

Skogsvetenskapliga fakulteten
Institutionen för vegetationsekologi
Skogshistoria B, 5p

FLOTTNING I VINDELÄLVEN



Av: Torbjörn Mattsson

Inledning

Vindelälven är en av de många norrlandsälvar som flottats flitigt. Flottningen är numera ett minne blott förutom flottningsledens minnesmärken av bl a stenkistor och ledarmar. Flottningen i Vindelälven är nedlagd sedan 1975, älven tillhör numera en av fyra skyddade nationalälvar i Sverige. Flottningen hade stor betydelse för älvdalens befolkning, framförallt när det gällde arbetskraften men också viktig i den meningen att flottarna hyrde husrum och handlade förnödenheter i småbyarna och därmed bidrog till ytterligare arbetstillfällen. Vindelälven har förändrats kraftigt alltsedan flottningen började. Det som påverkat miljön är bland annat de olika byggnationer som tillkommit i älven, detta i form av olika stenkistor som tillkommit i syfte att underlätta för virket att passera hinder som besvärliga krökar eller andra hinder. Vidare har en del småbäckar försvunnit då inloppen till dessa täpptes till antingen med bandtraktor eller med betong. Det har även förekommit schaktning med traktorer i älven.

Jag har valt flottningen i Vindelälven därför att jag dels är född och uppvuxen vid älven, dels att min pappa och min farfar varit sysselsatta med just flottningen i Vindelälven. I detta arbete vill jag dels beskriva flottningen och dels titta närmare på flottningens betydelse för hembygden. Därför har jag valt att i slutet av arbetet titta närmare på flottning, uthållning, bomarbeten samt underhåll efter sträckan Rödåsel-Vännfors, en viktig uppgift har varit att ta reda på hur många arbetstillfällen som flottningen utgjorde för byarna som nämnts ovan.

Flottning i Vindelälven

Flottningen i Vindelälven kan spåras åtminstone till 1700-talet, då vissa tvister om sågkvarnar avhandlades i tinget 1748. Större omfattning av flottning kom alltmer under 1800-talet då också sågar började anläggas, bl a kan en nämnas och det är Baggböle såg. Vem som först sökte tillstånd för sågen framgår inte av litteraturen men någon gång mellan 1838-41 övertogs sågen av firman James Dickson & Co (Anon. 1981). Flottningen kom att utgöra en förutsättning för virkestransport som via bäckar, åar och älvar nådde fram till sågverksindustrin. Under mera än hundra år var detta transportmedel i stort sett det enda sättet att frakta virke på. Avverkningar utfördes vintertid och virket fraktades med häst till flottningslederna. Flottningsarbetet började på våren och det var ofta som huggare och hästkörare fanns representerade vid dessa arbetsuppgifter (Törnlund & Östlund, 2000).

Flottningen i Vindelälven sträckte sig i början av flottningsepoken till att uppnå fem års flottningstid. Under 1900-talets början var det fortfarande tre och fyraåriga flottningstider i älven, men från och med 1947 flottades Vindelälven hela sträckan från Ammarnäs ända ner till skiljet vid Umeå på ett år (Anon. 1981)

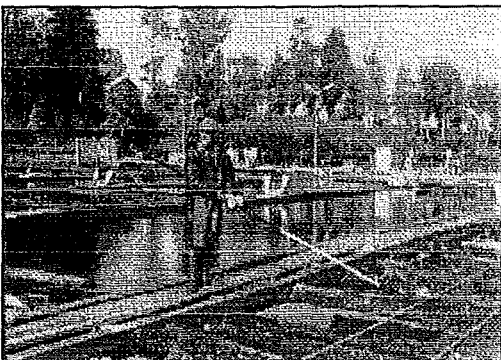


Bild 1. Bilden är tagen av Sten Fällman (1971) och visar arbetet vid sorteringen på Ön i Umeå.

Rationaliseringar av Vindelälven

Redan i början av 1800-talet omtalades Vindelälven som en lämplig älv att frakta skogsprodukter i och 1815 gav Kungl. Maj:t order om att detta skulle undersökas. Anledningen att Vindelälven var intressant var att den ansågs ha naturligt goda förutsättningar eftersom den var minst stupande av alla älvar vilket innebär att det var en långsluttande och en ovanligt stenfri älv. Man ansåg ändå att rensning var nödvändig då forsarna utgjorde hinder för virket att passera. 1824 ansågs Vindelälven vara så pass rensad så att den kunde flottas en sträcka av drygt 15 mil. Ett viktigt årtal för den fortsatta utvecklingen av flottningsleden var 1857 då flottningsregleringen kom. Den kom att utgöra en viktig faktor för bivattendragen efter Vindelälven. Sågbolaget Dicksson & Co fick tillstånd att flotta och bygga flottningsdammar i flera bäckar och år. 1881 kom flottningsslagsstiftningen som innebar att utvecklingen tog ny fart, flottningsledningerna blir här allmänna och lagen talade också om att flottningen skulle organiseras och administreras av en förening som skulle bestå av alla flottningsintressenter. 1880 bildades Umeå flottningsförening som bestod ända till flottningsepokens slut, för Vindelälvens del 1976. Vid 1800 talets slut kom så nya investeringar och de bestod bl a i att göra flera virkesmagasin i form av hållbommar. Dessa investeringar var nödvändiga därför att virkesvolymerna blev allt större och måste hållas i magasin en tid. När det gällde att förbättra flottningsleden kom dynamiten väl till pass, den uppfanns av Alfred Nobel 1860 och användes flitigt vid flottningsarbeten. (Anon. 1981).

Nästa stora investeringssatsning kom 1920 och bestod i att investera i det befintliga flottledsnätet, en viktig orsak till nya investeringar var att en ny epok inleddes nämligen massatillverkning (Anon. 1981). Utvecklingen bestod i att allt högre krav ställdes på flottningsledningerna, bla ersattes träkistor med ledarmar som var kraftigare och byggda i kilsten dessutom tillkom nybyggnad av nya flottledsbyggnader.

Slutet på investeringsvågen för flottningen inföll omkring 1945, då hade tekniken utvecklats ytterligare och de första bandtraktorerna infann sig, dessa användes till att bygga och rensa flottningsledningerna (Törnlund, 2000).

Avvecklingen

Först att avvecklas var biflottledningerna som främst bestod av bäckflottning, den startade omkring 1950, främsta orsaken att sluta med flottningen i bäckledningerna var att många personer var inblandade i bäckflottning samtidigt som virkesvolymerna var små, detta gjorde att det blev dyrt att flotta bäckar. Dessutom kom lastbilen att få allt starkare ställning när det gällde att frakta virke. Mellan 1945-54 ökade antalet lastbilar med nästan 900 % i viktlassen över 4 ton i Sverige. Samtidigt med lastbilen började ett skogsbilvägsnät växa fram, ca 2000 km vägar byggdes mellan 1945-1955 per år (Anon. 1981). När lastbil började att användas, gjordes detta främst genom att man att fraktade ut virke med lastbil från avverkningar som låg intill biflödena och körde detta till huvudflottningsleden där man tippade av virket. Avvecklingen skedde i allt snabbare takt från 1960 och fram till 1976 då flottningen upphörde i Vindelälven (Anon. 2000).

Flottningsarbete och flottaren.

Flottaren var för det mesta en jordbrukare som sökte sig till binärningar av olika slag. Jordbruket utgjorde huvudsysselsättningen, medan skogsarbete och flottningen utgjorde en viktig binäring. Bäckflottningarna var för många byar en samlingsplats för byns manliga befolkning. Flottningen samlade ofta människor till en social tillvaro där man följdes gruppvis. Flottningen började före vårbruket och det fanns knappast något annat arbete att ta sig an vid denna tiden på året dessutom var tvånget att tjäna pengar stort. Någon har sagt följande ”Man lovade sig själv att aldrig mer gå i flottningen, men när det blev vår, så nog fan var man med igen” Det kanske var tvånget att få in pengar som gjorde att de fanns på plats varje år trots all tvekan. Lönen var förhållandevis bra och ofta fanns det tillfällen att få arbeta övertid för den som var intresserad av extra lön. De som inte fanns med bland representanter till flottningen var de välbesuttna bönderna och hemmansägarna. De tog istället ofta på sig flottning på anbud. Flottningen pågick länge som entreprenad d v s någon betrodd fick flottningen och den personen lejde sin tur den arbetskraft han ville ha. Det var ofta tuffa avtal med den lejda arbetskraften och gjorde inte de det föreskrivna väntade böter. Entreprenadssystemet försvann när kollektivavtal infördes omkring 1920-1930 (Anon. 1981). Flottningen utgjordes av en rätt så farlig arbetsmiljö där speciellt farliga moment var brötlossning, där virke skulle lossas och ofta med hjälp av dynamit, skadorna kunde bli vara klämskador. Många olyckor inträffade också på grund av att simkunnigheten inte var den bästa bland flottarna, till detta bör också nämnas det kalla och strömmande vattnet som gjorde det ändå farligare. (Törnlund, 2000).

En flottares vardag beskrivs vid en intervju av Sixten Stenlund född i Skansnäs 1919. Sixten var med i sladdflottning mellan 1955-1975 då flottningen upphörde i Vindelälven. ”Flottningen gick till så att man arbetade i två skift på 12 timmar per skift men man fick bara betalt för 10 timmar. Skiftombytet skedde klockan 07.00 och klockan 19.00. Helgerna blev det långa skift från lördag kl 19.00 till söndag kl 13.00. Nästa skift från 13.00 söndag till 07.00 måndag. För det mesta bodde man i tält hände väl ibland att man kunde få bo i någon stuga. Då det gällde tältet hade man en liten ersättning för tältet. Sängkläder, sovsäckar, tält och annan utrustning fraktades i någon motorbåt”



Bild 2. Flottarlag från 1920-talet. Foto Olle Öberg, Gunnarn

Slutflottningen

Slutflottningen eller "rumpan" som den också kallades var lite speciell på många sätt. Det ansågs särskilt ärofyllt att vara med i just slutflottningen. Att få äran att vara med i slutflottningen tolkades ofta som att man hade de egenskaper som utmärkte en riktig flottare, dessa bestod bland annat av vighet, spänst, snabb uppfattningsförmåga, uthållighet och styrka (Anon. 1981).

Uthållning

En typ av flottning var uthållning, med detta menas att man tog på sig en sträcka efter älven där stränderna skulle hållas fria från virke. Kontrakten upprättades efter att de intresserade lagt in anbud på den sträckan man ville ha. Fick man kontrakt på uthållningen erhöll man en summa pengar varje år för att sköta detta. Detta arbete var värdefullt för många småbyar, där bönderna med flera behövde extra inkomster (Anon. 1981)

Flottningens betydelse för bygden

Flottningen utgjorde ett viktigt inslag för de arbetstillfällen som uppkom i samband med flottning i Vindelälven. De flesta som gick med i långflottningen kom från platser längs ådalen eller i dess närhet. De som arbetade mest i långflottningen hade över 60 dagsverken, normal arbetstid 1927 var 10 timmar per dag men arbetsdagarna var ofta längre. Ersättningen var 1901 82 öre/timme, förmännen hade något högre lön och fick 1 kr och 22 öre. Sammanställningen från 1927 visade att 114 man hade utfört ca 40 000 timmar eller 4 000 dagsverken (Anon. 1981).

Flottningsbåtarna

Båten har varit ett viktigt hjälpmedel i allt flottningsarbete, dessutom var båten viktig som förvaringsplats och viloplats då annat skydd saknades. Båtlaget bestod av tre personer "båtförarn", som satt på framskottet, "bakroddarn" eller "roddarn", som satt på mittskottet och längst bak, på stävbrädan, "stävarn". Redskapen i båten var båtshake, "draghakan, vars skaft, "hakafarken", av hävd huggits av flottaren själv. Vidare fanns "långbössorna" i båten, denna var en längre typ av båtshake som användes till att skjuta ut lösvirke från stranden eller från brötar. Han som satt på stävbrädan använde sig av en kort hake som var ca 1 meter lång. Farkstång fanns vidare med i båten, den användes för att hålla fast båten eller som hjälp för roddarna genom att skjuta på med. Annan nödvändig utrustning som ingick i båtarsenalen var kilkoppel, brötspak (gran), järnspett, öskärl, reservårer samt slägga (Anon. 1981).

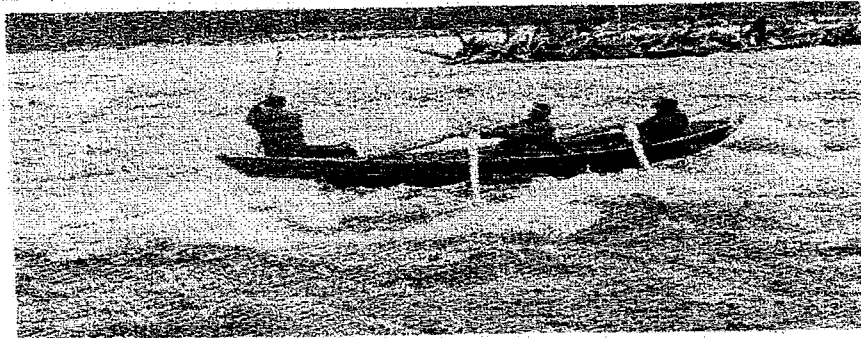


Bild 3. Rodd i
Mörtselforsen 1932.
Västerbotten, nr 3/1981

Flottningsarbete längs nedre Vindelälven

Som beskrivits i arbetet hade de olika flottningsarbetena stor betydelse för småbyarna eller andra närliggande platser vid Vindelälven. Jag har utfört en liten utredning som behandlar vikten av flottningsarbetstillfällena, en sammanställning av antal dagsverken som utförts med personer boende i byarna Överrödå, Rödånäs, Rödåsel, Rödålund, Selet, Långfors, Vännfors 1939.

Summering av antal dagsverken/timmar

Långflottning	2584	
Utflottning	753.5	
Uthållning	239	
Bommar, utlägg bom.	3169	33
Rep. Båtbana	104	
Plåtskonning, brygga	368	
Rep. Bygg. Stenkistor, bom	2140	72
Byggnation teleledning	68	141.5
Arbete, Rödån	1567.5	
Ombyggnad Beuksdammen	1575.5	
	12568.5	246.5

Sammanställningen av uppgifterna från flottningsarkivet visar att 65 personer inom området Överrödå-Vännfors deltagit i uthållningsarbeten, flottningsarbeten byggnader samt underhåll i samband med flottningsleden 1939. I arbete med nybyggnad, läggning och reparationer av stenmur, stenkistor, betongskärm, samt liknande arbete var 33 personer delaktiga. Utflottning utgjordes av 26 personer, långflottning 7 stycken. I arbetet med underhåll av bommar, bomläggning och liknande arbete deltog 23 man. Omräknat i dagsverken d v s 10 tim/dag blir detta ca 1503 dagsverken. Det bör påpekas att ett flertal personer deltog vid de flesta arbetsuppgifter inom det ovan specificerade arbetsuppgifterna. Timlönen vid olika flottningsarbeten var 90 öre/timme utom i några fall, en del personer har högre timlön, det är troligt att dessa är förmän eller personer som tagit på sig ett större ansvar i samband med flottningsarbete. Sammanställning visas i (bilaga 1-6)

Diskussion

Att jag valde just året 1939 var därför att det var problem att få fram fakta ur flottningsarkivet efter 1939. Flottningsens betydelse för många småbyar var förutom många arbetstillfällen även att man hyrde ut husrum. Då jag summerade antalet dagsverken insåg man rätt snart vilken betydelse flottningen haft för lokalbefolkningen. Något som förvånar är att reparation och underhåll och bomläggning samt inläggning av bommar utgjorde så stor del av antalet dagsverken medan långflottningen bara utgjordes av 258 dagsverken. Att det var så mycket reparation och underhåll kan troligen förklaras med att Vindelälven råkade ut för översvämning 1938.

Från min egen barndom minns man med spänning på när flottarna skulle passera, det samlade en hel del människor. Vi var och är fortfarande bosatt ca 50 meter från Vindelälven och var en given förläggning när flottarna närmade sig Selets by. Det man minns var att de belägrade vår lekstuga och att hölogen blev en given övernattningsplats. Lukten av kokat kaffe blandat med stanken av våta kläder, stövlar, strumpor mm, det ingick i flottarnas besök på gården. Flottarna betecknade en sorts given sommarstämning som verkade pågå i flera veckor fast det var över på några dagar. Några blev kvar en längre tid på gården men det var just "sladden" man minns bäst.

Flottningen avvecklades 1976 och trots flera försök att vara med i flottningen var jag dock några år för ung för att få delta. Givetvis följde jag med min pappa så ofta det gick, det var en viktig ingrediens att lära sig att springa på lösvirke. Det var aldrig frågan om att det var farligt, eller om man var simkunnig, det skulle bara prövas och eftersom de flesta inte var simkunniga så var det aldrig några diskussioner om detta, troligen var jag en av få som kunde simma i ”uthållargänget”

Flottningen är nu historia och Vindelälven är sig aldrig mera lik, varje år vid midsommartid tänker man tillbaks på flottningen och allt timmer som passerade utanför vårt köksfönster. Ibland gick man ner till stranden för att betrakta virket som passerade på något vis tyckte man att älven var mera levande då. Till sist bör nämnas några ord om arbetet som egentligen kräver betydligt mera bearbetning, kanske kan en 10 p kurs vara lämpligt. Hur som helst har det varit väldigt intressant att titta tillbaks på en intressant epok som numera är historia.

Litteraturlista

Eliasson, P & Ebba Lisberg-Jensen, E. 2000 Naturens nytta. Från Linne´ till det moderna samhället. Lund Universitet

Anon. 1981. Flottning i Västerbotten. Västerbotten, 1981:3.

Törnlund, 2000. Skog, vatten och arbete. Institutionen ekonomisk historia. Umeå universitet. 2000.

Törnlund, E. & Östlund, L. 2000. Flottnin-vattendragen, arbetet, berättelserna. Skrifter om skogs- och lantbrukshistoria 14. Nordiska museets förlag-Stockholm.

Otryckta källor

Folkrörelsearkivet vid Västerbottens museum, Umeå
Umeå flottningsförenings arkiv (UFA)

Haldo Mattson	55 kr	bilaga 1
Artur Karlsson	255 kr	
Lambert Frohm	180 kr	
Gustav Nilsson	800 kr	
Magnus Nilsson	650 kr	
Alfons Lidgren	387 kr	
E Åström	15 kr	
E Eriksson	20 kr	
Johan Karlsson	60 kr	
Karl Eriksson	17.50 kr	
Otto Eriksson	17.50 kr	
Nils Sjöström	60 kr	
Erik Wallberg	30 kr	

**Allmän Uthållning 1939, utförts av följande personer till en ersättning av 90 öre.
Uthållning utförd i Vännfors.**

Johan Persson	10 timmar
Ferdinand Persson	6 timmar
Gustav Nilsson	6 timmer
Magnus Nilsson	6 timmer
Otto Johansson	6 timmar
<hr/>	
	34 timmar

Uthållning på Lindagrundet samt brötlossning vid Rödåsels bro.

Artur Karlsson	15 timmar
Yngve Karlsson	20 timmar
<hr/>	
	35 timmar

Uthållning av Vännforsbäcksidan

Magnus Jonsson	25 timmar
Alfred Karlsson	10 timmar
A-E Nilsson	135 timmar a 1.20 kr
<hr/>	
	170 timmar

Utflottning

Arvid Holmberg	185.5 timmar a 90 öre, 31.5 timmar a 1.10 kr
Ossian Holmberg	31.5 timmar
Anders Andersson	10.5 timmar
K. Viklund	10.5 timmar
Elon Viklund	10.5 timmar
Egil Andersson	10.5 timmar
Anders Karlsson	10.5 timmar
Edvin Holmberg	24.5 timmar
Holger Karlsson	24.5 timmar a 80 öre
Ivar Andersson	20.5 timmar a 80 öre
Anders Holmberg	18 timmar
Johannes Holmberg	14.5 timmar
Karl Eriksson	19 timmar

O-A Holmberg	10 timmar	bilaga 2
Helge Holmberg	20.5 timmar	
A-J Holmberg	30.5 timmar	
Emil Holmberg	30.5 timmar	
Birger Holmberg	30.5 timmar	
Ingvar Karlsson	10 timmar	
Elof Holmberg	30.5 timmar	
Ferdinand Holmberg	30.5 timmar	
Ivar Holmberg	24 timmar	
Elof Andersson	31 timmar	
Anders Persson	31.5 timmar	
Per Persson	27 timmar	
Ivar Persson	25 timmar	
	753.5 timmar	

Långflottning

Personer som gick med i flottningen och som var bosatta Selet med omnejd.

Johan Mattsson	481 timmar och ersättning 1 kr och 5 öre/tim
Hällfrid Karlsson	484 timmar
Fritjov Martinsson	472 timmar
Albin Jönsson	375.5 timmar
Henning Burström	481 timmar
Adolf Mattsson	168.5 timmar
Haldo Mattsson	22 timmar
	2584 timmar

Byggnationer i samband med flottningen på sträckan Rödåsel-Vännfors

Läggning av stenmur i Selet "skatakistran"

Otto Johansson	297 timmar
Halvar Lidgren	483 timmar
Herbert Nilsson	406 timmar
Alfons Lidgren	15 timmar
Sigfrid Sandgren	körning, 2 tim a 1.60 kr
Emil Johansson	körning 5 tim a 1.60 kr
	1208 timmar

Ombyggnad av Beuksdammen till stenmur, samt rensning mellan Bäckvattnet och Fädbodträsket.

Ossian Holmberg	198.5 timmar
Helge Holmberg	166 timmar
Birger Holmberg	102 timmar
Emil Holmberg	110 timmar
Anders Andersson	149 timmar
Karl Eriksson	198.5 timmar
Freddy Lundström	198.5 timmar
Albin Lundström	198.5 timmar
Sixten Karlsson	198.5 timmar
Johan Lindgren	56.0 timmar
	1575.5 timmar

Arbete efter Rödån

Karl-Erik Sallander	198.5 timmar	bilaga 3
Artur Sallander	208.5 timmar	
Bror Sallander	202.5 timmar	
Ruben Johansson	174.5 timmar	
Arvid Holmberg	205 timmar	
Nils Karlsson	183 timmar	
Gunnar Svanström	186.5 timmar	
Helge Oskarsson	191 timmar	
Karl Näslund	8 timmar	
Gustav Larsson	10 timmar	
1567.5 timmar		

Byggnation av teleledning mellan Kvarnsvedjan - Bäckvattnet

Karl Eriksson	33 dagar a 7.50/dag, 24 timmar
Johan Lind	12 dagar
Ossian Holmberg	26 dagar
Helge Holmberg	26 dagar
Johan Lindgren	20 dagar, 36 timmar
Arvid Holmberg	9 dagar
Nils Karlsson	7.5 dagar
Karl Lundström	8 timmar
68 timmar, 141.5 dagar	

Ombyggnad av "kvarnkista", betongskärm, stenmur

Arvid Holmgren	156 timmar, 24 dagar a 7.50 kr
Helge Holmberg	147.5 timmar
Birger Holmberg	201.5 timmar
Ferdinand Holmberg	146 timmar
651 timmar, 24 dagar	

Påfyllning av sten över "svedjan"

Karl Eriksson	10 dagar a 13 kr, 2 dagar a 7.50 kr
Helge Holmberg	12 dagar a 7.50
24 dagar	

Strandskoning på eget skifte

Karl Eriksson 50 meter a 1.50 kr/meter

Byggnation av betongskärm samt sprängningsarbeten i Renforsen, Vindeln

Arvid Holmberg	204.5 timmar och ersättning med 90 kr.
Helge Holmberg	25.5 timmar
Birger Holmberg	25.5 timmar
Ferdinand Holmberg	25.5 timmar
281 timmar	

Reparation av stenkistor, bommar mm.

Byggnader utförda efter sträckan Rödåsel-Vännfors 1939.

Sep-okt reparation av bom samt söndertag av bom.

Artur Karlsson 40 timmar bilaga 4

Yngve Karlsson 40 timmar

Arvid Holmberg 24 dagar a 7.50, 83 timmar a 90 öre

Birger Holmberg 36 timmar

199 timmar, 24 dagar**Arbete med bom, underhåll, bomläggning mm.**

Artur Karlsson 5 dagar a 7.50 kr

Yngve Karlsson 5 dagar a 7.50 kr

Artur Karlsson 267 timmar

Yngve Karlsson 170 timmar

Ragnar Nyman 10 timmar

Konrad Näslund 18 timmar

A-M Nilsson 264 timmar

Magnus Jonsson 68 timmar

Johan Lindgren 136 timmar

Arvid Holmberg 13 timmar

A-M Nilsson 7 dagar a 9.50 kr

Sixten Olsson 11 dagar a 7.50 kr, 95 timmar a 90 öre

Gunnar Larsson 1 dag

Johan Lindgren 4 dag

A-M Nilsson 217 timmar a 1.20/tim

Johan Lindgren 414 timmar a 1 kr/tim

Karl Eriksson 172 timmar a 90 öre/tim

Oskar Olhsson 9 timmar

Magnus Jonsson 28 timmar

Karl Nilsson 73 timmar

A-E Nilsson 135 timmar

Oskar Larsson 5 timmar

2122 timmar, 33 dagar**Rep. Av bommar mellan Hjuksforsen-Vännforsbäck**

A-E Nilsson 284 timmar a 1.20 kr, 30 timmar a 1.60 kr

Johan Lindgren 204 timmar a 1 kr, 85 timmar a 90 öre

Karl Eriksson 168 timmar

Helge Jonsson 7 timmar

Sixten Olsson 50 timmar

Albin Lundström 20 timmar

848 timmar**Plåtskoning av flytbrygga**

Arvid Holmberg 124 timmar a 1 kr

Helge Holmberg 122 timmar

Ferdinand Holmberg 122 timmar

368 timmar

Rep. Av båtbanan

bilaga 5

Karl Eriksson	44 timmar
Fredde Lundström	34 timmar
Johan Lindgren	10 timmar
Nils Karlsson	8 timmar
August Andersson	8 timmar
<hr/>	
	104 timmar