

LJUSNAN SOM FLOTTLED

Malin Hansson jk 91/95



Timmerränna vintertid. (Linfallet, Hälsingland.)

Inledning

"...såg du det landet där sjöarna le och där forsens språng är en jubelsång, mellan kullar, berg och dal"

Så lyder en del av en känd folkvisa, sången om Hälsingland. Längre har människan förfärats och förundrats då hon betraktat vattnets färd mot havet. Det faller sig därför helt naturligt att hon så småningom kommer att tänka på att vattnet kan göra henne värdefulla tjänster genom att bära föremål från en plats till en annan. Tanken blir till handling och redan på 1700-talet förekommer en del timmerflottning, även om skogsavverkningen fram till mitten av 1800-talet bedrevs nästan uteslutande för husbehovssågar. Det virke som blev över då det som behövdes inom bygden tagits undan flottades till kusten och exporterades.

Engelska bolaget

År 1857 bildades Hudiksvall Steam Sawing Mill Co Ltd i England av engelska finansärer och handelsmannen Erik Olof Regnander från Hudiksvall. Bolaget köpte skog för nära 200 000 riksdaler i Härjedalen. Kontraktet gällde under 50 år alla träd som 1,8 meter över marken höll minst 25 cm i diameter. Timret skulle sedan fraktas till en nybyggd ångsåg i Näsvisen. Sågen färdigställdes 1859. Under transportplaneringen projekterades en flottled mellan Svinhammar och Ljusdal med en total sträckning på drygt 2 mil. Mellan Delsbo och Näsvisen, där sågen var belägen, fanns redan en flottled. 1858 påbörjades leden och tre år senare stod den färdig.

Det största problemet med flottleden var att sjön Gryttjen ligger 13 m högre än själva Ljusnan(se bild 1), men även Hybosjön befann sig vid normalvattenstånd högre än älven.

Vid Svinhammar byggdes ett skilje för att möjliggöra utsortering av Engelska bolagets timmer, en anläggning som sysselsatte upp till 300 man i dubbla skift under högsäsong. Vidare från Svinhammar fördes virket i en kilometerlång kanal fram till Hybosjön. En damm byggdes för att komma ifrån problemet med nivåskillnaden mellan älven och sjön. Till en början drogs timret för hand över dammen, men med tiden tillkom ett spel som först drevs av oxar, som ersattes av hästar och till sist en lokomobil.

När virket väl nått Hybosjön drogs det med hjälp av flottor till ett magasin beläget i sjöns östra del, varifrån en kanal byggts fram till Strömparterren. Det var här de verkliga problemen uppstod. Virket skulle vidare ut på sjön Gryttjen, dryga 2 km längre österut. Som tidigare nämnts låg sjöns yta nära 13 m högre än kanalen vid Strömparterren. Problemet löstes genom att man byggde ett uppfodringsverk som lyfte virket till rätt nivå. Kanalen från Hybo mynnade i en reservoar från vilken uppfodringsverket, som bestod av två krokförsedda kättingar med 3,5 m mellanrum, tog med virket genom luften och över till en annan reservoar, sammanhängande med en flottningsränna mot Gryttjen. Verket drogs av en 12 hästkrafters ångmaskin, som fungerade de 28 år som flottningen pågick. Öster om reservoaren byggdes en gigantisk ränna med början 12 m upp i luften. Efter 750 m närmade sig rännan marknivå och Gryttjeåns lugnvatten fram till sjön, varifrån flottningen äntligen gick i medlut.

För att nå sjön Slången var man tvungna att stensätta vissa partier som gick genom

moränåsar. Vidare från Slången byggdes en timrad ränna till Lången. Flottningen till Backsjön gick också i ränna. Från Backsjön och fram till Södra Dellen utnyttjades befintlig flottled. Virket drogs sedan vidare till Näsviken. Det mesta av timret kom troligtvis inte fram till sågen förrän drygt ett år efter det att det för första gången placerats på vatten. Ett enormt projekt som ändå måste ha varit ekonomiskt lönsamt eftersom flottningen pågick i 28 år, till stor del i motlut.

Engelska bolaget övertogs 1868 av Hudiksvalls Trävaruaktiebolag, som fortsatte flottningen på samma sätt. Trävarubolaget köpte år 1903 AB Iggesunds Bruk, som 1918 blev moderbolag. Hudiksvalls Trävaru AB upplöstes och Iggesund togs vid 1980-talets mitt upp i MoDo-koncernen.

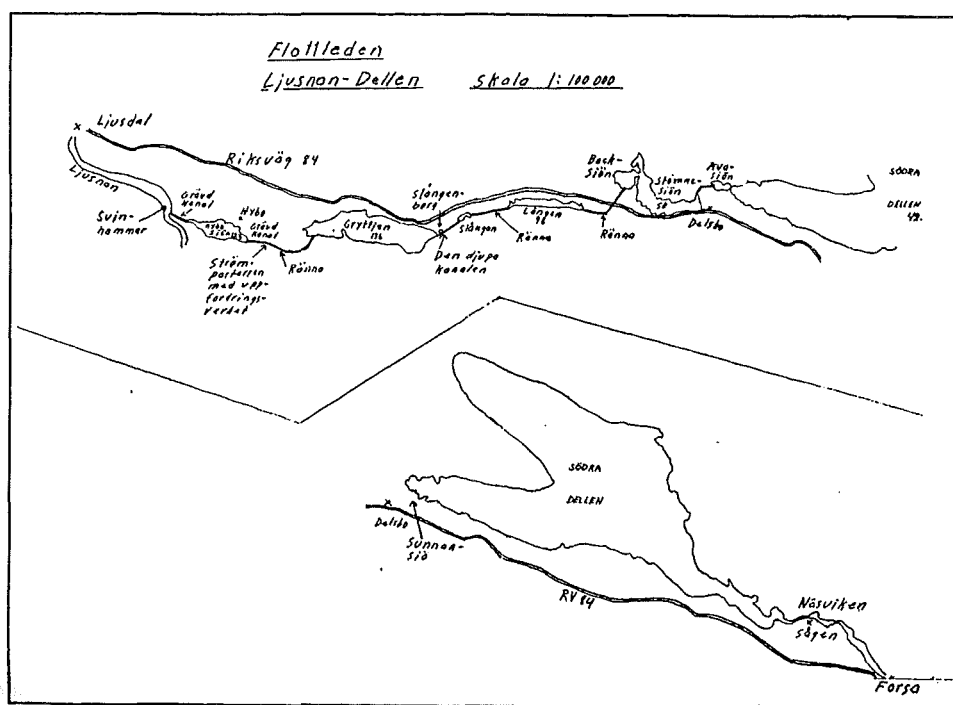


Bild 1. Kartskiss över flottleden Ljusnan - Dellen

Så gick flottningen till

Som tidigare nämnts så utnyttjades Ljusnan och dess biflöden som flottled redan innan Engelska bolaget bildades, men även samtida flottning förekom.

När träden väl kapats och kvistats forslades de till älven, där de placerades på isen eller i stora högar intill flottleden för att torkas och därmed minska förlusterna av sjunket virke. Tio dagars torkning minskade stockarnas vikt med upp till 20%. Varje hög kunde bestå av flera hundra tusen stockar. Vid islossningen påbörjades flottningen. Dammarna stängdes för att samla upp smältvattnet. Det hände att manskapet fick vänta flera veckor på det rätta

vattenståndet och, framförallt den rätta vindriktningen, som spelade stor roll på sjöarna. Före islossningen fästes timret samman ände vid ände med järnöglor för att det skulle hålla samman. Denna timmerflotte forslades sedan till dammen med rodd- eller senare motorbåt. Vid svåra oväder kunde flottan brista och timret sprida sig varvid flottaren fick plumsa i och samla ihop det igen. Nedkylningen ledde allt som oftast till förkylning eller lunginflammation. När timret nått dammen öppnades luckorna och stockarna släpptes iväg. Albert Viksten skriver att flottarna tidigare hoppade från stock till stock för att hindra timret från att stocka sig, men att timret nu (1932) är så klennt att det inte håller en man.

När timret lämnat dammen började den verkliga flottningen. Man strävade efter att släppa så mycket timmer som det bara gick då luckorna öppnades, något som ibland resulterade i brötar av stockar. Vaktposter fanns utplacerade längs älven för att förhindra brötbildningen. Posten skulle meddela dammen så att släppningen av virke minskade om en bröt uppstod, se bild 2.



Bild 2. En viktig post

Ordergivningen från post till damm skedde med löpare eller vit flagga, varefter flottarna samlades vid bröten och särade stockarna. Det hände att dynamit användes då inget annat hjälpte, men endast som sista utväg, då virket ju splittrades av dynamiten.

Där flottning i den naturliga fåran ej var att tänka på, t.ex. vid branta stup, byggdes rännor av stockar och plankor. Om rännan var lång togs vatten in efter vägen för att ersätta det som gick förlorat då det stänkte ut över timmerrännans kanter. Rännorna vaktades främst av barn och kvinnor som signalerade med vit flagg om någon stock satte sig på tvären i rännan.

Så småningom avbröts flottningen då vattentillgången minskat och dammluckorna stängdes för att samla mer vatten. Fler och fler stenar syntes i leden då vattennivån sjönk. Flottningen på leden påskyndades så inget virkesparti blev kvar p.g.a. vattenbrist.

Då flottningen avslutats gjordes nödvändiga reparationer och förstärkningar av anläggningarna så att allt stod färdigt för nästa års flottning av de 18 miljoner stockar som normalt bars fram av Ljusnan.

Referenser

Utterström, G. 1985. Iggesunds bruks historia 1685-1985. Del I och II, Iggesunds bruk, Iggesund

Vanberg, E. 1992. Ljusnan-Dellen, en bortglömd flottled. Skogshistorisk tidskrift, nr 1

Viksten, A. 1932. Med timret från skogarna till havet