

Richard Smedberg

CARL EDWARD NORSTRÖM

ETT HUNDRAÅRSMINNE

Överstelöjtnant vvk Richard Smedberg fäster här uppmärksamheten på en framstående väg- och vattenbyggare, en pionjär inom svenskt järnvägsbygge.

Det var fyra officerare i Flottans mekaniska kår, sedermera Väg- och vattenbyggnadskåren (1851), som satte i gång byggandet av bredspåriga järnvägar i vårt land, medan smalspåriga funnits ända sedan 1802 (Höganäs). De voro Adolf Eugène von Rosen (1797—1886), Carl Edward Norström (1815—1871), Claes Adolf Adelsköld (1824—1907) och Nils Ericson (1802—1870). För bildade svenskar äro namnen på tre av dem välkända, men vem var Norström? Svar: den teoretiskt och praktiskt högst utbildade i kvartetten. Orsaken till glömskan är dunkel, kanske beror den på att »prinsen», som den höviske och försynte mannen kallades i kamratkretsen, i likhet med flertalet ingenjörer ansåg yrket så intressant, att det ej fanns något behov att göra sig gällande utanför fackkretsen. Att han här särskilt framhålles, beror dels på det intresse 100-årsminnet av de första utvandrarna nu tilldrager sig, dels att Norström för ett sekel sedan medverkade till den första offentliga järnvägens byggande.

Resan.

Det torde vara allmänt bekant vilka svårigheter von Rosen hade, då han på 1840-talet började ivra för järnvägarnas byggande. De enda framsynta voro de värmländska bruksägarna, vilka 1847 uppdrogo åt den trettioåriga Norström att anlägga två hästjärnvägar. Det var särdeles betydelsefullt, att han lyckades, ty eljest skulle motviljan mot det nya samfärdsmedlet ökats. Då ingen här hemma hade tillräcklig erfarenhet om Västerlandets framsteg på området, skickades Norström till Belgien, Holland, England och framför allt Förenta Staterna, där John Ericsson skulle uppsökas med rekommendation från brodern Nils. Resan varade sju månader och kostade 4 000 rdr banco. Norströms tekniska rapport förbigås och i stället skola vi uppehålla oss vid hans »Dagbok eller anteckningar och reflexioner under en resa till, i och från norra Amerika år 1848, illustrerad genom åtskilliga 'upplysande pennritningar', mina goda vänner och mitt dåliga minne vänskapsfullt tillägnade».

Det är en förnämlig skrift av en vaken och ödmjuk människa med ett levande intresse för allt, som möter honom. Med sitt fina maner och utrustad med introduktionsbrev till beskickningar och fackmän öppnades alla dörrar för honom. Minutiöst, i regel dag för dag, skildrar han allt. Det är kulturhistoria.

Den 4 maj lämnade Norström hemmet i Karlstad, tog båt från Göteborg till Köpenhamn, vilket frapperade honom med sin »sydliga

teinte», och fortsatte färden till Travemünde. Med »extrapost» på utmärkta vägar färdades han vidare genom Tyskland, »där det såg ganska krigiskt ut». Flera truppmarscher möttes under resan, »som skulle åstad för att massakrera de stackars danskarne». Hans många dråpliga skildringar av tyskarna visa, huru oförändrat folket är än i dag.

Den 17 maj lämnar N. Hamburg med Englandsbåten i sällskap med bl. a. Göran Fredrik Göransson, skaparen av Sandvikens järnverk. Det säger sig självt, att världsstaden blev en upplevelse, men den måste vi förbigå.

Med segelfartyget »American Eagle» skedde överfärden 31 maj—9 juli. Passagerarna, 347 st, voro nästan alla emigranter, av vilka 200 tyskar. Särskilt böra nämnas kor, får, grisar och fjäderfä för gästernas förplägnad. Allt skildras i detalj.

Den första iakttagelsen i den nya världen är att »New York är i utseende och rörelse vida under vad jag föreställt mig och bestämt härutinnan betydligt underlägset London, ehuru amerikanerna ej vilja erkänna det utan påstå alldeles motsatsen». Och på ett annat ställe i den mångsidiga berättelsen heter det: »New York är namnkunnigt för sina sköna damer och jag må tillstå, att jag under hela min livstid förut ej sett så många verkligt sköna ansikten», och, tillfogar N., »amerikanerna hava också ett ordspråk: We have no Queen but Queens». Men det arbetades också redan från första dagen hos John Ericsson till »långt in på nätterna». Vår store landsman omfattade tydligen Norström och andra svenskar med välvilja och bjöd dem stundom på teater.

31 juli började rundresan i Förenta Staterna med sammanträffande av våra utvandrare. Redan i New York hade N. gjort bekantskap med kapten Polycarpus von Schneidern (1812—1860), vilken hade en romantisk levnadssaga. Han umgicks gärna i dennes chicagohem och fick därunder en inblick i våra första emigranternas öden. Värden, vilken varit en skicklig generalstabsofficer och särdeles omtyckt vid Carl Johans hov, gick miste om ett arv och kunde ej reda sig på officerslönen, varför en ny bana måste väljas. Därtill kom, att v. Schneidern önskade gifta sig med en judinna, mamsell Jacobson, allt händelser i »den gamla goda tidens» Sverige, som predestinerade till Amerikafärd. Vid denna tid hade dessutom prästen Gustaf Elias Unonius (1810—1902), den förste Gudstjänaren bland skandinaverna därute, »skrivit i våra tidningar högst lockande berättelser om det

New York.

arkadiska livet i Amerika, detta Kanaans land där guldet växer på åkern som potatis och silver man tager ur bergen gratis».

Chicago.

Och så gåvo sig de unga i väg 1842. Överfärden tog tre månader och efter många besvärigheter nådde de »Herrskapet Unonius», då farmare i territoriet Wisconsin, norr om Chicago. Det blev en besvikelse. Deras i lysande färger utmålade »arkadiska villa bestod helt enkelt av en liten koja, sämre än vår fattigaste allmoge består sig med hemma i Sverige. I stugan lågo grisar och barnungar om varandra på jordgolvet». v. S. köpte sig emellertid en farm, d. v. s. några tunnland skogsmark i Milwaukee, mitt ibland indianer och »där det inte fanns ens en gångstig på många mil omkring». Med hjälp av några norska arbetare fingo de så småningom ett »loghouse, ungefär svarande mot våra provisoriska säterstugor i Värmlands skogstrakter». Ständiga umbäranden följde, maken överansträngde sig och blev sjuk, hustrun, van vid ett förfinat liv i Stockholm, måste ensam sköta »alla sysslor som en vanlig ladugårdspiga hos oss», samtidigt väntande sitt första barn. Hade ej några utvandrare låtit övertala sig att mot god betalning stanna i stugan under vintern, hade våra landsmän sannolikt dukat under. I tvenne år varade dessa förhållanden tills de fingo besök av den amerikanska romanförfattarinnan Clark. Hon skrev en bok om »de vackra svenskarna», som väckte uppseende, och förmodade dem att flytta till Chicago, där deras bildning och älskvärdhet gjorde dem mycket omtyckta. Den begåvade v. S. skapade sig en förmögenhet som ingenjör, men försvagad syn tvingade honom att öppna en »Daguerreotype-office, som här i landet f. n. är bland det mest lönande man kan företaga sig.» Uppfinningen var färsk (1839).

S:t Louis.

Så bar det vattenledes söderut för Norström, till S:t Louis i första hand. Med kritiskt öga beskådar han amerikansk vardag. Han påstår efter en mängd exempel »att den beprisade friheten och jämlikheten, som på papperet är mycket bra och som i ett tal ter sig oändligt bra ut, men som jag åtminstone icke prisar i verkligheten, helst sedan jag nu sett den på närmare håll, och jag önskar, av själ och hjärta, alla våra rabulister till Amerika, ty antingen skulle de trivas och stanna där — och då voro vi av med dem — eller ock komma de fullt kurerade tillbaka». Man förstår att en sådan kavaljer som Norström hade det besvärligt ibland, men han erkänner också att amerikanarna äro lätta att komma till tals med.

En bättre representant för Sverige än vår unge ingenjör kan knappast tänkas och han begagnar de rika tillfällena till samtal för att

klara de dimmiga föreställningarna om Europa. Sålunda betecknar man därute »med Germany den del av Europa, som omfattar Österrike, Preussen, Tyskland, Holland, Danmark, Sverige och Norge». De enda svenska personligheter man känner till äro Ericsson, Berzelius, Swedenborg, Bremer och Lind.

Vid återkomsten till New York sällskapade han åter med John Ericsson, som nu invigde Norström i den senaste tekniska uppfinningen, Morsetelegrafan (1844), vilken hade fått stor spridning i Förenta Staterna och nådde Sverige 1853. Över huvud taget hade Norström konstaterat, att Förenta Staterna redan då voro världens främsta på de flesta tekniska områden.

Den 21 september lämnar han New York för hemfärd och dagboken fylles med en hyllning till John Ericsson:

»Denne i ångmaskinshistorien så utmärkte och namnkunnige man, till vilken världen står i så stora förbindelser och vilken den snart skall stå i ännu större. Denne man, som en hel världsdel, för att icke säga hela världen, avundas oss att kalla landsman, som amerikanarna bära på händerna, som regeringen där utmärker på alla vis, som står i dess makt, denne man känna vi knappast till namnet hemma i Sverige och vår regering har ej en gång gett honom en lumpen stjärna, varmed de annars äro så generösa och varmed personer hemma äro prydda, som åtminstone sakna all annan känd merit än bördens eller ålderns.»

Med bitterhet konstaterar man än i dag den underskattning Sveriges ingenörer utomlands äro utsatta för.

Till slut framför Norström sitt personliga tack till John Ericsson i följande ödmjuka ordalag:

»Vad alla människor erkänna, som komma i beröring med denne ovanlige man, är, att han är ett snille av första rangen, har ett minne och kunskaper, som äro högst förvånande. Jag vill för min ringa del därtill lägga, att han har ett sätt att bibringa andra dessa kunskaper, som även är utomordentligt och mycket lyckligt för dem, som därav komma i åtnjutande, och jag skall tacksamt erkänna, att de lektioner han så godhetsfullt givit mig spritt ljus i många fall, där nattens mörker förut härskade och, vad mitt yrke vidkommer, lärt mig mera än vad jag inhämtat under hela mitt föregående liv. Tacka honom kan jag icke med ord, men jag skall söka göra det med gärningar.»

Och det skulle Norström förvisso göra!

Hemfärden ställdes över England, där han förutom fortsatta in-

John Ericsson.

tensiva studier även fick tid för deltagande i det förnäma sällskapslivet. Under genomresa i Belgien beundrade han vägars, järnvägars och industriens höga ståndpunkt. Resan i krigszonen i nordvästra Tyskland till Danmark med besök vid slagfälten var ganska olustig. Utlandsvistelsen avslutades i Köpenhamn med dess högtstående kultur, som Norström med välbehag avnjöt, och den 10 november anlände han till Malmö. Han gav sig god tid med besök hos vänner och framstående akademici i Skåne och Göteborg och först den 28 november återförenades han med familjen i Karlstad.

Resultatet.

Och resultatet. Norström framstod nu som vår främste järnvägsbyggare och han pressades hårt. Först fullbordades de förut omnämnda Värmlandsbanorna 1849—1850 med Adelsköld som främste medhjälpare. 1851 blev han ledamot i den stora järnvägskommittén och 1852—1855 hade han chefsskapet i norra Väg- och vattenbyggnadsdistriktet. När sedan det stora statsbanebygget 1855 igångsattes, finna vi i högsta ledningen bl. a. Ericson och Norström. Det har sagts, att E. betraktade N. som sin högra hand. På Norströms lott kom sålunda den västra stambanan, där de första spadtagen togos. Arbetets omfattning belyses bäst, om man nämner, att han hade 200 ingenjörer och 6 000 man under sig.

En annan inblick i hans väldiga arbetsbörda får man av ett brev till hustrun 1857:

»Översten, Beijer och jag arbeta natt och dag, snart sagt, för organiserande av den styrelse, som slutligen skall taga de stora järnvägarna om hand — och utan skryt sagt: i denna stund ligga de svenska järnvägarna och landets framtid i detta fall helt och hållet i våra händer.»

Norström slet fort ut sig, endast 56 år gammal gick han bort. På en sten i Jönköpings kyrkogård står det: »Han byggde Sveriges första järnväg».