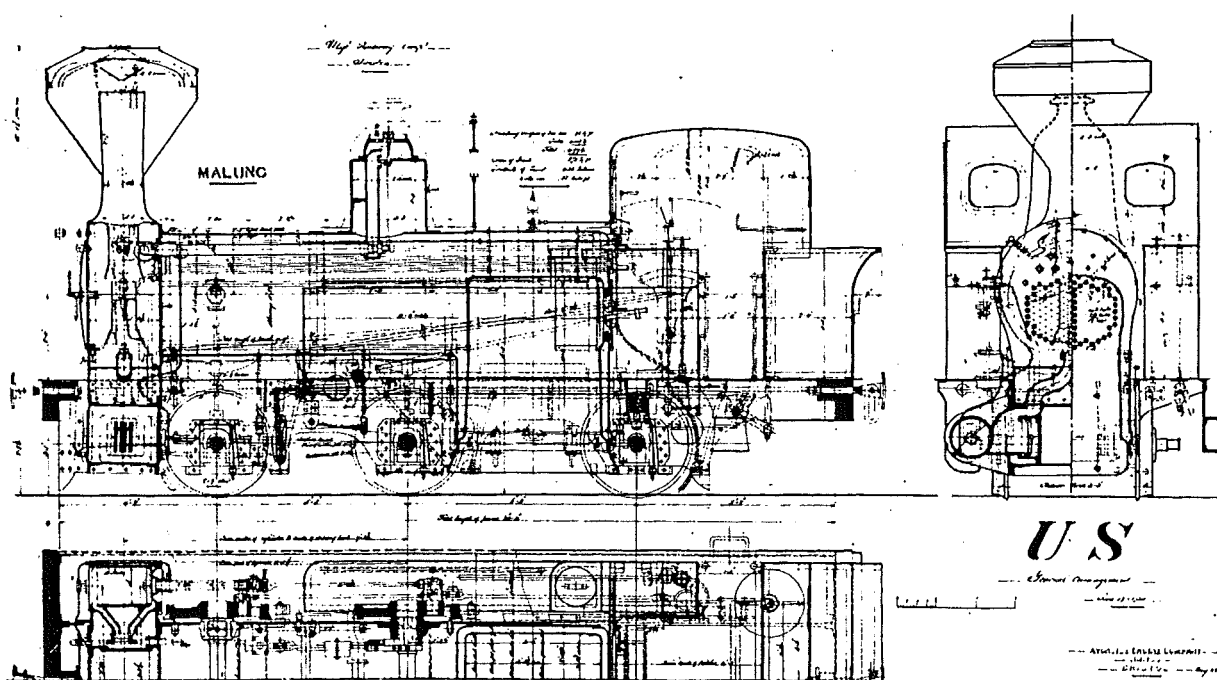


# Historien om en järnväg

## UTSJÖ JERNVÄG 1873-1896



"... såsom egare af 172/347 i Särna Aktiebolag i det järnvägsföretag, som afsåg att förbinda Ufåns och Vester-Dalelfens vattendrag inom Dalarne för åstadkommande af en lättare timmertransport. Denna bana som räknade en half mil i längd och färdigbyggdes 1873, beredde möjlighet att från förut otillgängliga delar af Dalarnes vidsträckta skogar öfverföra en del af timmertillgången till Klarelfven och Venern."

### Inledning

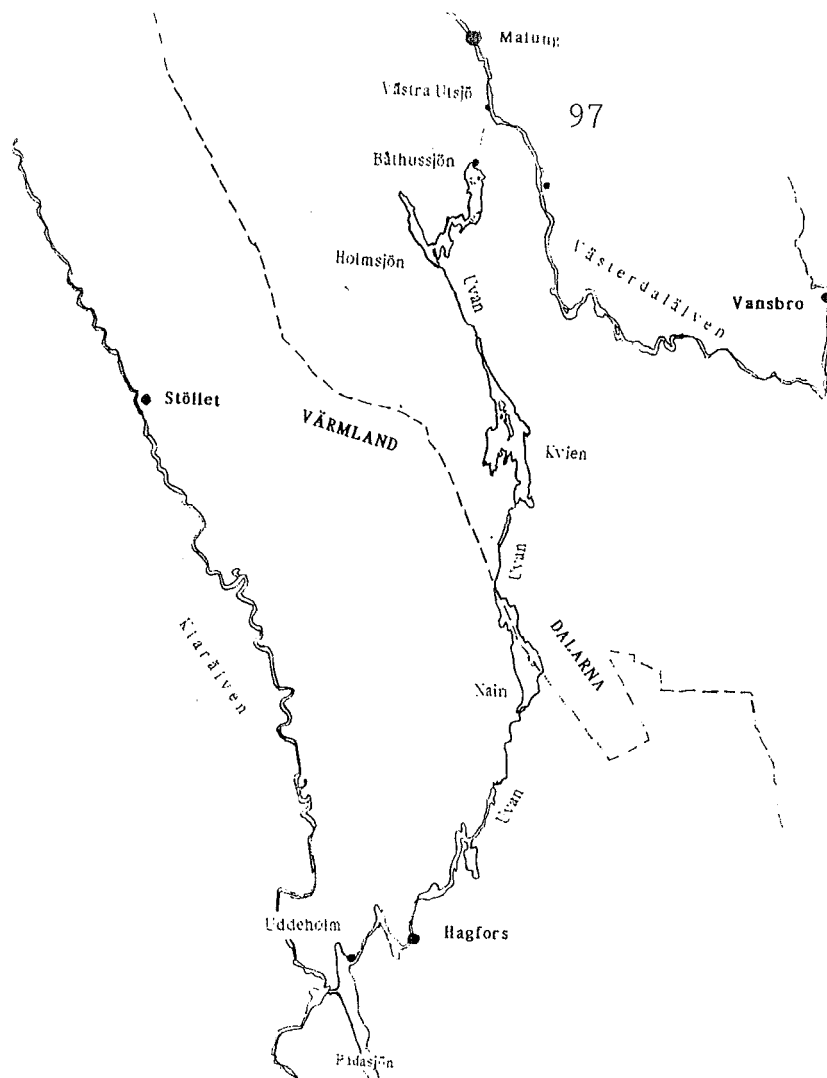
Efter att liberalismen slagit igenom och industrialiseringen kommit igång i Europa blev efterfrågan större på trävaror från Skandinavien. Då England runt 1850 avskaffade tullarna på trävaror blev trycket för stort på Norge som var närmast Europamarknaden och tidigare dominerat marknaden. Norge kunde ej längre tillgodose Europas behov av virke och turen var kommen till Sverige. Svensk virke började nu exporteras främst från hamnar i Göteborg och Bohuslän. Dalslands och Värmlands skogar var lätt tillgängliga genom flottning i Klarälven och Vänern och ut genom slussarna i Trollhättan och vidare genom Göta älv. När timmertillgången i Värmland minskade började de bolag som hade sågar längs Klarälven se sig om efter nya områden att ta timmer ifrån. Närmast till hand låg Västerdalarnas skogar.

### Tankarna växer fram

För att undvika inbördes konkurrens tog Brukspatronen Axel Geijer från Dejefors var tog upp diskussioner om samordning med de andra bolagen med intressen i Västerdalarna. 1870 bildas Särna Aktiebolag av de sex bolagen Uddeholms Bolag, Dejefors Aktiebolag, Forshaga Bolag, Mölnbacka Bolag, Alsters Bolag och Kvarntorps Bruk. Syftet var att köpa timmer och skogar vid Västerdalälven och Uvån. Genom sammanslagningar och uppköp kom ägareförhållandena år 1884 att vara följande: Uddeholm 166 aktier, Dejefors 134 aktier, Forshaga 110 aktier och Mölnbacka 90 aktier.

Eftersom intressenterna i Särnabolaget hade sina stora exportsågverk vid Klarälvens flottningssystem med sina uppenbara fördelar för export började Axel Geijer att planera transport av virket från Västerdalälven till Klarälvens flottningssystem. Järnvägar hade börjat duka upp lite här och var i landet och han började undersöka möjligheterna att från Västra Utsjö vid Västerdalälvens strand transportera virket med järnväg till Uvåns vattensystem som avvattnades i Klarälven (Fig. 1).

Vattendelaren mellan dessa system är Halsåsen. Järnväg kunde virket transporteras från Utsjö till Båthussjön och därifrån flottas på nytt genom Kapphussjön, Storsjön och Holmsjön ut i Uvån. Dessa sjöar var eller kom vid denna tid att uppdämmas så att flottningen kunde ske. Tidigare var sjöarna endast sammanbundna med smala åar eller sel.



Figur 1. Sjöar och åar som kom att utnyttjas för flottningen mellan Västerdalälven och Klarälven.

Timmerpriserna var vid denna tid avsevärt högre i Värmland än i Västerdalarna (fig. 2). Prisskillnaden gjorde att den ekonomiska kalkyl som gjordes visade på att investeringen var ekonomiskt gångbar.

		<u>Klarälven</u>	<u>Dalälven</u>
Timmer 23 fot, 10'' toppdiameter		29 kr/tolft	19
	12''	48	39
	14''	60	45
	18''	76	57

Figur 2. Prisjämförelse mellan Karlstads ångsåg för virke på Klarälven och samtida priser vid Dalälven.

Vid ett sammanträde med Särnabolagets delägare i april 1871 bestämdes bildandet av Utsjö Jernvägsbolag. Som bolagets disponent utses samtidigt Axel Geijer.

### Järnvägen kommer till

För byggandet av järnvägen anställdes en löjtnant Erik Sandell från Stockholm för planering och arbetsledning. Järnvägsbyggaren Erik Nordvall från Karlstad blev anläggningsarbetets platschef.

Mark inköptes av byborna för anläggningarna vid Västerdalälven strand i Västra Utsjö. Alla var inte lika positiva att släppa till mark. Man var bland annat rädd att slättermark vid älven skulle bli förstörd.

Vid Utsjö byggdes ett timmeruppfodringsverk på pålar nedslagna i älvbotten. Detta bestod av en knipplingsanläggning och en lyftkran. Vid Båthussjön byggdes en lossningskaj som bestod av lutande brygga som gjorde att stockarna själva rullande ut i sjön bara genom att öppna några sprintar på järnvägsvagnarna. Kajen gjordes så lång att flera vagnar kunde lossas samtidigt.

### Utsjö länsa

För att skilja ur Särnabolagets timmer byggdes vid Utsjö en länsa. Älven vidgades här och det lugna vattnet var lämpligt för ett skiljeställe. På grund av järnvägens låga kapacitet var det nödvändigt med stora magasin för det utskiljda virket. Flottningsbolagen i Dalälven var dock inte nöjda med denna länsa. De menade att den skulle stoppa upp flottningen och göra den ännu vanligare att timmer blev liggande i forsarna från de ena året till det andra. De skrev en klagoskrift till Konungens Befallningshavande som till slut mynnade ut i att man fick flytta på länsorna för magasinerna till att uppta en mindre del av älvfåran.

### Lokomotiven och transporten

För transporten inköptes ett lokomotiv från Motala som kallades "Utsjö". Loket kom i lådor i juni 1872 och monterades på plats. Senare inköptes ytterligare ett lok från England och Avonside Engine Co Ltd som döptes till "Malung". Redan från början var det problem med Motalaloket som hade dålig effekt. Efter ombyggnad kom det till slut att användas för att dra tomma vagnar. Transporten gick till så att vagnarna lastades i Utsjö och drogs de ca 4 kilometrarna upp till Hastaåsen där loket kopplades in på ett stickspår. Vagnarna och last rullade sen själv med bromsare ned till Båthussjön där avlastning skedde. Efter lossning drogs de tomma vagnarna av "Utsjö" upp till Hastaåsen där de sedan fick rulla själva tillbaka till Utsjö.

### Arbetstider och löner

För att de timmer som flottades skulle hinna ner till de Värmländska sågverken och bli sågade samma år var det mycket viktigt att timmertransporterna på järnvägen var avslutade före midsommar. Arbetstiderna var från 4-5 tiden på morgonen till sena kvällen. Omkring 25 personer var sysselsatta och dessa kunde köra upp till 26 laster på en dag. Detta motsvarade ca 300 tolfter timmer. Arbetet var mycket säsongsbetonat och detta samtidigt som bönderna hade bråda tider i jordbruket. Detta gjorde att det blev ett stort antal dagsverken av enskilda personer och även delade dagsverken. En man kunde tex göra 2 dagsverken på en dag. Dagsverkena betalades med mellan 50 öre och 3,50 kronor beroende på ålder, ställning och duglighet. Normalt var mellan 1,50-2 kronor. Lokföraren som hade en lön på 1,7 öre per tolt kunde efter en dagsprestation på 300 tolfter komma upp till 5,10 kronor.

### Resultatet av investeringen

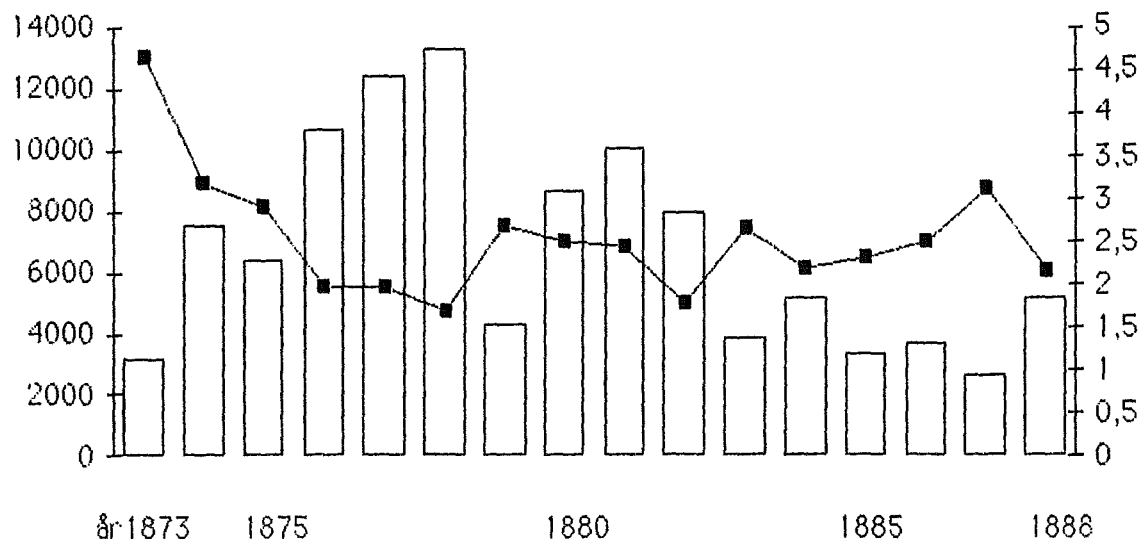
Den totala kostnaden för detta för tiden stora projekt redovisades vid ett bolagssammanträde i februari 1874 till 281.123,86 kronor.

De största utgiftsposterna var: kajen och kranen	18.609,39	kr
överbyggnaden, räls	71.239,30	
jordarbeten	49.310,63	
Utsjö länsar	16.079,06	

Om man räknar med alla kompletteringsarbeten och investeringen i det andra senare inköpta loket torde den totala kostnaden uppgått till omkring 350.000 kronor.

Sammanlagt transporterades 108.544 tolfter timmer med Utsjö järnväg (fig. 3). Medelkostnaden för denna var 2,37 kr/tolft. Järnvägsbolaget debiterade kunderna med 8 kr per tolt transporterat timmer. Enligt beräkningar av L. Bergman (1971) skulle Järnvägsbolaget kunna tillgodoräkna sig en vinst på 600.000 kronor för alla transporter under åren 1873-1888.

Timmertransport (antal tolfter) samt redovisad transportkostnad (kr/tolft)  
på Utsjö järnväg åren 1873-1888.



Figur 3. Vänstra axeln och staplarna anger antal tolfter, högra axeln och linjen anger transportkostnaden.

### Slutet för järnvägen

Tillgången på timmer av för den tiden sågbara dimensioner började att minska redan efter 10 års avverkningar i Särnabolagets skogar i Västerdalarna. Virkespriserna mellan Klarälvsdalen och Dalälven började också att utjämnas. För att undvika osund konkurrens hade man börjat samarbeta med sågverksbolagen i Dalarna. Detta skyndade på prisutjämnningen ytterligare och redan 1888 hade den sista timmertransporten gått på Utsjö järnväg.

Särna AB avvecklas 1889 och hade då 8000 ha egna skogar samt avverkningsrätter på ytterligare 30 000 ha. Dessa fördelas på aktiebolagsägarna.

År 1896 förklaras Utsjö Jernvägsbolag i likvidation. Uddeholmsbolaget förklarar att de är beredda att upplåta järnvägen till allmän väg under förutsättning att byarna runt Västra Utsjö står för uppbyggnad av sliper, iordningställande samt underhåll av vägen. Byarna gick med på detta och vägen blev en ny väg till fäbodarna vid Holm- och Kappsjöarna. Senare har den blivit en viktig skogsbilväg som förbinder byarna i sydvästra Malung med de värmländska gränstrakterna.

Referenser

- Almquist, J A (1899). Uddeholmsverken. Historisk skildring. Stockholm.
- Andersson, I (1960). Uddeholms historia. Människor, händelser, huvudlinjer. Från äldsta tid till 1914. Stockholm.
- Bergman, G (1963). Den tysta byn. Skinnarbygd. Malungs hembygdsförenings årsbok 1961-62. Malung.
- Bergman, G (1971). Utsjö järnväg och länsa. Malung - Ur en sockens historia. 1. Malung.
- Hampus, Olof (1951). Fäbodarna kring Kappsjöselen förr och nu. Skinnarbygd. Malungs hembygdsförenings årsbok. Malung.
- Hellstrand, G (1980). Flottningen i Dalälven. Malung.
- Jakenberg, K-E (1991). Uddeholms Aktiebolag 1870-1985. En historisk översikt. Karlstad.
- Kardell, L (1991). En skogshistorisk skiss. Lima och Transtrand. Ur två socknars historia 3. Malung.
- Lundén, B (1986). Flottningen på Klarälven. Karlstad.

Framsidas citat ur Almquist, J A (1899). Uddeholmsverken. Historisk skildring. Stockholm. s. 385.