

Utdrag av artikkel i STT-årbok 1962-63:

"SØNDAGSVANDRING I EN ÅPEN HISTORIEBOK" av Thor Inge Rødseth

Traktene ved Ulvsvann bærer ennå preg av den gamle gruvedriften - og terrenget røper mange hemmeligheter for den som har tid nok å kan se.

Det hang enda litt av morgentåken igjen i tretoppene da jeg satte fra meg bilen i veikrysset opp for broen, men solen var alt krøpet over horisonten, og det tydet på å bli en fin dag. Jeg kastet et blikk nedover mot elven. Ennå kunne jeg se rester etter slagghaugene fra det gamle jernverket som lå borte under fossen. Fossum Jernverk hadde jeg lest om, og i dag ville jeg ta en tur i skogen omkring det gamle verket for å se om det fantes noe tilbake som kunne vitne om gruve- og skogsdriften fra den gang. Mens jeg fulgte veien som gikk innover mot Breidgangen, tenkte jeg på det jeg hadde lest.

Det var under Kristian II og Kristian III at det ble satt fart i bergverksdriften i Norge, og det var under sistnevnte konge at den tyske bergmester Hans Glaser kom til landet i 1538. Han skulle vise å sette spor etter seg i Telemark, for han satte i gang gruvedrift ved Gullnes ved Sundsbarrnvatn i Seljord, Aamdals Verk i Skafså og flere andre steder, bl.a. også på Fossum her ved Skien. I grunnfjellet vest for Bøelva fant han isprengt granittgneisen store årer med magnetjernstein. Malmen var rik, og det var store forekomster fordelt over et stort felt.

Glaser så for seg veldige muligheter med jernverk av store dimensjoner. Hans innberetning til kongen førte til at tre jernhammere kom i drift allerede i 1539. Han satset mye på verket og hadde også planer om å gjøre Skien til bergstad noe som også nær hadde lyktes. Imidlertid feilet Glaser på to vesentlige punkter. Hans erfaring fra tyske gruver slo ikke til her oppe i Norge, idet gangene smalnet av nedover i dypet og ikke ble bredere slik han hadde antatt. Utenom dette kom han på kant med stedets befolkning, som ikke fant seg i den behandling de fikk av bergverkkfolkene i form av tvangsvståelser av grunn og skog, påbud om å levere korn, kjøtt m.m. Dessuten måtte de selv arbeide i skogen for å drive fram den pålagte kvote med tømmer for dårlig betaling.

Etter 7 år måtte Glaser og de tyske bergmennene rømme landet. Verket ble så en tid drevet av kongen, men ble senere overlatt til private interessenter. Fossum Verk fikk således ikke den betydning det var, tiltenkt, men ikke desto mindre ble det drevet i ca. 330 år med stangjern, ovner, jordbruksredskaper, kanoner og kanonkuler som hovedprodukter, og satte således sitt preg på distriktet i den tiden.

Det var stilt i skogen i dag, så jeg kunne fritt la tankene vandre. Solen løste etter hvert opp tåkesløret, og jeg fikk noen glimt av høstblå himmel mellom tretoppene. Veien jeg gikk på var en god sti, tydeligvis også brukt under framkjøring av tømmer. Men tett ved veien på venstre side, fikk jeg nå øye på noe av det jeg hadde ventet på, om ikke akkurat her: Restene etter de gamle steinhusene. Det var ikke mye å se der murene lå halvt nedraste og tilgrodde med mose og trær. Men de viste at her hadde bodd folk, kanskje var det også i forbindelse med malmtransporten de var oppført, for de måtte ha kommet ned omtrent her med malmen fra Breidgangen.



Foto TAU

Hulvei opp fra Poppebakken mot Breidgangen. – Rundt om i terrenget i østhellings ned mot det gamle jernverket kan vi finne dype spor etter tung malmtransport i mykt lende. Transporten foregikk om vinteren.

Etter at malmen var brakt opp fra gruva, ble den sortert med hånd og fraktet med hest og slede til verket nede ved fossen. Hertil ble det benyttet bestemte veier, som naturlig nok senere er blitt benyttet til tømmertransport, slik at de er opprettholdt. Hvis en imidlertid graver litt i grusen, vil en finne små jernfragmenter som er falt av sleden under transporten. Disse er brunsorte av farge, er noe tyngre enn vanlig stein (egenvekt omkring 5 g/cm^3) og er av størrelse fra en ert og opp til eggstørrelse. Jeg fant en hel del langs denne veien. Der hvor undergrunnen var bløt, hadde den tunge sleden skåret seg ned og gitt veien en hulform. Det var nok ikke store lassene de kunne tillate med slike veier."