till Västervik lades ett treskenspår så både normalspårståg till Linköping och smalspårståg till Hultsfred kunde trafikera samma banvall. På före detta HWJ upphörde persontrafiken 1984 och formellt nedlades denna sträcka helt för kommersiell drift 1987. Idag trafikeras emellertid sträckan åter under sommartid, nu som turistjärnväg.

Åke Asph och Hans Blomberg är medlemmar i Museiföreningen Risten-Lakviks Järnväg.

Referenser

Otryckta

I Adelswårdska arkivet har bokföringen för järnvägen Åtvidaberg-Bersbo följts under åren 1856-1858.

På Riksarkivet har följande följande arkiv varit behjälpliga:

Statens järnvägar med föregångare. Enskilda järnvägsbolaget Hultsfred-Västervik-Åtvidaberg-Bersbo jv AB.

Statens järnvägar med föregångare. Enskilda järnvägsbolaget Norsholm-Bersbo.

Statens järnvägar med föregångare. Enskilda järnvägsbolaget Norsholm-Västervik-Hultsfred.

Tryckta

Adelsköld C, *Utdrag ur mitt dagsverks- och prodiversekonto: Autobiografiska anteckningar m.m. Lefnadsminnen.* 1899-1901.