



Hans Troedsson, före detta utvecklingschef vid Stora Enso Skog berättar här om den dynamiska tid då sågverksindustrin i Dalarna under bara några få årtionden kickstartade för att så småningom med Dalälvens hjälp förflyttas ned mot kusten. Artikeln är ett sammandrag av en längre text som i sin helhet finns på www.skogshistoria.se. Sammandrag: Lars Klingström.

Fram emot mitten av 1800-talet hade avvittringen och storskiftet nått en stor del av Dalarnas socknar. Stora arealer kronoskog som tidigare varit ekonomiskt värdelösa blev nu bondeägda. När samtidigt efterfrågan på trävaror från övriga Europa ökade drastiskt blev bondeskogarna heta uppköpsobjekt för de nya sågverk som växte upp runt sjön Runn.



Så började det ...

Årtiondena då det skogsindustriella klustret i Gävle-Dala växte fram



Domnarvets sågverk, sannolikt 1874. Järnvägsbron över Dalälven är klar, men Bergslagarnas järnväg ska inte inviga sträckningen mellan Ludvika och Falun förrän året därpå. Fortfarande transporteras de sågade trävarorna på pråmar nedför älven till Torsång och sedan över Runn till Korsnäs och vidare med Gävle-Dala järnväg. Arbetet vid sågen har avstannat i avvaktan på att fotografen ska bli färdig med sin bild. I förgrunden tre halvlastade pråmar med trävaror. Till höger ångbåten Domnarfvet som drog pråmarna i ännu några år innan den fick följa med ner till kusten och dra timmer över Hedesundafjärden. Domnarfvet är still going strong, vedeldad och K-märkt, men nu som fritidsbåt. Digitalt museum.



Korsnäsbolagets första ångsåg låg på en udde i Runn. Observera ångloket tillhörigt Gefle-Dahla Jernväg som stånkar fram i förgrunden. Oljemålningen utfördes av S. Albert Blombergsson på 1860-talet. Dalarnas Museum.



”Industrikungen” i Gävle, Per Murén, var pådrivande för att få både industrin och järnvägen till stånd.

DET VAR DEN HÄR KOMBINATIONEN SOM fick driftiga människor att se möjligheterna med de nya förutsättningarna. En av dem var ”industrikungen” i Gävle, Per Murén. En annan var lantmätaren Georg de Laval, styresman för storskiftet i Dalarna. Det var han som hade bäst kunskaper om de enorma naturtillgångar som hade gjorts tillgängliga.

Men det var den tekniska utvecklingen som gjorde att insikterna kunde omsättas i praktisk handling.

Fram till början av 1800-talet tillhörde merparten av övre Dalarnas skogar kronan, det vill säga staten. Bönderna i byarna kunde utnyttja skogen för husbehov, hämta ved och byggnadsmaterial och släppa sina kreatur på bete i dem.

Efter generationer av arvsskiften var deras odlingsmarker fragmenterade och fattigdomen utbredd. År 1802 fattade regeringen därför beslut om att ett storskifte måtte genomföras för att förbättra förutsättningarna för jordbruket. Samtidigt skulle de stora kronoskogarna tilldelas byarnas fastigheter. Det var således genom storskiftet som bönderna blev skogsägare. Dock dröjde det till fram på 1840-talet innan Bergslagens och järnbrukens tidigare ensamrätt att ta virke ur skogarna upphävdes och det uppstod en marknad för både avverkningsrätter – och skogsmark.

STORSKIFTET I DALARNA INLEDDES i Näs socken år 1803 och avslutades inte förrän drygt 90 år senare i Särna och Idre. Men redan innan den så kallade åbodelningen inom en by hunnit genomföras kunde andelar i byns skogstilldelning säljas.

För fattiga bönder måste det som skedde under den här tiden ha framstått som en skänk från ovan. De skogar de i alla tider nyttjat till husbehov fick nu också ett ekonomiskt värde.

Det säger sig självt att de saknade möjlighet att bedöma hur stort

detta värde var. Det insåg däremot den tidens industriella och finansiella elit, i den här delen av Sverige representerad av köpmännen och industriidkarna i Gävle. Liksom överallt annorstädes i Sverige hade de noterat den starkt växande efterfrågan på sågade trävaror.

Förstås hade de också insett potentialerna med ångan som gjorde det möjligt att lokalisera sågar också till platser där det saknades vattenkraft.

Sveriges första ångsåg hade startats vid Tunadal i Medelpad år 1849. Drömmen för Gävlefolket var att etablera en liknande anläggning i trakten av sin hemstad – och ta del av de exportintäkter som hägrade.

MEN DET FANNS ETT PROBLEM. Ett stort sådant. Dalälven, som ända sedan 1600-talet hade fungerat som flottled för vedförsörjningen till Falu gruva via sjön Runn, ansågs vid den här tiden omöjlig att flotta timmer på ända till kusten. Dels på grund av de många sjöarna längs nedre Dalälven, dels därför att flottningsinstallationer förbi fallen i Älvkarleby stod i konflikt med det inkomstbringande laxfisket där.

Däremot fanns det som nämnts goda möjligheter att flotta timmer till Runn på Dalälven. I Djurås, bara några mil uppströms flyter Västerdalälven och Österdalälven samman. Via dem hade timmer och gruvved från landskapets västra och norra delar flottats i århundraden både till den gamla vattensågen i Domnarvet och för vidare befordran till gruvan i Falun. Och via Svärdsjön som rinner ut i Runn skulle timmer kunna flottas från nordöstra Dalarna. Det framstod därmed som om en ångsåg lokaliserad invid Runn skulle vara ett idealt läge vad gäller försörjningen med timmer.



Lantmätaren Georg de Laval var en nyckelperson genom sina goda kunskaper om skogarna i norra och västra Dalarna.



5-stjärnig skogsskötsel

Vår skogsförvaltning bygger på helhetsgrepp. Vi arbetar i team som består av skogsförvaltare, fastighetskonsulter och ekonomer och vi når resultat som ofta vida överträffar våra kunders förväntningar. Skogssällskapet finns i Sverige, Finland och Baltikum.

 **Skogssällskapet**
VI GÖR ALLT FÖR DIN SKOG



På 1850-talet var Dalälven inte möjlig att utnyttja för flottning ner till kusten på grund av de många sjöarna och fallen vid Älvkarleby. Ortsnamnen är en del av dem som nämns i texten.

Men samtidigt omöjligt. Det saknades ju möjligheter att på den tiden landvägen transportera sågade trävaror vidare till Gävle.

Detta predikament fick dock sin lösning genom den tekniska utvecklingen. Vid den här tiden, strax före 1850, hade ett nytt transportmedel börjat tala om sig: Järnväg. Redan på 1830-talet hade järnvägar anlagts i både England och flera länder på kontinenten. I det gleset befolkade Sverige med sina långa avstånd gick det trögare. Men vid mitten av 1800-talet tog utvecklingen fart.



Gefle-Dahla Jernvägsaktiebolag skapade förutsättningarna för sågverken vid Runn öppnade världsmarknaden för Dalaskogarna.

TILL DEM SOM OCKSÅ INSÄG möjligheterna med järnvägar hörde inte oväntat de köpmän och industriidkare från Gävle, som med Per Murén som drivande, kastade lystna blickar på de skogar som gjorts tillgängliga genom storskiftet.

De var tidigt ute. Redan 1851 ansökte de om statligt lån för att bygga en järnväg mellan Gävle och Falun. Det var fem år innan några ”riktiga” järnvägar med ångloksdragna tågsätt hade anlagts i Sverige. Deras nit understöddes av att en sådan transportförbindelse också välkomnades av både järnbruken i området och inte minst av gruvfolket i Falun.

Den nya banan började byggas 1855. Fyra år senare rullade det första tåget mellan Falun och Gävle. Med sina 91 kilometer förfogade det nybildade *Gefle-Dahla Jernvägsaktiebolag* över landets då längsta sammanhängande järnväg.

Parallellt med järnvägsplanerna framskred också projektet med en ångsåg vid Runn. Georg de Laval förvärvade på järnvägsintressenternas uppdrag år 1854 mark vid Korsnäs, strax utanför Falun, just där Svärdsjön via Hosjön flyter ut i Runn och där järnvägen skulle dras fram. I mars 1855 bildades så *Korsnäs Sågverksaktiebolag* med säte i Stora Kopparbergs socken.

ARBETET MED DEN TREDJE FÖRUTSÄTTNING-

EN för den nya ångsågen – inköpen av avverkningsrätter – pågick parallellt. Med de kunskaper om Dalaskogarna som Georg de Laval skaffat sig som ansvarig för storskiftet, var han rätt man för uppgiften. De första köpen gjordes 1854 och omfattade 15 000 tunnland i Järna socken och 35 000 tunnland på Sollerön.

I december 1855 beställdes ångmaskiner och utrustning till det nya sågverket i Korsnäs. Konstmästaren Håkan Steffansson vid Falu gruva ritade byggnaderna. År 1858 kom man igång med sågningen. Ett år senare stod järnvägen till Gävle klar. Etableringen flöt således som man säger idag, klapp-klapp-klapp.

Den nya sågen var med sina åtta ramsågar och fyra par cirkelsågar en bjässe för sin tid. Den drevs av två ångmaskiner som matades av åtta ångpannor. Varje dygn förvandlades 800 stockar till plank och bräder. Lagret av avverkningsrätter var betryggande och möjligheterna att köpa mer – mycket mer – nästan obegränsade. De Laval konstaterade år 1859 att det i Dalälvens floddalar ovan Runn fanns två miljoner tunnland skog där det aldrig avverkats sågtimmer. Inget annat sågverk i Skandinavien hade sådana förutsättningar som Korsnäsbolaget. Han menade att den nya sågen vid Runn utan tvekan skulle kunna byggas ut till dubbla storleken utan att riskera råvarubrist. Och detta även när han beaktade att det fanns fler som smidde sågverksplaner kring Runn.

FÖR DET VAR NU INTE BARA KORSNÄSBOLAGET som insett det strategiska läget vid Svärdsjöans utlopp i Runn, nu när järnvägen till Gävle blivit till. Carlsfors Sågverks AB drog också i gång år 1859 och det 1854 bildade *Kopparbergs och Hofors Sågverksbolag* (som senare blev Kopparfors) två år senare med Nässågen, nästan vägg i vägg med Carlsforsågen vid Hosjön på norra sidan av Korsnäs. Båda dessa sågar försörjdes med virke som kom norrifrån – via Svärdsjöån som avvattnar de stora skogarna i gränslandet mellan Dalarna och Hälsingland. År 1874 blev Kopparforsbolaget ägare även till Carlsforsågen.

Initiativtagare till Kopparforsbolaget var överstelöjtnanten och bruksägaren W.A. Nisser, som redan 1854 tillsammans med några andra industri- och affärsmän bjöd in Hofors bruk och Stora Kopparbergs Bergslag – *Bergslaget* – till att var för sig bli tredjedelsägare i



De båda sågverken

Näs och Carlsfors låg granne med varandra just där Svärdsjöån rinner ut i Runn.

Bild: Digitalt museum.

A close-up photograph of a pair of hands holding a large, fluffy mass of white wood pulp. The background is a solid dark blue color.

**YOUR PULP
COMPANY**



Rottneros

www.rottneros.com

det nya bolaget. Dessa företag, som var stora järnbruksägare förväntades i första hand vara intresserade av de avsevärda mängder träkol som var en viktig biprodukt i sågverksamheten på den här tiden.

BERGSLAGET HADE FRAM TILL DEN HÄR TIDEN varit inriktat på Falu gruva och kopparhanteringen samt ett antal järnbruk. Men man hade också sedan lång tid producerat virke för egna behov vid en vattendriven såg i Dalälven vid Domnarvet. Med färska insikter om den mycket ljusa framtiden för sågade trävaror, beslutade man sig snabbt för att bygga en ny såg i Domnarvet. Dock fortfarande med vattendrift. År 1861 stod den klar med åtta ramsågar och kraftigt ökad kapacitet.

Fram till dess hade transporten av trävarorna från Domnarvet till Falun skötts med slädekipage vintertid och under resten av året med segelskutor ner till Torsång och vidare över Runn till Falun. Nu gjorde den nya tidens teknik entré även i det här sammanhanget. Den ångdrivna bogserbåten Domnarvet levererades i delar från Stockholm till Gävle och vidare på den nya järnvägen till Korsnäs där den sattes ihop. Med dess hjälp drogs sedan trävarulastade prämar från sågen i Domnarvet till Korsnäs för vidare befördran med järnväg till hamnen i Gävle.

Inom loppet av bara några få år hade det alltså samtidigt byggts fyra stora exportinriktade sågverk vid, och i närheten av, Runn.

FÖR MÄNNISKORNA I DE DALABYGDER som berördes måste det som hände under åren runt 1860 ha framstått som något av revolution. Till skogar som dittills bara utnyttjats av de lokala bönderna kom skogsarbetare från alla möjliga håll i landet. Bönderna sålde skogsmark och avverkningsrätter så det stod härliga till. Det flöt in pengar som åtminstone tillfälligt fick dem att känna sig rika. Att många snart fick anledning att ångra försäljningen av sina skogar är en annan historia.

I Kopparbergs läns landshövdingeberättelse för åren 1861–1865 konstaterades, att de nya sågverken tillsammans med timmeravverkningar, strömmrensningar och flottningsföretag hade medfört att en mängd personer dragits från jordbruket till dessa mer inkomstbringande sysselsättningar. Den brist på arbetskraft som detta orsakade hade drivit upp priserna på dagsverken till belopp, som ”ej stått i proportion till jordbrukets avkastning”.

Men det var som vi vet inte bara i Dalarna som man insett de nya och strålade förutsättningarna för sågade trävaror. Överallt i Sveriges skogrika bygder pågick en febril verksamhet för att ta vara på dem, ofta med hjälp av utländskt kapital. Vid nära nog varenda älvmynning byggdes nya sågverk. Och runt dem växte det fram helt nya samhällen.

PÅ DALÄLVEN HADE DET FRAM TILL den här tiden inte varit möjligt att flotta timmer ända ner till kusten. Men vid 1850-talets slut började planer på att göra hela älven flottningsbar ta form. Initiativet kom från Qvarnfors Sågverksbolag vid Älvkarleby. Där hade funnits en mindre såg med anor från 1600-talet. Under 1850-talet hade den moderniserats samtidigt som flottleden iordningsstälts så att det gick att hämta timmer ända uppifrån Dalgränsen. Nu gick man vidare och gjorde det möjligt att flotta längs hela älven från Runn. År 1864 var det klart.

Dalälvens förvandling till flottled hade noterats av de båda norrmännen Hans Rasmus Astrup och Niels Georg Sörensen. Astrup hade



Den driftige norrmannen Hans Rasmus Astrup insåg möjligheterna med att bygga en såg vid Dalälvens mynning när Dalälven gjordes flottningsbar hela vägen från Dalarna. Tillsammans med kollegan Niels Georg Sörensen byggdes sågen i Skutskär.



Fallen i Älvkarleby.

Elias Martin utförde
målningen sannolikt
1798. Digitalt museum.

tidigare med eget fartyg exporterat klippfisk till bland annat Spanien. Där hade han noterat att det också fanns en annan nordisk produkt som mötte stor efterfrågan: trävaror. Tillsammans med Niels Georg Sörensen etablerade han en firma i Barcelona för import av trävaror. År 1856 flyttade de firman till Stockholm. Där tog de direkt itu med att förverkliga sina planer på att själva etablera sig som tillverkare av sågade trävaror vid någon av Sveriges många älvmyrningar.

Valet föll på Dalälven och 1868 köpte de den befintliga sågen vid Kvarnforsen i Älvkarleby samtidigt som de förvärvade lämplig mark i Skutskär för att där bygga ett helt nytt sågverk. Men det återstod ett problem: Hur skulle timret kunna flottas förbi Älvkarlebyfallen? Där bedrevs ju sedan urminnes tider ett givande laxfiske. Strandägarna hade redan dåliga erfarenheter av Kvarnforssågen, som de menade avsevärt hade försämrat laxfisket. De protesterade högljutt mot planerna och fick myndigheterna på sin sida.

Astrup och Sörensen löste detta med en konstbyggd flottled från hålldammen uppströms Älvkarlebyfallen med rännor och kanaler genom skogar och kärr fram till Skutskär, en sträcka på 11 km. Den stod klar 1869 och året därpå började deras nya såg i Skutskär att producera trävaror.

I LANDSHÖVDINGENS BERÄTTELSE FÖR åren 1866–1870 beskrivs sågen som ett ”storartat etablissemang” med elva ramsågar, fem cirkelsågar samt hyvel- och listmaskiner. I det likaledes nyanlagda samhället fanns 26 bostadshus för tjänstemän och arbetare. Där hade också byggts skola och ett sjukhus med tolv platser. Hamnen hade besökts av 130 fartyg från åtta länder.

År 1872 löste Hans Rasmus Astrup ut sin kompanjon och blev ensam ägare till det nya bolaget som fick namnet Skutskärs Trävaru AB. Det byggdes ut och blev Sveriges och – under en tid – även världens största sågverk.

Snart nog hårdnade konkurrensen om virke mellan de tre dalabolagen Korsnäs, Kopparfors och Bergslaget samt andra virkesköpare. För att mildra den inbördes konkurrensen och stärka ställningen gentemot andra började Bergslaget och Korsnäs samarbeta om råvaruförsörjningen. År 1876 kom också Kopparfors att delta i samarbetet. *Trebolagen* som den nya konstellationen kallades, samordnade såväl inköp av mark och avverkningsrätter som drivning och flottning på Dalälven. Samarbetet blev framgångsrikt. Trebolagen dominerade virkesmarknaden i Dalarna fram till slutet av 1880-talet.

Men dess verksamhet väckte också stark kritik. Landshövdingen Curry Treffenberg skrev i femårsberättelsen för 1876–1880 att sågverksrörelsen i länet hade kommit att samlas i några få stora bolag ”på ett sådant sätt att den i dessa bolags händer i själva verket antagit karaktären av ett tryckande monopol”.

PÅ INITIATIV AV KORSNÄSBOLAGET sades trebolagsavtalet upp i slutet av 1889. Delningen av den stora gemensamma egendomen tog lång tid och var inte helt avslutad förrän 1899. År 1889 infördes bestämmelser som innebar att tiden för avverkningsrätter minskades från 50 till 20 år. Denna tid förkortades 1905 till fem år, ungefär vad som gäller också idag.

Det är intressant att notera att samma tre företag, tillsammans med Iggesund, år 1976, alltså exakt 100 år efter det Trebolagen bildats gick in i ett nytt samarbete om virkesinköp. Den här gången under namnet Industriskog, som verkade fram till 1999.

Mot kusten!

TROTS ATT DE TRE BOLAGENS SÄGAR VID Runn och Domnarvet var både moderna och ändamålsenliga så blev de inte särskilt långlivade. Transporterna med järnväg blev jämförelsevis dyra. De tidigare svårigheterna med flottning på Dalälven ner till kusten hade också visat sig möjliga att övervinna.

Sedan sägen i Skutskär blivit till år 1870 väcktes tankar om att Bergslaget, Korsnäs och Kopparfors via ett gemensamt ägt bolag skulle förvärva den. Eller också att man i samma område skulle hitta ett lämpligt ställe för att bygga ett helt nytt, stort och rationellt sågverk. Frågan började utredas 1882 på initiativ av Korsnäs disponent, Abraham Johan Helleberg och Bergslagets unge disponent Erik Johan Ljungberg.

Det stod helt klart att det skulle finnas mycket att tjäna på en kustlokalisering. Men det fanns också en hake: Ekonomin i Gefle Dahla Jernvegsaktiebolag skulle kraftigt försämrats om transporterna av trävaror upphörde. Och bland järnvägsbolagets aktieägare fanns A.O. Wallenberg och hans Enskilda banken. Herrar Helleberg och Ljungberg ägnade stort utrymme åt att diskutera denna fråga i sin korrespondens i början av 1882.

SNART STOD DET KLART ATT Hans Rasmus Astrup i Skutskär var intresserad av att sälja sin såg. Men det belopp han begärde, 4,5 miljoner kronor, var mer än vad Helleberg och Ljungberg var beredda att betala. För-



Dalarnas landshövding Curry Treffenberg oroade sig 1880 för att länets sågverksrörelse ”antagit karaktären av ett tryckande monopol.”



Bergslagets disponent Erik Johan Ljungberg lyckades så småningom förvärva Skutskärssågen.



handlingsläget var komplicerat eftersom A.O. Wallenberg, som hade gamla nära relationer till Astrup nu också satt i Kopparfors styrelse. Han verkade faktiskt för att Kopparfors skulle lägga ett bud på Skutskärssågen tillsammans med en annan spekulant.

Helleberg och Ljungberg gav dock inte upp, utan köpte mark vid Harnäsbukten, helt nära Skutskärssågen för att sätta press på Astrup.

Helleberg hade ledningen i Korsnäs med sig på Skutskärprojektet, men bolagsstämman anförd av Per Murén och andra delägare i GDJ avvisade förslaget. Sedan Helleberg omkommit i en jaktolycka 1882 kom planerna på en sågverksfusion av sig för de närmaste åren.

Istället blev det Bergslaget som ensamt förvärvade sågen i Skutskär år 1885. Korsnäs valde då istället att bygga ut sitt sågverk vid Runn. Samtidigt började man också utreda en flytt av verksamheten till kusten. Beslut togs inte förrän 1897 då bolagsstämman bestämde att omlokalisera sågen till Bomhus, strax söder om Gävle där man redan hade en brädgård och ett hyvleri.

FÖR ATT KLARA TILLFÖRSELN AV TIMMER TILL denna plats byggdes en tre mil lång flottled i form av både grävd kanal och timrad ränna från Rämsön i Dalälven förbi fallen i Älvkarleby. Bygget tog ett helt år och sysselsatte som mest 700 man. Flottleden stod klar 1898 och samma år inleddes flytten av sågverket från Runn till Kastet i Bomhus utanför Gävle.

Det blev ett närmast unikt, noggrant planerat och genomfört flyttningsprojekt där allt – maskiner, byggnader och personal – ingick. Det måste ha varit dramatiskt för de anställda att bryta upp från sina hem i Korsnäs och i godsvagnar antrända färden till den nya platsen. De som

Verksamheten var livlig i Skutskär på 1870-talet.

I hamnen kan man räkna till inte mindre än 30 fartyg vid kajerna och på redden. Observera också de nya bostadshusen grupperade runt torget. I förgrunden ses de milor där man kolade ribb och bakar från sågverket. Att tillverka träkol var ett viktigt sätt att ta hand om detta "avfall" innan det fanns sulfmassabruk som kunde ta hand om det. Ännu fanns det gott om järnbruk som gärna köpte kolen.

Bild: Jernkontoret.



Den tre mil långa timmerrännan som 1898 byggdes från Rämsön, uppströms Älvkarleby, till Bomhus utanför Gävle underhålls fortfarande. Korsnäs bruket tar sitt sötvatten via den och gångbroarna som löper längs rännan har gjort den till en spännande vandringsled. Digitalt museum.

först för iväg, år 1898, kom till en obebyggd plats där det inte fanns "någonting". De sattes direkt i arbete med att bygga såghus och bostäder. Den här flytten har beskrivits av journalisten Owe Thoresson i Skogshistoriska Sällskapets årsskrift 2006.

Den gamla industriplatsen i Korsnäs övergavs inte helt utan viss verksamhet blev kvar, bland annat kolning och sågning av klenare dimensioner. Inte förrän 1945 lämnade Korsnäsbolaget slutgiltigt sin "födelseort". I dag är det mesta borta men ångmaskinhuset med sin skorsten står kvar som ett minnesmärke.

OCKSÅ KOPPARFORSBOLAGET BÖRjade successivt att söka sig mot kusten vid slutet av 1800-talet. Det var under den epok som brukar kallas "Järnbruksdöden". En stor del av Sveriges mindre järnbruk slogs då ut på grund av ny teknik som gjorde att konkurrensen från modernare anläggningar i köparländerna blev dem övermäktig. Många järnbruk hade under lång tid byggt upp egna skogsinnehav för att trygga tillgången på träkol. Nu blev de obehövlige – men lockande objekt för de nya exportsågarna. Kopparforsbolaget köpte 1878 Dådrans bruk med skogar i Rättvik och några år därefter Svabensverks bruk med skogar i sydvästra Hälsingland. I båda fallen var det skogarna som var skälet till förvärven. Samma sak

gällde förvärvet av Ockelbo-verken med sina skogar i Gästrikland.

I köpet av Ockelboverken ingick också en smalspårig järnväg. Denna förlängdes 1888 så att det blev möjligt att från Gästrikland transportera virke till Linghed vid Svärdsjöån och flotta det vidare till Kopparfors sågverk vid Hosjön på norra sidan av Korsnäs. Ockelbo-verken hade också en utlastningsplats vid hamnen i Norrsundet. Där fanns redan en ångsåg som Kopparfors förvärvade 1889. Nästan omgående började man där bygga en ny och större såg. Genom att bygga ut järnvägen från Ockelbo ner till Norrsundet förflyttades tyngdpunkten i Kopparfors sågverksrörelse från inlandet till kusten. 1895 stod den utbyggnaden klar.

Men ännu var tiden inte mogen för att helt släppa inlandssågningen. Kopparfors anlade ett nytt sågverk i Linghed 1897. Produkterna kördes med den nya järnvägen till Norrsundet för utskepning.

Man ersatte också 1905 sin gamla såg vid Hosjön med en ny vid Runn, som kom att leva kvar ända till 1970-talet.

DÅ BERGSLAGET ÅR 1885 UNDER VISS VÅNDA beslöt sig för att köpa den av Hans Rasmus Astrup utbudna sågen i Skutskär var det ett av de största besluten i företagets historia. Själva sågen värderades till 1,2 miljoner kronor. Skogar och avverkningsrätter till nästan 4. Bergslagens chef, Erik Johan Ljungberg betecknade köpet som "den bästa affär som Bergslaget gjort".

Fördelarna var uppenbara: Man sänkte kraftigt transportkostnaderna för sina trävaror och man blev av med sin värste konkurrent både om skogsråvaran och på trävarumarknaden. Sist men inte minst innebar det en väsentligt ökad produktionskapacitet.

Bergslaget fortsatte att driva sågen i Domnarvet till 1893 då Skutskärssågen slutligen var fullt betald. Den visade sig vara en kassako. Produktionen steg från 55 000 kubikmeter 1886 till i genomsnitt 210 000 kubikmeter under 1890-talet.

UNDER DE DRYGT FYRTIO ÅR SOM GÅTT sedan de tre sågverksbolagen etablerat sig vid Runn hade de nu merparten av sin produktion vid Bottenhavskusten. Men nu stod de inför nya utmaningar och nya möjligheter. De första pappersmaskinerna hade körts igång i Sverige på 1830-talet. Då var det fortfarande lumpråvara som gällde. På 1850-talet hade man lärt sig att göra papper av slipmassa, det vill säga av ved som sönderdelades genom att köra den i så kallade slipstolar. Och under slutet av 1800-talet introducerades de kemiska massaprocesserna i Sverige. Därigenom blev det möjligt att tillvarata klenvirke och sågverkens spillvirke som massaråvara. Våra tre bolag blev alla också massatillverkare under decennierna närmast före och efter förra sekelskiftet.

HUR DE TRE GÄVLE-DALABOLAGEN DÄREFTER kom att utvecklas leder för långt att redogöra för i den här artikeln. Men klart är att 1900-talet blev minst lika dynamiskt som andra halvan av 1800-talet. Idag möter skogen större intresse och förhoppningar än kanske någonsin. Både hållbarhetsaspekten och klimatförändringen talar för en ökad användning av skogsråvara – som byggmaterial och som bas för en stor mängd helt nya produkter. ■

Den här artikeln är ett sammandrag av Hans Troedssons betydligt längre text, som också behandlar utvecklingen fram till idag. På Sällskapetets webbsida skogshistoria.se kommer hela dokumentet att publiceras i början av 2018.

