

Virkespråmarna - en avslutad epok

Inom sågverksindustrin är transporterna helt avgörande för ett lyckat resultat, eller rättare sagt sättet man löser transportproblemen på. Vägen från ett träd i skogen till en färdig bräda hos köparen är en lång rad av transporter. Idag sköts detta med maskiner, längs vägar, järnvägar och med maskindrivna transportörer. Så har det inte alltid varit, och faktum är att det inte är så många år sedan maskinerna tog över.

Med hjälp av hästar drogs de nyfällda stockarna till närmaste vattendrag, sedan flottades de miltals längs upprensade åar och vattendrag ner till sågverket. Tidigare tummades virket i vattnet, och även i detta fall utnyttjades vattnet för hanteringen. På samma sätt var det med barkningen innan modernare metoder tog vid. Även vid sågningen utnyttjade man vattnet, direkt via vattenhjul i början, och senare indirekt genom att värma vattnet till ånga. För att kunna tillgodogöra sig ångmaskinens egenskaper var man beroende av ännu ett transportsystem, ett omfattande system för kraftöverföring till ramar, kantbänkar, spel och transportörer.



Pråmar vid kajerna i Hjulbäcken

Utmärkande för den tidiga sågverksindustrin var inte bara de ständiga transporterna, utan också den begränsade användningen av hjulet. Det var först i själva såghuset hjulet kom in i bilden på

allvar, och först i brädgården kom det till pass för att transportera virket längre sträckor. På virkesvagnar och lösa hjulpar forslades virket från sågen till brädgården. På Stocka förvarades hjulparen i hjulhuset som låg intill hjulbäcken. Bäcken delade brädgården i två delar, och på båda sidorna om dess utlopp kantades den av kajer. Vid kajerna låg virkespråmarna, också de en del av ett omfattande transportsystem.

När virket var klart för leverans fördes det ombord på pråmarna, som i sig tjänade mer än ett syfte. Pråmarna var också lagerlokaler i väntan på utskeppning, samtidigt var pråmarna en buffert mellan sågverket som leverantör och köparens fartyg. När fartyget anlöpte Stocka hamn fanns virket lastat på pråmar, därmed förkortades den tid fartyget låg i hamn. Pråmarna saknade under 1800-talet oftast tak, och därför var man ibland tvungna att bygga lösa tak över det färdiga virket för att skydda det från regn och snö.



Bogserbåten Stockvik

För att systemet skulle fungera krävdes ett stort antal fyrkantspråmar, men framför allt engagerade hanteringen ett stort antal arbetare. Det var inte enbart det sågade virket som forslades med pråmar, barlasten från segelskutorna togs i land och körades ut på brädgården. Transportkostnader och konjunkturer har alltid gjort sågverksindustrin känslig, och detta har i hög grad påverkat virkesuttaget, men störst inverkan har det nog haft på användningen av biprodukterna, avkapet, flisen och splitveden.



Splitvedens hantering skiftade under olika tidsperioder. I sågens barndom användes den som utfyllnad i brädgårdar och vågbrytare, den användes vid kolning och som fyllnadsmaterial vid lastning av virkesskutor. Ibland såldes hela skeppslaster med ved till en enda köpare i England, vid

andra tillfällen fick de anställda ta den gratis. Splitvedskutorna lastades av samhällets kvinnor, en grupp som annars saknades i anställningslistorna. Detta var också ett sätt att anpassa sig efter konjunkturen, sågens ägare utnyttjade samhällets tillgång på arbetskraft, hushållen fick en välbehövlig förstärkning i plånboken.



Den utrangerade pråmen Freja i Varpbäck 1959

Virkespråmarna var den viktiga länken mellan den grunda inre viken och hjulbäcken, och det djupare hamnområdet. Bogserbåtarna var ett viktigt inslag i denna länk, men innan den första kom till Stocka var det ett slitsamt arbete att ta pråmarna ut till segelskutorna. Med hjälp av trossar drogs pråmarna längs kajen, sedan roddes de ut till skutorna. När man ser den renoverade virkespråm som idag ligger vid kajen nedanför café Måsen är det lätt att föreställa sig hur tung denna hantering måste ha varit, och hur många människor som varit engagerade i den.

Material till denna sida har tillhandahållits av Carl-Åke Wallin.

Cazpar Unge