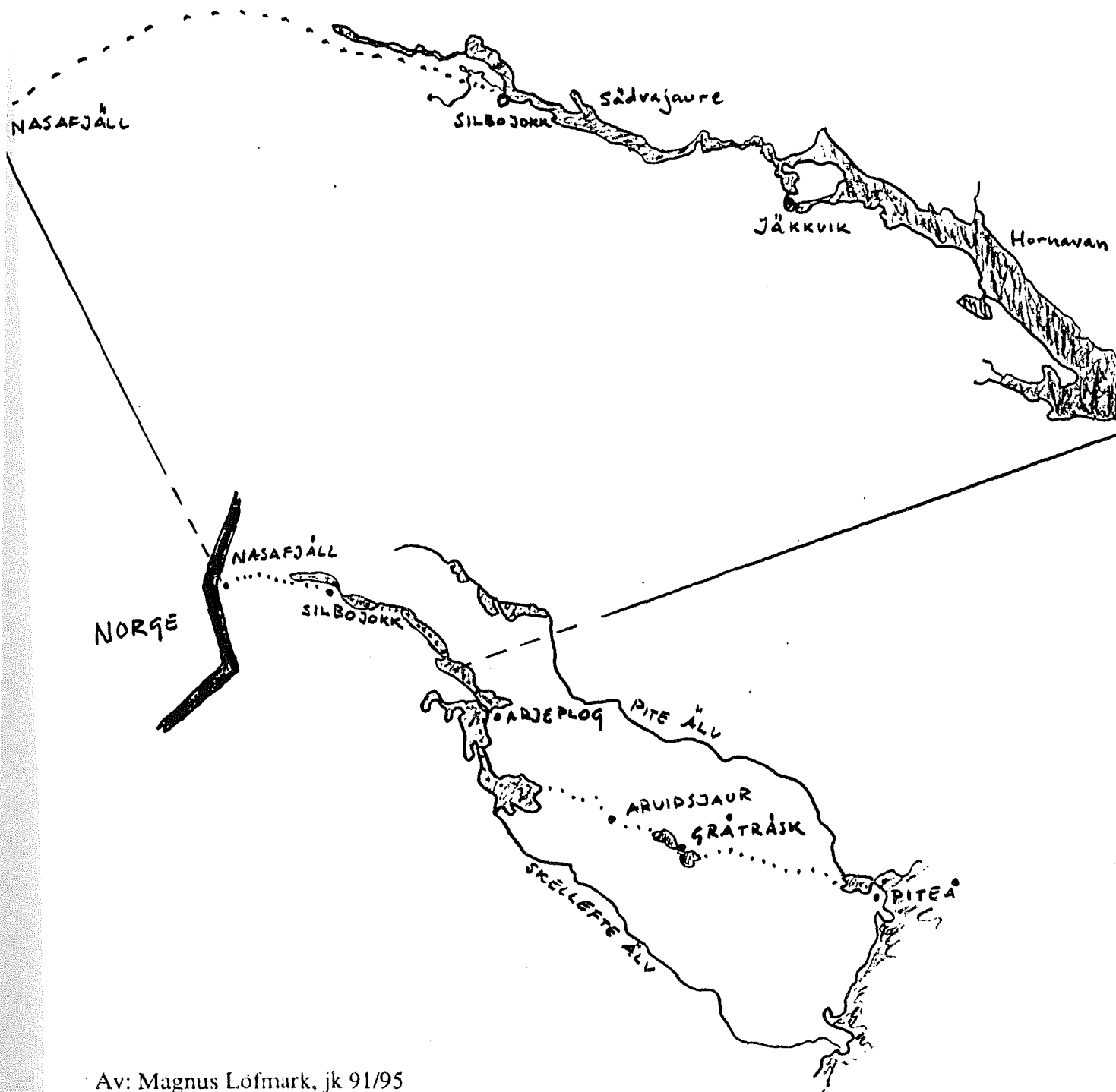


Silvrvägen- En del av Sveriges transporthistoria

Seminariearbete i skogshistoria.

Institutionen för vegetationsekologi, Umeå, Vt 1995



Av: Magnus Löfmark, jk 91/95

Silvrevägen- en del av Sveriges transporthistoria.

Sedan nomadiserade renskötarfolk, de som av oss kallas lappar, koloniserade de inre delarna av Sveriges fjälltrakter, fanns ett behov av att byta varor. Man sökte sig både till svenska och norska köpmän och marknader där lapparna sålde renkött, fisk och fågel även pälsverk. Betalningen skedde oftast i byten mot vadmal, mjöl etc men även silver som härstammade från tyska och engelska gruvor.

Man hade långvarig kontakt med handelsmän från de marknadsplatser som lapparna besökte både i Norge och på den svenska sidan, främst längs Sädvajaure, en långsträckt fjällsjö som gränsar till Norge. Samerna reste även ned till kusterna där utbudet av varor var större och där det var lättare att få avsättning för egna produkter.

Då kolonisationen av Norrland startade i början av 1600-talet skedde det till stor del på grund av att man från statsmakternas sida gärna såg ett utnyttjande av dessa folktomma vidder. Man trodde området var rikt och att ett framgångsrikt jordbruk skulle kunna etableras. Intresset låg även i olika malmfyndigheter och om pärlor och diamanter skulle finnas i landet och skickade ut prospektörer i detta syfte.

Sverige var under denna tidsperiod i väldigt behov av pengar. Man hade enorma kostnader för den armé som fanns Europa och slogs i det 30-åriga kriget och man hade förlorat stora mängder likvida medel genom Älsvborgs lösen till Norsk-Danska unionen och till råga på allt började silvret ur Salsberget att se ut att sina.

För att kunna utnyttja de fyndigheter som påståeligen skulle finnas anlades hamnar i älvmyningar längs Norrlandskusten, bla Piteå och Luleå. Detta för att man skulle kunna använda sig av sjövägen för att kunna få fram förnödenheter till städerna men även för att underlätta transporter till exporthamnarna i Åbo och Stockholm. Man ville även koncentrera all handel till borgarna i städerna för att lättare kunna kontrollera vad som skeppades in och ut men också för att kunna ta ut skatt på de varor som producerades. I Lappland hade handel redan skett mellan lapparna och de sen tidigare bofasta bönderna, och denna var man även intresserad av att kontrollera.

Året 1635 fick en av de statsanställda malmprospektörerna, Jöns Pedersson, höra om en malmåder i Nasafjäll ett område som gränsar till Norge. Denna skulle enligt den lapp han talat med vara rik på silver och bly. Vid undersökning av malm från Nasafjäll som skickats till Stockholm fanns malmen innehålla tillräckligt med silver att man gav order om att gruvbrytning genast skulle börja. Ett drivhus och en hytta byggdes snabbt upp vid sjön Sädvajaures övre del ca 45 km från Nasafjäll. Där kunde man utnyttja vattenkraften för hyttan från en fjällbäck som fick namnet Silbojokk, Silverbäcken. Det största problemet återstod dock; hur löser man transportfrågan genom obanad terräng till kusten där inga vägar fanns?

Man gav i uppdrag åt fogdar i området att utverka ett transportsystem för att få ner mineralet till kusten och till det silververk som man anlagt i Piteå gamla kyrkby, vid nuvarande Öjebyn där en aktiv hamn redan fanns.

Silvervägens etablering

Vägen på vilken transporten skedde var ingenting av våra dagars tvåfiliga leder. Den resväg man etablerat med hjälp av fogdarna i området följde troligvis de gamla vägar som lapparna använt för att ta sig till marknaderna i kuststäderna. På jämna avstånd anlade man också "stjutsstationer" där omlastning av varor skulle ske och där lappar skulle finnas till hands med nya utvilade "tionderenar" eller hästar. Några av dessa är Arjeplog, Arvidsjaur och Gråträsk. På vintern ålades bönderna att se till att vägarna hölls farbara och utstakade samt att det fanns ved i kojorna. Sommartid fick man ro eller segla folk och varor över sjöarna till nästa farbara väg på fastmark.

Denna procedur med ständiga omlastningar från släde till båt, från båt till släde var oerhört tidskrävande. Vid beräkningar har man kunnat fastställa att ca 50% av restiden tillbringades på sjöar eller andra vattendrag. Inte heller var lapparna villiga till att ställa upp som stjutsdrängar åt bolagets anställda då detta gravt störde deras årsrytm i renskötseln men kunde göra lite åt saken.

Transporterna som lapparna ålades att utföra betalades med skattefrihet, vadmal, mjöl och brännvin. Arbetet gick ut på att transportera malmen till drivhuset i Silbojokk och föra upp ved och kol till gruvan för viss tillmakning och för uppvärmning. Gruvan i Nasafjäll var en av de första gruvorna i landet att använda sig av krut i framtagandet av malmen, så brytning genom tillmakning var ganska begränsad.

Malmtransporterna till Silbojokk var dock mycket tunga och många utav tionderenarna man var ålagd att infinna sig med sprängde sig i arbetet. Lassmängden bestämdes av bruksanställda och inte av körarna själva så det var självklart att denna pålaga var förhatlig bland lapparna. Man höll sig undan från tingen då dessa uppgifter delades ut och det förekom ofta att de måste åka och hämtas på fjället då deras arbetsandel skulle utföras.

Man ålades även att utföra transporter ned till kusten eller delar av sträckan då personer från gruvbolaget eller varor skulle föras fram och tillbaka till kuststäderna. I Nasafjäll hade man en ständig ström av personal; säsongarbetare som högg och kolade, timmermän och båtbyggare som byggde hus och ugnar samt övrig bolagspersonal så transportbehovet till denna del av fjällen var stort.

1659 anfölls gruvområdet av en norsk/dansk styrka som förstörde delar av tillverkningsbyggnaderna så att gruvdriften avstannade. Den hade då sedan 1635 inbringat ca 40 000 riksdaler och hade haft kostnader på 100 000 riksdaler. En ren förlustaffär för Svenska staten. Lapparna misstänktes för att ha något med anfallet att göra.

Vad innebar denna etablerade transportled?

Då gruvan förstördes hade ändå en mängd personer och material förts genom Pite lappmark. I litteraturen nämns att den tidigare kolonisationen av Norrland under 1600-talet hade avstannat vid lappmarkens gräns och denna mark var en av de sista att bli befolkade. Då en nu etablerad transportled fanns kunde kolonisationen av svedjebönder och nybyggare i denna älvdal fortsätta och befolka både byarna samt även bryta ny mark längs sjösidorna. De tidigare skattepålagda åtaganden med transporter land- och sjövägen övertogs av de bofasta som kunde ta ut avgifter för sina tjänster. Sjösystemen användes under flottningsperioder och under en lång period hade man ett system av reguljära person- och godstransporter med ångbåt. Den första ångbåten, Signe, köptes in i Skellefteå 1886 av en jägmästare Bramberg och transporterades landvägen 17 mil till de övre sjöarna av Silvervägen. Under årens lopp köptes ett antal flera ångbåtar in av bolaget "Hornavans ångbåts och Industri AB" och trafikerade sjön Hornavan.

Under 1800-talet höjdes även röster om att den etablerade väg som fanns borde förlängas ända in i Norge. Samerna hade fortsatt sina handelsresor över fjället men nu ansåg man att vägen borde förbättras så att den var farbar under en större del utav året. Även handelsmännen i Sverige och Norge ansåg att det fanns goda skäl för att göra en sådan satsning för att man skulle underlätta handeln länderna emellan. I riksdagen lades fram storstilade planer på olika slussystem och kombinerade land- och ångbåtsleder. Problemet blev än mer aktuellt då man under svältåren 1867-68 inte kunde nås av svenska spannmålsleveranser pga förlisningar och stormar medan det på den norska sidan fanns gott om säd men som ej kunde föras över pga bristande standard på vägarna. 1870 byggdes tre övernattningsstugor över fjället till Norge på bekostnad av staten och senare ännu en på norsk mark. Detta gjorde att överfarten till norska marknader blev mycket behagligare och mer lättillgänglig.

1873 hade normännen byggt en vinterväg fram till den svenska gränsen men det dröjde fram till 1876 innan den svenska var klar pga politiska stridigheter om vilken stad som skulle få äran att ha en direktanknytning med Norge.

Under årens lopp har vägen förbättrats och är sedan 1975 officiellt invigd som anknytning där hav förbinder hav.

Litteraturförteckning:

Laestander, H. (1989). Mitt Arjeplog. Luleå.

Wallquist, E. (1975). Silvervägen, om äldre kommunikationer i Pite lappmark. Luleå.

Silvret från Nasafjäll, Arkeologi vid Silbojokk, Riksantikvarieämbetet, (1989). Stockholm.

Lundholm, K. (1993). Norrbotten i den svenska historien. Luleå.