

Segelleden Svanå - Fors

samt förslag till kanal Västerås - Karbenning vidare till Strömsholms kanal.

Under 1830-talet började greve Knut Lindorm Posse, som ägde Svanå 1818 - 1840, att utnyttja Svartån för transporter av framför allt tackjärn till Svanå. Han ville ersätta den dyra och besvärliga transporten med hästforor. Undersökningar hade visat att man skulle kunna frakta tackjärnet från hyttorna i Norberg till Fors (Hörnsjöfors), samt därefter på pråmar till Svanå.

Ett mudderverk anskaffades 1836 med vars hjälp man muddrade ån, rätade ut segelleden samt prickade ut denna. Bron vid Salbo byggdes om och den vid Västerfärnebo byggdes om till vindbro. Två broar togs bort, de vid Hällsjö by och Karsbo. Spångbron vid Axholms storäng togs bort och ersattes med en färja. Bruket bekostade en färjkarl och överenskommelse träffades om att bönderna skulle bygga det ena landfästet och hålla färjkarlen med spannmål. Efter en tvist ersattes det senare med en avgift på en skilling per dragare som fraktades över med färjan.

Greven påbörjade även byggandet av en ångbåt vid ett varv som han anlade vid Norrby. Man byggde även tre pråmar. Ångbåten klarade en last på 5 ton och pråmarna upp till 20 ton, beroende på vattenståndet. Ångmaskinen byggdes vid Åkers Styckebruk och kostnaden för hela hjulångaren uppgick till drygt 985 riksdaler banco. Den hade ett djupgående på 3 fot, vilket innebar att den nästan var flatbottnad.

I början av 1837 sjösattes hjulångaren Svanen, vid en högtidlighet där bl.a. arbetsfolket fick ta del av 4 kannor brännvin samt erhöll 2 riksdaler i "drickspengar".

Ångfartyget användes mest för att dra pråmarna samt för

grevens egna utflykter med sin familj och vänner. Transporterna till Svanå bestod av sand från Salbo till det nyuppförda tegelbruket vid Svanå, tackjärn från Fors ner till bruket samt ved från olika platser efter ån. På uppresan transporterades spannmål, tegel från tegelbruket samt en del smiden till Axholm och andra köpare efter segelleden.

Första årets transporter uppgick enligt rä-

kenskaperna till 135 tunnor spannmål, 875 skeppund tackjärn, 235 famnar ved, 1 454 lass sand, 11 skeppund smiden samt 3 160 tegel.

Besättningen bestod första året av skepparen Anders Persson, styrman C E Lindgren, maskinist John Häggblom och matrosen Per Jacobsson. Dessutom fanns en pråmsty-



Kanske Svanen såg ut så här, som Erik Nordevall II

rare på varje pråm. Vid grunda ställen och vid stark motström fick en del av besättningen hoppa iland och med hjälp av särskilda draglinor hjälpa till att föra transporten framåt.

Vid ankomst till lastageplatser eller vid broar sköt man ett skott med hjälp av de två mindre kanoner som båten var försedd med.

Rederirörelsen gick uppenbarligen med stor förlust varför man avvecklade denna redan 1842. Detta år var för-

lusten hela 3 031 riksdaler 38 skilling banco, ett väldigt stort belopp.

Man tvingades muddra kontinuerligt och underhålla broar och lastageplatserna. Utprickningen av farleden saboterades genom att dessa flyttades vilket fick till följd att Svanen ofta gick på grund i Fläcksjön.

Del av karta av Fors (Hörnsjöfors) från 1760. Fors nr 1-3 T68-17:1



Då denna är har dybotten var det ganska lätt att dra fartyg flott, men säkert ytterst besvärligt. Inte minst motståndet mot ångbåtstrafiken.

Svanen togs upp under hösten 1842 och transporterades i februari 1843 till Ramnäs där den sjösattes och såldes. En särskild vagn byggdes och som drogs av 12 par oxar. Hela 81 dagsverken åtgick för transporten, den krokiga och backiga vägen, från Svanå till Ramnäs.

I samband med att seglationen upphörde föreslog bruksinspektoren på Svanå bruk C J Billman att man skulle lämna en begäran till Kungl. Maj:t med begäran om utredning och statsbidrag för byggandet av en kanal efter Svartån från Västerås till Karbenning. Kanalen skulle ha samma djup som Strömsholms kanal. Även en utbyggnad från Karbenning ner till sjön Snyten vid Ängelsbergs bruk och vidare till Strömsholms kanal.

VLT publicerar den 4/11 1841 ett inlägg av bonden Daniel Olsson Danielsberg, Sättrabrunn och Fläckebo socken.

Förslag till utvidgade wattenkommunikationer i Westmanland och Dalarne.

Bonden Daniel Olsson wid Danielsberg i Fläckebo Socken har i ofwanstående ämne insändt en uppsatts, hwars



hufwudsakliga innehåll wi desto hellre ansett oss böra införa, som det wittnar om

en god afsigt och ett berömligt bemödande, Hwad framställningssättet beträffar, ha wi wäl tillåtit oss åtskilliga förändringar, men åsigtterna äro Daniel Olssons egna och böra, såsom sådana, bedömas efter en persons bildningsgrad, hwilken saknar andra insigter, än dem han sjelf kunnat sig förwärfwa. Utan anmärkingar meddelas derföre den patriotiska bondens tankar i det wigtiga ämnet.

Sedan en ombyggnad af Strömsholms kanal kommit i fråga synes mig, som denna borde verkställas efter en så utwidgad plan, att icke allenast några bruk i Westmanland och Dalarna skulle deraf draga nytta, utan ett allmännare gagn tillskyndas Riket och besynnerligen de omnämnda prowinserna.

Min mening wore således, att trenne särskildta kanaler skulle inrättas, hwilka slutligen förenades till en, som i Mälaren utfölle wid Westerås. Den gemensamma kanalen (om wi följa dess rigtning ifrån utloppet) skulle sprida sig i tre grenar, af hwilka den ena skulle sättas i förbindelse med nu warande Strömsholms kanal, den andra sträcka sig till Awesta, Hedemora, Fahlun och Österdalarna, samt den tredje till Sala och något derutöfwer.

Kartan till höger visar Karbennings by längst upp till höger. Från ån kunde man ta sig genom den lilla sjön söder om Bennebo vidare längst efter de låglänta myrområdena ner till sjön Snytkalven. (prickat)

Söder om vägen vid Broarna/Hagalund ligger sjön Snyten, på vilken man kan ta sig till Ängelsberg. Därifrån ca 7- 800 meter efter ån, ner i Åmänningen, dvs Strömsholms kanal.

Sala kanalen skulle utgå ur den gemensamma eller Westerås kanalen 4 mil ifrån nämnde stad norr om Hemmingsbo igenom Gussjö broar och sedan genomlöpa 4 sjöar och åtskilliga rinnande watten utan fall (med undantag wid ett par sqwaltqwarnar, då man skulle ur sjön Långforsen), gå förbi Sala genom derwarande kanal och sjön Sala damm samt sedan utfalla i sjön Hallaren. Nedanom Sala skulle denna kanal blott begöfwa gräfwas 1 mil och ofwanom Sala 2 mil; men beqwämligen kunna begagnas af Kila, Sala, Norrbo, Möklinta, Enåker och Nora Socknar. Ifrån hwilka, utom andra effekter, några 1 000 famnar nu oanvänd god björkwed skulle årligen kunna transporteras till Westerås, Stockholm och andra städer. Endast härigenom skulle allmogen ega god förtjenst och en betydlig förmån beradas flere städer förmedelst ymnigare tillgång på ypperligt bränsle.

Den andra grenen eller Fahlu kanalen skulle gå 1,2 mil Nordwest från Salbohed, passera Swartån, igenom en annan å komma in i Långsjön, åter i en å till Hästbeck, wid byn Broarne löpa in i sjön Snyten, sedan i sjön Åmänningen och vidare sträcka sig upp i Dalarne.

Den tredje grenen eller den nuwarande Strömsholms kanal skulle anträffas i Åmänningen.

(En annan del av artikeln lyder)

Skulle en sådan kanal komma å bane, blefwe, oberäknadt all andra förmoner, ej någon mackadamifering af Bergslagsvägen nödwändig, och det odiösa skjuttningsbeswäret i det närmaste undanröjdt, emedan man troligen skulle, förmedelst ångfartyg, passera kanalen hellre, än skaka på en dålig landsväg. Dessutom skulle bonden upphöra att ligga på forwäg, skjöta i stället sin jord och sina binäringar hemma samt använda mera oxar till sina körslor, än nu sker, igenom hwilket allt allmogen skulle winna oberäkneligt så wäl i afseende på sedlighet som wälstånd. Källor; Fritz Anderssons Svanå bruks historia, VLT.



Förslag till utvidgade wattenkommunikationer i Westmanland och Dalarna.

Bonden Daniel Olsson wid Danielsberg i Fläckebo Socken har i ofwanstående ämne insänt en uppsatts, hwars hufwudsakliga innehåll wi desto hellre ansett oss böra införa, som det wittnar om en god afsigt och ett berömligt bemödande, Hwad framställningssättet beträffar, ha wi wäl tillåtitt oss åtskilliga förändringar, men åsigterna äro Daniel Olssons egna och böra, såsom sådana, bedömas efter en persons bildningsgrad, hwilken saknar andra insigter, än dem han sjelf kunnat sig förwärfwa. Utan anmärkningar meddelas derföre den patriotiska bondens tankar i det wigtiga ämnet.

Sedan en ombyggnad af Strömsholms kanal kommit i fråga synes mig, som denna borde verkställas efter en så utwidgad plan, att icke allenast några bruk i Westmanland och Dalarna skulle deraf draga nytta, utan ett allmännare gagn tillskyndas Riket och besynnerligen de omnämnda prowinserna. Min mening wore således, att trenne särskildta kanaler skulle inrättas, hwilka slutligen förenades till en, som i Mälaren utfölle wid Westerås. Den gemensamma kanalen (om wi följa dess rigtning ifrån utloppet) skulle sprida sig i tre grenar, af hwilka den ena skulle sättas i förbindelse med nu warande Strömsholms kanal, den andra sträcka sig till Awesta, Hedemora, Fahlun och Österdalarna, samt den tredje till Sala och något derutöfwer.

Sala kanalen skulle utgå ur den gemensamma eller Westerås kanalen 4 mil ifrån nämnde stad norr om Hemmingsbo igenom Gussjö broar och sedan genomlöpa 4 sjöar och åtskilliga rinnande watten utan fall (med undantag wid ett par sqwaltqwarnar, då man skulle ur sjön Långforsen), gå förbi Sala genom derwarande kanal och sjön Sala damm samt sedan utfalla i sjön Hallaren. Nedanom Sala skulle denna kanal blott begöfwa gräfwat 1 mil och ofwanom Sala 2 mil; men beqwämligen kunna begagnas af Kila, Sala, Norrbo, Möklinta, Enåker och Nora Socknar. Ifrån hwilka, utom andra effekter, några 1 000 famnar nu oanvänd god björkwed skulle årligen kunna transporteras till Westerås, Stockholm och andra städer. Endast härigenom skulle allmogen ega god förtjenst och en betydlig förmån beradas flere städer förmedelst ymnigare tillgång på ypperligt bränsle.

Den andra grenen eller Fahlun kanalen skulle gå 1,2 mil Nordwest från Salbohed, passera Swartån, igenom en annan å komma in i Långsjön, åter i en å till Hästbeck, wid byn Broarne löpa in i sjön Snyten,

sedan i sjön Åmänningen och vidare sträcka sig upp i Dalarne.

Den tredje grenen eller den nuwarande Strömsholms kanal skulle anträffas i Åmänningen.

Efter min mening skulle dessa tre kanaler samfäldt ej blifwa så kostsamma att ombygga och underhålla, som den nuwarande Strömsholms kanal, hwilken likwäl i jemförelse med den af mig föreslagna wattenkommunikationen gör så obetydliga nytta. Dessutom förekommer Fahlun kanalen äfwen i annat afseende wigtig, emedan, i fall den omtalade Jernvägen emellan Gefle och Fahlun skulle komma i werket, all handel och rörelse på Westerås och Stockholm säkerligen utan den föreslagna kommunikationsförbättringen kommer att upphöra samt Bergslagen och Dalarna flytta sin handel på Gefle. Då kanske wederbörande så öppna ögon, men för sent.

Jag har på 4 a 5 mils sträcka från Westerås undersökt trakten och funnit den ganska beqwämlig för anläggning af en kanal samt äfwen deröfwer uppgjort en plankarta, som närmare upplyser mina tankar i detta ärende, wisar den rigtning jag trott kanalen bör taga och de slussar jag anser begöfliga. Skulle någon härom wilja inhämta närmare kändedom, är jag beredd att uppvisa icke allenast den wäg jag kanalen funnit bäst, utan äfwen andra dertill tjenliga vägar. Då tre dagar kan man beqwämligen göra en wandring ifrån Skultuna till Awesta, för att undersöka den mest passande leden.

Skulle en sådan kanal komma å bane, blefwe, oberäknadt all andra förmoner, ej någon mackadamifering af Bergslagsvägen nödwändig, och det odiösa skjuttningsbeswäret i det närmaste undanröjdt, emedan man troligen skulle, förmedelst ångfartyg, passera kanalen hellre, än skaka på en dålig landswäg. Dessutom skulle bonden upphöra att ligga på forwäg, skjöta i stället sin jord och sina binäringar hemma samt använda mera oxar till sina körslor, än nu sker, igenom hwilket allt allmogen skulle winna oberäkneligt så wäl i afseende på sedlighet som wälstånd.

Dem, som önska sig en mera detaljerad underrättelse om mitt förslag och den af mig tänkta kanalledningen inom Stora Kopparbergs Län, förbi Awesta till Hedemora och Fahlun, är jag i tillfälle att en sådan meddela.*

Danielsberg den 23 oktober 1841

Daniel Olson

