

Uddeholmsbolagets transportsystem före järnvägarnas tid

Uppsatsen vill beskriva det transportsystem som Uddeholmsbolaget under stora svårigheter och höga kostnader utvecklade för sina transporter. Dessa var av tre olika slag: Järnmalm till hyttorna, tackjärn mellan hyttor och smedjor samt förädlad järn till utskeppningshamnen i Karlstad.

Kort historik över Uddeholmsbolaget

Ursprunget till Uddeholmsbolaget var det år 1668 av landshövding Harald Posse anlagda säteriet Uddeholm. Året efter anlades masugn och hammarsmedja strax nordost om säteriet vid forsen i Stjärnsfors. Byggherre var John Karlström, som köpte Uddeholm några år senare. År 1720 inköpte Bengt Gustav Geijer d.ä. hela företaget med tillhörande gårdar. Han byggde en del nya småhyttor i skogarna öster om Uddeholm samt köpte en del av de redan i drift varande hyttorna i trakten. På 1850-talet hade bolaget i sin ägo 8 hyttor samt 10 hammarsmedjor och manufakturverk.

Transportvägarna på 1600- och 1700-talet

När masugnen och smedjan anlades år 1669 i Stjärnsfors fanns det endast en väg till gruvfälten i Nordmark. Denna gick över Sunnemo där en konkurrerande hytta redan fanns, Tutemohyttan. Efter stora stridigheter om vägrätten bestämde Bergskollegium år 1672 att John Karlström ej fick använda vägen förbi Sunnemo. Trots dålig ekonomi tvingades Karlström bygga en ny väg till Nordmark dit det var 4 mil. Transporterna skedde under stora svårigheter och tidvis fick man klövja malmen på hästryggen. Stångjärnet som framställdes i Stjärnsfors roddes först till Klarälven och skeppades sedan till Karlstad. Vid alla större forsar måste järnet omlastas och föras förbi över land. Sedan järnet vägts i Karlstad fördes det över Vänern till Vänersborg. Där omlastades järnet och fördes förbi Trollhättefallen, omlastades på båtar och transporterades till Göteborg.

Förbättringar av transportsystemet på 1800-talet

Så länge järnproduktionen var konstant, d.v.s. under hela 1700-talet och fram till 1840-talet var detta primitiva transportsystem tillräckligt. Men

då produktionen i mitten av 1800-talet kraftigt ökades måste de inre kommunikationerna och avsättningsvägarna utåt förbättras.

Smärre förbättringar av de inre kommunikationerna gjordes. Bland annat hade 1831 en ny väg anlagts mellan Gustafsfors och Uvanå bruk, en annan hade 1848 anlagts mellan Sandsjön och Motjärnshyttan. Dessutom hade en kanal grävts mellan Nordmarks gruvfält och Sandsjön 1850. Men på denna väg kunde man inte nå resultat som svarade mot de ökande behoven. Därför blev byggandet av rallbanor, rälsvägar för hästdragna vagnar, av stor betydelse. Rallbanorna skulle förbinda sjöar och kanaler. De som byggdes var mellan Geijersholm—Gersta 1,8 km, vid Traneberg 1,0 km, vid Hagfors 0,7 km och vid Stjärnsfors 0,6 km. Räls-typen var omvänd U-formig. Skenornas längd var 4,3 meter och spårvidden 0,7 meter.

Genom slussar vid Starrkärr (1863) och Sikforsen (1866) i Uvån fick man en direkt båtled mellan Gustafsfors och Geijersholm. En sluss mellan Upplunden och Deglunden byggdes 1867 vid Löfnäs. Detta nya inre kommunikationssystem var i stort sett färdigt 1866.

Beträffande avsättningsvägarna utåt hade man redan på 1830-talet börjat bygga en Klarälvskanal som fortsättning på Trollhätte kanal. År 1838 blev kanalen genom Karlstad färdig. Efter stora ekonomiska svårigheter blev kanalen vid Forshaga färdig 1859, medan man byggde en rallväg förbi Dejefors. För att ta sig förbi Munkfors hade man byggt en rallbana redan 1833. Därmed hade man skapat ett transportsystem till Karlstad och vidare till Göteborg via Vänern och Göta älv.

Transportsystemet på 1850- och 1860-talet

Hur transportererna efter alla dessa småförbättringar skedde kan följande vara ett exempel på. (Fig. 1) Malmen fraktades från Nordmarksgruvorna genom Tabergs kanal till Sandsjöbryggan. Där omlastades malmen sommartid till s.k. säckkärror, om vintern i malmslädar, s.k. rotslädar. De senare sönderkörde vägen mycket svårt. Härvid bildades den s.k. malmrannan vilket gjorde det svårt att mötas på vägen. Malmen transporterades på detta sätt till Klamma lastageplats, som anlagts på 1860-talet vid Upplundsälven 1 km sydost om sjön Upplunden. Härifrån fraktades malmen i båtar först efter älven in i Upplunden, över denna, sedan vidare genom Upplundsälven och slussen i Löfnäs in i Deglunden och vidare fram till Tranebergshyttan vid sjöns västra strand.

Tackjärnet från Traneberg fraktades på rallväg ned till Dragsjön, lastades så på båtar som drogos till Gustafsfors. En del av tackjärnet fördes därifrån vidare efter häst till Nainsdammen. Där omlastades järnet till pråmar som roddes eller seglades till Uvanå bruk. Det här framställda smältjärnet transporterades sedan tillbaka till Gustafsfors. Därifrån drogs det på pråmar i Uvån ned till Geijersholm. Härifrån fördes järnet vidare på rallväg till Gersta. Här vid Geijersholm tillkom nu järn från Geijersholms bruk och sålunda fick Uvanå, Traneberg, Gustafsfors och Geijersholm i fortsättningen samma väg. Från Gersta fraktades järnet

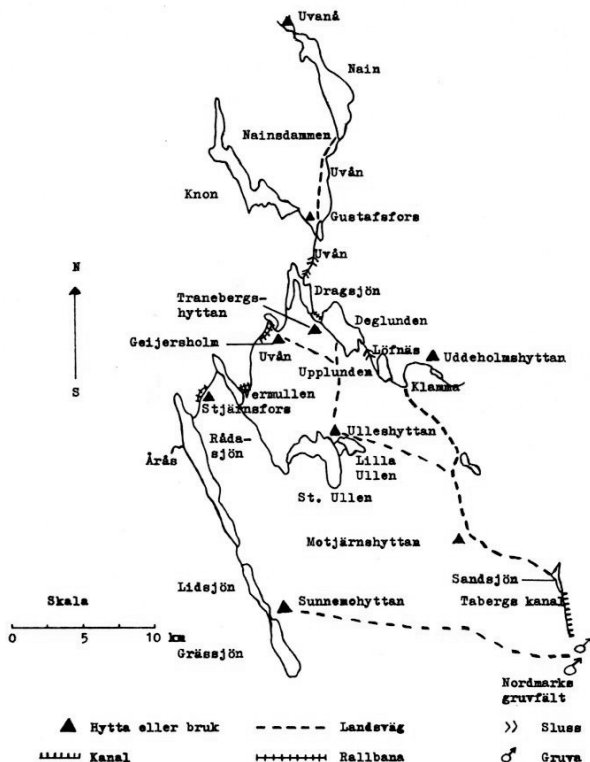


Fig. 1. Karta över de vattendrag, där huvuddelen av Uddeholmsbolagets gamla hyttor och bruk voro förlagda samt det inre kommunikationssystemet.

därefter på pråmar ned till Hagforsen (nuvarande Hagfors) där en s.k. järnbod fanns. Här lastades järnet på trallar, som förde det förbi Hagforsen till stembryggan vid Vermullen. Nu fick det ånyo lastas på pråmar som roddes över sjön och vidare i Uvån ned till Stjärnsfors, där det avlastades vid järnboden.

En del av smältjärnet som kom från bruken uppefter Uvåns vatten-system utsmiddes i Geijersholm. Resten utsmiddes i Stjärnsfors, som då var förädlingsverk. Här utsmiddes i hammarsmedjorna stänger, som vidare i manufakturmedjan förädlades till spadar, hackor, yxor, kättingar, spik, söm och linor.

Från Stjärnsfors, där rallbana fanns förbi forsarna, fördes järnet på pråmar, som drogs till Rådasjön, varefter de roddes till Årås. Sedan transporterades järnet på sommaren med säckkärria och på vintern med malmsläde till Skymnäsboden vid Klarälven. Denna långa landtransport

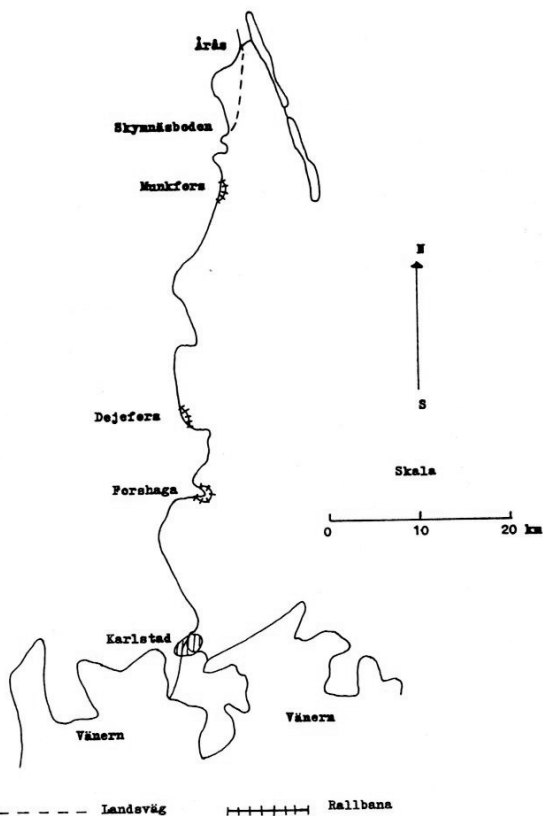


Fig. 2. Karta över Uddeholmsbolagets yttre avsättningsvägar.

berodde på de många forsarna i Klarälven på denna sträcka. (Fig. 2) Från Skymnäsboden vidtog åter båtfrakt på Klarälven till Munkfors. Här tvingade de stora fallen till frakt med rallväg och sedan en ny båttransport till Dejefors. Förbi denna fors skedde transportererna med en ny rallbana. Härifrån transporterades järnet med en ny båttransport till Forshaga. Innan kanalen blev färdig här måste ännu en transport med rallbana företas förbi forsens. Här vidtog sedan en sista bit med båt till järnbodarna i Karlstad. Hela transportsystemet från Nordmarks gruvfält till Karlstad krävde under denna beskrivna färdväg totalt 48 omlastningar eftersom det vid varje omlastning krävdes en av- och en pålastning. (Fig. 3)

Till Ulleshyttan kördes malmen vintertid i malmslädar. Tackjärnet kördes sedan på landsväg till Deglunden eller Geijersholm och sedan vidare den tidigare beskrivna vägen. Till Uddeholmshyttan användes i

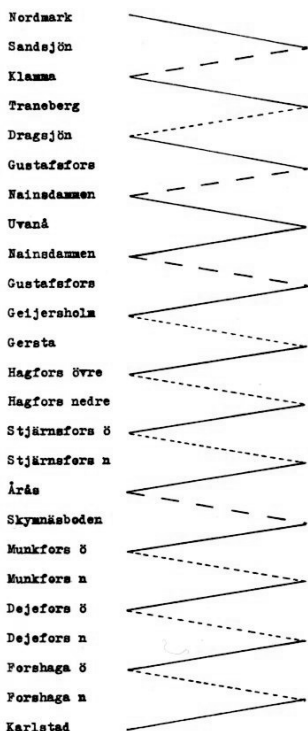


Fig. 3. Diagram över det i texten beskrivna transportexemplet från Nordmarks gruvfält till utskeppningshamnen i Karlstad. — — landsväg, — vattenväg, - - - rallväg. Varje spets i figuren motsvarar en av- och en pålastning.

huvudsak samma vägar för till- och fråntransport, som tidigare beskrivits för Tranebergshyttan. Från Sunnemo fraktades järnet först efter häst ned till Lidsjön och därifrån med pråmar, som roddes, seglades eller drogs över Lidsjön och Rådasjön till Årås. En del kördes även landsvägen till Munkfors.

Det tackjärn som skulle till bruken uppefter Klarälven, såsom Halgå, Femtå, eller Likaná, fraktades i båtar, som roddes eller drogs uppefter älven och dessa bruks produkter togs sedan i återfrakt. Till Föskefors bruk vid Ekshärad kördes malmen efter häst på sommaren från Sjögränd vid Rådasjöns norra strand. Vintertid transporterades järnet från Föskefors över sjöarna till Skymnäsboden vid Klarälven för vidare transport till Karlstad.

Pråmar, slädar och landsvägslokomotivet

Den flera gånger tidigare beskrivna prämdragningen tillgick så att järnet eller malmen lastades på grundgående pråmar. Dessa voro c:a 15 meter långa och 3 meter breda. Ungefär 5 meter från fören reste sig en

5—6 meter hög mast, från vars topp en enkel grov lina utgick. I dennas fria ände sträckte sig tre smäckrare tåg vars fria ändar var fastsatta i en halv meter lång tråkavle. Med tågen över ena axeln gick sedan pråmdragarna på åns eller kanalens ena kant och drog pråmen medan en man skötte rodret. Pråmdragarna var indelade i två lag om tre man i varje. Dessa lag drog var sin sträcka, c:a 1 km per skift. Stigarna som pråmdragarna trampade upp kallades trålvägar. I regel tog en tur mellan Dragsjön och Gustafsfors och sedan tillbaka till Geijersholm omkring 1 dygn. Lasten bestod av antingen 30 ton malm eller 24 ton järn.

Malmslädarna var flatbottnade låga träslädar, som gick på två tättsittande, järnskodda medar. Dessa slutade en liten bit bakom släden. Släden var rund i framändan och gick bakåt i en svag snöplogsform med en tvär avslutning. Längst bak fanns ett styre, där körkarlen kunde hålla sig i nedförsbackarna.

Slutligen några ord om landsvägslokomotivet, som visar vilka försök som gjordes för att övervinna transportsvårigheterna. Man hade planerat att bygga en järnbana mellan Sandsjön och Motjärnshyttan. I stället för järnbanan bestämde Uddeholmsbolaget att skaffa ett landsvägslokomotiv i England. Detta som var på 10 hästkrafter beställdes 1861 och kom till Motjärnshyttan på sommaren 1862. De smala, krokiga och svaga vägarna visade sig emellertid vara för besvärliga. Lokomotivet togs snabbt ur bruk efter att ha stjälpit i ett dike och skadats så svårt att vidare experiment med denna koloss ej lönade sig.

Litteratur

Andersson I.: Uddeholms historia Stockholm 1960.

Från Norra Rådabygden i Värmland. Karlstad 1943.

Larsson J.: Jeoorj Larsson berättar. Malung 1972.

Magnusson N. och Curry-Lindahl K.: Natur i Värmland. Uppsala 1954.