

## TIMMERKÖRNING MED HÄST



Malin Brännvall jk 93/97

## Inledning

Innan maskinerna gjorde sitt intåg i skogsbruket skedde allt arbete manuellt. Träden fälldes och upparbetades med såg, yxa och barkspade. Transporten av stockarna ut ur skogen skedde med häst. Den här uppsatsen är i huvudsak baserad på en intervju med Sven Brännvall. Han arbetade som hästkusk under perioden 1939-1949. Det kommer att handla om den moderna hästkörningen, som den utfördes strax innan övergången till mekaniserade transportmetoder började och om hur det gick till på de drivningar där Sven var med.

Avverkningarna gjordes åt Domänverket, i skogarna norr om Överkalix i Norrbotten. Avläggen, dit kusken körde stockarna, placerades på någon sjö i förbindelse med Kalix älv eller direkt på älven. Därifrån flottades virket ner till kusten efter islossningen.

Syftet med uppsatsen är att ge läsaren en inblick i hur timmerkörning med häst gick till och att skildra livet som kusk.

## Arbetets organisation

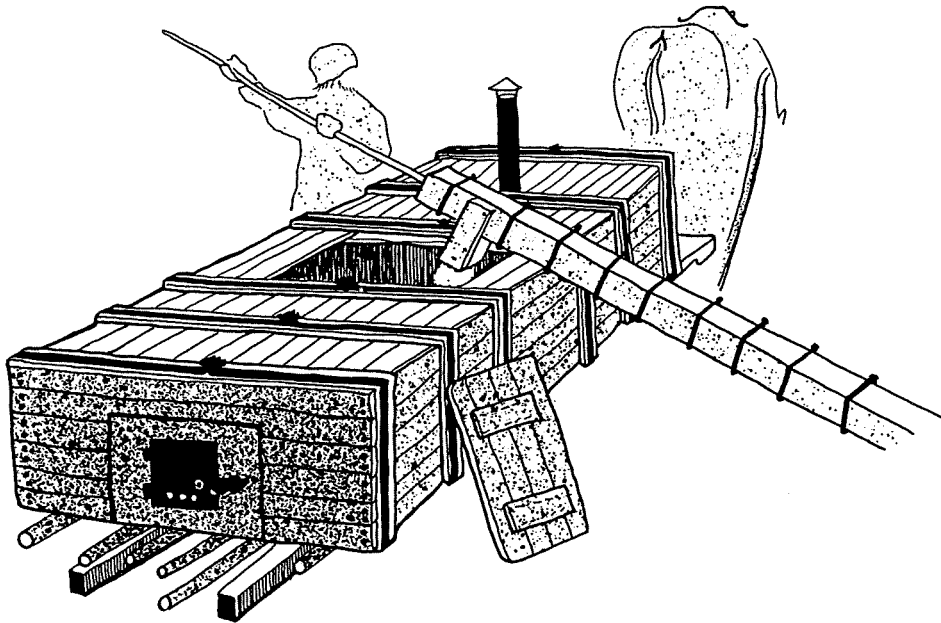
I arbetslaget ingick Sven och tre av hans bröder. Sven var kusk, två av bröderna högg och en skottade väg och lastade timret på kälken tillsammans med Sven. Om föret för häst och kälke var snabbt eller avståndet till avlägget kort gick körningen fort och kusken kunde hjälpa till med huggningen. Detta har inte förekommit ofta hos de kuskar Ryd (1991) intervjuat. Av dem får man uppfattningen att det var mycket viktigt att det alltid fanns timmer så att kälken kunde lastas full, annars blev kusken missnöjd. Kanske kunde det nära samarbetet i Svens arbetslag bero på att alla var bröder.

Bröderna och tre andra arbetslag bildade ett kocklag på tolv personer som delade koja, och tillsammans avlönade de en kocka. Kuskarna och huggarna avlönades separat av Domänverket. Det var alltså inte som tidigare i historien då huggarna var anställda av kusken. Kuskarna anställde också en s.k. väglagare, vars arbetsuppgift var att underhålla basvägarna. En vanlig syssla för väglagaren var att ta bort den svallis som ofta bildades. Isning och plogning (se nedan) utfördes däremot vanligen av kuskarna själva.

## Körningen

I dessa snörika trakter behövde vägarna ofta plogas. Kuskarna satte då ihop sina hästar till ett spann, som kunde innehålla upp till sex hästar. Detta fungerade mindre bra. Vissa kuskar höll in sina hästar för att spara på deras krafter. En annan orsak kunde vara att vissa hästar inte ville dra i spann (Ryd, 1991). Sven berättar att väglagaren en gång anmärkte på detta och sa till två av kuskarna, vars hästar hade fradga runt munnen: "Valfrid och Sven, nu kan ju ni ta spårhyveln själva, så slipper de andras hästar frysa ihjäl".

För att skapa ett snabbt före och för att hästen skulle orka dra stora lass turades kuskarna om att isa basvägarna. I en stor trälåda som lagts på kälken (se figur 1) pumpade man upp vatten, vilket var ett mycket tungt arbete. Den hade en kamin med ett rör som gick genom hela lådan där man eldade så att vattnet inte skulle frysa. Kaminen användes mest till att tina upp lådan på kvällen, eftersom det ofta var så kallt att vattnet ändå inte hann värmas innan det användes (Ryd, 1991).



Figur 1. Trälåda som användes för isning av basvägar. Efter Ryd (1991).

Kusken började arbetet i skogen med att lasta stockarna på kälken. De tyngsta stockarna lades underst och med rotändan bakåt. Det var viktigt att man lastade så att kusken kunde sitta bra, det kunde vara 6 km till avlägget och han skulle sitta så att han kunde styra obehindrat. Styrningen skedde förutom med tömmar och kommandon till hästen genom att trycka foten mot medarna. Trampade man på vänster med svängde kälken åt höger och vice versa.

Sven tyckte att det roligaste med timmerkörningen var att ta ett riktigt stort lass och köra ner det till älven på en bra, isad väg. När föret var bra kunde lassen innehålla 300 kubikfot, vilket motsvarar ungefär 9 ton. Då gällde det för kusken att köra försiktigt. Gick det för fort flög hästen som en vante framför kälken och lasset kunde välta. Om det hände blev kusken tvungen att lasta om och dyrbar tid gick förlorad. Vid svåra medlut användes en s.k. skurlänk som fungerade som broms på kälken.

För att undvika kollisioner med andra ekipage och för att huggarna skulle höra när hästen kom hade hästen en klocka, en tjuka, som hördes lång väg. Huggarna fällde ofta ut mot vägen och det fanns risk att de fällde på hästen om de inte hörde den.

Under en arbetsdag på vintern hann Sven två vändor, vilket innebar att han lämnade av två lass på avlägget. På våren när det blev ljusare och snabbare före utökades arbetsdagen så att han körde tre vändor. Det hette att det var "två vändors väg" till avlägget. Vädret hade stor inverkan på kuskens arbete och produktion, främst genom att det kunde förändra föret. När det blev plusgrader på våren smälte spåren och det gick tungt för hästen, men om det istället var mycket kallt gick kälken trögt i den kärva snön. Då det var lös, djup snö förekom det att ett slags snöskor, trampar, sattes på hästens hovar (Ryd 1991). Sådana kom aldrig att användas i Svens trakter eftersom rykten från Jokkmokk sa att de var dåliga.

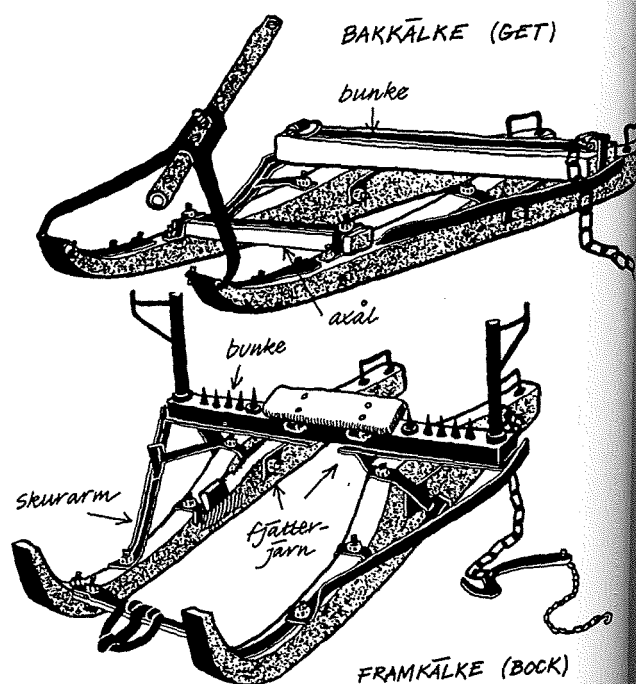
Det fanns skickliga och mindre skickliga kuskar. Sven berättade att om en dålig kusk sades att han körde så att "huvudet och halva ryggen syntes", och med det menades att han var lat och tog för små lass.

### Hästen och kälken

Under de tio vintrarna som Sven körde timmer hade han två hästar. Den första hästen räckte inte så länge på grund av en åkomma i hovarna som gjorde att den fick slaktas. Den andra hästen (se figur 2), en nordsvensk korsning, höll de resterande vintrarna. Under den här tiden blev det populärt med ardennerhästar, från bl.a. Belgien (Ryd 1991). Sven menar att de bästa hästarna var nordsvenskarna eller finnhästarna. De var snabba, en egenskap som var viktig för en timmerhäst. Ardennerhästarna däremot, gick sakta och kunde inte gå i snö. "De belgiska ardennerarna, dom var vi befriade från", sade Sven.



Figur 2. Svens andra häst.



Figur 3. Älvsbydoning. Efter Ryd (1991).

Kälken som Sven använde liknade en s.k. älvsbydoning eller getdoning (se figur 3). Det som skiljer hans kälke från kälken på bilden är att kälken på bilden har något bredare medar. Sven tyckte att kälken fungerande bra.

## Lönen

Kuskarna arbetade på ackord och lönen gavs efter hur många kubikfot som fanns på avlägget. Tummningen gjordes dock inte förrän på våren, så lönen som kronojägaren kom och betalade ut varje månad var ungefärlig. Sluträkningen fick de efter tummningen. Det kunde bli en rejäl slant över, men de kunde också bli skyldiga pengar. Snötillägg betalades ut, men det handlade om en liten summa som långt ifrån täckte de extra kostnader som snön orsakade. En kusk skulle själv hålla med häst, foder, kälke och seldon, medan en huggare bara behövde hålla med verktygen han använde. Därför kunde lönsamheten för kuskarna ibland bli sämre än för huggarna.

## Livet som kusk

Arbetsdagens längd bestämdes av hur länge det var ljus, vilket innebar en kortare arbetsdag i början av vintern. Dagen ökade sedan till tio timmar för att på våren som längst bli tolv timmar. På söndagen var man ledig och de flesta i kocklaget åkte hem om inte avståndet var för stort. Det hände att man inte åkte hem på många veckor.

Sven upplevde att det sämsta med att vara kusk var att man fick frysa så mycket. I det fallet hade huggarna det mycket bättre, eftersom de rörde på sig hela tiden. Kusken blev varm och svettig när han lastade, men fick sedan frysa när han körde ner lasset till avlägget. Nere på älven eller sjön var det dessutom ofta flera grader kallare än uppe på avverkningen vilket resulterade i att den blöta skjortan frös till is mot timmerstockarna. Kusken hade en hörsäck med sig att sitta på och till hästen att äta från under lastning och lossning. Det hände att Sven glömde säcken, och fick då frysa ännu mer. För att hålla sej något så när varm under körningen trampade och stampade kuskarna med fötterna mellan medarna. Man hade ingen köldgräns för arbetet, utan jobbade som vanligt även om temperaturen gick ner mot minus 40 grader. Inte heller om man blev sjuk låg man inne i kojans. Det enda som hindrade kusken från att arbeta var om hästen blev skadad eller sjuk.

På sätt och vis var timmerkörningen ett fritt arbete. Kusken jobbade ensam, vilket innebar att han jobbade när och hur han ville. Samtidigt hade han hård press på sig att producera mycket, så att han fick pengar över när vintern var slut. Detta var viktigt, eftersom kusken ofta gick utan arbete och inkomst tills flottningen kom igång på våren. Vanligen fanns det också en familj hemma som skulle försörjas. Sven uttryckte det som att "vintern, det var en enda lång stress".

Säkerheten var större för kuskarna än för huggarna. Kuskarna skadade sej sällan, men däremot var det vanligt att huggarna högg sej med yxan. Sven råkade aldrig ut för

någon olycka. På 40-talet kom Domänverket ut med instruktionsfilmer om hur man skulle hugga och lyfta, innan dess tänkte man knappast på ergonomin.

Den första krigsvintern (1939) var mycket kall. Bäckan vid kojans frös, så att snö fick tinas för att få vatten. Kojan värmdes upp av en plåtkamin som man fick elda hårt i för att få värme i stugan. En helg denna vinter överhettades kaminen och kojans tog eld och brann ned. Man fick tag på en annan koja i sämre skick och reparerade den. Detta blev ett hastverk, och den nya kojans blev dragig och kall. Som tur var klarade stallet sig från eldsvådan.

Kockan lagade bra mat. Skogsarbetarna åt ofta och mycket, de gick till skogs på en "ostkopp", en bit ost till kaffet. Sedan åt de frukost, lunch, middag och avslutade dagen med en tallrik gröt.

### **Avslutning**

Livet som hästkusk innebar ett hårt arbete där man ofta fick frysa. Samtidigt var det roligt att bemästra konsten att köra ett stort timmerlass lagom fort ner till älven där kubikmassan på avlägget ökade med hoppet om att man skulle få en stor slutlön. Detta sätt att transportera timmer avvecklades i början på 50-talet i dessa trakter. Då hade man avverkat områdena närmast flottlederna och avstånden blev alltför långa för hästkörning samtidigt som maskinerna blev användbara för detta syfte. Utvecklingen gjorde att Sven slutade som hästkusk efter vintern 1949 och började med vägbyggnad istället.

### **Källor**

Ryd, Y.(1991). Timmerhästens bok. Gidlunds bokförlag.

Sven Brännvall. Hästkusk. Jockfall. Norrbotten. Intervju 97-04-03.

Omslagsbilden är hämtad ur Timmerhästens bok av Ryd och föreställer en hästkusk på väg till avlägget. På grund av företaget är lasset inte så stort, uppskattningsvis 200 kubikfot.