

Finspongs Järnvägshistoria

var temat på en välbesökt kulturafton som Hembygdsföreningen anordnade på Biblioteket i oktober 2017. Här följer en kortfattad version av föredraget om Finspångs Järnvägar.



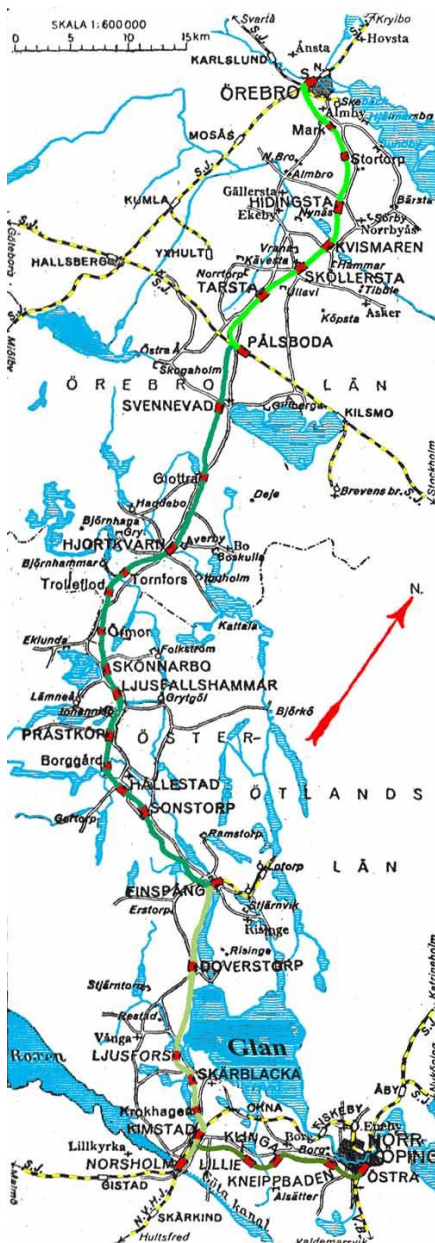
Det ser inte ut att ha hänt så mycket från 1906 till 2017 vid Finspångs station, men det har varit en dramatisk tid med uppgång och fall. Efter en olyckshändelse där flera vagnar välte av spåret vid Sundet har en förbättring av banan påbörjats. Just nu pågår en större upprustning vår enda kvarvarande järnväg; räls och slipers byts ut och ny krossstensfyllning ersätter den gamla sanden.



Transporterna och järnvägarna

Finspong och Wistinge var transportcentra för de många bruken i Norra Östergötlands Bergslag. Från Finspong till Norrköping gick transporterna sedan 1600-talet på Skuten, Doverten och Glan till Fiskeby, först med roddekor och senare med pråmar dragna av segel- och ångbåtar

(1830). Ekorna och pråmarna byggdes i Finspång på nuvarande biblioteksområdet och senare vid Varvet som låg i den smala delen mellan Skuten och Doverten. Mellan Fiskeby och Norrköpings hamn och mellan bruken i norr och Finspång skedde transporterna med häst- eller oxdragna foror. Ekman såg snabbt behovet att förbättra transporterna till bruken av malm, tackjärn och kol och uttransporterna av färdigt gods.



Hästbanan från Fiskeby till Norrköpings hamn 1854-1872

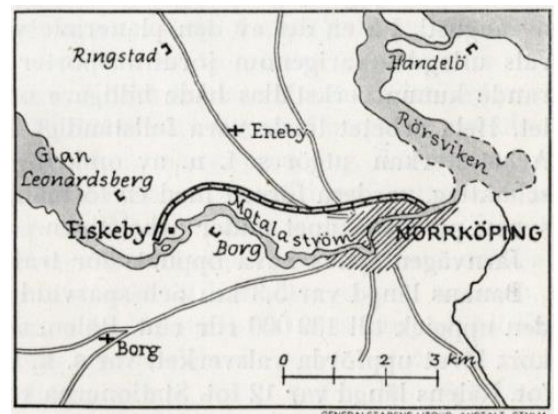
Banan hade en längd av 5.7 km och en spårvidd av 3 fot (891 cm).

Den byggdes av 250 man under ca 6 månader!!

Rälerna valsades i Finspong i det av Wilhelm Wennström* 'nyanlagda valsverket. 8000 slipers kom säkerligen från egna skogar och sågades i Butbro. Kanske smiddes också de 37000 rälsspikarna på något av Ekmans Bruk. 22 båtlaster sand och grus hämtades på Horns udde i Glan.

De enkla lastvagnarna tillverkades i Finspång och det kom att bli inledningen till en järnvägsindustri. Fram till 1908 var Finspång en av Sveriges största leverantörer av räls och lastvagnar.

Vid Fiskebybanan fanns det 16+4 vagnar. 4+4 lastades i hamnarna medan 4+4 var på väg och möttes på dubbelspåret vid Taborsberg. Där fränspändes hästarna på de nedåtgående vagnarna, som sedan rullade av egen tyngd. 4 vagnar var i reserv.



Det var 12 hästar som drog vagnarna. Kuskarna sägs ha varit från Butbro, därav Butängen. De var också bromsare ner mot hamnen.

Till Norrköpings hamn kom Jägaren, en segelskuta ägd av Finspongs Bruk, med malm från gruvor i Stockholms skärgård. Det kom också tackjärn från Stens Bruk, stenkol och träkol vilket drogs till Fiskeby och lastades om på pråmarna. Dessa drogs av Ångaren Finspong till hamnen i Finspång där godset distribuerades till de många bruken.

Från Finspång transporterades stång- och valsjärn till England, sågat och bilat virke, lådor med kanonkulor, manufaktur av gjutgods och smiden. Då och då levererades också tunga kanoner.

Malmen och kolet lastades och lossades av kvinnor med sk kimsfat, trekantiga korgar. Det var säkerligen ett hårt och smutsigt arbete.

Det gick också åt många pojkar vid hästbanan; att driva hästar från Taborsberg till hamnen och öppna och stänga grindar. Det fanns 18 vägövergångar med grindar som skulle hållas stängda så att inga olyckor skulle inträffa.

*)Wilhem Wenström (1822-1901) var pionjär på valsverk i Sverige och han var anställd på Finspångs bruk under två perioder på 1850-talet då det anlades två valsverk. Jonas Wenström var hans son som uppfann 3-fas systemet vilket lade grunden till Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget ASEA.



Räls valsad på Finspångs Bruk

Hästbanan Lotorp-Finspång 1855 – 1874

Brukspatron Ekman byggde ut järnbruket i Lotorp med stångjärns- och manufakturverk och ett av Sveriges största Lancashireverk. Han byggde också upp en stor såg och hyvleri i Butbro. Så han behövde bra transporter till Finspång och anlade en hästbana via Butbro till Lotorp ungefär samtidigt och på samma sätt som i Fiskeby. Den blev 7.5 km lång och låg helt på Ekmans egen mark, byggd med egna medel och eget material så det finns få handlingar rörande banans byggnation.

Sågverksföreståndaren i Butbro var ansvarig för hästarna som stallades upp på gården Grosvad.

Liksom i Fiskeby rullade ca 20 vagnar med 3-4 tons last. De var utrustade med hävstångsbroms. När tågen från Lotorp kom till Lillhagen kopplades hästarna ifrån och vagnarna rullade sammankopplade två och två med en bromsare ner till Finspångs hamn.

Det gick två tåg i varje riktning per dag. Vagnarna drogs av hästar ofta parvis i tandem.

Till Lotorp transporterades mest malm och tackjärn och i motsatt riktning kördes manufakturjärn, stångjärn, trävaror och livsmedel.

Den gamla "flygbilden" över Finspång på 1860-talet är mycket intressant.

Bilden visar att på den tiden var det åkermark där Finspångs centrum nu ligger och att bostadsbebyggelsen var begränsad till Bruksgatan, Norra gatan och Högby. Norr om Slottet ligger Jordbrukets stall och magasin samt Trädgården.

Den rykande ångbåten stävar in mot hamnmagasinen med två pråmar på släp. Hästbanans långa träbro över Skuten visar banans sträckning mot Lotorp. Från hamnen löpte också ett spår upp till och in i bruksområdet. Ett spår gick upp till Hällestadsbron och ett annat till spränggropen åt Ramstorphållet.

Finspång ca 1860

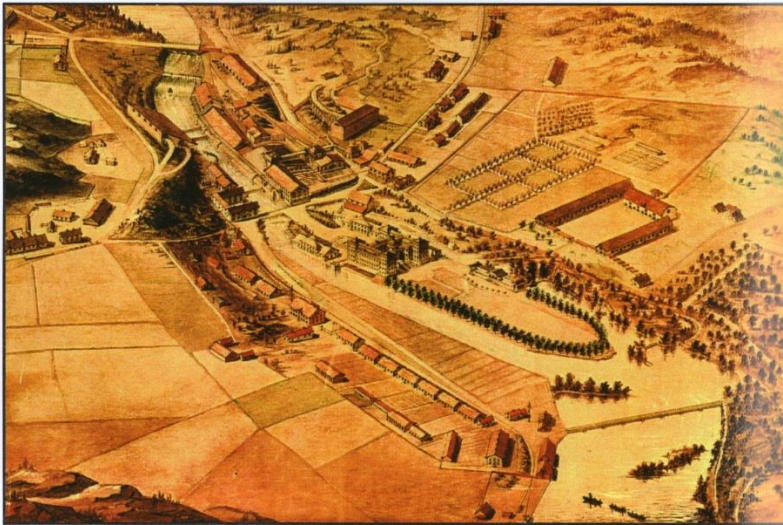


Bild 23

Finspång ca 1860

Risinge Hembygdsförening



Bilder på hästbanan vid bruket. De vackra byggnaderna norr om slottsbron står tomma! Det lilla huset bakom hästarna inrymmer Bruksmuseet.

Ånglokens tid

1850 beslutade riksdagen att ett antal stambanor skulle byggas. Den mellan Stockholm och Göteborg blev klar 1862 och Ekman såg möjligheten för Finspång och bruken norröver att få en exportväg över Göteborg genom att ansluta en järnväg till västra stambanan vid Pålsboda.

Pålsboda Finspong Järnvägsaktiebolag PFJ bildades 1871 och järnvägsbygget började 1872. Kostnaden blev 2 mkr. Invigningen med kung Oscar II skedde med pompa 19 september 1874.

Grevarna Hamilton på Boo och Mörner på Sonstorp samt flera bruksägare längs banan bidrog med material och arbetskraft. 1901 förlängdes banan till Örebro vilket ledde till en kraftig ökning av passagerare på tågen.

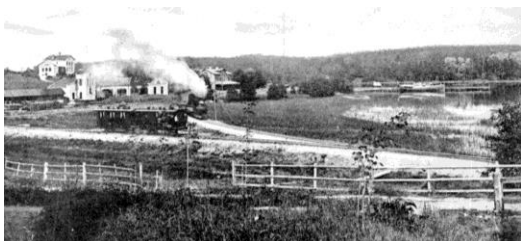
Hästbanan till Lotorp byggdes samtidigt om till ångloksdrift dvs med ny räls och träbron över Skuten ersattes med en järnbro. Ångloket Lotorp anskaffades. Banan förlängde senare upp till Yxvikens sågverk. Banan var i drift fram till 1962 men enbart för godstrafik.

1872 blev södra stambanan klar. Ekman påverkade dragningen av banan ut från Norrköping så att den passerade Fiskeby bruk och Eksund vid Glan. Vid Eksund anlades en hamn med direkt omlastning från bruken på pråmar till järnvägsvagnar. Men transportererna på sjöarna var osäkra speciellt vintertid och Ekman bildade ytterligare ett företag:

Finspong Norsholm Järnvägsaktiebolag FNJ. En järnväg byggdes längs Dovern och Glan till Kimstad och Norsholm. I Kimstad fick den anslutning till Södra Stambanan och i Norsholm till Göta kanal som fortfarande var en stor transportled. Den blev klar 1884 med livlig gods- och passagerartrafik, speciellt sedan den 1906 förlängts från Kimstad till Norrköpings Östra station och hamnen.



Järnvägsnätet i Östergötland i början på 1900-talet



Finspångs station ca 1885. På Skuten ligger ångbåten Glan vid den långa bryggan. Vid ånglokets rök syns stationshuset, lokstallarna och majorsvillan.

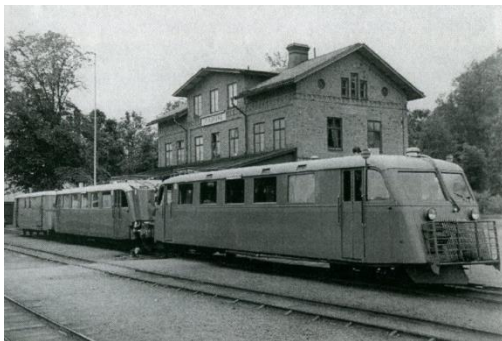
NÖJ Norra Östergötlands Järnvägar 1896 - 1950

De smalspåriga järnvägarna förräntade sig ganska dåligt och man såg rationaliseringsvinster genom sammanslagningar. Norra Östergötlands Järnvägar, NÖJ, bildades 1895 genom att PFJ och FNJ bolagen gick samman. Nu slapp man byta tåg i Finspång och kunde åka smalspår från Örebro till Norrköping och vidare till Valdemarsvik. Men det tog sin tid. Ångloken fick köra högst 27 km/h.

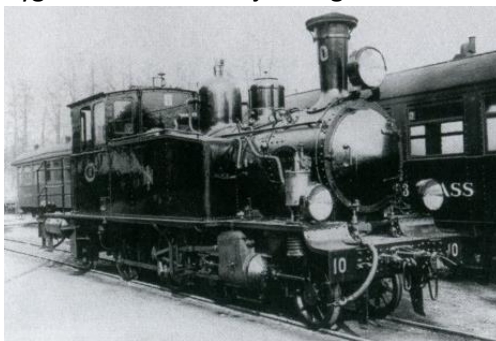
Men Örebro – Norrköping tog endast 2 tim 50 min när rälsbussarna kom 1939 för de fick köra i 75 km/h.

Den ökande bilismen och depressionen efter 1:a världskriget blev en svår tid men under 2:a världskriget kom en uppgång. 1941 infördes gengas på rälsbussarna med aggregat som utvecklats i Finspång.

Mer om NÖJ finns i en artikel i den första Risingebygd 1975 skriven av järnvägshistorikern Hans Christer Blomberg.



Rälsbuss från 1942



Lok nr 10 med strålkastare från STAL

En bidragande orsak till att man kunde köra snabba persontåg dagtid var att de långsamma ångloken fick bra belysning så att de kunde köra godstrafiken nattetid. På STAL utvecklades en liten ångdriven turbogenerator som genererade el till

en stor ljusstark stålkastare som kunde ersätta de gamla gasstrålkastarna. Efterhand levererades också el till belysningen i vagnarna.

TÖJ Trafikförvaltningen Östergötlands Järnvägar 1930

TÖJ bildades 1930 som en samordningsorganisation av MÖJ och NÖJ inklusive Vikbolandsbanan.

Finspång blev centrum för underhåll av det rullande materialet och verkstäderna i Finspång byggdes ut.

Här reparerades och renoverades vagnar och lok, vilket krävde en stor arbetsstyrka med bred sammansättning av mekaniker, smeder, plåtslagare, snickare och målare. Efter hand fick verkstäderna uppdrag också från andra järnvägsföretag.

En del av verkstäderna och stationshuset finns kvar efter en viss debatt vid byggande av Biblioteket och Curt Nicolingymnasiet. Verkstäderna används av CNG. Stationshusets framtid är fortfarande oklar.

TÖJ:s verksamhet leddes från Norrköping Östras pampiga stationshus där flera av tjänstemännen bodde.



Nya rälsbussar 1955



NÖJ personalen på 1940-talet

Statens Järnvägar, SJ 1950

NÖJ blev förstatligat 1950. Den spårbundna trafiken kämpade i motvind. Allt fler hade bil och privata busslinjer. Perssons buss i Lotorp konkurrerade om passagerarna. Även järnvägsföretagen hade börjat inrätta egna busslinjer. När SJ tog över verkade det som om luften gick ur järnvägsverksamheten, det var många som inte gillade förstatligandet. Till en början investerades det dock en del.

Trafiken på treskenespåret Skärblacka – Kimstad inleddes 1960 för att normalspåriga vagnar skulle kunna komma till pappersbruket. Under 1962 breddades sträckan mellan Skärblacka och Finspång till normalspår. Under en övergångsperiod var även den sträckan 3-skenig.

Avvecklingen

1962 lades all trafik ned på sträckan Örebro Södra – Hjortkvarn och persontrafiken mellan Hjortkvarn och Finspång.

Vidare upphörde persontrafiken mellan Norrköping Östra och Kimstad.

1963 upphörde godstrafiken mellan Norrköping Östra och Kimstad.

1964 upphörde all trafik mellan Kimstad och Norsholm.

1988 lades officiellt godstrafiken ned mellan Hjortkvarn och Finspång.

Dagsläget



Den järnväg som nu är kvar av Ekmans stora järnvägssatsning är ett normalspår mellan Finspång och Kimstad ägt av Trafikverket. Det trafikeras av ett Green Cargo tåg från Norrköping varje dag med gods till Gränges.

Järnvägsvallarna har blivit cykelbanor!