



En minnesrik transport till gruvorna i Nartorp

År 1911 nedlades driften vid Nartorps gruvor, där Nartorps gruvaktiebolag sedan 1873 svarat för malmbrytningen. Redan på hösten samma år såldes dock gruvan till det tysk - svenska bolaget Stora Långviks gruvaktiebolag, som kunde återuppta driften på våren 1912. En hel del förarbeten började omedelbart företas, bl.a. uppsättande av en ny linbana, uppförande av ett nytt anrikningsverk och först och främst togs ett nytt uppföringschakt upp. Detta sprängdes ner som ett lodschakt på sidan om malmen. 1913 hade man hunnit så långt med detta, att ett nytt gruvspel för uppföringen blev nödvändigt. Likaså behövdes större kompressorer till luftverktügen för borring m.m. För att inrymma dessa maskinella detaljer hade samtidigt uppförts ett större maskinhus. Som drivkraft för dessa hade inköpts en Munktells lokomobil om 200 hkr., av samma typ som var uppställd på utställningen 1906. Totala vikten av hela aggregatet --- den var också försedd med överhettare och kondensering --- var icke mindre än 45 ton. För att transporten skulle ske bekvämare hade den nedmonterats, så att vikten på panna och cylindrar uppgick till 18 ton --- det var en vikt som ej kunde minskas. Maskinen hade kommit med järnväg till Skåresta och nu gällde det att få den till Nartorp. AB Vulkan i Norrköping hade ställt en lämplig transportvagn till förfogande och som dragare för denna hade gruvbolaget beställt 6 par oxar från Börums gård, meningen var nämligen att man skulle köra direkt från Skåresta till Nartorp, där man beräknade vara hemma på eftermiddagen. För att föreviga den unika transporten hade engagerats en fotograf, men ödet tog ingen hänsyn till det uppgjorda tidsschemat. Den 10 mars var vagnen färdiglastad vid Skåresta och oxparen hade också i god tid infunnit sig. Vid 10-tiden på förmiddagen var det startklart och de första 300 á 400 metrarna gick det smärtfritt. Sedan kom en backe med snäv kurva och då blev det stopp. De främre oxparen kunde ej göra sin dragkraft gällande, utan det blev bara slitningar åt sidan. Efter många försök måste hoppet uppges om att kunna klara av situationen med enbart dragare. I stället försökte man med ett spel och lyckades också klara backen. Vädret hade då någon tid varit soligt och vackert, varför vägbanan på solsidan torkat upp ganska bra. Väl ovanför backen blev det sämre när man kom in på skuggsidan. Vägbanan var lös och dålig och i den efterföljande utförsbacken sjönk transportvagnen ner på ena sidan. Den styrdes för hand och det var också ett besvärligt jobb att hålla den kvar på vägen. I sista stund lyckades manskapet stoppa den innan den stälpte, men det fordrades icke mycket för att den skulle hamna i diket med sin tunga last. Med domkrafter och hävstänger kom den dock så småningom på rätt köl. Det stod nu fullt klart, att man inte kunde fortsätta färden utan att "planka" vägbanan, och med detta fick man också fortsätta ända fram till Nartorp.

Natten till den 12 mars kom ett kraftigt yrväder med mycket snö och givetvis blev svårigheterna att komma fram ännu större. Transportmanskabet slet som galärslavar, men det stod klart att det tidigare använda spelet icke kunde användas i fortsättningen. Det var alltför tungt och besvärligt att hantera. Som en extra nödfallsutväg tog man därvid till en sexskuren talja och som dragare till densamma användes en kraftig häst. Endast i de större backarna på vägen mot Nartorp kom det tidigare använda spelet åter i bruk. På detta sätt kom transporten så småningom fram till Nartorp --- jämnt en månad efter starten! Kan man undra på att den tillkallade fotografen avvikit under tiden och den celebra transporten blev därför ej förevigad för eftervärlden!

Den unika transporten bjöd på en lång rad av kritiska situationer, men dessbättre inträffade ej någon olyckshändelse. Då vägen på denna tid var ytterst smal kunde något möte ej äga rum, utan gruvbolaget fick hålla folk och materiel tillgängliga både dag och natt för att hjälpa vägfärdande att ta sig fram på sidan om vägen. Denna minnesvärda transport torde utan tvekan kunna noteras som ett rekord i långsamhet på en sträcka av 13 km. Genomsnittsfarten uppgick till 433 meter per dygn!

Agge