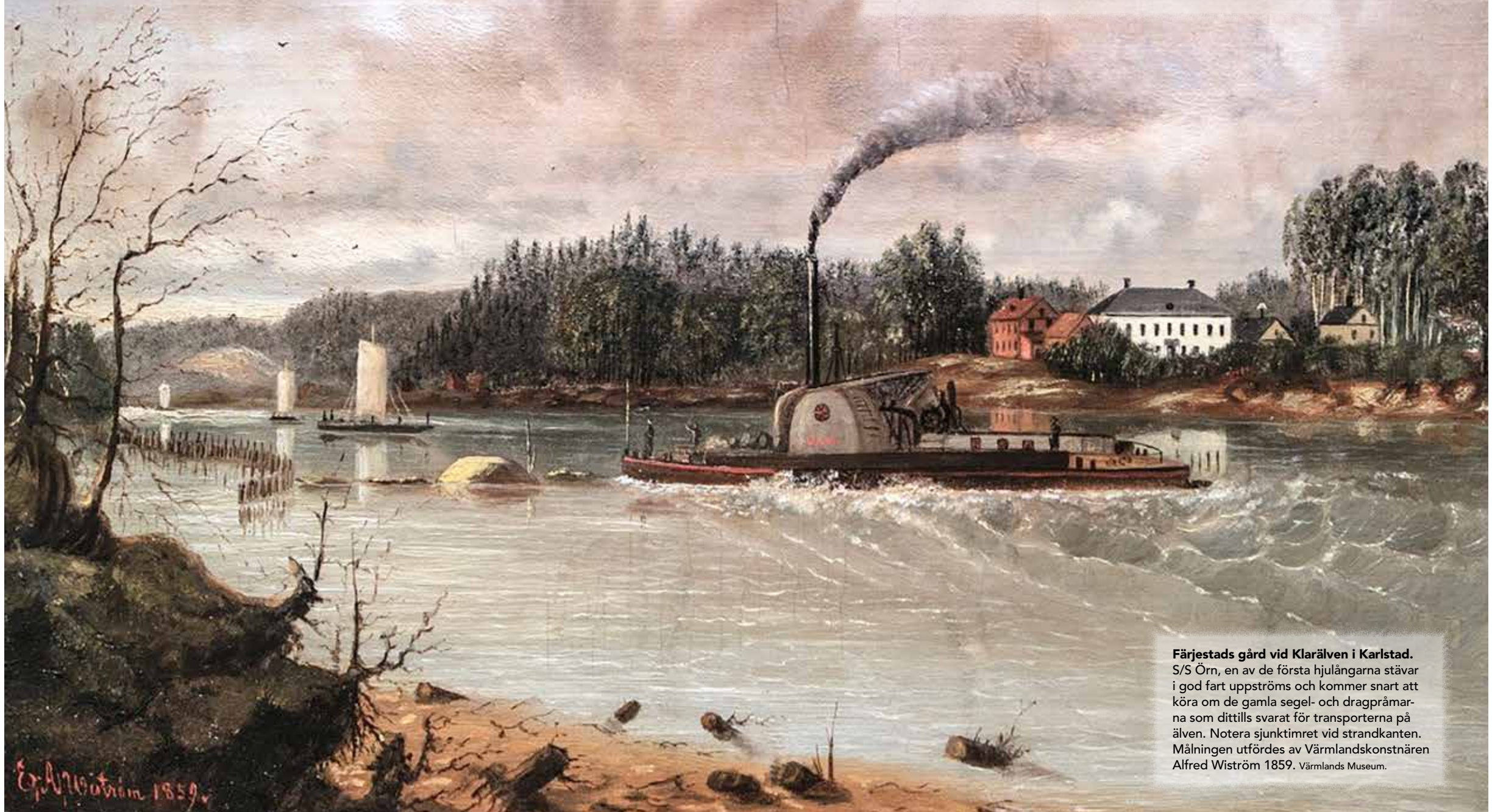


Utdrag ur Skogshistoriska Sällskapetets Årsskrift 2021 sid 58-71

# I Värmland inleddes den nya tidens brukande av skogen

Värmland intar något av en särställning bland de svenska landskapen. Efter århundraden av järnhantering var det här som skogsbruket först tog fart. Slussarna i Trollhättan förvandlade år 1800 Väneren till en förlängning av Nordsjön. De göteborgska handelshusen fick nu tillgång till en landsända med enorma mängder tidigare oexploaterad timmerskog.



**Färjestads gård vid Klarälven i Karlstad.**  
S/S Örn, en av de första hjulångarna stävar i god fart uppströms och kommer snart att köra om de gamla segel- och dragpråmarna som dittills svarat för transporterna på älven. Notera sjunktimret vid strandkanten. Målningen utfördes av Värmlandskonstnären Alfred Wiström 1859. Värmlands Museum.



## Värmland

# Omvälvande när trävaror ersatte järn



Under århundraden en vanlig syn i de värmländska skogarna. Hästdragna foror lastade med träkol, virke och järnprodukter. Detalj av en målning utförd av Pehr Hilleström på 1790-talet.

*“De hava en svår eländig malmförsel, över höga berg och kunna icke klövja eller föra efter en häst mera än ett halft lass i sänder och fördärva däröver många hästar.”*

**Bergmästare Kentzell**, år 1673, om transportförhållandena till Bälhyttan, utanför Filipstad.

Vid 1800-talets början nåddes västra Sverige av den så kallade timmerfronten. Det blev början på en omvälvande tid där samtidigt de många järnbruken slogs ut ett efter ett. I deras ställe växte det upp sågverk som med den nya tidens teknik och transportmedel skickade sina trävaror på export.

**F**ÖRSTA HALVAN AV 1800-TALET VAR en dynamisk tid i Europa. Befolkningen växte. Jordbruket effektiviserades. Överflödigt arbetskraft sögs upp av nya industrier. Städerna växte. Byggverksamheten gick på högvarv och överallt anlades järnvägar och telegraflinjer. Utvecklingen födde ett enormt behov av trävaror. Samtidigt hade de norska skogarna börjat tryta. Ända sedan medeltiden hade de varit en vedbod för främst England och Holland.

Värmland var då ett landskap av otaliga hyttor, hammare och järnbruk. Bara i Filipstads bergslag fanns det ett femtiotal. Längs Klarälven drygt trettio. Alla försörjdes de av malmen från gruvorna i Nordmark, Persberg och Långban i Filipstads bergslag. Alla var beroende av träkol från skogen och forsande vatten för de vattenhjul som drev blåsbälgar och hammare. Det hade resulterat i att snart sagt varenda fors i landskapets östra och centrala delar kommit att utnyttjas. Till detta bidrog inte minst att den svenska staten värnade om gruvorna och inte tillät att hyttor förlades i deras närhet. Gruvornas behov av tillmagningsved prioriterades framför avigsidorna med långa transporter.

**VÄRMLAND ÄR OCKSÅ ETT LANDSKAP AV** många sjöar och som framförallt i dess östra del erbjöd bra transportmöjligheter. Men inte hela vägen ner till hamnen i Kristinehamn. Den höjdsträckning som finns strax norr om Väneren gör att alla sjöar avvattnas österut, förbi Karlskoga och vidare genom Möckeln, Skagern och Gullspångsälven. Strida forsar och fall gjorde det omöjligt att den vägen föra järnet till Väneren. Istället kördes det landvägen en dryg mil från den sydligaste sjön till Kristinehamn. Sedan järnvägstekniken blivit känd vid mitten av 1800-talet kopplade man ihop sjöar med kanaler och korta järnvägsstumpar till vad som blev det kanske märkligaste transportsystemet någonsin i Sverige.

Också järnbruken och hamrarna längs Klarälven och dess biflöden försörjdes med malm från gruvfälten i Filipstads bergslag. Den transporterades vintertid miltals med hästdragna foror över frusna mossar och tjärnar i oländiga skogar. Med början



**Sågen i Dejefors** vid Klarälven vid mitten av 1800-talet.

Utsnitt ur Frans von Scheeles *Wermland i teckningar efter naturen*, 1857.

på 1600-talet hade ett med tiden allt finmaskigare transportnät vuxit fram mellan de olika enheterna. Malm kördes från gruvorna till hyttorna. Från dem kördes tackjärn till hamrarna och från dessa stångjärn till utskeppningshamnarna i Kristinehamn och Karlstad. Merparten gick på frusna slädvägar. Under barmarkstiden roddes, stakades eller seglades ekor med malm och järn över sjöar och i vattendrag.

Klarälven var en pulsåder där prämar fullastade med järn styrdes med strömmen ned till Väneren. Uppströms drogs de sedan mödosamt med människokraft, lastade med livsmedel och andra förnödenheter. Vid tjänlig vind kunde prämdragarna bitvis få välkommen hjälp av sin råsegel. Ända in på 1900-talet levde de gamla segelprämar kvar innan de slutligen slogs ut av den nya tidens ångdrivna farkoster. Då hade de också fått sällskap av stora mängder flottimmer.

**SEDAN FLERA SÅGVERK ANLAGTS** längs Klarälven började trävaror att svara för en allt större andel av transportererna. Snart skulle det bli den volymmässigt största godsmängden på älven – och på Väneren. Sedan fallen i Trollhättan bemästrats år 1800 fraktades trävarorna vidare med ett växande antal skutor och galeaser, ofta tillhörande James Dickson & Co. Detta företag var inte bara djupt engagerat i exploateringen av skogarna i Värmland, utan också ett av Sveriges största rederier.

Det var också i Värmland som de första järnvägarna i vårt land anlades. Redan 1849 inleddes trafiken på den lilla Frykstaban mellan Fryksta och Klarälven. Året efter öppnades banan mellan Sjöandan och Kristinehamn. Båda var visserligen till en början hästdragna innan ångloken tog över, men förebådade ändå den revolution som järnvägarna skulle innebära för hela samhället. ■

**Illustrationen** med den virkeslastade pråmen är en detalj ur målningen "Fartyg vid Sandbäcken i Karlstad", utförd omkring 1860 av konstnären Wilhelm Leonard Rydberg (1821–1903).



**Bengt Stjernlöf** återvände efter en USA-sejour till Värmland år 1992. Här startade han ett konsultföretag och började samtidigt forska om landskapets industrihistoria. Resultatet blev två böcker, *Innan tystnaden* och *Transporter på Klarälven*. För den senare tilldelades han Skogshistoriska Sällskapets utmärkelse Örtugen 2013.

Artikeln om pråmdragarna på Klarälven är hämtad ur denna bok, som även i övrigt tjänat som inspiration och underlag till texterna om Värmland i denna årskrift.

## Pråmdragarna på Klarälven

**Flatbottnade pråmar försedda med råsegel** var sedan 1600-talet det traditionella transportmedlet på Klarälven. Nedströms fördes de med strömmen, uppströms "trälades" de, det vill säga de drogs av sina besättningar från land. Vid tjänlig vind kunde de också sätta segel. Inte förrän mot slutet av 1800-talet började pråmdragarna ersättas av ångdrivna bogserbåtar.

av Bengt Stjernlöf

**L**ASTPRÅMARNAS PÅ KLARÄLVENS NEDRE DEL var 20–25 meter långa och 7–9 meter breda. De var flatbottnade och hade ett djupgående av cirka 60 centimeter med fribord på 7–10 centimeter vid full last. Det låga fribordet gjorde dem känsliga för vågor på öppet vatten, som vid Skoghäll eller vid Sutterådrans utlopp i Hammarösjön. Det gjorde också att grundkänningar blev riskabla, då ena sidan lyftes upp och den andra kom under vatten. De bästa pråmarna gick med järnlast medan de som var slitna och gistna fraktade plank och bräder. Om en pråm med trälast vattenfylldes så flöt den på lasten.

Att styra pråmarna när de drev med strömmen var svårt. För att hålla dem i rätt riktning användes åror och en speciell "näsåra" i fören. Det gällde för båtlaget att kunna läsa strömmen och förutse var de nästan dagligen flyttande sandgrunden och revlarna fanns. Dessutom fanns lite varstans längs älven bergryggar, "greor", som normalt låg under vattenytan, men som kom fram vid lågvatten.

Även om platserna var kända gällde det att bedöma vattenstånd och pråmens djupgående vid passage. Vid en del näs och greor uppstod kraftiga vattenvirvlar som lätt kunde svänga runt båtarna. Hamnade de på tvären i strömmen kunde de hugga i någonstans och börja ta in vatten.

**VID FÄRD UPPSTRÖMS DROGS PRÅMARNAS** med "folkraft". Masten, som var upp till tio meter hög, restes. Den var tillverkad av gran för att vara så lätt som möjligt men vägde ändå omkring 200 kg. I masttoppen var draglinan infäst för att den skulle komma så högt upp som möjligt, för att inte fastna i träd och andra hinder efter älvstranden. Draglinan eller "trälan", som den kallades, var gjord av hampa och i slutet av linan fanns andra linor insplitsade, en för varje person som drog. Linorna slutade med en ögla, "trällöcka", som pråmkarlarna trädde runt kroppen så de fick armarna fria. I ena handen hade de en "trällkäpp" som de stödde sig på, när de gick starkt framåtlutade efter älvkanten. En i pråmlaget fick styra pråmen för att hålla ut den från stranden. Ibland, när det gick riktigt tungt, surrades rodet och hela laget drog. Styrmannen fick ofta staka för att hålla ut fören från land.

Vid färden uppströms var det ännu viktigare att läsa älven. Det gällde att undvika strömfåran och utnyttja de bakströmmar som eventuellt fanns, men ändå inte gå för nära land och fastna i sanden. Vid varje älvkrök bytte strömfåran sida. För att få över pråmen till lugnt vatten fick man ta den eka eller "jakt", som alltid fanns på släp, och ro över draglinan till älvens motsatta sida och göra fast. Därefter styrdes pråmen ut i strömfåran och skar över den till andra sidan.

Det ständiga skiftandet av dragsida var en av anledningarna till att vare sig hästar eller andra dragdjur användes, då de var svåra att flytta över. Hästar kunde användas på vanliga kanaler som var både rakare och smalare.

**PÅ SPECIELLT STRIDA STÄLLEN FICK EXTRAFOLK INKALLAS.** Där träning var omöjlig stakades båtarna. När vinden var lämplig, det vill säga när den kom akterifrån kunde man sätta segel. Det handlade om så kallade råsegel av i princip samma typ som en gång användes på vikingaskeppen. Seglen kunde bara utnyttjas på någorlunda raka älvsträckor, men gav ändå ett välkommet avbrott i det strävsamma träländet. När älven krökte fick seglen tas ned. Längre upp längs Klarälven blev stränderna högre och seglens verkan mindre.

Om motströmmen var kraftig kunde två pråmlag hjälpa varandra. Detta gick så till att båda lagen drog en av pråmarna några kilometer, varefter man gick tillbaka och hämtade den andra pråmen.

Färden nedströms, de fyra milerna från Dejefors till Skoghäll kunde ta ett halvt dygn. Vid motvind eller stark ström tog resan tillbaka flera dygn, eller mer. ■

### Träning

Träl är ett fornordiskt namn för slav som senare har fått en överförd betydelse i form av att tråla, arbeta hårt för någon, eller slita, släpa, dra.

Källa: Svenska Akademiens Ordbok.



**Det var ett slitsamt** arbete att dra pråmarna motströms. De som drog gick på stigar nära vattnet. Den märkliga infästningen av draglinan i toppen på masten var betingad av att den då bättre skulle gå fri från hinder längs älvstranden.



# Så inleddes den värmländska sågverksepoken

## De första vattenhjuldrivna sågarna i Värmland

anlades vid kronobruken Asphyttan, söder om Filipstad och Bro vid Kristinehamn i början av 1600-talet. Redan då transporterades också virke över Väneren till Vänersborg varifrån det flottades vidare på Göta älv till exportsågarna längre ner i älvdalen.

av Bengt Stjernlöf



**Ständigt denne Dickson.** Inget namn förekommer så ofta som James Dicksons när det handlar om vad som hände på den svenska trävarumarknaden under förrföra seklet. Han var med i Värmland redan på 1820-talet och sedan skogen börjat tryta där drog han norrut.

**D**ET VIRKE SOM EXPORTERADES VAR av ojämn kvalitet, speciellt det som fortfarande sågades för hand. Klagomål framfördes från exportörerna och 1684 bestämdes att exportvirket skulle klassificeras och hålla vissa mått, i annat fall skulle det konfiskeras. Enkla bräder skulle vara 300 x 38 mm, halvbottenbräder 330 x 45 mm och helbottenbräder 380 x 75 mm. Samtliga skulle ha en längd av minst 3,6 meter.

Den omfattande trävaruhandeln med Norge förbjöds 1729. Norrmännen betalade ett högre pris än svenska timmeruppköpare och speciellt i gränstrakterna förekom en omfattande smuggling. I Älvdals härad beslagtogs år 1760 ”en myckenhet av timmer” som förstördes. Den som bröt mot förbudet fick varorna konfiskerade och kunde dömas till fästning.

Trävaruhandeln var på 1700-talet ekonomiskt riskfylld. Flottlederna var dåligt rensade och flottning kunde bara ske under vårfloden. En tiomilaflooting efter Klarälven kunde ta två eller tre år och mycket av timret sjönk eller blev liggande kvar efter stränderna. Det som till slut kom fram var i ”ej för vackert tillstånd”, det står i ett bevarat dokument.

Den svenska staten började vid den här tiden inse att handelsrestriktionerna för trävaror var improduktiv och att den tidigare farhågan för skogsbrist var överdriven. Det resulterade i att handeln med Norge blev helt fri 1825.

**INDUSTRIALISERINGEN I EUROPA SKAPADE** en nästan obegränsad efterfrågan på trävaror. Handelshusen i Göteborg med sina internationella kontakter tog tidigt vara på de möjligheter som yppades. Affärsmän som Dickson, Björnberg, Hall och Arfvidsson var snabbt på plats i Värmland. De var redan etablerade i branschen genom sina sågar längs Göta älv. Men att frakta timmer från Värmland och Dalsland dit var inte rationellt. Istället satsades på att skaffa sig sågkapacitet på plats, nära skogen, för att därifrån kunna leverera bräder, plank och sparrar.

Under första delen av 1800-talet var James Dicksons omsättning större än alla de andra trävaruhandlarna tillsammans. Han hade egna sågar i Götaälvdalen, skeppade på egna fartyg, byggda på eget varv och

han var väl förtrogen med den engelska marknaden. För att komma in på den värmländska marknaden behövde han få kontroll över sågverken. Ett typiskt exempel var när han kom i besittning av Dejefforsågen. Dickson lämnade frikostiga lån till den dåvarande ägaren David Frölich. När Dickson krävde återbetalning av lånen kunde Frölich inte få ihop tillräckligt med kontanter utan tvingades överlåta sågverket till honom. Dickson byggde ut sågen och moderniserade den 1825. Året innan hade han också köpt Forshagasågen.

Senare började Dickson förvärva skog i nordligaste Klarälvdalen och flotta timmer till de egna sågverken. Också de andra sågverksägarna byggde ut sina anläggningar i takt med den ökande efterfrågan på trävaror. År 1830 var cirka sjuttio dubbla sågramar i gång i Klarälvdalen och Fryksdalen. År 1832 kallade landshövding Wingård trävaruhandeln för ”en av provinsens betydligaste näringar”. Det började nu bli allvarlig konkurrens om råvaran.

På 1840-talet fortsatte uppköpen av skog allt längre norrut i Värmland. Men skogsägarna var nu mer på sin vakt. I stället började avverkningstätter att köpas, vanligtvis på 50 år.

**NÄR JAMES DICKSON AVLED 1855** och brorsonen James Robertson Dickson tog över, var Värmland i det närmaste ”utsågat”. Sågarna vid Dejeffors och Forshaga såldes och företaget koncentrerade istället verksamheten till Norrland och dess då orörda skogar. James Dickson & Co och de andra av det tidiga 1800-talets värmländska skogsexploatörer hade enbart varit intresserade av snabba vinster. När skogen var nedhuggen drog de vidare. Någon skogsvård bedrevs överhuvudtaget inte. Rovdriften upprörde Värmlandsbiskopen C.A. Agardh, som i riksdagen förgäves vände sig mot att statens stora skogsområden styckades och såldes. Agardh ville ha begränsningar och ansåg att Sveriges framtid som civiliserat land berodde på att skogarna fanns kvar.

Omkring 1830 svarade järnet värdemässigt för 60 procent och trävarorna för 10–15 procent av den svenska exporten. År 1870 hade förhållandet ändrats och järnets andel minskat till omkring 20 procent medan trävarorna ökat till nästan hälften. ■



**Blandat tåg framför bruksherrgården i Gammalkroppa** någon gång på 1860-talet. Efter loket, som döpts till Carl IX, går den diminutiva personvagnen följt av godsvagnar lastade med järnmalm från gruvorna i Persberg och sannolikt på väg till järnvägens slutstation i Nykroppa eller för vidare färd över Östersjön till Storfors. Bild: Järnvägsmuseum.



**Bjurbäckens kanal är tre kilometer lång** och blev sedan den stod klar år 1857 livligt trafikerad under några årtionden. Idag är den en av båturlästerna mycket uppskattad länk i Bergslagskanalen.

Foto: Lars Klingström

## När östra Värmland blev ett nät av **sjöbanor**

**Vid mitten av 1800-talet växte det** i östra Värmland fram ett transportnät som blev unikt inte bara i Sverige, utan i hela världen. Genom att knyta samman de många sjöarna med grävda kanaler och hästdragna järnbanor skapades något som var effektivare än tidigare århundradens hästdragna foror. Men många omlastningar blev det.

**G**RUVBRYTNING OCH JÄRNTILLVERKNING hade pågått i östra Värmland ända sedan medeltiden. Under alla år hade transporter varit en hämmande faktor. Malmen fanns i Persberg, Nordmark och Långban medan hyttor och hammare anlades varhelst det fanns vattenkraft. Med tilltagande skogsbrist i gruvornas närhet styrde den svenska staten under 1600-talet nyetableringen av hyttor och hammare allt längre bort från gruvfälten. Man prioriterade gruvornas behov av ved för tillmakning och tillmätte inte olägenheterna med långa och svåra transporter samma värde. Det hade resulterat i att den värmländska kartan under första halvan av 1800-talet blivit tryffrad med hyttor, hammare och andra verksamheter som på olika sätt arbetade med järnförädling.

Med dagens mått mätt var det ingalunda någon rationell tillverkningsapparat som hade vuxit fram. Från gruvorna kördes malmen till hyttor, som många gånger låg miltals bort. Där smältes malmen till tackjärn som ytterligare måste förädlas till stångjärn innan det kunde avyttras. Detta gjordes vid hammarbruken, ofta belägna ännu längre bort, vid andra kraftgivande vattendrag. Detta stångjärn transporterades sedan till Kristinehamn eller Karlstad för vidare befördran över Väneren till kunder inom eller utom landet.

**LIKSOM DE FLESTA LANDTRANSPORTER** i Sverige före 1850-talet, utfördes transporter av malm, tackjärn och stångjärn huvudsakligen vintertid med hästdragna foror. Varje foras lastförmåga var ringa, men i gengäld var de många. Det är idag svårt att föreställa sig det enorma transportarbete som i århundraden utfördes av forbönder och deras drängar och hästar under vintrarna. Det är heller inte svårt att föreställa sig de förhoppningar som en bit in på 1800-talet började hysas om att kunna göra de här transportererna effektivare. År 1818 kan man i ett protokoll från Långbans gruva läsa om ett försök med "en 96 famnar lång realväg (railway) av tackjärnsstänger för gråbergets bortförande". Vid samma tid fanns också tankar om att binda samman de många sjöarna i östra Värmland med kanaler. Redan på 1630-talet hade ett första steg i den riktningen tagits då Norsbäcken mellan Hyttsjön och Bergsjön, någon mil norr om Kristinehamn rensats upp och gjorts farbar. Och år 1780 skrevs en avhandling vid Bergskollegium "om möjligheten av en kanals anläggande genom Filipstads och Karlskoga bergslager till Väneren".

forts. ►



Sådana tankar och planer löpte på 1830-talet samman med impulser utifrån som nådde Värmland och berättade om de järnvägar som börjat anläggas i England och på kontinenten. Man såg nu möjligheter att enklare än med kanaler kunna skapa förbindelselänkar mellan sjöarna. De värmländska bruksägarna kom därmed att bli något av föregångare när diskussionerna om det nya transport- och kommunikationsmedlet järnväg tog fart i Sverige på 1840-talet.

Nästan samtidigt började sedan både kanaler och järnbanor att byggas under 1850-talet. På bara några få år skapades vad som kom att bli ett av de märkligaste transportsystemen någonsin i Sverige. Det blev nu möjligt för bruken att transportera sina produkter för utskeppning även under barmarkstiden. Fördelarna var flera. Transporterna blev billigare och kostnaderna för lagerhållning minskade.

**DEN SYDLIGASTE DELEN AV DETTA SYSTEM** av samfärdsleder utgjordes av den järnväg som byggdes mellan Sjöändan och Kristinehamn. Topografin i Värmland innebär att en höjdsträckning norr om denna stad gör att alla sjöar avvattas längre österut, genom Karlskoga och vidare genom sjöarna Möckeln och Skagern till Väneren. Det är bara en mil mellan Sjöändan och Kristinehamn, en sträcka som genom århundradena utvecklats till den livligast trafikerade i hela Värmland. Den hästdragna järnväg som kom igång där år 1850 blev något av en nyckel för alla de övriga transporterna i östra Värmland.

Sjöbanesystemet sågs som en värdefull innovation när dess olika delar successivt kom igång under 1850- och 1860-talen. Men fortfarande tog transporterna lång tid på grund av de många omlastningar som krävdes. De värmländska sjöbanorna blev därför inte den succé man hade hoppats på. Och den tekniska utvecklingen gick snabbt vid den här tiden. Efter bara några årtionden började sjöbanenätet att successivt förpassas till historien av den normalspåriga Östra Wermlands Järnväg som invigdes 1873. Men det är en intressant parentes som vittnar om hur man med ännu outvecklad teknik sökte lösningar på ett månghundraårigt problem. Kanske något att reflektera över idag när hela världen med ljus och lykta söker efter transportalternativ som kan bidra till att lösa den självförvållade klimatkrisen. ■

**Källor och inspiration:**  
Egil Akres bok "Med sjöbanan Liljendal-Kristinehamn 1870", (2000) samt Jalmar Furuskogs bok "De värmländska järnbruken", (1924).

## Så här kunde en transport från stångjärnshammaren i Liljendal se ut på 1860-talet

### Lastning i Liljendal

Hästbana till Storagen, 300 meter.

**Omlastning** vid Storagens norra ände. Roddpråm över Storhagen, 3 km.

**Omlastning** Hästdragen kärra till Slädsjön, 3 km.

**Omlastning** Roddpråm över Slädsjön, 3 km.

**Omlastning** Hästbana till sjön Näsrämnen, 1,4 km.

**Omlastning** Roddpråm över Näsrämnen, 3 km.

**Omlastning** Hästbana till Lesjöns norra ände, 300 meter.

**Omlastning** Roddpråm över Lesjön, 5 km.

**Omlastning** Hästbana till sjön Agen, 3,5 km.

**Omlastning** Pråm dragen av hjulångaren Sumpadoria över Agen, 3 km.

**Omlastning** Hästbana till Långbansände, 5,9 km.

**Omlastning** Pråm dragen av ångbåt över Långban, 15 km.

**Omlastning** Hästbana till Lervik vid Yngen, 3,3 km.

**Omlastning** Pråm dragen av ångbåt över Yngen, 8 km.

**Omlastning** Hästbana Gammalkroppa–Nykroppa, 5,9 km.

**Ombordkörning** Rålsförsedd pråm dragen av ångbåt över Östersjön, 4 km.

**Ilandkörning** Hästbana i medlut Storfors–Lillfors, 1,8 km.

**Ombordkörning** Rålsförsedd pråm dragen av ångbåt över Öjevättern och Hyttsjön via Norsbäcks kanal och Bergsjön, 16 km.

**Omlastning** Hästbana till Kristinehamn, 11 km.

**Innan stångjärnet nådde** hamnen i Kristinehamn hade det lastats om 15 gånger och på järnvägsvagnar körts av och på pråmar tre gånger.





**Bergslagskanalen** gör att de många sjöarna i östra Värmland hänger samman med varandra, något som livligt uppskattas av fritidsbåtutrustarna. Bjurbäckens slussar är med sina tre steg den största slussen. Foto Lars Klingström

## Bergslagskanalen blev en kortvarig succé

**Redan 1634 lät kronobruket i Kroppa** gräva ut Norsbäcken mellan Hyttsjön och Bergsjön så att den kunde utnyttjas för transporter av järn till Kristinehamn. Norsbäckens kanal är därmed en av de äldsta kanalerna i Sverige. Idag ingår den som en del av Bergslagskanalen.

**M**EN TROTS DETTA TOG DET OFTA FLERA MÅNADER med otaliga omlastningar att forsla järnbruchsprodukterna till Kristinehamn. På 1770-talet diskuterades flera kanalplaner, som dock aldrig kom till utförande. Inte förrän på 1830-talet blev planerna mer konkreta. Men det tog dock ända till 1857 innan de var förverkligade.

Detta år öppnades Filipstads bergslags kanal, idag oftast benämnd Bergslagskanalen. Den består huvudsakligen av sjöar förenade med korta grävda sträckor försedda med slussar: Asphyttkanalen, 300 meter lång med ett slussteg, mellan sjöarna Daglösen och Aspen, Bjurbäckens kanal, tre kilometer lång med tre slussteg mellan sjöarna Aspen och Stora Lungen, samt Norsebäckens kanal. Fem år tidigare hade en sluss byggts vid sjön Alkvetterns utlopp i Norsälven, vilket gjorde det möjligt för också Bofors och andra bruk i trakten av Karlskoga att transportera sina produkter till Sjöändan och vidare till Kristinehamn.

Det nya sjösystemet blev en omedelbar succé och trafiken tät. År 1872 passerades slussarna i Bjurbäcken av 3 243 pråmar dragna av 1 369 ångbåtar. Det gjorde kanalen till den efter Trollhätte kanal, mest trafiktäta i landet. Vid samma tid idkade ett trettiotal ångbåtar passagerartrafik på kanalen.

**MEN BLOMSTRINGSTIDEN BLEV KORT.** Liksom alla de andra enheterna i sjöbanesystemet blev konkurrensen från Östra Wermlands Järnvägskanal dem övermäktig. Sedan denna järnväg körts igång 1874 tog den på bara några år över all frakt och merparten av passagerartrafiken.

I brist på underhåll förföll kanalen och riskerade till slut att helt stängas. Men genom en år 1939 bildad intressentförening kunde den efter ett omfattande restaureringsarbete åter öppnas för trafik 1948.

Under 1950-talet utnyttjades kanalen flitigt för buntflottning av timmer. Virket gick från Nykroppa via kanalen mellan Östersjön och Daglösen genom slussarna vid Asphyttan och Bjurbäcken och vidare över Öjevättern till Nässundet. Där lastades virket om till järnväg och fraktades till Skåre vid Klarälven för vidare befordran till sågverket på Skoghall. År 1960 var sista året som Uddeholmsbolaget flottade timmer på Bergslagskanalen. ■



**Efter omfattande restaurering** återöppnades Bergslagskanalen 1948 och fick under 1950-talet en kort renässans som flottningsled. Värmländsk industrihistoria.com



**Passagerarångfartyget Fritiof** trafikerade kanalen mellan 1916 och 1926. Här på väg nedför slussarna i Bjurbäcken med ett sällskap söndagsklädda personer på utflykt. Bild via Jan Lambertsson.