

# Uddeholmsbolagets transportsystem efter järnvägarnas tillkomst på 1870-talet

I GN 74: 1 beskrevs Uddeholmsbolagets transportsystem före järnvägarnas tid. Denna uppsats beskriver hur transportsystemet har förändrats efter övergången till de stora järnverksenheterna och järnvägarnas byggande på 1870-talet.

## *Nya metoder inom järnhanteringen. Uddeholmsbolaget ombildas till aktiebolag*

Under 1860-talet hade inom järnhanteringen kommit nya, mera rationella metoder: bessemerblåsning, martinugnar och moderna valsverk. Dessa nya metoder krävde koncentration av bruksdriften och stora kapitalinvesteringar. De brukspatroner som inte hade tillräckligt kapital gick över till sågverksdrift eller lantbruk. Uddeholmsbolaget ombildades för att få mera kapital till aktiebolag år 1870 under namnet Uddeholms aktiebolag (UHB). Bolaget satsade på en snabb modernisering redan vid den första aktiebolagsstämman 1870. Man skulle anlägga ett större valsverk i Munkfors och en bessemerugn i Gustafsors. Redan 1871 upptäckte bruksledningen att UHB:s nya huvudindustriort Gustafsors låg för långt från bolagets kommunikationssystem. Gynnsamma vattenförhållanden bestämde inte längre en nyplanering.

## *Hagfors järnverk och järnvägen mellan gruvor och Klarälven bygges*

Efter långa och noggranna undersökningar om var bolagets huvudindustri skulle ligga bestämde man sig vid en bolagsstämma 27 mars 1873 att lägga den vid Hagforsen i Uvån. Grundläggande för beslutet var dels forsens stora fallhöjd, dels att området vid sidan om forsen lutade, vilket var till stor fördel vid intransporter av kol och malm i hyttorna. Beslutet rörde sig om två masugnar, bessemerverk och martinugnar, grovvalsverk samt gjuteri och mekanisk verkstad. Dessutom beslöt man sig för att bygga en järnväg från Nordmark till Sjögränd vid Rådasjöns nordända samt mellan Edebäck över Sjögränd till Skymnäs. Den senare banan förde förbi for-

sarna i Klarälven. Den egentliga anledningen till banans byggande var att få en bättre transportled för UHB:s tunga transporter. Järnvägens östliga sträckning skulle förse Hagfors och de gamla hyttorna med malm och träkol från skogarna åt detta håll. Den västliga sträckningen skulle trygga träkolstillförseln från övre Klarälvdalen och underlätta transportererna av järnprodukter söderut förbi forsarna i Klarälven mellan Edebäck och Skymnäs. Från Skymnäs gick sedan transportererna till Karlstads hamn med prämar bogserade av ångbåtar. Förbi de tre forsarna i Munkfors, Deje och Forshaga användes rallbanor som fanns från äldre tid.

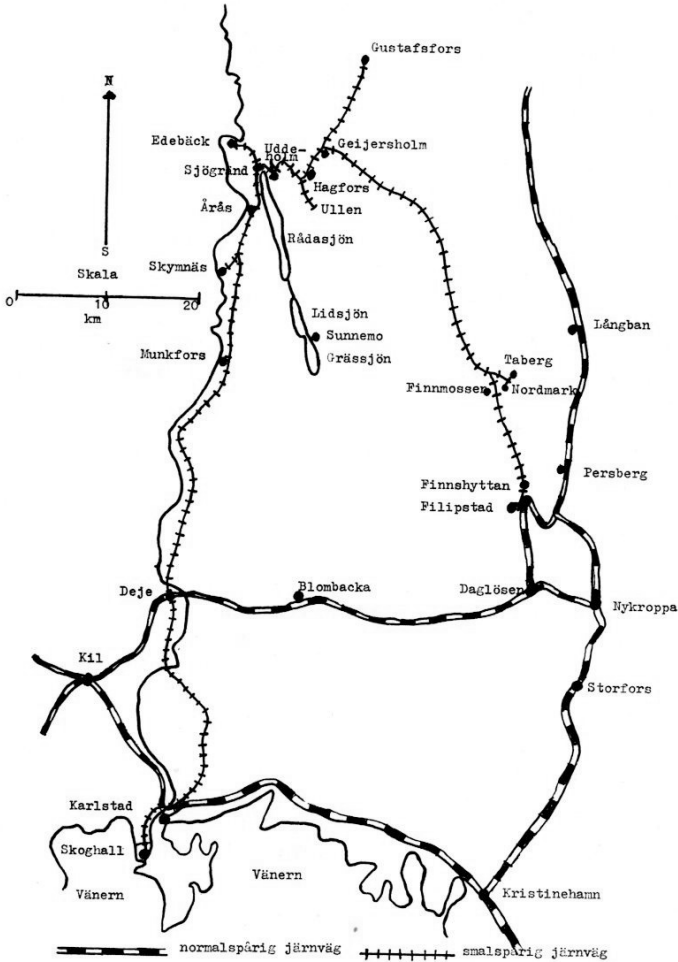
UHB sökte på 1876 års bolagsstämma koncession för linjerna Motjärns-hyttan—Sjögränd—Edebäck och Sjögränd—Skymnäs med begäran att järnvägarna skulle upplåtas för allmän trafik i förbindelse med den i april 1876 för allmän trafik öppnade 17 km långa Filipstads Norra Bergslags Järnväg, vilken gick mellan Filipstads Västra och Nordmark. Järnvägen mellan Nordmark och Motjärnshyttan hade då varit i drift sedan 1874. Den 17 december 1877 kunde hela banan fram till Skymnäs öppnas för trafik (se karta). UHB bildade nu ett dotterbolag, Nordmark — Klarälvens Järnvägs Aktiebolag (NKIJA), där bolaget ägde alla aktier. Förvaltningen av Filipstads Norra Bergslags Järnväg övertogs samtidigt av detta dotterbolag. Den totala banlängden mellan Filipstad och Skymnäs var 76,6 km. Bibanorna mellan Sjögränd och Edebäck samt mellan Nordmark och Taberg var 4,6 km respektive 5,1 km. Vidare drogs ett spår från Geijersholm till slussen i Uvån vid Starrkärr (1,1 km), varifrån direkt båtled förde till Gustafsfors. UHB hade under åren 1874—76 inköpt 5 lokomotiv, lastvagnar och personvagnar.

Banan öppnades för trafik samtidigt som första masugnen i Hagfors påblåstes. Hyttan i Hagfors försågs med kol och malm österifrån. Även Gustafsfors fick bättre förbindelse med gruvfälten genom bibanan till Starrkärr. Från 1877 transporterades även träkol på Klarälven med lastbåtar till Edebäck och sedan på järnväg till Hagfors. Vidare fick Sunnemo-hyttan bättre förbindelser, då malm som gått på järnväg från Taberg till Sjögränd forslades med en liten ångbåt över Rådasjön och Lidsjön. De besvärliga malmtransporterna mellan Nordmarksfälten och hyttorna var nu ett avslutat kapitel.

#### *Bergslagsbanan och Östra Värmlands Järnväg anslutes till NKIJA*

Det komplement som UHB behövde för transporter utåt förbättrades då Bergslagsbanan (Falun—Ludvika—Daglösen—Deje—Kil—Göteborg) stod helt klar 1879. Bergslagsbanan hade redan 1876 byggt en förbindelse med NKIJA från Daglösen till Filipstad. Vidare hade Östra Värmlands Järnväg från Kristinehamn till Persberg med en förbindelse till Filipstad stått klar 1876. Svårigheterna var att Bergslagsbanan och Östra Värmlands Järnvägar var normalspåriga (1 435 mm), medan NKIJA var smalspårig (891 mm). Detta gjorde att omlastningar alltid måste ske mellan de olika banorna. Munkfors hade fått förbättrade förbindelser med Göteborg då Bergslagsbanan 1881 byggt en bibana från Deje station till UHB:s lastage-plats vid Klarälven.

Karta över de i uppsatsen beskrivna järnvägarna.



### Den slutliga utbyggnaden av järnvägen

Bolaget beslöt 1888 att förlänga NKIJA från Skymnäs till Munkfors, varvid ett nytt dotterbolag Skymnäs-Munkfors Järnvägs Aktiebolag bildades. Den 14,6 km långa banan öppnades för allmän trafik 1 oktober 1890 och arrenderades av NKIJA. 1895 övertog NKIJA Filipstads Norra Bergslags Järnväg och hade nu egen järnväg från Filipstad till Munkfors.

Slutmålet för UHB var att nå alla sina industrianläggningar med NKIJA och att därvid få förbindelse med Bergslagsbanan i Deje och med stambanan i Karlstad. Därför byggdes från 1901 Karlstad—Munkfors, öppnad för trafik till Deje 1 oktober 1903 och till Karlstads Östra 1 mars 1904.

I slutet av 1800-talet hade man delvis övergått till stenkolsdrift vid masugnarna. Detta medförde att skogen i minskad grad behövdes till träkolsframställning och därför började UHB satsa på träindustrin. Sågverk hade av bolaget byggts 1829 i Munkfors och 1855 i Skoghall vid Klarälvens utlopp i Väneren. Senare byggdes Stjarns sulfatfabrik vid Stjarnsfors 1890 och Årås sulfatfabrik i Norra Råda 1894. Veden till massafabrikerna köptes till största delen i övre Klarälvdalen. Sedan man inköpt huvuddelen av Älvsbackas AB:s skogar 1893 kunde timmer flottas och släpas över Rådasjösystemet från det nyinköpta området söder om Sunnemo till Årås och Stjarnsfors.

Vid sekelskiftet fraktades kolen till största delen på järnväg, medan kolved, sågtimmer och massaved i första hand flottades. Huvudvägar för flottningen var Klarälven, Uvån och Rådasjöarna. De nya metoderna att tillverka järn och stål krävde allt mindre kol och bidrog därmed att skapa förutsättningar för den ökande sågverksindustrin och den nya cellulosaindustrin.

Den utveckling som företaget hade slagit in på under 1870-talet med en koncentration av järnindustrin hade avgjorts huvudsakligen med hänsyn till malm- och koltillgångarna. Inom UHB började redan på 1890-talet diskuteras om en koncentration av trä- och massaindustrin. Från början hade bolaget tänkt sig träindustrin lokaliserad till Munkfors. Efter riksdagens beslut 1909 att utvidga Trollhätte kanal och möjligheten att skeppa direkt från Skoghall till europeiska hamnar och att flotta timmer på Klarälven ända fram till Skoghall, bestämde styrelsen 1912 att sammanföra hela bolagets trä- och massaindustri till Skoghall. Sågverket, cellulosa-fabrikerna och de kemiska fabrikerna för tillverkning av klorkalk och natriumhydroxid byggdes under åren 1914—1918 samt pappersbruket 1930. För att klara transporterna från och till Skoghall bestämdes 1913 att NKIJA skulle utbyggas från Karlstad till Skoghall (7,5 km). Den 20 september 1915 öppnades järnvägen för godstrafik och därmed var hela järnvägen klar mellan Filipstad och Skoghall.

### *NKIJ bildas och elektrifieras*

Ett slutligt sammanförande av bolagets alla järnvägar beslöts 1 oktober 1920. Det gemensamma namnet för trafikföretaget bestämdes till Nordmark-Klarälvens Järnvägar (NKIJ). Bolaget hade lagt in tyngre räls, bytt ut träbroar mot järnbroar, satt in moderna lokomotiv för såväl gods- som persontrafik samt anskaffat godsvagnar med stor lastförmåga. NKIJ blev på detta sätt föregångare för de smalspåriga järnvägarna i landet. Vidare anskaffades s.k. överföringsvagnar för transport av normalspåriga vagnar på det smalspåriga nätet, varvid kostsamma omlastningar undveks. Under första världskriget steg kolpriserna oerhört och eftersom UHB hade byggt

egna kraftverk, beslöt man att elektrifiera hela linjen Filipstad—Karlstad Östra och detta var klart 2 oktober 1921. Denna elektrifiering blev en god affär för bolaget. NKIJ konsumerade 1942 4,11 miljoner kWh elektrisk energi à 2 öre. Kostnaden blev alltså 82.200 kronor mot en beräknad stenkolsåtgång på 6.000 ton à 75 kronor/ton, vilket skulle kosta 450.000 kronor.

### *UHB utvidgas*

1918 beslöt UHB inköpa Storforsverken, som bestod av Nykroppa järnverk och Storfors rörverk samt flera gruvor bl.a. delar av Persberg och Långban. Transporterna i detta företag skedde på samma sätt som Uddeholmsbolagets med malm och kol från Persberg och Långban på Östra Värmlands Järnväg till järnverket i Nykroppa och därifrån av rörämnen till Storfors. Slutprodukten rör gick sedan på järnväg och båt till kunder i utlandet och i Sverige.

1930 inköpte UHB Blombacka bruk som ligger vid Bergslagsbanan. Man tillverkar där mest stållinjer och tråden till dessa kommer från Hagfors.\*

Vidare inköptes 1939 Degerfors Järnverks AB. En kraftig utveckling av detta företag har varit möjlig genom att detta bruk ligger vid Nordvästra stambanan och har utseppningsmöjlighet över Otterbäckens hamn. På Nora Bergslags Järnväg transporterades malmen från Stribergs gruvor till Degerfors och de färdiga produkterna med järnväg till konsumenterna eller till Otterbäckens hamn för utseppning till utlandet.

### *NKIJ:s trafikutveckling*

NKIJ hade utökat spårlängden genom att bygga bibanor bl.a. Starrkärr—Gustafsfors (byggd 1920, nedlagd 1939) och Hagfors—Ullen (nedlagd 1934). Godstrafiken på NKIJ ökade år från år med några smärre nedgångar i början på 1930-talet och slutet av 1940-talet. Antalet anställda som under 1930-talet legat mellan 300—350 steg med bil- och busstrafikens utbyggnad under 1940-talet till ca 500 anställda. Redan i slutet av 1920-talet hade lastbilstransporter av skogsprodukter såsom kol och stöckar påbörjats. Biltransporterna gjorde att bolaget byggde ut ett tätt nät av skogsbilvägar. Detta utgör i dag 1 250 km egna skogsvägar och 400 km samägda. NKIJ:s egen vagnpark var 1955 uppe i 51 bussar och 6 lastbilar.

På järnvägssidan gjorde den ökade efterfrågan på järn- och stålprodukter under andra världskriget att malmtransporterna ökade mycket snabbt. De äldre malmtransportvagnarna, som tog 7,5 ton utbyttes mot nya som tog 12 ton. Dessa användes också för transporter av maskingods, järn, stål, stenkol och virke till Skoghall. De nya vagnarna visade sig snart vara för veka för malmtransporter, varvid man skaffade speciella malmtransportvagnar som tog 40 ton. Därmed kunde de dagliga malmlågen fylla hyttornas behov av järnmalm. Vidare inköpte NKIJ vagnar från nedlagda smalspåriga järnvägar. Dessa vagnar hade stor betydelse vid lastoppar såsom

efter större skogsavverkningar och stora stenkolslaster som kommit med båt och var avsedda för järnverken.

En stor omläggning gjordes i mitten av 1950-talet på sträckan Filipstad—Hagfors som sedan 1950 endast haft godstrafik. Spåret förregrlades och växlingen på stationerna sköttes av tågpersonalen. Detta medförde en minskning av personalen. Erfarenheterna var så goda att förregrlingen senare infördes mellan Hagfors och Ulfshby (strax norr om Karlstad). Om-lastningsarbetet moderniserades och gjordes billigare 1952 på de ombygg-da bangårdarna i Finnshyttan och Deje, då mobilkranar togs i bruk.

### *Interna transporter*

De interna transportproblemen inom järnverken började lösas efter andra världskriget då nya transport- och lyftmedel utvecklades och förbättrades. Mobila kranar och truckar försedda med olika specialanordningar ledde till att Hagfors Järnverk 1952 kunde placera ett 50-tal man på lättare och mer produktiva arbeten. Denna mekanisering ledde till en ända upp till tiodubblad produktion i mantimmar med en avsevärt lägre ansträngning för individen. Principen var att ett transportkontor fördelade fordonen enligt ett schema för att få ett optimalt utnyttjande av fordonen. Varje fordon var utrustat med kortvågsradio så att transportkontoret snabbt fick kontakt. Vidare måste nya truckbanor och vägar framdragas inom hela järnverket.

### *Lastbils- och busstrafiken*

En utredning rörande UHB:s och NKIJ:s lastbilstrafik inom ett cirkulärt område med Hagfors—Uddeholm som centrum, som utfördes 1959, visade att en centralisering av biltrafiken skulle vara en stor fördel. Därför bildades Centrala transportkontoret 1960. Härvid kom NKIJ:s bil- och bussorganisation att tas i anspråk av UHB i högre grad än tidigare. Fordons-parken fanns i Hagfors, Uddeholm, Munkfors, Nordmark och Persberg och dirigerades av en billedare i Hagfors. Hit anmäldes behovet av körningar. Om man inte kunde använda järnväg, som alltid är billigaste transportsättet, utfördes transportererna med lastbil. Det största behovet hade Hagfors Järnverk både i fråga om antal körningar och variation av godset. Största tonnaget kom från gruvorna, 150 ton slig per dygn kördes av två bilar i 2 skift från Nordmark till Hagfors under vintern. Från april till oktober gick transportererna på den billigare järnvägen. Dess specialbyggda vagnar transporterade järnsvamp, kulsinter, dolomit och kalk från Persberg och Långbansfälten.

Persontrafiken mellan Hagfors och Karlstad nedlades 1 november 1964, då GDG Busstrafik övertog all persontrafik mellan Filipstad och Skoghall samt alla de linjer NKIJ Busstrafik trafikerat. Nykroppa Järnverk nedlades 1970 och göten till Storfors kommer nu från Hagfors. Dessutom har gruvorna i Nordmark, Taberg och Finnsmossen lagts ned och brytningen koncentrerats till Persberg.

### *Rederiverksamheten*

UHB hade redan 1856 inköpt ångfartyget Uddeholm, som ombesörjde transportererna mellan Skoghall och Göteborg. På 1870-talet delade bolaget på några nya ångfartyg med Ångfartygs Aktiebolaget Elfdalen, men det dröjde ända till 1914 innan bolaget köpte båtar för en egen transportflotta. Orsaken till att bolaget köpte egna båtar var att vid försäljning av trä till Holland, Frankrike och England inkluderade priset alla kostnader fram till köparens hamn. Under dessa omständigheter lönade det sig för säljaren att transportera godset på egna fartyg, som ofta destinerades till småhamnar dit ingen linjetrafik gick. Mellan 1914 och 1961 hade UHB en egen transportflotta igång mellan Skoghall och de ovan uppräknade länderna samt i trafik på Väneren. Efter 1945 ändrades försäljningsvillkoren för trävaror så att produkten avlämnades i leverantörens egen hamn. Detta gjorde att bolaget fick stå för lagerkostnaden och att köparna köpte allt mindre partier. Situationen på fraktmarknaden hade nu blivit rakt motsatt den under vilken UHB byggde upp sin transportflotta. Rederivdelningen, vars verksamhet 1944 hade flyttats från Skoghall till Göteborg, avvecklades 1961 och bolaget gick över till att hyra båtar för direktskeppning till och från Skoghall. Importen utgjordes av olja, svavel, natriumsulfat och koksalt och exporten består av stålprodukter, trävaror, cellulosa och papper. Från Skoghall transporteras produkterna direkt till europeiska hamnar, medan transoceaniska leveranser omlastas i Göteborg för vidare transport över hela världen.

### *Transportsystemet idag*

Den transporterade godsmängden var 1974 711 388 ton, vilket är en liten minskning från föregående år. Lastbilarnas godsmängd utgjorde 82 587 ton, vilket är en ökning. Av UHB:s landtransporter går alltså ca 90 % på järnväg och ca 10 % på landsväg. Antalet anställda hos NKIJ var 129 personer, dvs. arbetsstyrkans storlek har stabiliserats efter de kraftiga rationaliseringarna. Av lastbilstransporterna utgör gruvtransporterna på 25 000 ton mellan Persberg och Hagfors och virkestransporterna till Musjöhedens lastageplats vid Geijersholm på 30 000 ton den viktigaste delen.

Från den 1 augusti 1974 har överföringstrafiken mellan SJ och NKIJ helt koncentrerats på Deje. Detta beroende på att koncessionen på bandelen Finnshtytan—Musjöheden upphävts av Kungl. Maj:t efter en ansökan av NKIJ. Denna bandel har börjat rivas under våren 1975. Underhåll och upprustning kommer därför att ske på bandelen mellan Hagfors och Skoghall.

Vid Hagfors Järnverk går utleveranserna till 80 % på järnväg och 20 % med lastbil, medan inleveranserna av råvaror, halvfabrikat och bränsle till 55 % går på järnväg och 45 % på landsväg.

Efter upprivningen av spåret mellan Filipstad och Musjöheden kommer en timmerterminal att tas i bruk vid Musjöheden, varifrån timret transporteras med järnväg till Skoghall. Under 1974 transporterades 206 000 ton virke per järnväg till Skoghall. För transport av trä, massa och papper

har byggts en Vänerterminal i Karlstad, dit transportererna går med bil i stället för med järnväg. Detta bortfall har NKIJ kompenserat genom ökningen av virkestransporter.

För distribution av stålprodukter från Hagfors och Munkfors har bolaget byggt en terminal i Degerfors. Transporterna dit sker med bil varefter SJ ombesörjer vidaretransporten av godset på järnväg.

### *Litteratur*

- Andersson, I.: Uddeholms historia. Stockholm 1960.  
Från Norra Rådabygden i Värmland. Karlstad 1943.  
Larsson, J.: Jeorj Larsson berättar. Malung 1972.  
Pihlström, C.: Värmländska järnvägshistorier. Karlstad 1965.  
Artiklar i »Vi Uddeholmare» och »Uddeholmaren» 1945—1963.  
Värmland förr och nu. Ystad 1968.  
Årsberättelser för NKIJ. 1926—1952. 1974.