



## **KOLRINGEN - "PÅ FÖREKOMMEN ANLEDNING..."**

**Från kolbotten till bruksbacken**  
Björn Holmberg

# Kolringen - ”På förekommen anledning...” Från kolbotten till bruksbacken

Björn Holmberg

När Sverige från mitten av 1800-talet gick mot ett liberalt frihandelssystem avskaffades brukens privilegier och bland annat blev handeln med träkol fri. Tack vare järnvägstransportsystemet fick nu bönderna större möjligheter att sälja sitt kol till högstbjudande. Bruken i sydöstra Östergötland och nordöstra Småland började att samordna sina inköp för att hålla kolpriserna nere. För att möta detta slöt sig bönderna samman i en kolring för ett gemensamt utbud av priset. Det blåste upp till storm.

## Handeln med träkol

Fram till mitten av 1800-talet hade det ekonomiska livet i Sverige dominerats av två system. På landsbygden var fortfarande självhushållningen rådande. Allt sedan medeltiden hade böndernas möjligheter att bedriva olika näringar försämrats. För en växande centralmakt var det nödvändigt att kontrollera ekonomin. Under inflytande av den i Europa dominerande merkantilismen utbildades en regleringsekonomi som överordnat system. Staten bestämde här det mesta som rörde produktion och handel. Den godkände näringsidkaren fick en rad privilegier som skydd för konkurrerande verksamheter. Ett näringsväsen styrt av regleringar och privilegier blir till stor del statiskt. Möjligheten att efterfrågan på marknaden skall få utnyttjas av alla och i alla delar av riket förhindras. För skogsbrukets del har dessa konflikter varit aktuella under århundraden. I början på 1800-talet var det fortfarande järnbrukets behov av kolved, som utgjorde grunden för statens skogspolitik. Varje järnbruk tilldelades ett begränsat försörjningsområde, där man hade monopol på handeln med träkol. Så länge inlandsvägarna var dåliga och bruksmonopolet rådde var skogsbönderna hänvisade till den lokala marknaden. Dessa förhållanden kom att radikalt förändras under senare delen av 1800-talet. Med den engelska liberalismen som förebild orienterade sig Sverige mot ett frihandelssystem, där fri konkurrens var ledstjärna. Bruksprivilegierna avskaffades, och handeln med träkol blev fri 1850. Snart började bruken att samordna sina inköp för att hålla kolpriserna nere. Dessa kom allt oftare att knytas till priset på stångjärn i England. Först med järnvägen fick den nya friheten en reell innebörd för bönderna. Hur detta kunde verka, skall här belysas med en händelse från de skogrika gränstrakterna mellan Östergötland och Småland



Kolning med skorstensmila. Efter bild ur Bergströms 1942

## Den betydelsefulla järnvägen

Det handlar om bönder i socknarna Åtvid och Yxnerum i Östergötland samt Gärdserum och Hannäs i norra Tjust numera Östergötlands län. Här var de stora kolköparna Baroniet Adelswärd och brukspatron Alfred de Maré, Ankarsrum. Förutom kopparverket i Åtvidaberg ägde Baroniet Adelswärd, Forsaströms järnbruk i Gärdserum, medan de Maré innehade bruken i Ankarsrum och Ed. Järnvägen i dessa trakter färdigställdes år 1878. Det var sträckan Norsholm-Västervik-Hultsfred. Denna var en sammanslagning av tre olika järnvägsbolag med bruksägare som Carl Ekman, Finspång, Axel Adelswärd, Åtvidaberg,

och Alfred de Maré, Ankarsrum i ledningen. Brukspatron Ekman hade länge eftersträvat en järnväg från Östergötland ner igenom det skogrika Tjust. Därigenom skulle tillgången på träkol tryggas på tillräckligt avstånd från Bergsslagen, där kolpriserna var högst i landet. Ekman och de Maré var också kompanjoner i vapenproduktionen och hade gemensam gruvbrytning i Ukna socken i Norra Tjust. Det allmänna intresset med järnvägen låg främst i att man fick en förbindelse med stambanan och hamnen i Västervik.

Kolet mättes vid denna tid i läster. En läst innehöll 20 hl. För att tillverka 1 läst träkol åtgick 2 kubikmeter skog(m<sup>3</sup>f). Utifrån allmänna bruksräkenskaper kan man beräkna kostnaderna för kolning och 1 mils hästtransport till 3 kr per läst. Ett kolpris på 4 kr skulle alltså ge ett rotvärde på kolskogen på 50 öre m<sup>3</sup>. Att transportera träkolen mer än en mil ansågs inte lönsamt men skedde naturligtvis ändå då bristen på kontanta pengar var stor.

## Kolringen

Från Falerums station i Gärdserums socken avgick redan de första åren efter järnvägens tillkomst stora leveranser träkol till Ankarsrum. Marknaden stabiliserades dock snart och den lokala efterfrågan blev allt mindre. Järnbruket i Forsaström lades ned 1885 och produktionen av koppar i Åtvidaberg hade redan tidigare minskat betydligt. Bönderna blev nu intresserad av att själva använda järnvägen för att hitta köpare till sina kolleveranser. År 1889 sluter man sig samman i vad man kallat en kolring för att med ett gemensamt utbud kunna upprätthålla priset på sina kol. Som orsak anger man bara kort och uttrycksfullt ”På förekommen anledning”. Röstade gjorde man efter årlig kontrakterad kvantitet. Med laga ansvar fick man böta 50 öre per läst, om man ertappades med att sälja sina kol på sidan av ringen.

Samma år lyckades man skriva kontrakt med firma H. Sylvén i Eskilstuna för en leverans av 1000 läster. Transporten skulle bli lång, så priset 4 kr per läst var inte märkvärdigt. Ändå måste denna uppgörelse varit en sällsam upplevelse. Här bröts gamla traditioner, enligt vilka man bara haft att bestämma om man skulle sälja eller inte. Något träkol kom dock inte till Eskilstuna. Kolringens tilltag medförde, att köplusten vid Ankarsrum och Eds bruk ökade dramatiskt. Före årets slut hade man tecknat kontrakt på 2 500 läster till priset 5,25 kr per läst. De Maré var även villig att



Falerums station på 1890-talet.

överta kontraktet med Sylvén för det nya priset. Man förband sig också att före sommaren förhandla om nästa års leveranser. Det sista var säkert nog så viktigt. Efter detta borde de lokala brukens konkurrenskraft vara uppenbar för alla. Utöver kontraktet lovade de Maré också att köpa alla ytterligare kol närmaste halvår för 6 kr per läst. Detta var säkert betydelselöst, för kolringen stod redan inför en stor utmaning. Merparten av kolleverantörerna fanns i Gärdserum, liksom ringens förtroendemän C.A. Larsson, Stora Ved och K.A. Andersson, Börsebo. Att under en säsong avverka och kola 7000 m<sup>3</sup> skog och transportera kolen till järnvägsstationerna Falerum och Forsaström var onekligen en prestation.

## Kampen om kolet

Leveranserna gick dock bra och ringens rykte växte. Allt fler anslöt sig nu från övriga socknar och optimismen var stor. Förtroendemännen fick fullmakter på årliga leveranser under fem år. Senare besinnade man sig och band sina förhandlare att inte sälja några kol under 6 kr per läst. Därmed var också handsken kastad. För att inte resa i onödan bjöd nu ringen brevledes ut sina kol till det fastställda priset.

Bruken förstod nu att motparten började tappa mark och ställde sig kallsinniga till allt annat än förhandlingar på brukskontoret. Några kol fick ringen inte sälja det året. Men bruken blev också utan kol från trakten. Ringen höll samman även om besvikelsen säkert var stor.

Samtidigt som detta ställningskrig rådde med de lokala bruken sökte man köpare på annat håll. Då förbindelse nu fanns med järnvägen Finspång-Pålsboda, kastade man sina blickar mot Bergslagen. Även om kolpriset här var högt, skulle fraktkostnaderna kunna bli ett problem. De enskilda järnvägarna hade också högre taxor än de statliga stambanorna. Trots många klagomål kom järnvägen Norsholm-Västervik-Hultsfred att hålla fast vid detta. I stället erbjöd man tillfälliga rabatter och fraktnedsättningar. Framförallt Ankarsrums bruk utnyttjade detta. Trafikmängden på järnvägen var ofta för liten och i slutet av 1880-talet tvingades man utnyttja landstingens räntegarantier för de statliga obligationslånen. Detta gav upphov till en inflammerad debatt i framförallt Alfred de Marés hemtrakt. Man menade att skattebetalarna fick betala Ankarsrums vinster på fraktrabatterna. Dessa var säkert motiverade, om bruket skulle klara konkurrenterna utmed stambanan. Varje trafikant, som årligen fraktade 3 000 läster träkol, skulle ha en rabatt på 20 procent. Volymen var stor och informationen tydligen dålig. Den osäkerhet som rådde berodde säkert på att rabatterna beviljades från fall till fall av en gemensam trafikkommitté. Utan att i förväg vara säker på järnvägens välvilja vågade ingen skriva kontrakt. Denna misstänksamhet bottnade i att bruksägarna Ekman, Adelswärd och de Maré dominerade trafikkommittén som järnvägens största aktieägare. Även om järnvägen var ett samhällsnyttigt bolag under statlig kontroll, hade den knappast kommit till stånd utan bruksägarnas stora och framsynta insatser. Var det då överhuvudtaget möjligt att transportera stora mängder kol mot deras vilja? C. G. Ekman hade också linjen Finspång-Pålsboda i sin hand. I Finspång skulle nu kolringen komma att köra kolhuset förbi.

Debatten om frakttaxorna stärkte ringens självförtroende. Hos trafikkommittén anhöll man nu om lika stora fraktrabatter som Ankarsrums bruk. Man framhöll ”att det ej må förtänkas dem hysa den billiga åsikten att samma rabatter som gäller söderut också skall gälla norrut”. I december 1891 skrev man kontrakt med friherre J.P. Hamilton på Boo i Närke för 2500 läster till priset 5,30 kr per läst. Kolen skulle levereras före april till Hjortqvarns järnbruk och för varje utebliven läst skulle ringen bli skyldig 1 kr.

Kraven var alltså stora att leveranserna kunde gå utan störningar. Disponenten på Hjortqvarn, C.W. Lind



Kolkörare utanför Åtvidaberg 1914. Foto Johan E. Thorin

delade ringens misstänksamhet mot järnvägen. Han framhöll, att alla kontakter måste föras i vittnens närvaro, så att man kunde hålla rättegång om saken. Hos friherre Hamilton på Boo infann sig nu de Marés ombud och ville överta kontraktet. Om han inte fick det hotade han att köpa upp alla kol runt Hjortqvarn till hur högt pris som helst. Herren på Boo tog det lugnt. ”Jag har alltid behandlat mina vänner egendomsbönderna humant och de sviker ej för en tillfällig vinst.” Det visade sig riktigt. Möjligen hade detsamma gällt, om någon försökt köpa kol närmast Ankarsrum.

## Motgångar

Kolringen mötte nu en rad motgångar. Någon ordning på frakttaxorna ville det inte bli. Av de vagnar man tilldelades, fick bara hälften gå norr om Åtvidaberg. Kolbryggorna vid stationerna fick först inte användas av ringen. Något kunde säkert förklaras som praktiska problem. Disponent Lind hade dock

sin åsikt klar. Stationsföreståndaren vid Forsaström anmälades för mindre humant bemötande: ”Han har lön för att tjäna allmänheten och inte bara en viss person. Om inget annat hjälper, får vi uppvakta Hans Majestät Konungen. Sedan blir det att undan för undan underrätta tidningspressen.” På disponentens inrådan byggde nu kolringen egna kolbryggor. Dessa skulle sedan stå kvar för att underlätta kommande försäljningar. Kostsamt blev det, för kolet skulle levereras från flera stationer. Man fick trösta sig med att ”Baron Hamilton hälsar att ringen består av riktiga karlar som kunnat frigöra sig de Marés förtryck”. Mellan konkurrenterna rådde en rättfram umgängeston. För bruken runt Bergslagen var frihandeln med kol ett livsvillkor. I det skogrika Tjust upplevdes det mer som ett störande inslag i en patriarkalisk världsordning.



Kolbryggan vid Ätvidabergs station omkring sekelskiftet 1900.  
Foto Johan E. Thorin

I januari kom leveranserna igång och gick sedan över förväntan. Vintervägarna stod sig, och i april var kontraktet fullgjort. Den rädsla som funnits att man inte skulle vara företaget vuxen, hade kommit på skam. Den gamla ordningen var dock snart återställd. När man på hösten upptog förhandlingar med Hjortqvarn, mötte man brukspatronernas motdrag. Avtalet om samtrafik på kol med järnvägen Finspång-Pålsboda var uppsagt. Då brukspatron Ekmans inflytande var stort på bägge järnvägarna anade alla ”ugglor i mossen”. Friherre Hamilton ansåg beslutet olagligt och ämnade klaga hos kungen. Skilda frakttaxor gjorde nu kolen för dyra, och på Hjortqvarn var man inte längre spekulant. Kolmarknaden var också sjunkande. Stora förhoppningar knöts till att en ny president i Förenta Staterna skulle avskaffa tullarna på järn. Disponent Lind föreslog att ringen under tiden skall belåna kolen på bottarna och sedan sälja med god vinst. Där gick tydligen gränsen för ringens affärsverksamhet. Det blev i stället förening med den naturliga motparten. Alfred de Maré bjöd nu ringen ett treårskontrakt på 5 kr per läst. Budet antogs för 4 000 läster men endast på ett år. Ringens egna omkostnader uppgick till 5 öre per läst. Även om ringen kunde hålla emot, var det ett stort värde även för bruket att kunna göra affärer utan mellanhänder.

### **Kolringen tynar bort**

Produktionens villkor fortsatte att förändras. Alfred de Maré gick bort 1898 och därmed slutade en epok. Träkolet började alltmer att ersättas av det billigare stenkolet. Ångsågar och rotposthandel blev det nya sättet att realisera skogen. Kolringen tynar bort. Någon samverkan var inte längre aktuell. Den rotstående skogen var ingen enhetlig vara som träkolet, och konkurrensen mellan köparna var större. Med tiden dök, också de gamla bruken upp på marknaden. Nu som köpare av massaved. Efter några decennier stabiliserades marknaden åter på köparnas villkor. Samverkan blev på nytt aktuell och skogsägarrörelsen började växa fram. I dag lever traditionerna från den gamla kolringen vidare i traktens skogsbruksområde inom Södra Skogsägarna.

Björn Holmberg är fil. kand, skogsbrukare och engagerad i Gärdserums hembygdsförening.

## Referenser

Kolringens brev och handlingar. Privat ägo.

Arpi G, *Den svenska järnhanteringens träkolsförsörjning. 1830-1950.* 1951

Åkeerman H, *Norsholm-Västervik-Hultsfreds järnvägar. 1879-1949.* 1949