

Fataburen 1984



Fataburen

1984

Fataburen



1984

Nordiska museets och Skansens årsbok

Redaktör: Elisabet Stavenow-Hidemark
Redaktionssekreterare: Berit Nordin

Summaries translated into English by
John Hogg

Pärmens framsida: Utsnitt ur bildmontage från Atlas verkstäder i Stockholm. Teckning av Georg Stoopendaal (1866–1953), publicerad i Svenska Familj-Journalen Svea 1888.

Pärmens baksida: Skiss till utställningsbyggnad i Nordiska museets stora hall för utställningen Modell Sverige. Teckning av Leif Qvist.

Omslagsarrangemang: Håkan Lindström

Om inte annat anges tillhör bildmaterialet Nordiska museet

© Nordiska museet och respektive författare

Tryckt hos Bohusläningens Boktryckeri AB, Uddevalla 1984

ISBN 91 7108 237 9

ISSN 0348 971 X

Järnvägarna – en förutsättning för industrialiseringen

Barbro Bursell

Den kraftiga tillväxten inom svensk industri från omkring 1870-talet som brukar få beteckna det industriella genombrottet i vårt land hade sin orsak i flera faktorer. Bl a inträdde med detta årtionde en ekonomisk högkonjunktur baserad på en stark utländsk efterfrågan på svenska exportvaror. Men industrialiseringen hade också sin grund i tillgång på kapital, arbetskraft, nya energikällor och ny teknologi. Ett viktigt villkor för industrins expansion var ett nytt transportsystem som skulle kunna leverera en ökande volym av råvaror till företagen och snabbt kunna distribuera de färdiga produkterna till marknaden.

Ett sådant transportsystem erbjöd vid denna tid de nya järnvägarna. I Sverige liksom i andra länder gick utbyggnaden av industrin hand i hand med en utbyggnad av järnvägsnätet. Järnvägarna medförde sänkta transportkostnader, möjligheter till ny lokalisering av industrin och därmed skapandet av nya ekonomiska resurser. Järnvägsbyggandet innebar också ökad efterfrågan på produkter från den inhemska skogs-, järn- och verkstadsindustrin. Man kan därför betrakta det nya transportsystemet som ett "industriellt utvecklingsblock" som existerade inom ramen för den allmänna industrialiseringsprocessen. I det följande skall jag illustrera vad järnvägarna betydde för en sektor av näringslivet under 1800-talet, nämligen järnhanteringen.

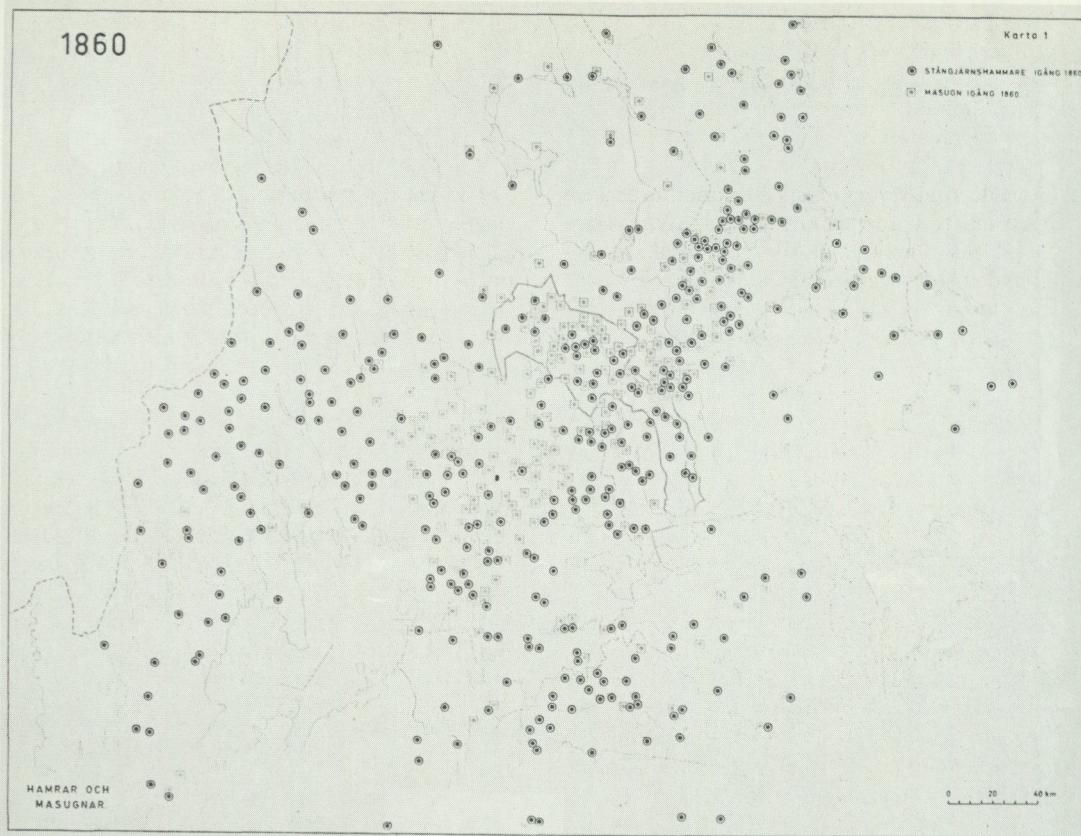
Järnhanteringen vid 1800-talets mitt

Den svenska stångjärnstillverkningen som sedan århundraden var en hörnsten i landets export och ekonomi gick med 1800-talet in i en kris orsakad av de nya engelska

metoderna att framställa järn med stenkolk som bränsle. De enda möjligheterna för de svenska järnbruken att överleva den utländska konkurrensen var att rationalisera och genomföra tekniska förbättringar. En sådan var lancashiresmidet, som visserligen var en hantverksmässig metod, men som sedan den på 1860-talet börjat kombineras med valsverk för uträkning av järnet skapade förutsättningar för en standardiserad produkt av hög kvalitet. Därmed undanröjdes för tillfället den hotfulla marknadssituationen.

Samtidigt inleddes en inte mindre dramatisk konkurrens *mellan* järnbruken. På 1840-talet föll det s k privilegiesystemet, som med en snårskog av regleringar syftat till att maximera varje enskilt bruks produktion. Vägen låg nu öppen för en ökad tillverkning och fri konkurrens mellan bruken. Järnhanteringen var vid denna tid utspridd på ett mycket stort antal mycket små enheter; vid mitten av 1840-talet fanns inte mindre än ca 220 masugnar och 500 stångjärnsbruk i landet. Tillverkningen vid de senare var blygsam, i medeltal bara ca 170 ton per år.

Då produktionen släpptes fri steg bruken efterfrågan på malm, tackjärn och kol. Men det var bara de bäst belägna och "utvecklingsbara" företagen som drog till sig några investeringar, och som sådana betraktades de som hade tillgång till råvaror och låga transportkostnader. Även i ett senare skede under 1800-talet, då de nya götjärnsmetoderna (bessemer- och martinmetoderna) ställde i utsikt en total omläggning, mekanisering och effektivisering av tillverkningen, var det i hög grad just *transportmöjligheterna* som blev avgörande



Vid 1800-talets mitt var den svenska järnhanteringen utspridd på ett mycket stort antal mycket små produktionsplatser. Kartan visar de mellansvenska stångjärnshamrar och masugnar som var igång 1860. Det var bara ett fåtal av dem som skulle överleva den stora "bruksdöden" som drog fram genom Bergslagen under 1800-talets andra hälft. Möjligheterna att klara krisen var nära förknippad med brukens läge och tillgång till rationella och billiga transporter. Efter Eriksson 1955.

för var satsningarna skulle ske. Det transportsystem som på 1800-talets mitt härskade i Bergslagen var föråldrat och utgjorde en väsentlig hämsko på järnhanteringsens expansionsmöjligheter.

Järnhanteringsens transportproblem

Trots att vårt land internationellt sett hade goda land- och sjötransporter var transport-

systemet en källa till problem inom järnhanteringen. Brukens hela existens stod och föll med deras möjligheter att ordna sina kommunikationer. Det färdiga stångjärnet skulle inte bara transporteras till utskeppningshamnarna vid kusten – främst Stockholm, Göteborg och Gävle – utan även i själva produktionsledet fanns ett avsevärt internt transportbehov.

Många bruk hade inte egen masugn utan

var beroende av köptetackjärn som skulle forslas fram till platsen. Andra ägde visserligen hyttor men dessa låg ofta långt borta från bruken, vid gruvorna. Transporterna kunde emellertid också gälla malmen. Så var tex fallet för de norrlandsbruk som baserade sin tillverkning på dannemoramalm och måste transportera råvaran över långa avstånd. Slutligen skulle all träkol som behövdes som bränsle vid hyttor och hamrar forslas fram ur skogarna. Eftersom koltransporterna var dyra och kolen dessutom inte tålde att lastas om var det nödvändigt för bruken att de *lokalt* kunde producera den kol de behövde. (Det var bl a detta förhållande som bestämde brukens ofta så isolerade läge i skogsbygderna.) Tillgången på träkol var ett livsvillkor för bruken och, som Artur Attman påpekat, var det ända till 1800-talets mitt deras möjligheter att organisera kolningen och de lokala koltransporterna som avgjorde deras produktionsmöjligheter.

Det bör även nämnas att bruken ju också var beroende av livsmedelstransporter från omvärlden. Trots att de genom sina lantbruk i hög grad var självförsörjande enheter behövdes alltid tillskott av salt, sill och andra varor.

Hur mycket tankar en dåtida brukspatron ägnade åt olika körslor kan man få en inblick i genom att läsa Anders Fahlbecks krönika från sin hytta i Mögsjön i Värmland 1793–94. Här är malm-, kol- och järntransporterna ett av de huvudämnen som författaren ständigt återkommer till och det är slående hur *bräckligt* hela detta transportsystem ändå var eftersom det i så hög grad var beroende av väderleken och vägföret. "Rägnen tilltog mer och mer,/ genomblöta alla blir/ som på vägen ute färdas/ men ändock alt, måste uthärdas/ för att Kohl tilräckligt få/ så att Hyttan jämt kan gå", skriver han i december 1793. Dagen därpå försökte han förgäves muta forklarna med brännvin för att få dem ut på sjön, där vattnet på isen nu stod upp till buken på hästarna.

Brukens färdigprodukter – stångjärnet – krävde de längsta transporterna. De ägde

främst rum sommartid, då hamnarna var isfria och järnet alltså kunde skeppas ut omgående och därför betingade de högsta priserna. De "interna" leveranserna av malm, tackjärn och träkol utfördes däremot i huvudsak på vinterföre. Transporterna var både tids- och kostnadskrävande. Forlönerna var höga och dessutom var det inte alltid lätt att få tag på forkarlar. Även om det som Weinhausen säger, "måste ha varit väldiga karavaner av forbönder, som dragit fram på bergslagsvägarna" kunde det tillfälligt råda stor brist på forkarlar. På Ramnäs bruk i Västmanland blev på det viset ett år flera tusen skeppund järn liggande i väntan på att foras ner till Västerås. För bruken i Kolbäcksåns vattenområde blev därför Strömsholms kanal i slutet av 1700-talet något av en revolution på transporternas område. I Ramnäs kunde man nu hämta allt sitt tackjärn från Västerbergslagen på kanalen och frakta allt sitt stångjärn kanalvägen till Mälaren. Motsvarande betydelse fick Göta kanal något senare för bruken kring Vättern.

Transportleder

Eftersom sjötransporterna var billigare än landtransporterna försökte man även på andra håll att så mycket som möjligt utnyttja vattenvägarna – även om det kunde medföra många och dryga omlastningar mellan vattendragen. Det var också för att sammanbinda vattenvägarna som de första järnvägarna anlades i Bergslagen. De var hästdragna sk tramways eller "rallvägar", som tillsammans med sjötransporterna bildade en slags sammansatta trafikleder och sådana kom så småningom att genomkorsa Bergslagen. Ivar Andersson har skildrat hur omfattande de transporter var som skulle till för att hålla produktionen igång inom Uddeholmsbolagets vidsträckta domäner. Att här inte sparades någon mänsklig möda framgår bl a av att malmpråmarna ofta måste "trälas", dvs släpas med handkraft utmed älvvägarna, både med och motströms. Vissa förbättringar genomfördes visserligen, bl a genom införskaffan-



Arbetslivet på de gamla järnbruken har varit ett omttyckt motiv bland konstnärer. Här återges två målningar som visar forkörning i Bergslagen. Dessa transporter var livsviktiga för brukens produktion och utgjorde ett ständigt aktuellt problem för bruksägarna. Ovan. "Blacken", oljemålning av G Ankarcróna (1869–1933).

Th. "Malmkörning i Västmanland", oljemålning av J W Wallander (1821–88).

det av en ångslup som kunde dra pråmsläpen, men ett stycke in på 1800-talets andra hälft var ändå hela detta transportsystem "urvuxet".

Ett annat exempel på hur komplicerat transportarbetet var ger landshövdingen i Örebro län, som 1856–60 beskriver Nya Kopparbergs svårigheter att få ut sina produkter till järnvägsstationen i Frövi. Hans rapport citeras då och då i litteraturen men förtjänar att återges ännu en gång då den ger en blyxtbelysning av problemens vidd:

Från kyrkan i Nya Kopparberg fraktades

varorna till Blåmansbäcken landvägen 3/4 mil, därefter över Norr- och Sörsjöarna 1 mil, så på körväg 1 mil till Gösarhyttan och därifrån med båt på Storån 3/8 mil till Jöns-
hyttan, vidare förbi Jönshyttedefallet 1/16 mil på körväg, åter med båt på Storån till Lindesberg 1/2 mil, på landsvägen 3/4 mil till Vedevågs bruk, till Vedevågssjön 1/16 mil på ny körväg, därifrån över Vedevågssjöarna 1/2 mil och slutligen 3/8 mil på ny körväg till Frövi station!

Sedan järnvägen Frövi–Ludvika anlagts (1873) kunde hela denna invecklade trans-



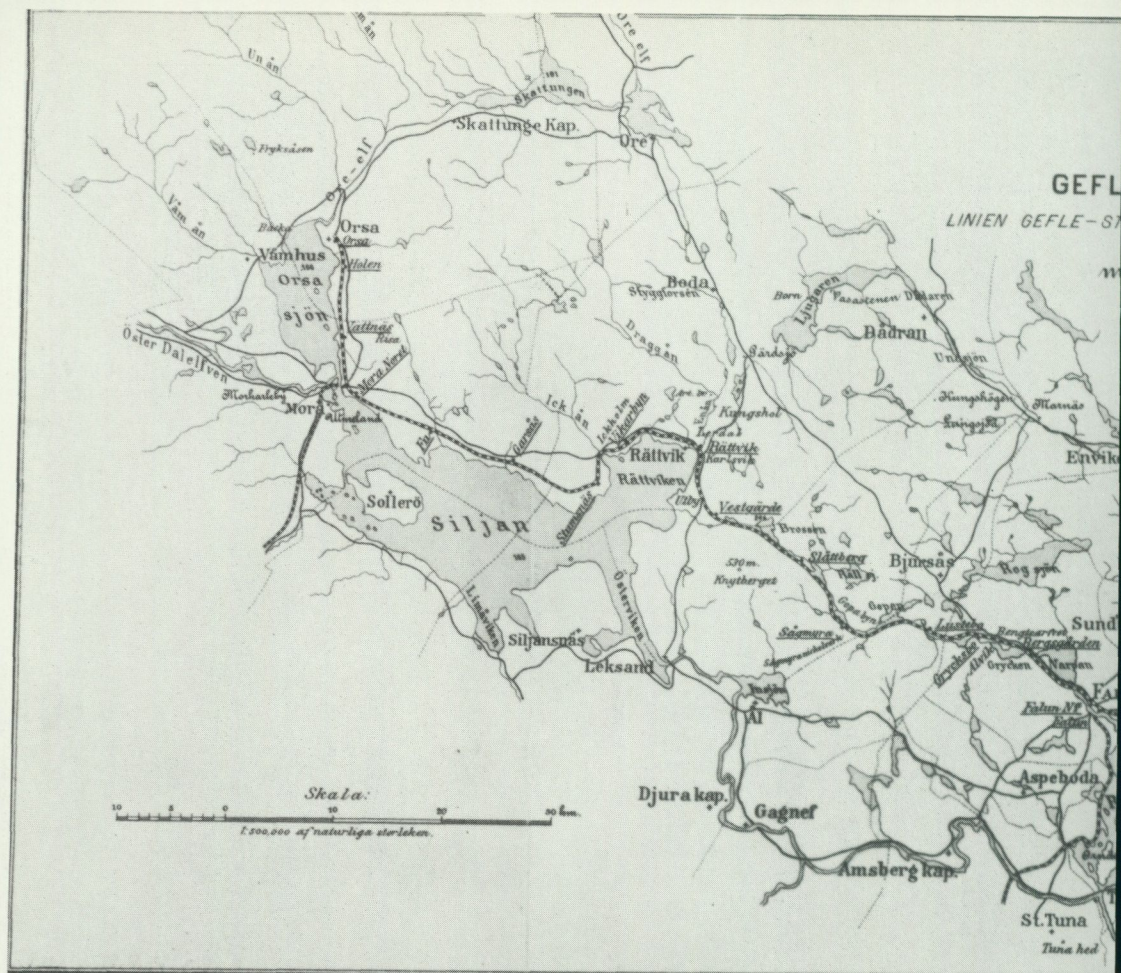
portväg med åtta omlastningar och tio olika transportmoment överges. Det är inte svårt att inse vilken enorm förbättring, för att inte säga revolution, som ägde rum på transporternas område genom järnvägar-
nas tillkomst.

Järnvägsbyggandet

Jämfört med många andra länder kom Sverige sent igång med järnvägsbyggandet. I England öppnades den första järnvägen för trafik 1825 och några år därefter inledde Frankrike, Belgien, Tyskland och USA sina banbyggen. Hos oss var järnvägarna visserligen på tal redan i slutet av 1820-talet, då det i riksdagen lades en motion om en "jern-railvägs anläggning" mellan Vättern och Hjälmaren, men vid den tiden satte man fortfarande sin tro till kanalerna. Det skulle dröja ytterligare tjugo år, till 1847/48 års

riksdag, innan man insåg att den enda radikala lösningen även i vårt land var att bygga ett järnvägsnät. "Förseningen" hade dock det goda med sig att de svenska järnvägarna kom att byggas med större planmässighet och säkrare finansiering än på många andra håll.

Flera av de allra första järnvägarna byggdes i Bergslagen och tillkom på enskilt initiativ, så tex Frykstad-Klarälven (1849) och Kristinehamn-Sjöandan (1850) som båda var hästbanor samt Nora-Örebro (1856), Kärngruvan-Ängelsberg (1856) och Ludvika-Smedjebacken (1860), av vilka de båda senare hade kontakt med Ströms-holms kanal. Ett annat viktigt banbygge var den sk Gävle-Dalabanan mellan Gävle och Falun som stod färdig 1859. Bland intressenterna fanns bla ägarna till flera stora bruk: Forsbacka, Sandviken, Hofors och Stora Kopparbergs Bergslag.



Gävle-Dalabanan som stod färdig 1859 var den första stora järnväg som byggdes på enskilt initiativ. Bland tillskyndarna fanns flera bruksägare i området.

De första statsbanorna var Göteborg-Jonsered och Malmö-Lund som båda öppnades för trafik 1856. Beslutet att staten skulle bygga och äga ett nät av stambanor hade fattats 1854, då det också slogs fast att bibanor skulle få anläggas av enskilda företagare.

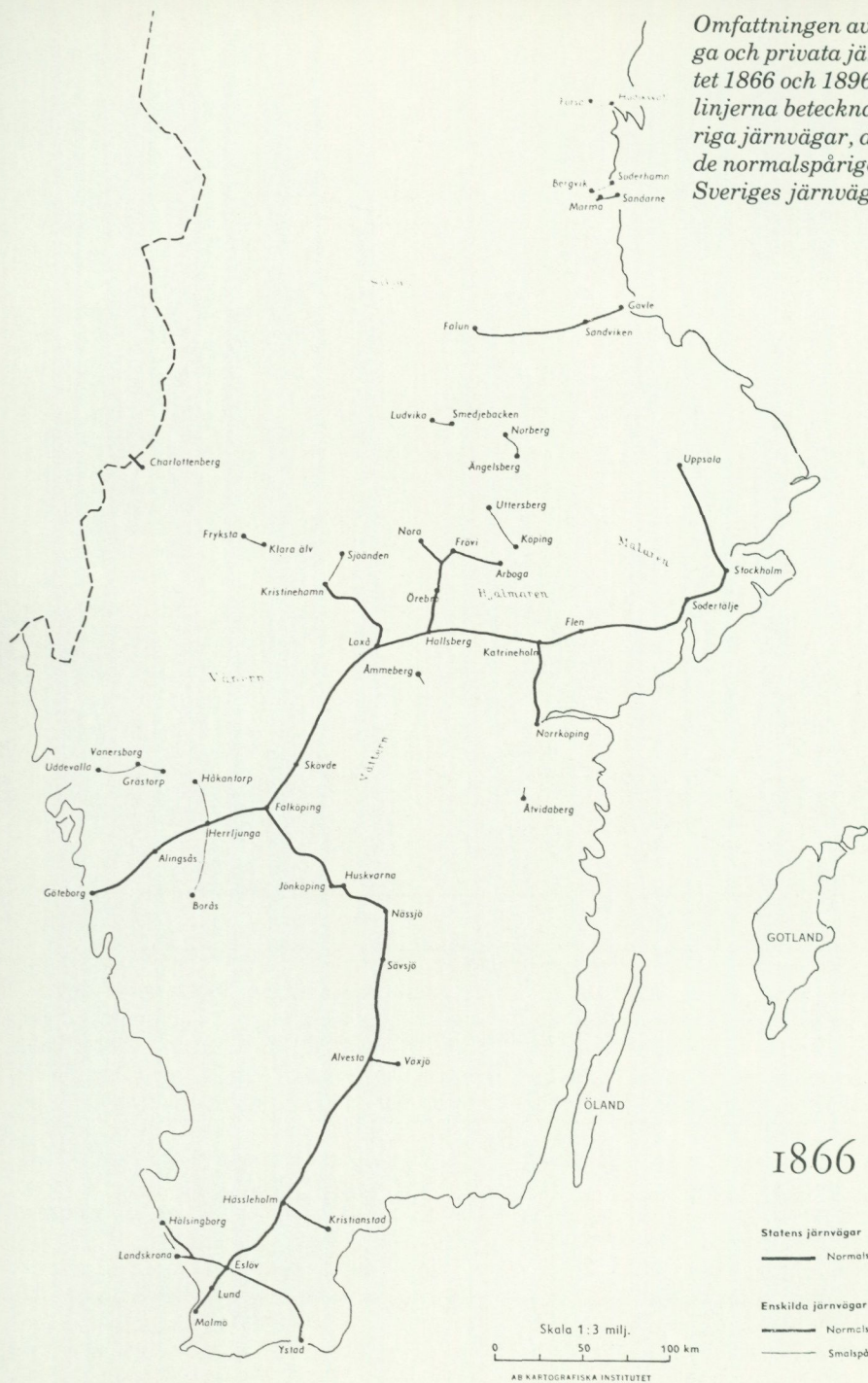
Sedan stambanornas sträckning beslutats gick det statliga järnvägsbyggandet mycket raskt. Västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg stod klar 1862 och

två år senare den södra mellan Falköping och Malmö. Den nordvästra stambanan mellan Laxå och norska gränsen öppnades för trafik 1871, den östra mellan Katrineholm och Nässjö 1874 och året därpå den norra från Stockholm och upp till Storvik. Äran för denna snabba utbyggnad brukar tillskrivas Nils Ericsson som var chef för Statens Järnvägsbyggnader 1855–62 och som genom sin fullmakt att ensam leda arbetena kunde skapa en mycket funktions-

omgifvingar.

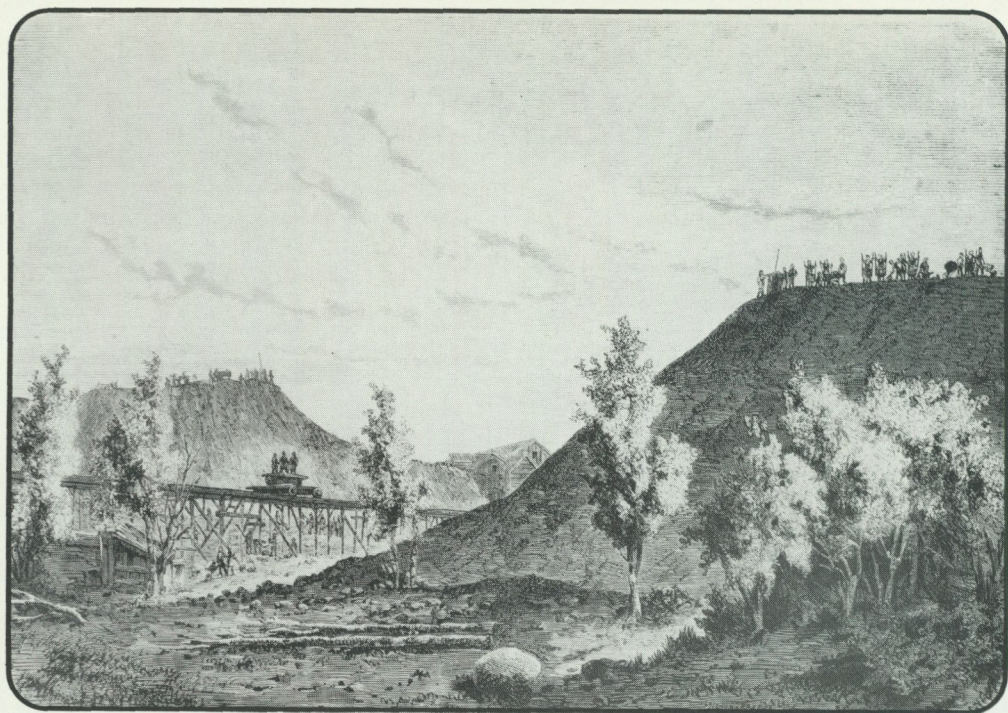


Omfattningen av det statliga och privata järnvägsnätet 1866 och 1896. De smala linjerna betecknar smalspåriga järnvägar, de tjockare de normalspåriga. Efter Sveriges järnvägar 100 år.



1896





Det intensivaste järnvägsbyggnadsdecenniet var 1870-talet. Då anlades ett stort antal privata järnvägar för att lösa transportproblemen i Bergslagen, där det gamla transportsystemet inte längre räckte till för den ökande produktionen. En viktig järnväg var Bergslagsbanan mellan Falun och Göteborg som invigdes 1879.

byggnadsperioder inföll på 1890-talet, 1900–1915 samt på 1920-talet. Järnvägs-epoken avslutades 1937, då den sista stora järnvägen, Inlandsbanan, invigdes. Året därpå nådde den sammanlagda banlängden sin kulmen med 16 886 kilometer – men då hade redan nedläggningsepoken inletts.

Järnvägarna och järnhanteringen

Det var framför allt det tunga, skrymmande och i förhållande till sin vikt inte så värdefulla varorna som med järnvägarna fick helt nya transportmöjligheter. I vårt land, där industrin i så hög grad baserades på sådana råvaror, fick detta förhållande en alldeles speciell betydelse – även om man till en början inte hade trott att malm och

timmer skulle komma att fraktas med järnväg i någon större omfattning. Redan vid sekelskiftet utgjordes dock så gott som hälften av godstrafiken (på statsbanorna) av just malm och trävirke.

För järnhanteringen blev järnvägarna inledningen till en helt ny epok. Med de många banor som anlades i Bergslagen försvann, som Heckscher säger, "hela det tunga och hjälplösa transportsystemet". Industrin kunde börja arbeta under helt nya förutsättningar. De snabba, billiga och regelbundna järnvägsförbindelserna sänkte kostnaderna för godstransporter till omkring en fjärdedel av vad landsvägstransporterna kostat vid 1800-talets mitt. Viktigare för den fortsatta utvecklingen var dock att det var först med järnvägarna som

bruken verkligen kunde öka sin produktion. Det gamla transportsystemet var anpassat till en konstant tillverkningsnivå och förslag inte då efterfrågan på råvaror ökade. Detta gällde inte minst behovet av träkol. Produktionen bestämdes ju tidigare i hög grad av möjligheterna att lokalt skaffa fram tillräckligt med bränsle. Med järnvägarna upphörde plötsligt beroendet av lokala skogsresurser, nu gick det att frakta kol över mycket stora avstånd. De mellan-svenska bruken kunde börja utnyttja skogarna i tex Dalarna och Norrland och blev därmed på ett helt annat sätt än tidigare "utvecklingsbara".

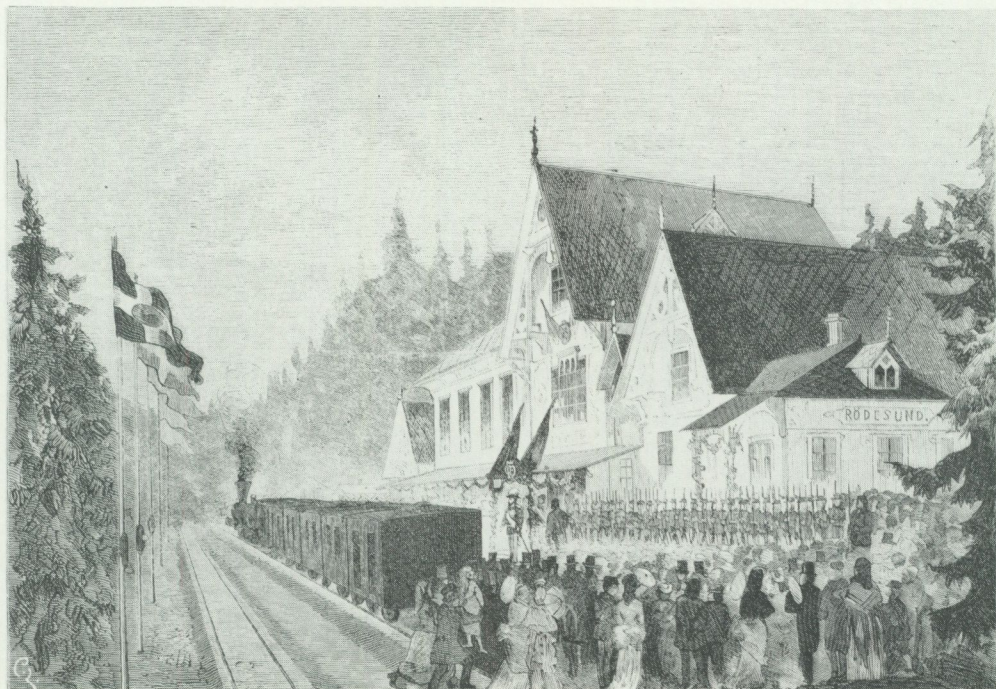
Det var emellertid inte bara en produktionsökning som måste till för att järnhand-teringen skulle kunna överleva i den inter-nationella konkurrensen utan också en väldig strukturrationalisering, då den ökande

tillverkningen koncentrerades till ett färre antal massproducerande företag. Denna konsolidering hade aldrig kunnat äga rum utan de nya transportmöjligheterna. Det är betecknande att en motivering för Bergs-lagsbanans tillkomst var nödvändigheten av att "förändra hela sättet för tillverkning-en, koncentrera arbetet på ett mindre antal stora verkstäder och driva dessa... på ett fullt fabriksmässigt sätt". Först med järn-vägarna blev det ju möjligt med massgods-transporter över långa avstånd och att till ett stort verk frakta tillräckliga kvantiteter av malm, träkol och tackjärn.

"Bruksdöden"

Koncentrationen innebar att många små "icke utvecklingsbara" bruk lades ner. Den veritabla företagsdöd som gick fram över

"Sköfde-Karlsborgsbanans invigning den 26 juli 1876: H. M. Konungen förklarar, från Rödesunds station, stambanenätet mellan södra och mellers-ta Sverige fullt färdigt." Teckning av Carl Larsson för Ny Illustrerad Tidning 1876.



Bergslagen under 1800-talets andra hälft brukar också kallas för "bruksdöden". Den berörde järnhanteringsens samtliga led: gruvorna, hyttorna och hamrarna. Vid sekelskiftet hade antalet gruvor och masugnar halverats och 1913 tillverkades mer än 90 procent av landets smältstycke- och götproduktion vid så få som 37 anläggningar!

"Bruksdöden" medförde en utgallring av de små och isolerade driftsenheterna men även av äldre teknik till förmån för rationellare tillverkningsmetoder. Först slogs tysk- och vallonsmidet ut av lancashiresmidet och sedan gick lancashirebruken samma öde till mötes i konkurrensen med de moderna götjärnverken. De senare fick sitt

genombrott på 1870- och 80-talen. Enligt Gösta A Eriksson var "bruksdöden" under 1800-talets sista år i ännu högre grad än tidigare förknippad med företagens transportsituation: bruk som då hade höga transportkostnader betraktades över huvud taget inte som tänkbara investeringsobjekt.

De nya järnverken

Tack vare järnvägarna kunde flera av de nya järnverken lokaliseras till redan befintliga bruksorter men i många fall skedde också stora nyetableringar. Exempel på sådana är bla Domnarvet, Sandviken och

Med järnvägarna fick järnhanteringen helt nya utvecklingsmöjligheter. Bla gick det nu att frakta träkol till bruken över långa avstånd och därmed upphörde det tidigare beroendet av begränsade, lokala skogsresurser. Bilden visar en godsvagn och bakom den (uppe på banvallen eller på en lastbrygga) en hästtransport med träkol. Gammelkroppa, Värmland. Foto Jernkontoret.



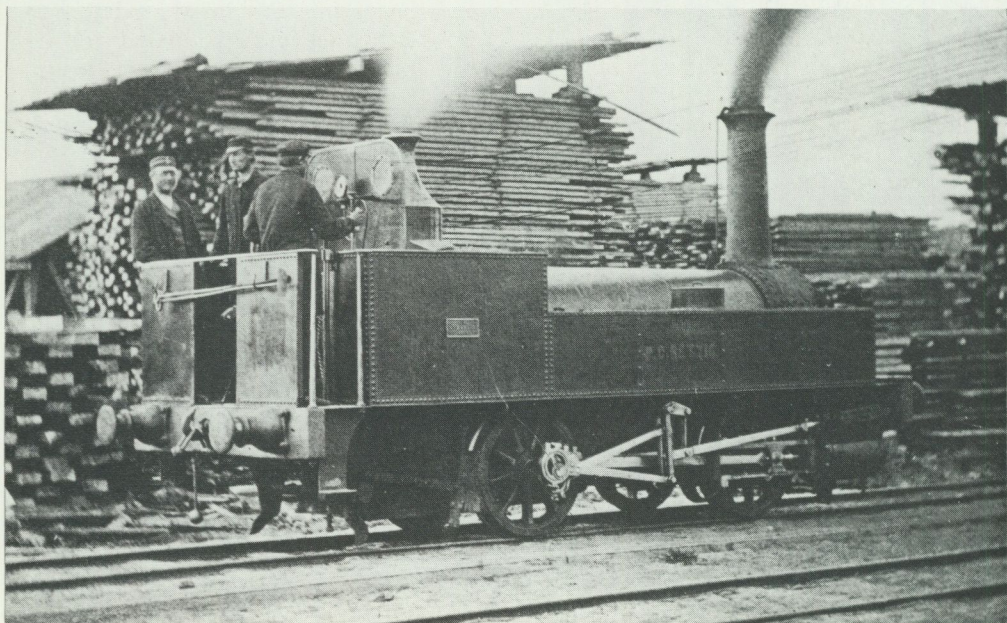
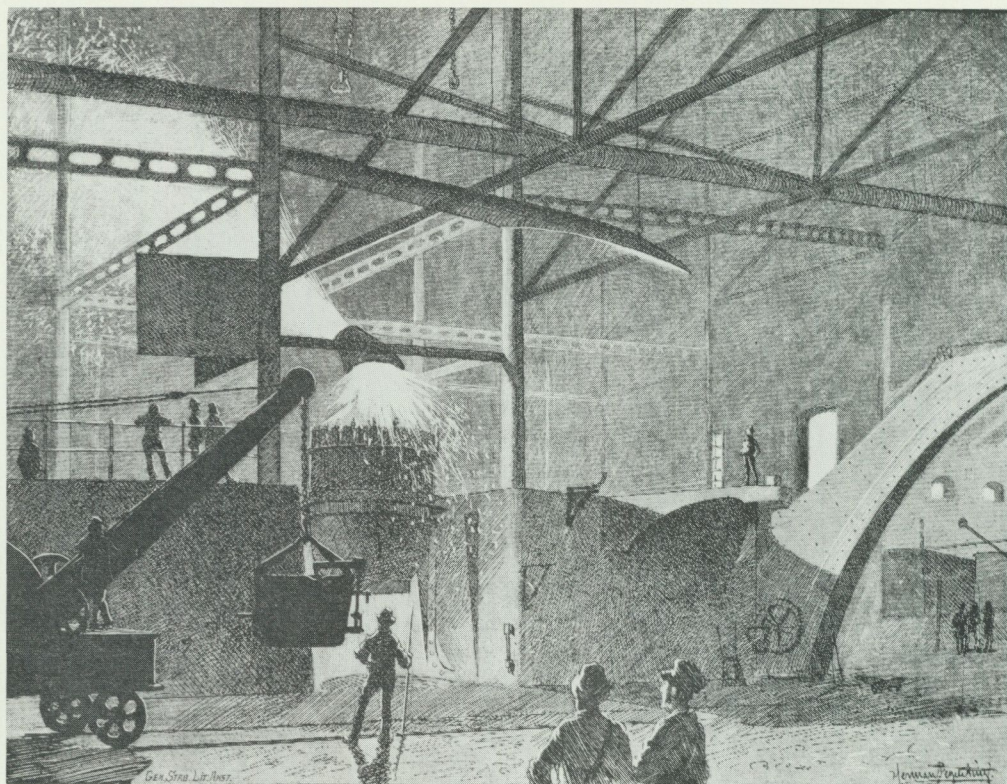


För de bruk som kämpade för att överleva kriserna i järnhanteringen under 1800-talets slut var det ett livsvillkor att ha tillgång till järnvägs-transporter. Bilden visar Gisslarbo station i Västmanland 1908. I bakgrunden skymtar Gisslarbo bruk. Foto Järnvägmuseet.

Hagfors. Ett gemensamt drag vid dessa verks tillkomst var att stor hänsyn togs till järnvägsförbindelserna. Domnarvet förlades till Bergslagsbanan, Sandviken till Gävle-Dalabanen och Hagfors till Nordmark-Klarälvens järnväg.

Dåtidens bruksledare var över huvud taget tvungna att samtidigt arbeta med frågor som gällde metodernas modernisering, driftens koncentration och transportmöjligheterna. "De hängde", som Ivar Andersson påpekat, "oupplösligt samman". Beträffande transporterna gällde det inte bara att snabbt få ut produkterna på marknaden utan i lika hög grad de inre kommunikationerna: "De måste bättre än hittills svara mot produktionens stigande kvantitet och det ökade behovet att snabbt bringa produkten från råvaran till det färdiga stadiet, så att den långa och i sig dyrbara tillverkningstiden förkortades."

Det fanns också bruk som klarade sig genom "bruksdöden" genom att behålla gamla tillverkningsmetoder och komplettera dem med manufakturtilverkning. Ett sådant var det tidigare nämnda Ramnäs i Västmanland, där det på 1870-talet pågick ett intensivt nydaningsarbete. I slutet av 1860-talet hade ett stort valsverk anlagts för uträkning av det egna lancashirejärnet och genom olika investeringar, bl a inköp av hyttor och gruvandelar, kunde produktionen öka avsevärt; den var i slutet av 1870-talet tidvis den största i landet. År 1876 började man vidareförädla järnet till kätting, en produkt som fann god avsättning inom den växande sjöfarten. Denna satsning var ett viktigt skäl till att Ramnäs klarade sig igenom kriserna i järnhanteringen, men även det förhållandet att bruket hade ett så gott läge ur transportsynpunkt. Det fick en egen station på Stock-



holm-Västerås-Bergslagens järnväg – i vars byggande bruksledningen varit djupt engagerad – och som invigdes alldeles samma år som den nya kättingfabriken.

Verkstadsindustrin

Järnvägarna har också ur en annan synvinkel gynnat industrin, nämligen som *köpare* av dess produkter. Det gäller i synnerhet den mekaniska verkstadsindustrin, som fick ta emot stora order på bl a lokomotiv, vagnar och järnvägsskenor. Hans Modig, som studerat järnvägarnas efterfrågan på den svenska industrin, menar dock att det nog framför allt var behovet av reparationsverkstäder som blev mest betydelsefullt för industrins utveckling. I början av 1900-talet fanns inte mindre än 98 järnvägsverkstäder med mindre än 100 arbetare, 10 med 100–300 arbetare och 4 (som tillhörde SJ) med mer än 300 arbetare.

Genom exempel från järnhanteringen har jag försökt visa att järnvägarna var en grundläggande förutsättning för industrialiseringens genombrott och expansion från omkring 1870-talet. Men förutom uppsvinget inom själva industrin banade järnvägarna också vägen in i ett *industrisamhälle* som innebar stora omvälvningar för människorna i det dåtida Sverige. Befolkningen kom att grupperas om, från landsbygden till tätorterna och från agrara samsättningar till nya yrken i industri och handel.

Järnvägarna var en förutsättning för tillkomsten av de nya, massproducerande järnverken som slukade råvaror och som snabbt måste få ut sina produkter på marknaden. Bilden ovan t v visar en bessemerblåsning vid Domnarvets järnverk som anlades vid Gävle-Dalabanan. Teckning av H Feychting för Ny Illustrerad Tidning 1884.

Järnvägsbyggandet stimulerade också industrin genom att det medförde efterfrågan på produkter från den svenska skogs-, järn- och verkstadsindustrin. Särskilt betydelsefullt var behovet av reparationsverkstäder. Här ses loket "P C Rettig", tillverkat 1867, som trafikerade Söderhamns järnväg. Foto Järnvägmuseet.

Förväntningar

Jag skall här ge några glimtar av de intryck som järnvägarna förde med sig till landsbygdens folk i slutet av 1800-talet. Materialet är hämtat ur Nordiska museets frågelista 125 om kommunikationernas införande i bygden, där jag gått igenom det fyrtiotal uppteckningar som härrör sig från Bergslagslandskapen (Värmland, Dalarna, Västmanland och Närke).

Det fanns, enligt uppteckningarna, en befolkningsgrupp som inte delade den optimism som bredde ut sig inför planerna på järnvägsbyggena i Bergslagslandskapen och det var inte alldeles oväntat bönderna. De hade ju forkörningen som en viktig biinkomst, och den insåg de att de skulle mista med det nya transportmedlet. Dessutom fruktade de att få sina ägor sönderskurna av järnvägarna. Därför motsatte sig bönderna absolut "att gå med på slika galenskaper, å någon aktie nekade de enständigt att teckna", som det heter från Västmanland. Den enda ljusglimten var att de tillfälligt under själva banbyggnadstiden skulle kunna få litet extra körsior och någon inkomst av att hyra ut rum åt rallarna. Tyvärr nämner inte meddelarna något närmare om hur det gick med bönderna och deras forkörning, bara att de handelsresor de företog i egen regi till bl a Stockholm och Falun för att sälja sina produkter upphörde då tågen började gå. Varorna skickades nu med järnväg – eller såldes till uppköpare.

De människor ute på landsbygden som



Järnvägsstationerna med sin uniformerade personal och sina fläckar från yttervärlden kom att utgöra ett nytt och främmande inslag i landsortsbefolkningens vardagsliv. Bilden visar Timansbergs station i Västmanland.

var beroende av fororna för sin varuansskaffning hälsade dock järnvägarna med glädje. En meddelare som var piga i Malung då järnvägen Mora–Vänern invigdes 1892, berättar hur "högtidligt det skulle bli att endast hemta från stationen allt gods som behöfdes emot som förut, då man med häst skulle köra sk forä ända från Jägersholm". Förutom att transporterna nu skulle bli både snabbare, punktligare och billigare bidrog väl också stundens högtid till hennes glädje: invigningen förrättades nämligen av ingen mindre än kungen själv och dagen till ära var hon ledig från arbetet.

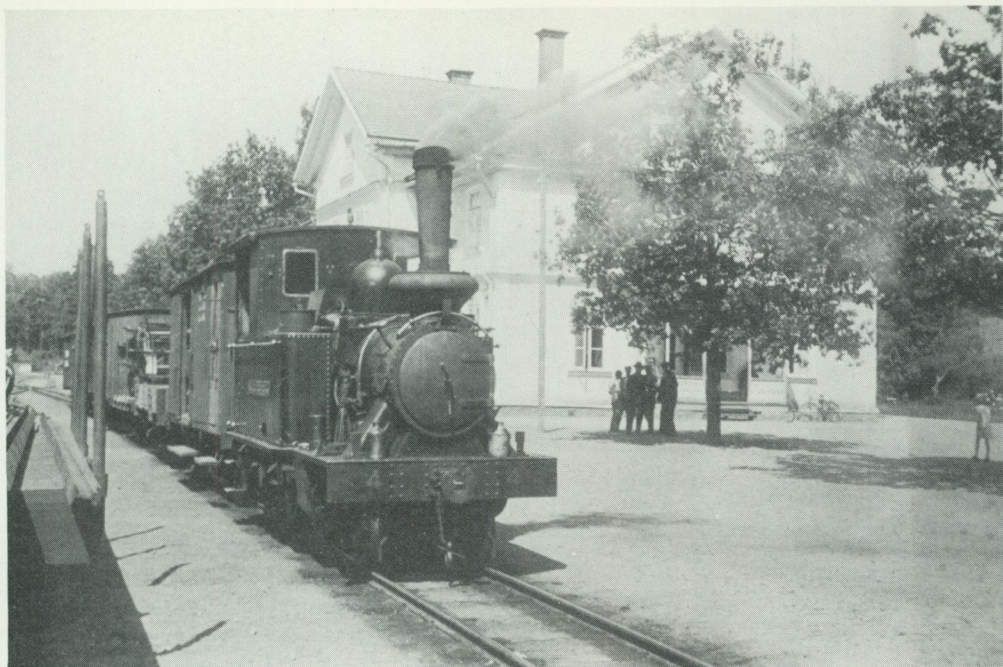
De första tågen

Konkret innebar ju järnvägarna och tågen ett helt nytt och främmande inslag i människornas vardagsliv och det är därför inte så underligt att meddelarna gärna uppehåller

sig vid hågkomster av särskilt äldre personers möten med "det storslagna och underliga fenomenet" som tågen representerade (sådana episoder efterlystes också i frågelistan). Från Västmanland berättas t ex om en gumma som skulle ta tåget in till Sala dit hon annars alltid brukade få åka hästskjuts. Då nu stinsen på Tärna station inte bjöd mor Hedström stiga upp i vagnen (som hon var van att skjutsarna gjorde) utan bara stod där och "viftade med en röd trasa", så gick hon aldrig ombord! Det var först sedan hennes son lärt henne hur man skulle åka tåg, som hon vågade göra om försöket.

I järnvägarnas barndom medförde det ovana färdssättet att många blev "tågsjuka" och därför lär det ha varit vanligt att man gav varandra tips om hur man på olika sätt kunde slippa detta obehag.

Även själva landskapsbilden förändrades



Ute på landsbygden blev järnvägarna inledningen till en ny tid. Isoleringen bröts och människorna fick nya kunskaper om sin omvärld. Tågen erbjöd ju dittills oanade möjligheter till kontakter med främmande människor och miljöer. Bilden visar Skyllbergs station, Närke.

med de nya syn- och ljudintryck som tågen – och inte minst ångloken – kom med och de inbjöd till att hitta på såväl öknamn som härmramsor. Från Dalarna berättas att loket på Bergslagsbanan kallades Bergslags-oxen och att man brukade härma det med ramsan "Bergslagsoxen, kaffe, duppa...". I Värmland sa man om samma lok bara "Bergslagsoxen, Bergslagsoxen". Ett annat lok kallades "Bergslagspappa" och ännu ett "Stackars Locke, stackars Locke". Exempelen är flera och visar att folkhumorn och associationerna flödade rikt kring de första tågen.

Den nya tiden

Flera upptecknare menar att järnvägarna kom med "den nya tiden" till bygden, och då i bemärkelsen att de gav gemene man möjligheter till nya utblickar. "Aldrig hade jag

kunnat tro att världen var så stor!" hade en gumma utbrustit då hon kom tillbaka från Falun, där hon aldrig varit förr. Meddelarens slutsats blir också att "folket kom ur sin isolering, fick vidare utblick över det egna landet genom järnvägarnas tillkomst". Eftersom man inte längre behövde häst och åkdon blev man "lös å ledig" och kunde resa bort, hälsa på släktingar, flytta och göra nöjesturer. "Folkmarken" i Västerås i sista oktoberveckan var av tradition ett givet utflyktsmål för många västmanlänningar, och dit blev det nu ännu bekvämare att ta sig, eftersom Stockholm–Västerås–Bergslagens järnväg då satte in särskilda marknadsvagnar: öppna godsvagnar med enkla bänkar och med tak av korrugerad plåt och presenningar som skydd mot blåsten. Med järnvägen blev det också möjligt för vanligt folk att delta i en sådan begivenhet som Stockholmsutställningen 1897.



Järnvägsstationerna blev givna samlingspunkter och centra för olika aktiviteter. Medan ungdomarna lockades av tågen och stationsmiljön fanns det äldre som upprördes över den nymodiga "stationskulturen".

Även dit arrangerade SVB särskilda (billiga) resor och folk åkte "nästan man ur huse".

En del mindre järnvägar var till en början inte godkända för persontrafik utan endast för godstransporter. Detta hindrade dock inte de reslystna att finna på råd. Från Värmland berättas hur man hittade på att sända ett mindre paket för eget mottagande till den station dit man ville resa. "Paketet" var ofta en inslagen brädlapp som man löste ut vid avstigandet. Systemet kallades att man "åkte på brädlappar" och härigenom var man "mera välkommen att åka med tåget".

Stationskulturen

Det är välkänt att järnvägsstationerna snart blev givna samlingspunkter ute i bygderna, dit särskilt ungdomen sökte sig för att träffas och titta på tågen och de resande, flickorna även för att "låta se sig", som det heter i en uppteckning. Där framhålls också att tågen förr gjorde rejäla uppehåll på stationerna, dels för att växla, dels för att ge de resande möjlighet att uppsöka stationernas toaletter (sådana fanns i början inte ombord på tågen). Därför fanns det verkligen goda möjligheter att hinna studera de resande – ibland också att få sig en åktur med tåget inne på stationsområdet.

På sina håll väckte ungdomarnas nyfunna intresse anstöt och de blev hånade för "stationskulturen": "Man klandrade ungdomarna för att de till synes inte hade andra och bättre intressen än att stå vid stationen och hänga över cyklarna och pillra på ringklockorna." Men järnvägsstationerna tillgodosåg även andra intressen än ungdomens, vilket gjorde att "stationskulturen" kom att inbegripa ytterligare inslag. Det var inte bara för att hämta eller avsända gods, som den vuxna befolkningen hade ärende dit utan tex också för att hämta posten hos stinsen, som brukade fungera som postmästare. Och ville man ställa sin klocka och vara säker på att få rätt tid, då var det den stora klockan inne på stinsens expedition man rättade sig efter.

Stationen blev alltså ett centrum i bygden och här var stinsen en centralfigur. Han och hans familj kom att räknas som bättre folk, som kunde "föra å sköta sig bland herrskapen på deras kalas": "Så bodde dom ju så obegripligt rart, uppe på stationshuset, der det såg ut att vara galant på alla vis, å fint både ute å inne. En stins feck ju gå finklädad jämt, år ut å år in." Även stationskarlen och banvakten fick del av den sociala glans som spreds kring stinsen. De hade bostäder med både rum och kök och fick gå "lite välklädda å lite halvsnygga båda två" i arbetet.

Det var alltså bl a stationspersonalens avvikande klädsel som gav dem deras höga status, och kanske kan man därför se det som ett "svarsbeteende", då det berättas hur de som hade ärende till stationen brukade sätta på sig lite snyggare kläder och skor inför besöket, s k slinkbyxor, slinkrock etc som var mellanfina plagg.

Källor

Otryckta

Nordiska museets frågelista 125 "Kommunikationernas införande i bygden".

Tryckta

- Adamson, R, Före den stora industrialismens tid (Fataburen 1982:9–20).
- Andersson, I, Uddeholms historia. Människor, händelser, huvudlinjer. Från äldsta tid till 1914. 1960.
- Attman, A, Fagerstabrukens historia. II. Ader-tonhundratalet. 1958.
- Bursell, B, Träskoadel. En etnologisk undersökning av lancashiresmedernas arbets- och levnadsförhållanden på Ramnäs bruk vid sekelkiftet 1900. 1974.
- Bursell, B, Transporter – organisation och problem vid två hälsingebbruk (Liten festskrift till Dag /Strömbäck/ 13 augusti 1975 från Gamla Högre Seminariet: 11–22). /Uppsala 1975./ Stencil.
- Ekman, G, Några anteckningar till kättingens historia. Med hänsyn tagen till förhållandena på Ramnäs bruk. 1972.
- Eriksson, G A, Bruksdöden i Bergslagen efter år 1850. Med särskild hänsyn till företag i Kolbäcksåns dalgång. 1955.
- Fahlbeck, A, Mögsjö dagbok. Verskrönika från Mögsjön, Kalhyttan, Filipstad och Ransäter åren 1793–94. 1960.
- Heckscher, E F, Järnvägarnas inflytande på olika industrier. (Kring industrialismens genombrott i Sverige: 114–143). 1966.
- Hedin, G, (red) Ett svenskt jernverk. Sandviken och dess utveckling 1862–1937. 1937.
- Hellspong, M, Borlänge – studie av ett bruks-samhälle. Dalarnas Hembygdsbok. 1973.
- Modig, H, Järnvägarnas efterfrågan och den svenska industrin 1860–1914. 1970.
- Paulsson, G, Svensk stad. III. Från bruksby till trädgårdsstad. 1953.
- Schütz, F, Från fornborgar till flygfält. Ur an-lägningsarbetenas historia i vårt land. 1978.
- Schön, L, Industrialismens förutsättningar. Svensk ekonomisk historia. 1982.
- Sveriges järnvägar 100 år. Minnesskrift utgiven av Kungl. Järnvägsstyrelsen med anledning av Statens Järnvägars 100-årsjubileum 1/12 1956. 1956.
- Sveriges officiella statistik. [Litt.] H. Kongl. Maj:ts befallningshafvandes femårsberättelser för år 1856–1905. N.F. 1–10. [1862]– 1912.
- Weinhagen, A, Norbergs bergslag samt Gunnilbo och Ramnäs till omkring 1820. Studier i områ-dets närings- och bebyggelsegeografi. 1947.

Railways – a pre-condition for industrialization

A condition for the expansion of industry in the later decades of the 19th century was that it had access to a new transport system which could deliver increasing volumes of raw materials to the factories and quickly distribute the finished products to the market. Such a transport system was offered at that time by the new railways. This paper shows the significance the railways came to have for one sector of industry, namely iron manufacture.

At the beginning of the 19th century Swedish rod iron manufacture had suffered a crisis caused by the new British methods of iron manufacture with coal as fuel. The only possibility for the iron mills to survive was to bring about technical improvements and to rationalize operations. The manufacture of iron was spread out over a very large number of very small units. In the middle of the century there were no less than some 500 small mills, the production of each of which was maximized by law. When at that time the law was abolished, the mills' demand for iron ore, pig iron and charcoal increased. The means for expanding operations were, however, strictly limited, principally by the difficulties of *local* production of sufficient charcoal as fuel in foundries and forges.

The author gives several examples of the difficult transport problems that faced iron manufacture and that inhibited its opportunities for development. When railway construction got under way in the mid-19th century, therefore, there was, not unexpectedly, a great interest among the mill owners in Bergslagen, among others, to solve the transport problems. Some of

the very first railways, which were horse-railroads, were constructed around 1850 in Bergslagen; and in the 1870s a large number were added by private initiative which linked this district with the main ports.

The railways instigated a new era for iron manufacture. The mills were, for example, no longer dependant on local forest resources but could obtain charcoal carried over long distances. The way now lay open for increased production.

At the same time it became possible to concentrate operations to a smaller number of large-scale mills. The railway construction period in Sweden coincides with what is customarily called the great "death of the mills", the closing down of enterprises on an enormous scale, which affected all stages of iron production: the mines, the blast furnaces and the foundries. At that time too, the old handicraft methods of iron manufacture were superseded by the rational and mechanized ingot-iron methods (Bessemer and Martin).

The railways were not only a fundamental assumption for this development and for the upswing of the iron industry from around the 1870s. They also opened the way to an industrial society which involved great upheavals for people in Sweden of that time. The paper terminates with some gleanings from one of Nordiska museet's questionnaires (no. 125) which concern the introduction of communications in rural areas. The answers indicate that there was a group of people who did not share the general optimism about the railways. These were the Bergslagen farmers who had carting to the iron mills as an important side-line.