

Axel Adelswärds brev från Amerika

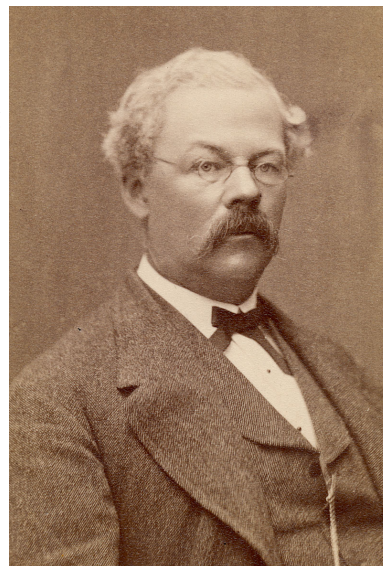
Föredrag av Viveka och Johan Adelswärd, vid loket "Förstlingens" besök i Åtvidaberg den 1 juli 2007.

Axel Adelswärd föddes 1828 på gården Stäringe i Sörmland. Han visste inte då att han skulle komma att flytta till Adelsnäs i Åtvidaberg som den sjunde baronen och innehavaren av Baroniet Adelswärd. Han utbildade sig i mitten av 1800-talet till järnvägsingenjör – en framtidsbransch.

Järnvägarna var den tidens absolut modernaste teknologi. Som en ung man, bara några och tjugo gjorde Axel Adelswärd en resa till Amerika för att se den nya världen, men också för att studera järnvägarna här. England var givetvis föregångslandet – den första järnvägen öppnades redan 1807. Men också i USA hade man kommit långt med denna nya teknik – 1860 hade man byggt 50.000 km järnväg.

Genom breven hem till hans goda pappa och hans goda mamma på Stäringe kan vi få en inblick i hur en ung järnvägsintresserad ingenjör såg på det han upplevde. Idag har vi av naturliga skäl valt att ta ut några av de många avsnitt som just handlar om hans berättelser om järnvägarna i USA

under 1855 och 1856. Men vi börjar i Paris och Versailles. För det var där Axel Adelswärd började sin resebeskrivning. Så här skriver han den 6 oktober 1855. Ni kan lägga märke till att han inte talar om tåg utan om 'train'.



Axel Adelswärd.
Sivert Middendorffs arkiv
Stiftsbiblioteket i Linköping

"Söndagen den 2:a gjorde vi en ganska intressant tour i sällskap med en ung fransman, som förut varit anställd vid Victor Emanuel och nu vid en järnväg i Paris. Han skaffade oss fribiljetter och vi reste på morgonen först till St Germain för att bese den atmosfäriska järnvägen samt de därmed förenade stora ångmaskinerna. Det var särdeles intressant att se, men dess praktiska användbarhet är inte stor såsom varande särdeles dyrt att bygga och underhålla. Vi besågo dessutom parken och slottet, men som vädret var något regnruskigt och särdeles kallt begåvo vi oss snart tillbaka till Paris, intogo vår middag och foro direkt därifrån till Versailles för att se vattenkonsterna, som skulle spela på eftermiddagen..... Oaktat det fula vädret var en ofantlig människomassa där. För att giva ett ungefärligt begrepp om mängden av människor där voro, vill jag anföra följande: Som Pappa vet föra tvenne järnvägar därifrån till Paris. Trainerna gå var 10:de minut. Varje train tager omkring 12 å 15 hundra personer. Ångbåtar, omnibussar och fiacres gå oupphörligt. "

Så kom då Axel Adelswärd fram till New York. Han berättar engagerat om vad han ser. Brevet skrevs den 22 oktober 1855.

”Järnvägsstationerna äro här mitt i hjärtat av staden. Man släpper av lokomotiven där trafiken blir för livlig att med säkerhet kunna rusa åstad med ångkraft och spänner ett par hästar för varje vagn, eller rättare hus, ty de likna mer sådana. De är över 20 alnar långa och hava åtta hjul, fyra i var ända. De äro ej avdelade som de europeiska utan en enda långa salong, en smal gång i mitten och bänkar klädda med schagg för två personer längs väggarna. Ryggstöden kan flyttas till vilkendera sida man behagar. Det är endast en klass och samma pris, i allmänhet billigare än i Europa. Man kan promenera från den ena vagnen till den andra hela trainen utefter och välja plats var man vill. Man är här ofantligt, t o m överdådigt artig mot fruntimmer, t ex när det behagar omnibusskuskarna att insläppa 50% flera personer i omnibussen än det är plats för (och det behagade dem alltid) och de sista anlända passagerarna äro fruntimmer resa sig de sittande herrarna och lämna sina platser till dem och förbliva för återstoden av resan stående. Damerna sätter sig utan att ens säga tack anseende det vara så naturligt som möjligt.

Så får Axel Adelswärd vidare till Philadelphia. Om det skriver han den 10 november 1855.

”Den 25:e lämnade jag New York för Philadelphia. Vägen tillryggalägges vanligen på fyra, fem timmar men mitt under resan kom lokomotiven i oordning och vi måste vänta nära två timmar innan en ny kom för att taga oss därifrån. Man lider dock ingen nöd i vagnen så komfortable som de äro inrättade. Jag minns ej, om jag beskrivit förut hurusom varje vagn är väl uppvärmd under den kalla årstiden förmedelst en liten järnkamin i mitten och huru i ena änden av varje vagn är ett litet cabinet d’aisance, där man vid behov ingår. Man behöver således aldrig gå ur vid stationerna och därigenom riskera att bliva kvarlämnad eller som i Europa, i synnerhet då man går med express som ofta inte sannar på en timme eller två, riskera att göra i byxorna. Även den hungrige kan utan att röra sig bliva tillfredsställd. Pojkar, som sälja stekta kastanjer, frukter, kakor etc. gå oupphörligen ut och in. Andra sälja böcker av alla slag och tidningar, affischer och annonser utdelas i sådant överflöd, att man kan fylla sina fickor fulla därmed. Då man nalkas sin destinationsort utkommer en herre på vars hatt står skrivet: ”Bagage Man”. Han frågar vilket hotell man ämnar gå till och om man har något bagage...

Här (i Philadelphia) är gott om järnvägar; icke mindre än sex gå ut härifrån i olika direktioner. Jag går om dagarna utefter dem och ikring stationerna och avritar, croquerar och uppmäter vad jag kan komma åt från skottkärror till stora broar. Det är bra här, ty man har fullkomlig frihet att gå var man behagar utefter dem. Vill man ej se upp får man skylla sig själv. Här äro ett par stora lokomotivverkstäder. Och jag ämnade försöka komma in på en av dem för att få arbeta under vintermånaderna...

I januari 1856, som var ovanligt kall bestämmer sig Axel att åka till Pittsburgh. Det blir en besvärlig resa, spåren var igenyrda och man måste tillbaka för ett nytt försök. Resan tog därför 20 timmar, vilket var mycket för det rörde sig inte om en mycket längre resa än härifrån till Linköping. Han hoppades att resan tillbaka till Philadelphia skulle gå bättre.

”På aftonen reste jag därifrån och hade hoppats komma till Philadelphia på morgonen. Ödet ville dock annorlunda. Redan på eftermiddagen hade det börjat snöa men ej starkt. Vi hade dock ej längre varit ute förrän det började falla häftigt, endast med största möda kunde vi komma framåt och slutligen på morgonen, då snön var 8-10 tum djup fastnade vi i en snödriva och blev sittande i fem timmar. Vagnen var dock uppvärmd och jag sov efter omständigheterna väl. Klockan 8 på morgonen lyckades det dock få oss fram till en station. Vi intogo med strykande aptit en frukost och begåvo oss därefter av igen. Vi hade nu fyra lokomotiv för en train, bestående av två passagerarvagnar och en bagagedito. Den första lokomotiven var försett med snöplog istället för den s k ”cow catcher” (kofångare) ett instrument varmed alla amerikansk lokomotiv alltid äro försedda och vars ändamål är att kasta kor, människor eller annat skräp som kan vara i vägen åt sidorna. Vi barkade där i väg så att snön yrde om oss men glädjen var av kort varaktighet. Vi hade nämligen ej nått 1000 alnar förrän en av lokomotiven gick av rails and there we were, kunde ej komma längre.

..... Av min resa har jag vunnit den erfarenheten att vi på våra järnvägar ofta nog komma att möta dylika missöden men tillika har jag funnit nödvändigheten att inrätta våra vagnar efter amerikanskt mönster, så att de kunna uppvärmas och ej, såsom de europeiska, vilka ej utan största svårighet och alltid ofullkomligt, kunna bliva det. Skulle vi sticka fast i en snödriva hemma en kall vinternatt och bliva sittande där 5 à 6 timmar och kanske mera, vilket troligen under stundom bliver händelsen, skulle de resande hitta på att kunna frysa ihjäl innan de kommer därifrån, såvida de ej kunna elda åt sig. På en av järnvägarna litet längre i norr hände det sig för några dagar sedan att trainen fastnade under en kall natt och bränslet var ont om och var snart slut. Därefter tillgrepos sätena i vagnen och man eldade en stund med tagel, sammetsdynor och sönderbrutna

mahognysäten. Då detta tog slut hittade man på en gårdsgård i grannskapet och en bra bit därav fick dela samma öde, tills slutligen åtta lokomotiver lyckades leta sig fram till dem och förlossa dem därifrån.”

Med dessa erfarenheter av det amerikanska järnvägsåkandet slutar vi nu. Axel Adelswårds brev är charmfulla och levande – han berättar inte bara om tåg, utan också om operor och sällskapsliv i New York, slavhandel och plantager i Södern och möten med kolleger och andra. Men det är en helt annan historia.

Ur brev till ”Min goda Mamma” från Clifton Hotell vid Niagara Falls, Canada, den 8 maj 1856.

”Jag måste till min skam erkänna, att mer än detta vår Herres storverk har ett annat storverk av människosnille här i grannskapet slagit mig med förvåning och beundran. Det är ett jätteverk, värdigt Niagara, en hängbro, som överförer på samma gång järnvägen och landsvägen. Det är för närvarande den högsta och längsta hängbro i världen. Den har 8 fots spännvidd och är över 200 fot från vattenytan. Då trainen långsamt glider över denna synbarligen så bräckliga byggnad och man ser ner i den ursinnigt kokande floden inunder, ryser man vid blotta tanken på möjligheten att den skulle brista och att det hela krossat i atomer skulle slungas ner i avgrunden utanför. Men en sådan fara existerar enbart i inbillningen. Bron förmår bära mer än 10 gånger den tyngd som någonsin kan gå däröver. Min vän, mr Ellet, var den som byggde den hängbron häröver, och så snart den första ståltråds kabeln på ett ingeniöst sätt blivit överförd från den ena stranden till den andra, gjordes ett slags korg, som upphängdes därpå. Han placerade sig däri och drogs däröver, varande sålunda den första människa som passerat Niagaraflo den på bro. Då bron var färdig körde han sin fru över i den första vagnen som gått över floden från den amerikanska sidan till Canada. Den bro som nu för järnvägen över, är byggd av en tysk ingenjör och är onekligen ett av världens underverk och övergår i mitt tycke Britanniabron.”