Fritz Andersson

JÄRNVÄGEN SURAHAMMAR—LISJÖ

Liksom i Dædalus 1960 ger förre Kamreraren Fritz Andersson en teknikhistorisk notis från Surahammars Bruk.

En bland de tidigare industrijärnvägarna i Sverige, var den i det följande beskrivna mellan Surahammars bruk och Lisjö i Västmanland. Tillkomsten av järnvägen var så mycket märkligare som Surahammar på denna tid i övrigt saknade järnvägsförbindelse. Surahammar fick nämligen sådan först den 4 nov. 1899.

Till Surahammars bruks bolagsstämma den 30 augusti 1873 förelåg ett förslag från bolagets tvenne disponenter om anläggning av en hästbana mellan Surahammar och Lisjö för att på detta sätt förbilliga transporterna mellan de båda platserna. Bolagsstämman beslöt att utredning skulle verkställas och om möjligt framläggas vid nästa års ordinarie bolagsstämma.

På uppdrag av disponenten verkställde ingeniören J. Nilsson utstakning och avvägning av en planerad railvägsanläggning mellan Björkkärret och Surahammar. Ingeniör Nilsson, som var chef för järnvägsanläggningen Västerås—Köping, hade ej haft tillfälle att till bolagsstämman 1874 utarbeta fullständigt detaljerat kostnadsförslag, men han överlämnade tvenne approximativa förslag. Det ena alternativet avsåg en hästbana som beräknades kosta 95 490 Rdr, förutom vad kostnaden kunde bli för lösen av mark samt anläggande av bro eller färja över Kolbäcksån och det andra alternativet en railväg för lokomotiv, vilken kostnadsberäknats till 139 805 Rdr exkl. marklösen samt 3:ne broar över kanalerna och strömmen, varav 11 000 Rdr utgjorde kostnaden för en större bro som skulle sammanbinda en för bruksanläggningen lämplig holme (förrådsholmen) med verkstadsholmen samt bereda en bekväm väg för forsling av färdiga produkter till ifrågasatt hamnplats vid gamla kanalens inlopp.

Styrelsen var övertygad om att en »järnbana» av ena eller andra slaget borde anläggas, men ansåg för sin del, »ehuruväl ett lokomotiv skulle kunna fördelaktigt användas på flera sätt till besparing av andra kostnader, likväl med avseende å den betydliga differensen i anläggningskostnaden stanna i ett tillstyrkande av en hästbana».

Vid bolagsstämman den 10 oktober 1874 beslöts, efter en långvarig överläggning, att till bolagets delegerade och styrelsen överlämna detta ärende för närmare utredning. Till den extra ordinarie bolagsstämman, som hölls den 29 maj 1875, överlämnade disponent Alexanderson en skrivelse med bl.a. följande huvudpunkter.

»Då styrelsen kommit till öfvertygelse derom, att en rälväg borde emellan Surahammar och Lisjö anläggas, har härvid följande hufvudsynpunkter gjort sig gällande:

1:a att Surahammars bruk borde göras så sjelfständigt som möjligt, hvad beträffar tillgången å brännmaterialier, hvarpå de vidsträckta mosstrakter, der rälvägen är föreslagen att sluta åt Lisjösidan, erbjuda god läglighet, på samma gång rälvägen öppnar en beqväm tillförsel af effekter från 2:ne skogsallmänningar;

2:a att tillverkningspriserna torde vid användning af torf såsom bränsle kunna ganska väsentligt reduceras, i synnerhet å tider då stenkol stå högt i pris;

3:e att med de nu till buds stående fortskaffningsmedel någon möjlighet ej förefinnes att tillgodogöra sig de betydliga förråder af bränsle, som förenämnde mosstrakter innehålla, enär, oafsedt torfvens för landsvägstransport alltför skrymmande beskaffenhet och dervid oundviklig stor afstybbning, dessutom en talrikare dragarestyrka än den, egendomarne nu upställt, ej kan derstädes framfödas, samt den emellan Lisjö och Surahammar varande backiga landsvägen redan tillförene kan endast med ganska känbara ekonomiska upoffringar hållas i farbart skick för den trafik, som nu derå eger rum;

4:e att erfarenheten sednast under vintrarne 1872 och 1873 temligen tydligt bestyrkt svårigheten, för att icke säga omöjligheten, att kunna med nuvarande befordringsmedel framföra till bruket erforderligt bränsle de år, då blid väderlek under vintren inträffat;

5:e att, derest bolagets nu invid verkstäderna egande uplager af brännmaterialier skulle vårtiden eller under sommar och höstmånaderna upbrännas genom vådeld, faran för en betydande, och ej ringa del af kostnaden för anläggning af rälvägen motsvarande, ekonomisk förlust synes oundviklig, enär tillräckliga förråder af brännmateriel derefter omöjligen kunna under närmaste månaderna anskaffas; samt

6:e att landtegendomarne måste i längden utarmas genom uppehållandet af stor dragarstyrka, hvaraf alltför liten gödseltillgång är att påräkna, under det att antalet öfriga fäkreatur är jemförelsevis ringa».

Trots att anläggandet av en hästbana skulle ställa sig betydligt billigare för bolaget förordade disponenten anläggandet av en lokomotivbana, varvid han bl.a. framhöll att ingeniören C. Nilsson vid Degerfors förklarat att erfarenheten ådalagt olämpligheten av hästbanor, så snart banans längd överstiger ½ mil.

Bolagsstämman ansåg sig böra uttrycka sin erkänsla för de lämnade mycket intressanta upplysningarna och beslöt att åt styrelsen överlämna avgörandet av detta ärende.

Styrelsen beslöt någon tid efter denna bolagsstämma, att järnvägen skulle byggas och infordrade kostnadsförslag samt förde under-

handlingar om marklösen med de markägare, som berördes av järnvägsbygget. Kungl. Maj:ts tillstånd att anlägga järnvägen erhölls 1875, och samma år lämnade Strömsholms Nya Kanalbolag tillstånd att anordna rullbro över kanalen.

Den 30 augusti 1875 framlade Styrelsen till bolagsstämman förslag till kontrakt med byggnadsentreprenören, varvid disponenten fick i uppdrag att underteckna detsamma samt anställa en rådgivande och kontrollerande ingeniör. Järnvägsanläggningen började på sensommaren 1875 och fortgick utan avbrott till hösten 1876 då banan var färdig för trafik och besiktning.

Från början var meningen, att Björkkärret (Bovallen) skulle vara slutstation för järnvägen, men den utsträcktes till Lisjö, varigenom kostnaderna ökade med över 20 000 kr.

Lokomotivet levererades av Kristinehamns mekaniska verkstad, och då det var vanligt att loken på denna tid hade namn, fick detta lok namnet *Vaulunder,* räls inköptes från Norbergs nedlagda järnväg och järnvägsvagnar från Kristinehamn—Sjöändans järnväg, genom Kristinehamns verkstad.

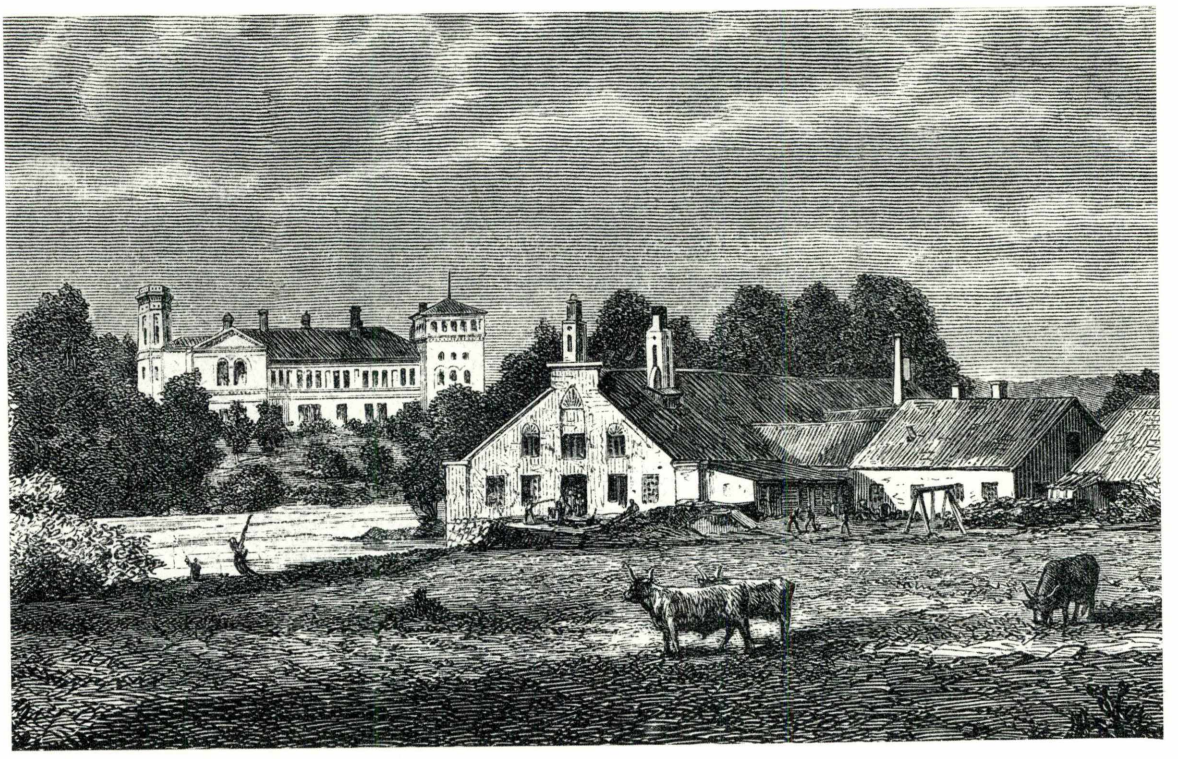
Kostnaden för den rullande materialen utgjorde vid starten:

1 st lokomotiv	11 000	
avgår rabatt för försenad leverans	250	10 750
24 st lastvagnar		8 300
2 » bagagevagnar (täckta godsvagnar)		800
	Summa kr	19 850

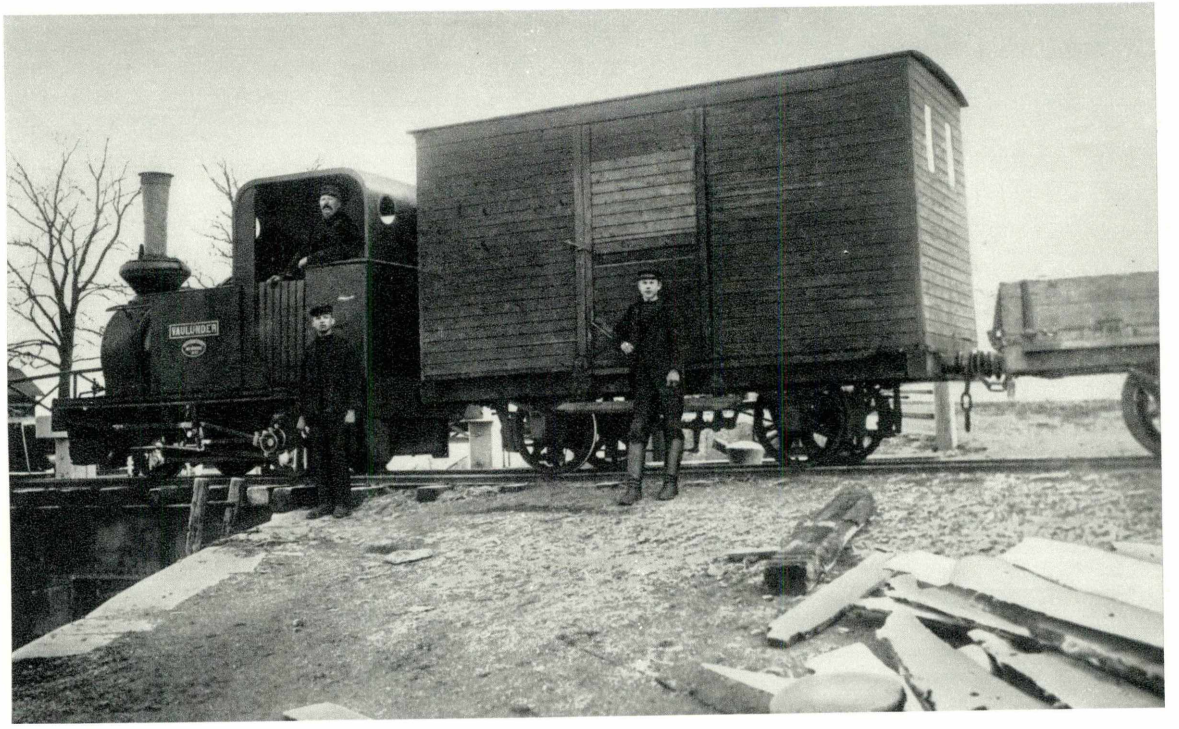
Spårvidden blev densamma som för Köping—Uttersbergs banan, således 1 093 m, de enda järnvägar i Sverige som haft denna spårvidd. Orsaken till att Lisjöbanan fick denna spårvidd var, att styrelsen hade ett förslag att sammanbinda de bägge banorna och på så sätt få förbindelse med hamnen i Köping. Banans längd från slussen i Surahammar till Lisjö lastkaj var 10 384 meter.

År 1877 uppfördes ett lokstall på Hovgårdsgärde till en kostnad av 740,89 kr. Det revs 50 år senare.

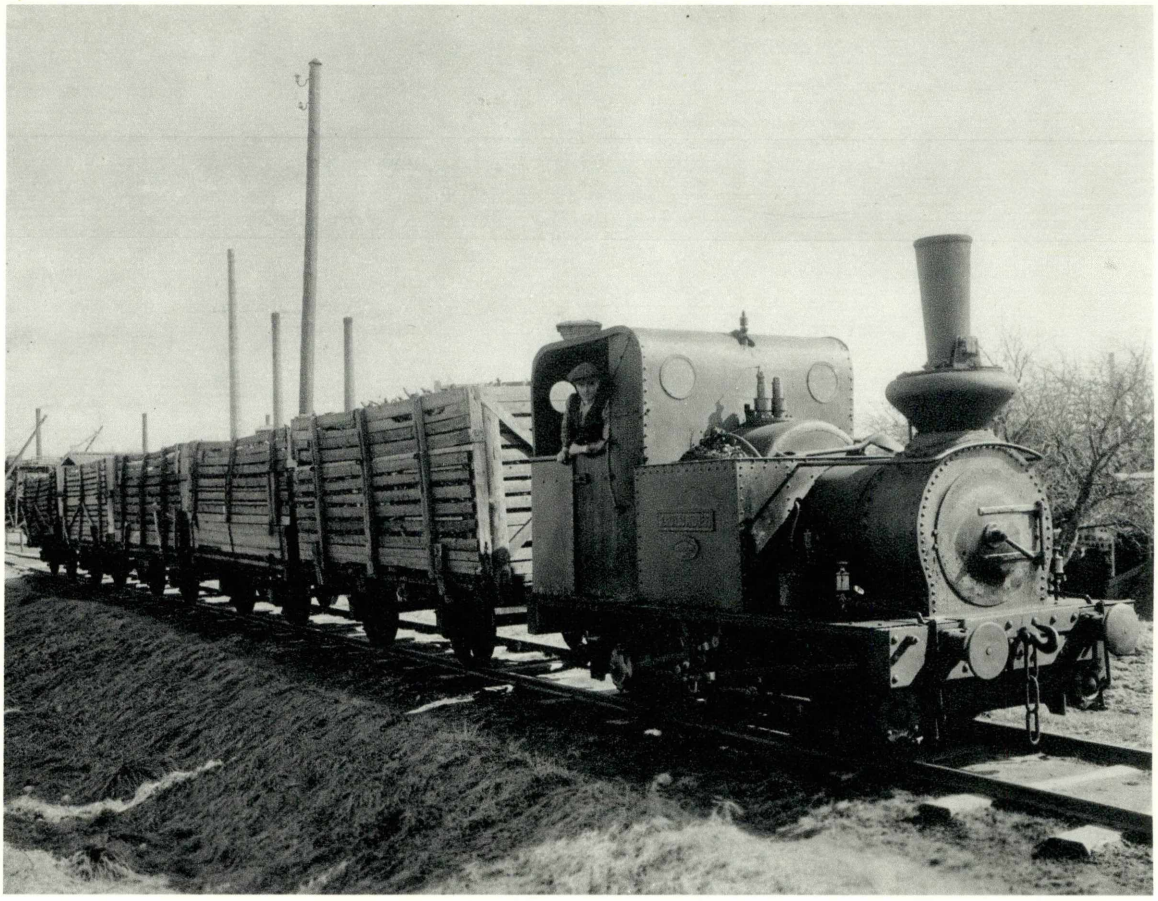
Den beredvillighet och noggrannhet ingeniör Nilsson visat vid järnvägsanläggningens utförande föranledde disponenten att hemställa, huruvida bolagsstämman kunde vara villig, att vid banans invigning till Nilsson lämna någon värdefull gåva som ett minne och ett erkännande från bolaget av dess tillfredsställelse med arbetets ut-



Surahammars bruk och bruksherrgård på 1870-talet då järnvägen Surahammar—Lisjö byggdes.



Vaulunder vid slussen i Surahammar. På loket dess förste förare Frans Ljunggren.



Sista tåget från Lisjö år 1926, som fördes av lokförare Knut Spännare.

förande. Bolagsstämman uppdrog åt disponenten att inköpa lämplig gåva vilket blev ett par större silverljusstakar med inskription.

Under första världskriget blev järnvägen hästbana. För detta ändamål blev en godsvagn ombyggd, försågs med tak och handbroms. På denna vagn fraktades under många år mjölken från Lisjö till mejeriet i Surahammar. År 1917 genomgick *Vaulunder* en genomgripande renovering, och under det halvår som loket var ur trafik fraktades veden från Lisjö på tvenne vagnar dragna av oxar, varvid två man åtföljde »tågsättet». Av dessa körde den ena oxarna och den andra tjänstgjorde som bromsare, ty vid alla utförsbackar måste oxarna spännas ifrån och vagnarna fick rulla av sin egen kraft, sedan kom oxköraren lunkande efter med dragarna, varefter de åter spändes för när bromsaren fått vagnarna att stanna. När disponent A. Sjöholm kom till Surahammar, lät han bygga om »mjölkvagnen» till motorvagn, varvid som drivkraft inmonterades en disponent Sjöholm tidigare tillhörig utombordsmotor. Ombyggnaden skedde i Surahammar och mekaniker var verkmästare Aug. Velander. Men trots många reparationer och omändringar måste i regel vagnen hämtas ute på linjen med häst, varför experiment efter några månader upphörde.

Under järnvägens glanstid anordnas av olika föreningar under sommarsöndagarna utfärder till Lisjö, varvid passagerarna fick åka i öppna lövklädda godsvagnar. Vid dessa utfärder hände det ofta att några av passagerarna fingo sina kläder sönderbrända av gnistor från lokomotivet.

Personalen på ett tågsätt utgjordes av förare, eldare och bromsare och vid full drift bestod tågsättet i regel av en täckt godsvagn (bromsvagn) och 8 öppna godsvagnar. *Vaulunders* förare under 40 år från 1877 till 1917 var Frans Ljunggren, en mycket bestämd och viljekraftig man, han har bland andra dikter även skrivit en dikt till *Vaulunders* ära. Den återges här nedan.

AVSKEDET

För fyrtio år se'n en högsommarkväll
Man gick att beskåda ett under,
En Ånghäst var kommen så knubbig å snäll,
Och Hästen var du, Vaulunder.

Din färg var dock ej något vidare skön
Du ännu ej fått denna bruna,
Du var grå, när du kom, snart du målades grön
Av nuvarande*prosten i Tuna.

* Senare biskop Lindberg (brukspojke från Surahammar)

Under fyrtio år, som jag stått på din rygg
Och blev utsedd att tömmarna sköta,
Jag ständigt har känt mig så lugn och så trygg,
Vad äventyr än många möta.

I fyrtio år, denna tid så lång,
Du travat så villigt och trogen,
Väl haver du snedsprång gjort någon gång,
Men aldrig det burit åt skogen.

För Lisjöbor blev du oändligen kär,
De gratis fick åka var givet,
Och gummorna ropte i korus så här:
»Se nu kommer Lunkamelivet».

Ur klaraste källan i allmänningsskog
Du fått dricka och krafter fått samla,
Även jag där har druckit, och därföre nog
Vi se unga ut, fastän vi ä gamla.

Men du har dock ännu så präktiga ben,
Du kan trava samt frusta och röka,
Men det knakar i lederna, magen är klen,
Du läkarvård snart måste söka.

Nu vill jag dig tacka för tiden som gått,
För både glada och tråkiga stunder,
Som vi haft tillsammans i torrt och i vått,
Farväl, ja farväl Vaulunder.

Under torvan på vallen, där kyrkan står,
Jag får vila och taga en blund där,
Till krematoriet (Martängen) du slutligen går,
Då är din saga all, Vaulunder.

En bland många historier om Frans Ljunggren är berättad av förrådsman Ivar Andersson, vilken under några år tjänstgjorde som eldare under Ljunggren. Tåget hade på återväg från Lisjö gjort det vanliga uppehållet vid pumpstationen på allmänningen för att inta vatten. Vid dessa uppehåll sade Ljunggren alltid till eldaren att se till loket under det att bromsaren pumpade vatten, för själv skulle han kontrollera vagnarna. En gång kom Ljunggren tillbaka och hade hela storvästen nedspilld med mjölk, vilket Ivar Andersson gjorde honom uppmärksam på. Härvid svarade Ljunggren: »Sannerligen, sannerligen har jag inte låtit förråda mig». Ljunggren hade då varit och tullat i mjölkflaskorna från Lisjö.

Järnvägsdriften lämnade under många år god vinst, men sedan torvberedningen vid Björkkärret upphörde, förlorade järnvägen sin största betydelse. Övriga effekter kunde fraktas billigare med bilar, varför järnvägen nedlades 1926 och lokomotivet *Vaulunder* samt en person- och en godsvagn fick en fristad på Surahammars bruksmuseum.