

# Transport av tack- och stångjärn.

Det uppskattas att på varje hammarsmed sysselsattes ett 70-tal andra personer. Det är gruvarbetare, kolare, hytt- och masugnsarbetare, andra smeder och bruksarbetare, patroner, inspektorer och bokhållare. Men även andra vid bruken verksamma personer som ladugårdskarlar, mjölkerskor drängar, pigor, dagsverkare o.s.v., nästan i det oändliga. En grupp, inte alls så enhetlig som man kan tro, är de som sysslade med transporter av allehanda slag. Det kan vara att transportera malm, tackjärn, träkol, stångjärn, koppar, mässing och manufaktur av olika slag som spadar, spik, plåt o.s.v., från produktions- till förädlingsstället ner till uppstädernas hamnar, för transport under seglationstiden till slutkonsumenterna.



Till detta kommer alla transporter åt motsatt håll, från hamnarna till bruken med tunnor med råg, korn, malt, salt m.m., av olika varor för att föda de nämnda grupperna.

Man förleds att tro att transport på åar och vattendrag är det äldsta och bästa sättet att transportera varor och produkter. Det finns, som jag kunnat finna, inget belägg för detta, annat än transporter över sjöar. Om man tar Baggå bruk, ovanför Skinnskatteberg, som exempel så skulle de behövt lasta om ett 10-tal gånger

för att ta sig förbi alla forsar utefter Hedströmmen, vid transport ner till Köpings hamn och Mälaren.

Det finns dock ett exempel på att transport skett på vattendrag längre sträckor. Till Färna bruk, som räknar sin historia bakåt till mitten av 1500-talet, transporterades tackjärn från hyttan i Trummelsberg, ca 5 km på sjön Stora Kedjen, fram till Stjärnvik eller Rönninge. Därefter med häst ca 8 km på landsvägen, över Gunnilbo ner till Färna. Där förädlades det till stångjärn och manufaktur, varpå det transporterades ca 12 km på pråmar över sjöarna Långsvan och Lillsvan. Vid sjöarnas utlopp vid Svansbo fortsatte transporten ca 3 km på Gisslarboån. I ån hade man under 1600-talet, kanske redan under 1500-talet, byggt en sorts slussar för att möjliggöra pråmskeppning av brukets järn ner till Gisslarbo. Därifrån skedde transporten än en gång med hästar på landsväg, ca 18 km till Köping och Mälaren. Dessa slussar kallades slutor, vilket kan ses på en karta över Bubbarsbo från 1752.

*Kartan till vänster benämns 19-HED-42 av Lantmäteriet av dess historiska kartor.*

Slusskonstruktionerna kan vara den äldsta av de kanaler och slussar som finns i Bergslagen. Exempelvis invigdes Hjälmare kanal 1639. Den 11 mil långa Strömsholms kanal byggdes mellan 1772 – 1795.

1701 vittnar undertecknads MM MM MF FF FF, Nils Nilsson i Nibbarsbo (1655-1731) vid Bergsrätten i Köping om hur ägaren av Gisslarbo norra eller övre hammare, bl.a. genom hot fick honom att öppna en av dammluckorna. Nils hade, liksom hans styvfar tidigare haft, ansvar för tillsyn av dammarna. Striden gällde enligt brukspatronen, riksdagsmannen m.m. L L Lorichs, i boken om Heds socken ”egenmäktigt förfarande från herrens till norra Gisslarbo sida till förfång för ägaren till nedre Gisslarbo.”

Under mitten av 1800-talet byggdes järnväg mellan Köping och Svansbo, som ligger längst upp till vänster på kartan eller där sjön Lillsvan övergår till Gisslarboån, som har två utlopp ur sjön. Järnvägen byggdes för att transportera järnprodukter från Färna bruk. Idag är järnvägsspåret upprivet, men stationshuset vid Svansbo station finns kvar som fritidshus. Kajen vid inloppet till ån liksom banvallen finns kvar, numera dock som bil- och cykelväg.

## Trummelsberg och Färna.

Vid busshållplatsen Rönningen, efter vägen mellan Gunnilbo och Fagersta finns en avtagsväg ner till

sjön. Där låg avlastnings-platsen för tack- och stångjärnet från Trummelsberg.

*Kartan nedan, från 1774, visar nästan samma förhållanden som idag.*



På en informationsskylt i Trummelsberg kan man läsa följande; *”Trummelsberg blev uppodlat på byarna Bodarne och Folkhyttans gemensamma och oskiftade mark redan omkring 1580. Det äldsta namnbelägget är Trummelzbo 1632. Järnhanteringen på platsen inleddes år 1622 av Olav Trummel. Han anlade både en hytta och en hammare som låg vid bäcken väster om dagens gamla förvaltarbostad. Fram till 1746 var Trummelsberg i bergsmansägo, då det inköptes av Hans Neuman på Ferna bruk för att sedan följa Ferna bruks ägare fram till 1907. Hyttan privilegierades 1668 och en ny hammare byggdes 1689. I hammarskattelängderna från 1600-talet är Trummelsberg upptagen med en härd och ett årligt smide av 26 ton. Då hyttan lades ner på 1700-talet flyttade ägaren, Henrik Wilkens, patron på Ferna verksamheten till sin andel av Bastmora hytta. Däremot fortsatte driften vid hammaren. 1775 producerade Trummelsbergs bruk 45 ton stångjärn. Hammaren var i drift fram till 1825, då verksamheten flyttade till Ferna”.*

## Trummelsberg återuppbyggs

1865 påbörjades en återuppbyggnad av Trummelsberg. Man byggde en ny masugn och en ny rostugn, ett ångmaskinshus, kolhus, klensmedja, stall och ladugård. Dessutom byggdes nya arbetarbostäder, med tretton rum och tre förstugor, samt ett hus för rättaren

byggdes. En kanal samt landsväg och järnväg ner till Åmänningen, som ingår i Strömsholms kanal byggdes också. Vid Åmänningen byggde man en kajbyggnad med ett våghus. I slutet av 1866 påbörjades den första blåsningsen i den nya masugnen.

Den första veckan erhöll man 43 ton tackjärn, och fram till och med 1867 hade det nya bruket tillverkat 1 844 ton tackjärn, under 170 blåsningsdygn.

Under andra halvan av 1800-talet ledde konkurrensen från det engelska, med stenkol framställda järnet, till stadigt sjunkande tackjärnspriser. Samtidigt steg kolpriserna på grund av ökad konkurrens från trä- och massaindustrin. Det gav för Sveriges del upphov till en allmänt utbredd bruksdöd. Efter år 1900 kunde Trummelsbergs produktionskostnader inte längre hålla jämna steg med de sjunkande tackjärnspriserna.

För att överleva måste Ferna-koncernen modernisera och expandera. Men som alla järnproducenter påverkades företaget av den allmänna nedåtgående trenden. I januari 1891 gick greve von Hermansson, ägaren av det tidigare så framgångsrika och stora Ferna bruk i konkurs. Bruket drevs vidare till 1903. Tre år senare avled Carl Fredrik von Hermansson. Ferna fideikommiss ärvdes av dottern Eva, som 1907 såldes alla Ferna bruks egendomar till friherre Nordenfalk. Samma höst blåstes hyttan i Trummelsberg ner.

## Kopparbergsvägen

Upprättar man en tio i topplista över, Sveriges historiskt sett mest betydelsefulla vägar, skulle den kunna toppas av Kopparbergsvägen - vägen mellan Falun och Västerås. Ett av de äldre dokumenten, som indirekt nämner denna väg, är det brev som slottsfogden Olof Jonsson skickar från Västerås slott 1507. Han skriver till riksföreståndaren Svante Nilsson Sture. (som kallade sig Sture men var av ätten Natt och Dag), att han väntar på ett parti koppar från Kopparberget. Detta ska han skicka till Stockholm, så snart det anlant.

Kopparbrytningen började i Falun, tidigare Tiskasjöberg, mellan åren 850 - 1000. Kopparen antas redan från början ha fraktats ner till Västerås på Badelundaåsen och på Mälaren till Stockholm. Det betyder att ”Kopparbergsvägen”, som transportled, kan var långt över 1 000 år.

L L Lorisich, skriver i sin bok ”Vägar och Gästgivarvägar i Västmanland” att vägen var fordom länets viktigaste. *”Behovet av förbindelse med Mälarens hamnar är för Kopparbergs län lika gammalt som bebyggelsen däruppe. Landskapet kunde inte brödföda*

sin befolkning utan var tvingat att skaffa spannmål söderifrån. Den naturliga platsen för dessa inköp var Västerås. Enahanda var förhållandet med de norra delarna av Västmanland. Å andra sidan hade nyss berörda trakter värdefulla ting att erbjuda i utbyte.

Wilhelm Tham skriver 1849 att Kopparbergsvägen bör räknas till en av de viktigaste i Sverige. ”Man beräknade redan för flera år sedan, att å denna väg skedde en årlig transport av minst 40 000 skeppund bruks- och bergslagseffekter söder ut och omkring 70 000 tunnor norrut, utom andra varor, samt 2- å 3 000 resande. Forlönen ansågs stiga till 120 000 riksdaler årligen, varav åtminstone hälften torde falla på länets innevänares lott.”

40 000 skeppund (uppstadsvikt) är 5 712 ton. Det innebär ca 20 ton per dag om man fraktade under 300 dagar per år. Med en last på 500 kg blir det i medeltal 40 hästar per dag.

Rektor S. Kjersén har i en bok om Västmanland beskrivit hästfororna; ”Det är sannerligen, som en person yttrat, att man tycker sig ännu kunna höra de klapprande slagen av hjulaxlarna och se de långa karavanerna av magra, lurviga små hästar, som spända för tungt lastade kärror med en väldig hösäck bunden överst, med krumböjd rygg streta fram sina lass efter de vår och höst bottenlösa vägarna.”

I en bygdebok har en kusk eller forbonde, kallad ”Skräddarfar”, berättat att på vintern körde man på sjöar och åar för att slippa betala bropengar. Vid ett tillfälle hade han kört på dålig is med fyra tunnor råg till bruken i Dalarna och sedan andra vägen ”så där en sextio pund järn” ner till Västerås. (60 lispund var 510 kg)

Han berättar att man tog in på olika ställen efter vägen, i allmänhet bondgårdar. De ställen han nämner är Äs, Hallsta, Hemmingsbo, Viggarna, Duvmuren, Nykrogen, Brovallen, Igelkärna, Korskrogen och Brunnbäck. Det var alldeles fullt ibland så

att de som kom sent fick halvliggga eller nästan stå och sova. Forkarlarna rullade in sig i hästfilten och om någon öppnade dörren hastigt kunde den få sovande forkarlar mot sig. Bonden tog i allmänhet inget för husrum, ”Bonden han var väl nöjd han med att få hästspillningen”. Även pigorna var nöjda, ”de sålde kaffe med gott doppa, på morgonen”. För det fick de 6 öre. (vilket antagligen bonden tog hand om, min anmärkning)

**Kartan ovan, visar vägarna från Västerås och uppåt Dalarna.**



Skogsvilt, pälsverk och alster av hantverk voro värdefulla exportvaror. Men sedan gruvor och skog i förening frambragt en hytt- och stångjärnsindustri, så blev samfärdseln ännu livligare.”

Kronofogden Bellander skriver att Kopparbergsvägen; ”... fem fjärdingsväg ifrån Västerås ... har denna vägen efter gammalt tagit av och gått över den s.k. Thorstigåsen ... Skulle man efter namnet Thorstigen kunna sluta till denna vägs ålder, torde den bliva bland de äldsta.”

## Invägningen olika år

Invägning vid Västerås våg under 1672 var och antal hästekipage per dag. (0,5 ton på kärror under sommaren och 1,5 ton på kälkar under vintern)

### 1672 års invägning i ton

Antal hästar / dag (30 dagar per månad)

mån	ton	t/dag	lastar	lastar	antal/dag
			0,5	1,5	
Jan	579	19		13	13
Feb	1 151	38		26	26
Mar	306	10	20		20
Apr	176	6	12		12
Maj	278	9	19		19
Jun	1 039	35	69		69
Jul	693	23	46		46
Aug	368	12	25		25
Sep	460	15	31		31
Okt	193	6	13		13
Nov	10	0	1		1
Dec	476	16		11	11
<b>Tot</b>	<b>5 729</b>				<b>284</b>

1746 levererades 32 239 skeppund stångjärn till Västerås våg, förutom koppar mässing och tackjärn. Det blir 4 604 ton, eller 230 200 stänger på 20 kg/st.

April och november var månader med dåligt väglag, därför skedde knappast några transporter dessa månader.

Under februari 1746 invägdes 1 328 ton, vilket blir ca 47 ton per dag. Om varje häst kunde ta 1,5 ton blev det 32 hästekipage i medeltal per dag.

Under september invägdes 644 ton, vilket med 500 kg per kärra blir i medeltal 43 hästekipage per dag.

### 1746 års invägning i ton

mån	ton	t/dag	lastar	lastar	antal/dag
			0,5	1,5	
Jan	225	7,5		5	5
Feb	1 328	47,0		32	32
Mar	583	19,4		13	13
Apr	16	0,5	1		1
Maj	399	13,3	27		27
Jun	481	16,0	32		32
Jul	295	9,8	20		20
Aug	225	7,5	15		15
Sep	644	21,5	43		43
Okt	137	4,6	9		9
Nov	46	1,5	3		3
Dec	224	7,5		5	5
<b>Tot</b>	<b>4 604</b>				<b>205</b>

Månad	1521	210	2355	10
Januaris	2160	7	5377	12
Februaris	872	6	5212	12
Martius	515	7	685	11
Aprilis	855	16	1039	16
Maius	3026	12	2012	12
Junius	1169	5	3212	12
Julius	1035	2	1171	12
Augustus	1605	12	1528	15
September	426	11	820	18
October	15	12	42	10
November	922	7	2317	2
December	11866	10	21162	5

*Till vänster Vågextract över Borgar- och Främmande järn 1672 vid Västerås våg. (39 028 skeppund 15 lispund och 15 skålpund) Samma år vägdes 8 407 skp koppar in d.v.s. 1,2 ton.*

*Nedan till vänster den kärrtyp som man fraktade järnet med sommartid.*

*Nedan Vågen i Stockholm 1869, där man kan se tre vågar, järnbärare som reser upp järn samt större fartyg för utrikes transport.*

