

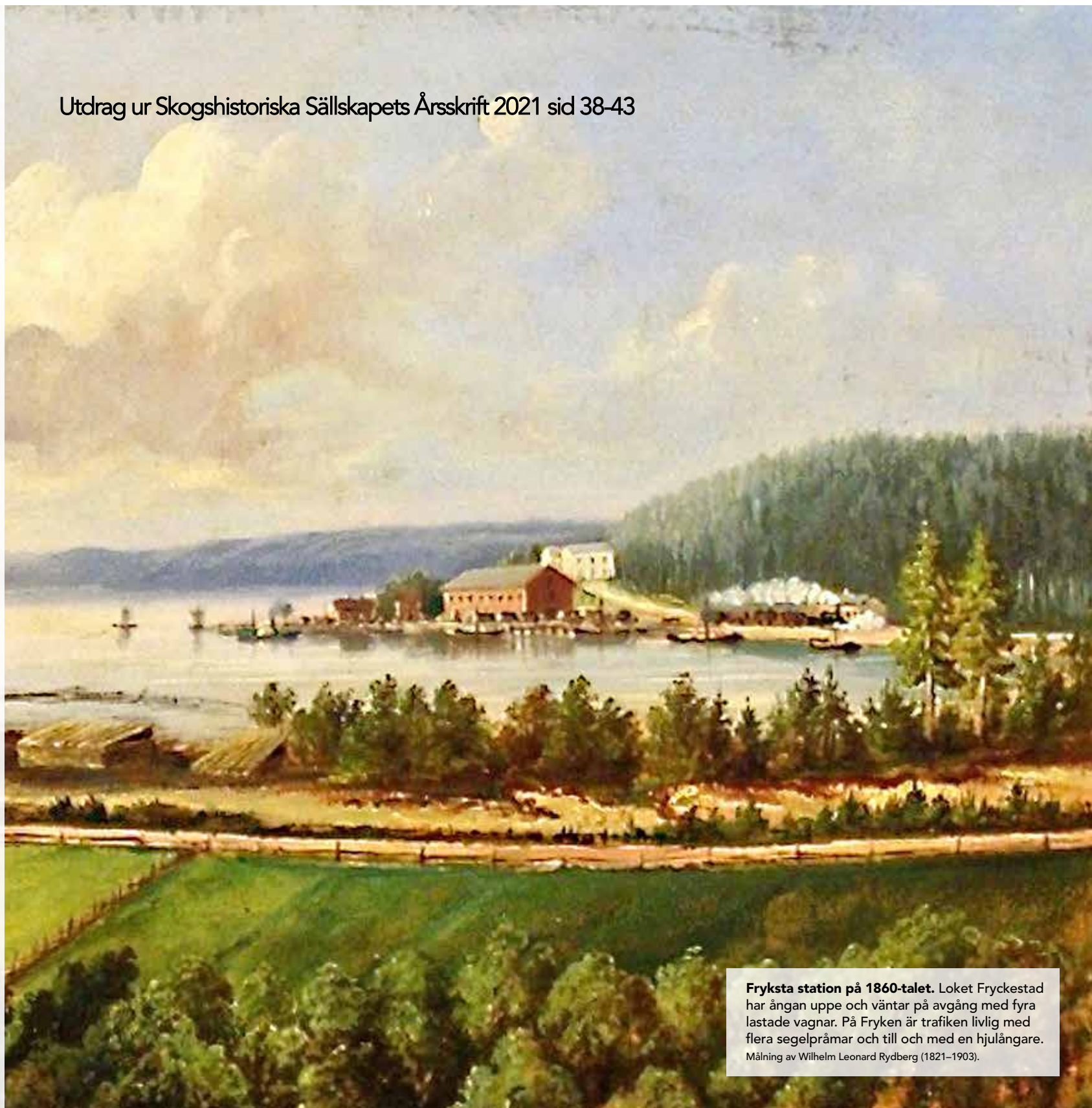
Järnvägarna revolutionerade transportererna

Den 29 mars 1846 samlades ett antal näringsidkare i Karlstad till ett möte där de "emottog upplysningar om de tilltänkta järnvägsanläggningarna i landet". Frågan väcktes om att bygga en järnväg mellan Fryken och Klarälven. Tre år senare stod Frykstad-Clara Elfs järnväg klar. Det var den första i Sverige för allmän trafik.

FRYKSTABANAN, SOM DEN OFTA KALLAS, var en an-språkslös järnväg. Endast 9 kilometer lång förband den Frykensjöarna med Klarälven. Därmed fick de många järnbruken längs dessa långsträckta sjöar en bättre kommunikationsled till hamnen i Karlstad. Banan stod klar hösten 1849 men den officiella invigningen, då kung Oscar I fick äran att åka med, förrättades inte förrän ett år senare. I projektet ingick också inköp av en ångdriven bogserbåt som ytterligare bidrog till att göra transportererna effektivare.

Inledningsvis drogs vagnarna av oxar, som efter bara något år ersattes av hästar. Sedan tågsättet nått den så kallade "Höjden" kopplades dragarna loss och vagnarna rullade vidare av egen kraft mot nästa höjd. Där väntade nya hästar som drog upp vagnarna innan de slutligen på nytt fick rulla av egen kraft, nu ända ner till lastageplatsen vid Klarälven. År 1855 anskaffades så det första lokomotivet som döptes till Fryckstad. Man anskaffade också två personvagnar, en enklare och en lite finare. I början av 1860-talet gick fyra persontåg i veckan. Godstrafiken var desto tätare. År 1864 transporterades 8 000 kubikmeter virke och 6 500 ton stångjärn/tackjärn på Frykstabanen. År 1871 var dess saga all, sedan Fryksta anslutits med ett stickspår till som den då hette, Nordvästra Stambanan, det vill säga järnvägen mellan Hallsberg och Oslo.

Utdrag ur Skogshistoriska Sällskapets Årsskrift 2021 sid 38-43



Fryksta station på 1860-talet. Loket Fryckestad har ångan uppe och väntar på avgång med fyra lastade vagnar. På Fryken är trafiken livlig med flera segelpråmar och till och med en hjulångare. Målning av Wilhelm Leonard Rydberg (1821–1903).



Wessman-Barkens station Marnäs i Ludvika år 1860.

Ett blandat tåg draget av bolagets första lok, Wessman har just kommit in. Det var tillverkat av Munktells, Mekaniska Werkstad i Eskilstuna, den tidens stora loktillverkare och var vid leveransen inte försedd med förarhytt. Inledningsvis var de tekniska problemen stora och då loket stod på verkstad upprätthölls trafiken med hästar. Järnvägsmuseum.

Järnvägarnas årtionde

Under 1850-talet konkretiserades en mängd järnvägsplaner i Sverige. Staten började knyta ihop landet med stambanor och i Bergslagen inleddes samtidigt projekteringen av järnvägar som främst skulle användas för transporter av trävaror, malm och järn.

NÄR STRÖMSHOLMS KANAL STOD KLAR i slutet av 1700-talet så öppnades en transportled genom Bergslagens centrala delar upp till Smedjebacken vid sjön Barken. Men visionen om att bygga en fortsättning västerut till Väsman och – enligt de allra djärvaste tankarna ända upp till Siljan – stupade på svårigheterna. Terrängen är svårbemästrad och nivåskillnaden mellan sjöarna Barken och Väsman är hela 55 meter. Det gjorde visionen ekonomiskt ogenomförbar. Men sedan insikterna om de nymodiga järnvägarnas möjligheter blivit allmänna vid mitten av 1800-talet, vaknade den till liv igen.

År 1855 bildades Wessman-Barkens Järnvägs Aktiebolag (WBJ) och året därpå började bygget av en järnväg mellan Smedjebacken och Ludvika, invid Väsman. År 1859 kunde den 18 kilometer långa banan tas i bruk. Via denna fick de bruk och verksamheter som låg vid Väsman förbindelse med Smedjebacken vid vars livligt trafikerade hamn det lastades om för vidare transport på Strömsholms kanal. WBJ, senare omdöpt till Smedjebackens Järnväg, blev omgående livligt trafikerad. Men sedan den normalspåriga Stockholm–Västerås-Bergslagens Järnvägar nått Ludvika år 1900 lades driften ner några år senare. ■

Dalavirke bakom järnvägen till Gävle

I Gävle insåg man på 1840-talet vilka möjligheter som fanns med skogen. Storskiftet i Dalarna höll på att frigöra stora mängder timmer. Och snart skulle det vara möjligt att driva sågverk med ånga. Men Dalälven gick inte att flotta på. Lösningen blev att anlägga ett ångsågverk vid sjön Runn i Dalarna och bygga järnväg som skulle ta trävarorna därifrån.

DALÄLVEN, SOM ÄNDA SEDAN 1600-TALET hade fungerat som flottled för vedförsörjningen till Falu gruva via sjön Runn, ansågs vid den här tiden omöjlig att flotta timmer på ända till kusten. Dels på grund av de många lugnvatten den passerar, dels därför att det stod i konflikt med det inkomstbringande laxfisket vid Älvkarleby.

Däremot gick det utmärkt att flotta timmer till Runn från Dalarnas både norra och västra delar. I denna sjö mynnar också Svärdsjöån som skulle kunna utnyttjas för timmerflottning från landskapets nordöstra delar.

Näringsidkarna i Gävle, med grosshandlaren Per Murén i spetsen, kom fram till att en ångsåg vid Runn skulle vara optimalt och generera stora förtjänster. Om man nu bara kunde frakta trävarorna därifrån ner till kusten, och helst till hamnen i Gävle. Hästforor som i århundraden varit det gängse transportmedlet skulle inte förslå. Det var nu som tankarna på en järnväg tog allt fastare form.

Gävlefolket var tidigt ute. Redan 1851 ansökte man om statligt lån för att bygga en järnväg mellan Gävle och Falun. Det var fem år innan

Korsnäsbolagets första ångsåg låg på en udde i sjön Runn i närheten av Falun. Observera ångloket tillhörigt Gefle-Dahla Jernväg som stänkar fram i förgrunden. Oljemålningen utfördes av Albert Blombergsson på 1860-talet. Dalarnas museum.





Att staden Sandviken ligger där den gör och att dess internationella storföretag heter just Sandvik, beror på att en framgångsrik masugn flyttades till sandig vik av sjön Storsjön för att komma nära den nya Gefle-Dahla Jernweg.

trafiken på de tre första stumparna av statens blivande stambanenät kom igång.

Den nya banan började byggas 1855. Fyra år senare rullade det första godståget på banan. Med sina 91 kilometer förfogade Gefle-Dahla Jernvegsaktiebolag då över landets längsta sammanhängande järnväg.

PARALLELLT MED JÄRNVÄGSBYGGET framskred också projektet med en ångsåg vid Runn. Man förvärvade år 1854 mark vid Korsnäs, strax utanför Falun, just där Svärdsjöån via Hosjön flyter ut i Runn. Året därpå bildades så Korsnäs Sågverksaktiebolag.

Också järnbruken i Gästrikland, framförallt Forsbacka och Hofors, understödde varmt järnvägstankarna. Edskens masugn kom dock att ligga vid sidan av dess sträckning. Denna masugn fick år 1858 världsrykte genom att man där för första gången i världen lyckats framställa stål enligt Bessemermetoden. Om det var denna framgång som gjorde att brukspatron Göran Fredrik Göransson inte bekymrade sig över att hans bruk hamnat i bakvatten vet vi inte. Men han fattade det djärva beslutet att istället låta flytta masugnen till den nya järnvägen. Platsen han valde var en sandig vik vid Storsjön. Det nya bolag som då bildades fick namnet Sandvikens Jernverks Aktie Bolag – som sedan utvecklades till både det internationella och än idag högst levande storföretaget Sandvik och staden Sandviken. ■



Det bolmar rejält när Mormor tar i med sju koppel grovt timmer i Böda kronopark. Järnvägsmuseum.



Bödabanan fick ett långt liv

I Sverige anlades vid åren runt sekelskiftet 1900 både skogsbanor, industribanor och permanenta järnvägar med den blygsamma spårvidden 600 mm. I Böda kronopark på Öland fanns en av dem.

REDAN 1907 UPPRÄTTADE byråchef B. Stafsing i Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen en PM om att anlägga ”en hästspårväg” i Böda kronopark. Stafsing var expert på att bygga järnvägar. Han räknade med att transportbehovet skulle klaras med hästdrift. I projektet ingick 25 km fasta spår och därtill 5 km lösa så kallade decauvillespår som kunde flyttas efter behov.

Driften kom igång året därpå, men man fann snart att hästarna trampade sönder banvallen, som nästan överallt bestod av sand av en typ som inte packar sig. Det gjorde att man direkt övervägde att köpa in ett ånglok. Det hade också visat sig svårt att hyra in tillräckligt många hästar. År 1910 gjorde därför ångloket ”Mormor” debut på Bödabanan. Det visade sig fungera väldigt bra och fick så småningom sällskap av ännu ett lok, följdriktigt döpt till ”Farmor”.

På Bödabanan fraktades huvudsakligen timmer. Lastningen av vagnarna gjordes för hand och var riskfylld, med tunga och ofta hala stockar.

I SLUTET AV 1930-TALET GJORDE så de första lastbilarna entré i Böda, sedan flera av brandgatorna i skogen lagts ut till skogsbilvägar.

Domänverket utredde 1939 om banan skulle läggas ned, men det stannade vid att en del sidospår avvecklades. Det ökade behovet av bränsleved under krigsåren på 1940-talet kom istället att innebära ett rejält uppsving för trafiken. Men 1951 togs frågan om banans framtid upp på nytt. Den här gången blev beslutet nedläggning. Något som blev ett faktum två år senare. ■

Nunnefjärilens härjningar i Kolmårdsskogarna vid seklets början var anledningen till att Stavsjö Järnväg byggdes. ”Nunnebanans” lok Virå, tuffar idag vidare mellan Mariefred och Läggesta. Foto: Lars Klingström



Sedan trävarufirman Nils Petter Danielsson 1905 tagit över godset Ålhult i Gullringen i norra Småland började dess skogar utnyttjas. Loket Sot-Sara drog timmer på den egna skogsbanan. Foto: August Christian Hultgren. Östergötlands museum.

Källa: Den gamla timmerbanan. Björn Lüning. Böda hembygdsförening.