

Skogshistoria 5p vt -01
Martina Persson
skv 97/01

Umeå 01-04-24

GNISTRANDE FORSAR OCH SKÄLVANDE BRÖTAR



-en sammanfattning av flottningen i Norrland

Sammanfattning

Älvarna i Norrland började användas till flottning långt innan skogsbruksindustrin fick fäste i och med gruvdrift och järnhantering. Den första ångsågen anlades 1848 och stod som grund för utvecklingen inom flottningsväsendet. Det moderna samhälle som kom att växa fram genom exploateringen av de norrländska skogarna blev präglad av konkurrens och vinststrävan. Sågverksbolagens jakt på råvara och arbetskraft började ge kontanta inkomster till den lokala befolkningen och medförde nya relationer mellan människorna, både socialt och ekonomiskt. Efterfrågan på arbetskraft var stor inom skogsbruket under efterkrigstiden men utbudet var ännu större. Arbetsmarknaden kom att bli präglad av konkurrens och konflikt mellan alla inblandade i skogsnäringen.

Flottningen började i och med vårflodens premiär. Redan på vårvintern inledde man arbetet med att förbereda vårens flottning. Bäckflottningen var en oerhört viktig del i Norrlands inland ända fram till 60- talet där skogsbilvägar då ännu inte fanns. Man började med att rensa vattendragen ifrån gammalt virke och välte sen ner det landlagrade virket i bäckar och åar. Längs bäckarna hade man sedan postningsställen för att förhindra eventuella brötbildningar. Arbetet var hårt och innebar ofta att jobba dygnet runt. Det raka ackordet gjorde inte det hela lättare för arbetarna. Många gånger övernattade flottarna i ”gapakojoj” efter en slitsam arbetsdag i kall luft och blöta skor. Inte förrän på 30- talet fick flottarna tillgång till riktiga timmerkojoj. Trots våghalsiga nummer ute på brötarna och många unga ovana arbetare förekom det få allvarligare olyckstillbud. För många var flottningen lika mycket ett arbete som en livsstil och ansågs som en avkoppling som kontrast mot det hårda arbetet under vinteravverkningarna.

Inledning

I denna uppsats har jag valt att i huvudsak titta på hur flottningen bedrivits i Norrland av rent lokalpatriotiska skäl. Jag har utgått ifrån litteraturstudier samt en muntlig källa.

Flottning definieras som "framförande av löst, flytande eller buntat virke i ett vattendrag".

Flottningen har dock inneburit och betytt oändligt mycket mer. I Norrlands inland har denna sysselsättning haft en betydelse som få kan förstå om de inte upplevt den själva. År efter år återkom folket i skogsbygden till flottningen. För många var flottningen lika mycket ett levnadssätt och en livsstil som ett arbete.

Flottningen kan beskrivas som ett gigantiskt skådespel som under flera årtionden utspelat sig längs olika flottleder. Hanteringen av stockarna har förändrats och förenklats genom tiderna liksom arbetarnas villkor. Arbetet har trots detta hela tiden byggt på samma grundprinciper som för århundraden sen.

Naturliga förutsättningar för flottningen

Historiskt sett så har vi våra flottleder att tacka för att de rika skogstillgångarna fått det stora värde och den stora betydelse de har idag (Henriksson 1980). Orsakerna till flottledernas stora betydelse finner man om man studerar de naturliga förutsättningarna för flottningen. Att vi i Sverige har gynnsamma förhållanden ser man om man jämför med till exempel de i norra Ryssland.

Landets lutningsförhållanden domineras ju, som känt är, av fjällkedjan i väster (Kinnman 1918). Vattendragen går i samma riktning, huvudsakligen i nordvästlig – sydostlig men längst i söder får vattendragen en sydlig riktning på grund av bergskedjans svängning. Fördelen, ur ett flottningsperspektiv, är att snösmältning och islossning först utspelar sig i älvmyningarna för att sedan sträcka sig uppåt, mot nord och nordväst. Jämfört med norra Ryssland är förhållandet omvänt. Fallhöjden i våra största älvar uppgår till i medeltal 1-2 meter per kilometer. Under flottningstiderna är ythastigheten beräknad till mellan 0.5 och 2 meter per sekund vilket är relativt snabbt jämfört med större vattendrag i övriga Europa. Vad gäller jordarten är den så vanligt förekommande moränen mycket förmånlig p.g.a. bärigheten vid uppbyggda vallar samt möjligheten att använda de större stenarna till kistor och dammar. Flödet i vattendragen beror helt och hållet på nederbördens storlek. Den varierar ju kraftigt mellan olika delar av landet men ligger i allmänhet mellan 350 och 600 mm per år. Vattenflödet är i regel mer koncentrerat till våren för de norrländska älvarna vilket beror på att marken i dessa områden är frusen under vintern. Stora mängder smältvatten bildas under snösmältningen. Den förhållande vindriktningen under flottningsperioden är västlig och nordvästlig vilket är till stor fördel eftersom medvind är en förutsättning när det gäller att frakta virket över sjöar och spakvatten.

Flottningens utveckling

Historiken kring våra flottleder har länge varit relativt okänd (Kinnman 1918). Orsakerna är troligtvis att flottningen till stor del bedrevs i öde skogsbygder med få skrivkunniga som kunde dokumentera verksamheten. Samtidigt hade skogen och skogsbruket ett väldigt lågt värde. Först när flottningen kom i kontakt med andra intressen såsom fiske och industri lämnades de första spåren. Helt säkert började dock vattendragen att användas till flottning i och med gruvdriftens och järnhanterings utveckling under 1300- och 1400- talen. De första sågarna som kom i mitten av 1700- talet drevs med vattenkraft och var därför bundna till olika vattenfall i inlandet. Därigenom fick flottlederna också betydelse eftersom den sågade varan ofta flottades ner till kusten. Även om flottningen i Norrland började tidigt så var det inte förrän på 1840- talet som trävaruindustrin fick fäste. Detta efter att de sydvästsvenska och även de värmländska skogarna konsumerats, vilket gjorde att flottningen i Norrland fick allt större betydelse. Övergången till ångsågar medförde också ett rejält uppsving. Den första ångsågen anlades vid Wifsta, som ligger i närheten av Sundsvall, år 1848. Sågverken fick vidare större möjligheter till utveckling i och med att en ny handels- och tullagstiftning blev gällande i början av 1860- talet De större älvarna i södra Norrland hade redan tagits i bruk för flottning men nu blev det även aktuellt med de mindre åarna samt biflöden samtidigt som norra Norrlands älvar så smått började flottas.

I början av flottningsepoken var flottgodsägarna få. Timret fick då oftast flyta fram på egen hand utan att några strömmrensingsarbeten utfördes. Det var då inte ovanligt att närmare 25 %

av timret blev kvar i vattendraget. Vid strömrensningen använde man sig i början av att elda på de stenar som man ville bli av med. Senare nyttjade man krut och på 1870- talet gjorde dynamiten sitt intåg i rensningsprocessen. Man började nu mer och mer övergå ifrån de knapphändiga träfåror till att rensa själva vattendragets fåra. Eftersom delägarna blev fler och fler blev det allt mer nödvändigt att organisera arbetet kring flottningen. Det bildades flottningsbolag och flottningskompanier. Dessa föreningar skötte rensningen av vattendragen. År 1891 började staten anslå betydande medel för flottledsbyggnader i allmänna flottleder i Norrland. En allmän flottled har definierats som "ett vattendrag där envar äger rätt att låta flottgods löst framflyta".

I mitten av 1800- talet började den moderna skogsindustrin exploatera de norrländska skogarna i stor skala. Industrin möttes då inte av isolerade och efterblivna lokalsamhällen utan bönderna hade redan tidigare sålt en del timmer till sågverk och skeppsbyggare (Törnlund och Östlund 2000). Trots detta blev det stora förändringar för de som var bosatta i skogsbygden. Ett modernt samhälle som präglades av konkurrens och vinststrävan växte fram ur det gamla som varit. Sågverksbolagens jakt på råvara och arbetskraft till avverkning och flottning började ge kontanta inkomster till den lokala befolkningen och medförde nya relationer mellan människorna, både socialt och ekonomiskt.

Arbetskraften

Skogsindustrin kom att kallas modern i mitten av 1800- talet i och med att ångsågen introducerats. Fortfarande var dock arbetet med att fälla träd och transportera dem till industrin högst traditionellt. Enkla redskap användes och den kompetens som krävdes var en viss skicklighet och fysisk styrka. Det som främst behövdes var många arbetare under vissa säsonger, vilket fanns i norra Sverige fram till efterkrigstiden. Inte förrän då skedde en rationalisering och efter andra världskrigets slut mekaniserades både avverkningsarbetet och transportererna. Under de första hundra åren med en modern skogsindustri var dock tillgången på arbetare god. En befolkningsökning skedde successivt och främst då bland de egendomslösa. Situationen var gynnsam för både skogsbolagen och för den lokala befolkningen, bolagen behövde ju arbetskraft och lokalbefolkningen kontantinkomster. Jordbrukarna försörjde sig i huvudsak på sina djur och gårdar men behövde kontanta inkomster för att betala bl.a. skatter och investeringar. Jordbrukarnas sysslor inföll regelbundet under olika delar av året och vintern var den period de hade minst att göra vilket passade bra gällande skogsavverkningarna. De flesta som hade häst kunde ta anställning som körare åt skogsbolagen eller avverka egen skog för försäljning. Eftersom flottningen inföll på våren krockade den med böndernas vårbruk, men då kunde söner eller drängar arbeta som flottare istället. En grupp som kom att bli allt större var de bofasta utan mark och fast anställning. Dessa var helt beroende av lönearbete för att kunna försörja sig. Även dessa hade ett s.k. arbetsår där olika säsongsbundna uppgifter avlöste varandra och där jobben främst var koncentrerade till sommarhalvåret. De egendomslösa sysslade ofta med olika typer av jordbruksarbeten, vägarbeten, byggnadsarbeten o.s.v. Eftersom de då och då gick arbetslösa var huggning och flottning välkomna arbetstillfällen. En annan rörlig grupp var vandringsarbetarna som inte hade någon fast bostad utan rörde sig över stora geografiska områden för att endast ta tillfälliga arbeten. Rörligheten kunde vara till fördel eftersom avverkningarna vanligen flyttade mellan olika områden från år till år. Arbetsstyrkan som varit sysselsatt i skogsavverkningarna under mellankrigstiden uppgår till mellan 150 000 och 200 000 personer varje säsong medan det inom flottningen inte finns några egentliga uppgifter om antal.



Flottning i Söån omkring år 1920.

Det var alltså en stor efterfrågan på arbetskraft inom skogsbruket under denna tid, från mitten av 1800- talet till efterkrigstiden, men utbudet var ännu större. Detta har bl.a. de höga arbetslöshetstalen bland de norrländska arbetarna visat. Detta ledde därför till en hård konkurrens om arbetstillfällena (Törnlund och Östlund 2000). Konkurrenten påverkades också av de stora konjunktursvängningarna som rådde inom skogsindustrin. Efterfrågan på arbetskraft kunde variera ordentligt mellan olika säsonger. Givetvis gynnades arbetsgivarna av konkurrensen samtidigt som arbetarna fick svårt att förbättra sina arbetsvillkor. Konkurrenten fick också betydelse lokalt sett eftersom de anställda konkurrerade med varandra, jordbrukarfamiljer mot fattiga jordlösa och de bofasta mot vandringsarbetarna. Följden av detta blev en arbetsmarknad som präglades av konkurrens och konflikt, mellan arbetsgivare och anställda men också mellan olika anställda och mellan olika lokala samhällen.

Flottledens byggnationer

De större vattendragen kunde oftast flottas utan att några större ansträngande arbeten behövde utföras (Kinnman 1918). Trots att en flottled byggts ut en gång krävdes ofta om- och tillbyggnader, allt för att minska flottningstiden. Den korta flottningstiden hade stor betydelse på våren då sågarnas timmerlager låg tomma och nytt virke krävdes för att produktionen inte skulle behöva stoppas. När det gällde utbyggnad av vattendragen beaktade man även timmerlängd och dimension. Det längre virket fordrar en rakare fåra än det kortare och ju grövre timmer desto större vattendjup krävs det. Som byggnadsmaterial har trä spelat en stor roll. När flottlederna till en början byggdes ut var tillgången på torrtall god, vilket lämpade sig mycket bra för ändamålet. Gran nyttjades till en viss del men ansågs mindre hållbart. Till bomträ använde man dock gran på grund av en högre flytförmåga än tall. Trä användes också mycket tillsammans med sten, till exempel vid stenfyllda kistor. Nackdelen med träbyggnationerna var att de rätt snart skulle förstöras. Detta i kombination med stigande virkespriser medförde att stenanvändningen ökade. Stenbyggnaderna var också säkrare än de i trä, särskilt vid högre ålder. Så småningom kom även betong in i bilden, främst vid byggnad av dammar, ledare och bomfästen. Genom motståndskraften mot väta lämpade sig betongen

även för flottledsbyggnationer. Järn användes som bomsmide, i hakar, i dammluckor mm. Även hela byggnader utfördes i järn som timmerrännor, ledare och pontoner.



Timmerrännan vid Sillre såg år 1924.

Arbetets gång

Man kan dela upp skogshanteringen i: fällning och upparbetning, terrängtransport och slutligen till industri och sågverk (Henriksson 1980). Det huggna timret kördes ut på isarna för att det skulle flyta ut med vårfloden. Allt eftersom började man frakta timret på land med hjälp av traktor och lastbil vilket medförde att virket tippades direkt i vattendragen. Virket måste dock vara märkt på något sätt. I början använde man skarp- eller vassmärken av yxa eller motorsåg för att i slutet av 50- talet övergå till färgbeteckning på stockändan.

Under våren lade man ut länsar, d.v.s. hopkopplade stockar, längs vattendragen. Detta gjordes för att timret skulle flyta rätt och inte hamna uppe på stränderna. Vid kraftverks- och regleringsmagasin använde man sig av öppningar i dammen, s.k. utskov, och flottningsrännor för att timret skulle ta sig förbi. Det var när forsarna var outbyggda som man ledde timret med ledare och stenkistor vilka hindrade stockarna ifrån att fastna. När timret så småningom kom till en större sjö fångades det in med hjälp av stoppbommar. Där samlades stockarna för att senare bogseras över vattendraget och släppas vidare nerför älven. Längs älven lagras virket vid vattenmagasinen och kraftverken. När tillräckligt mycket timmer samlats gjorde man en "släppning", man släppte på extra vatten vilket medförde att timret sköts på. Genom att samla upp timret på detta sätt kunde kraftbolagen dra ner på sin vattentillförsel under helger och andra tider då man inte flottade.

För länge sedan när vattenregleringen inte fanns var man helt och hållet tvungen att utnyttja vårfloden. Vissa gånger kunde det bli till att arbeta dygnet runt i flera dagar medan vatten- och vindförhållandena var som bäst. Andra tider när det rådde lågvatten var man helt enkelt tvungen att bara vänta på bättre väder.

Bäckflottning

Så länge det saknades skogsbilvägar var flottningen i bäckar och åar oerhört viktig. Bäckflottningen förekom i hela Norrland ända fram till början av 60- talet när virkestransporten övertogs av virkesbilar på det utökade vägnätet (Henriksson 1980). Före 60-talet var man som sagt helt beroende av islossningen och våren när det gällde den svenska skogshanteringen. Trots slitsamt arbete och med arbetsdagar dubbelt långa som idag var bäckflottningen ett välkommet arbete i Norrlands inland. Ofta var flottningen en avkoppling och förknippades med välbehövliga extrainkomster i kontrast mot de hårda vintrarna i skogen.

Längre tillbaka hade varje by i stort sett sin egen hemmabäck att flotta men så småningom blev det arbetslag som tog hand om flottningen, ofta med samma manskap år från år. I god tid på vårvintern fraktade man allt material som skulle komma att behövas över snö och is fram till bäcken. När budet sen kom ifrån skogsbolagen att flottningen kunde börja var det bara för manskapet att infinna sig på sina postställen. Det huvudsakliga arbetet bestod i att först rensa bäcken ifrån gammalt virke och sedan välta det landlagda virket i bäckarna. Postning efter bäcken var nödvändig för att hålla efter alla brötbildningar så att bäcken inte skulle blockeras. I de bäckar som inte hade dammanordningar var man tvungen att flotta endast med hjälp av smältvattnet vilket var mycket slitsamt och innebar arbete dygnet runt. Därför förenklade man arbetet genom att bygga dammar och flottningsrännor. Timret kunde då med hjälp av rännorna passera svåra passager och dammarna underlättade vad gällde brötbildning. Vid dammen kunde virkessläppningen regleras och stoppas enligt de larmsignaler som flottarna använde (Thorén 2001). I de fall brötar var på väg att bildas använde man sig bl.a. av visselpipor för att varna arbetarna vid dammen.

Arbetet som flottare var till stor del ohälsosamt. Arbetet pågick under snösmältningen när det fortfarande blåste kalla vindar vilket bidrog till att många gick med blöta kalla skor under större delen av dagen (Henriksson 1980). Inte förrän på 30- talet hade man heller några riktiga kojor att vila sig i. Innan dess var det vanligt att arbetarna tillbringade nätterna i en "gapakoja", en koja byggd mellan två träd och med ett sluttande tak täckt med ris och slånor. Under väldigt lång tid var ackordet det gällande lönesystemet för flottningsarbetarna. Antingen tog enskilda personer på sig flottningen på ackord och sen lejdes flottarna mot timpenning, eller så arbetade man i lag med ett gemensamt ackord (Nordin 1930). Trots det farliga arbetet drabbades man under flottningsepoken av relativt få olyckor med allvarlig utgång.

Flottnings- ett avslutat kapitel ?

Ända fram till slutet av 1970- talet flottade man älvarna i norrlands inland. Umeälven flottades för sista gången år 1980. Under efterkrigstiden förändrades villkoren för flottningen. Nya försörjningsmöjligheter uppstod. Fler helårsarbeten började dyka upp vilket ledde till att den så kallade kombinationsförsörjningen alltmer förlorade betydelse. Utflyttningen till större orter och andra områden blev allt vanligare vilket ökade arbetsmarknadsåtgärder bidrog till i stor utsträckning. Detta tillsammans med kombinationsförsörjningens minskade attraktionskraft ledde till en stor brist på arbetskraft. Lönerna drevs upp och resulterade i ökade arbetskostnader per utflottad enhet. Detta blev särskilt kännbart för bäckflottningen, som var väldigt arbetsintensiv.

Från och med efterkrigstiden och framåt kom skogsbilvägnätet att byggas ut alltmer samtidigt som lastbilstransporterna expanderade. Flottningen påverkades även av omkostnader som barkning och sjunkningsförluster vilket gjorde att den totala transportkostnaden blev högre jämfört med transport på lastbil.

Den negativa utveckling som allt detta innebar ledde till en rationalisering. Först genom investeringar i de befintliga flottlederna men sedan också genom avveckling av den dyra bäckflottningen

Mina egna reflektioner är att flottningen också borde ha fördyrats i och med längre avstånd till flyttlederna. Samtidigt hade det grövsta timret med den bästa flytbenägenheten redan huggits ner varför en större sjunkförlust erhöles. Relativt stora bidrag fanns för brytning av skogsbilvägar på den tiden vilket var en av faktorerna i det kraftigt växande vägnätet. Det som trots allt slagit mig mest är hur betydande flottningen var för alla inblandade. Flottningen var länken mellan råvaruområdena och industrin och arbetarna var redskapet för att möjliggöra flödet. För många var flottningen en livsstil som betydde oerhört mycket både ekonomiskt och socialt.



Timmerflottnings i Liden.

Litteraturförteckning

Henriksson, S-Å. 1980. Flottning förr och nu. CEWE- förlaget. Bjästa.

Kinnman, Gunno. 1918. Om flottleder och flottning. Norrlands skogsvårdsförbunds tidskrift.

Nordin, L. 1930. Om flottleder och timmerflottning. Sahlins boktryckeri. Sundsvall.

Törnlund, E. & Östlund, L. 2000. Flottning. Nordiska museets förlag. Stockholm.

Wikström, Johan. 1989. Flottningens historia i Anundsjö. CEWE- förlaget. Bjästa.

Muntlig källa

Thorén, Laurentz. 2001. Bjurholm.