

Flottning i Öre älv - en norrländsk skogsälv



Cecilia Persson 93/97

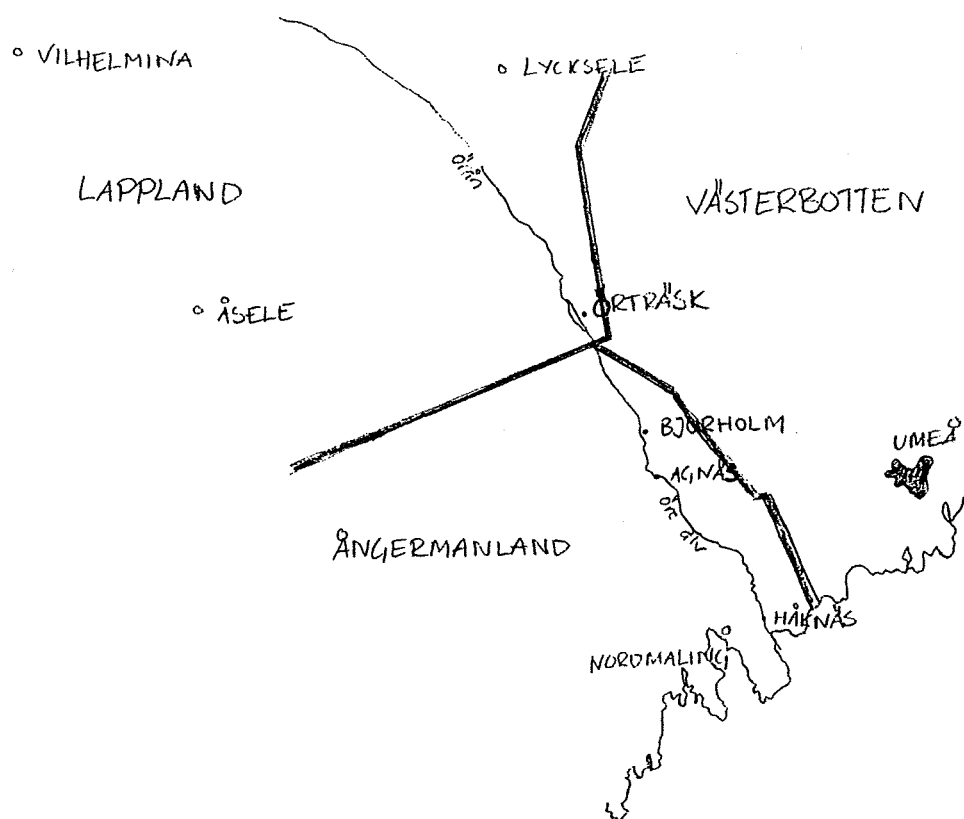
Inledning

Flottning av virke förekommer ej längre i Sverige. Ända fram till 1960-talets slut var flottning den dominerande transportformen för virke (Kinnman 1925). Transporterna gick från avverkningsområden inne i landet ner till kusten där sågverk och pappersmassabruk var och är belägna. Nu har flottningen ersatts av biltransporter bland annat till följd av att vägnätet är väl utbyggt vilket medfört att bilburen virkestransport är billigare än flottning då det inte behövs lika mycket arbetskraft. Utbyggnad av älvarna för vattenkraftens skull och förändrad avverkningsteknik är andra orsaker till att flottningen upphört.

En anledning till att jag valt att skriva om flottning är att flottningen har haft en stor betydelse för skogsindustrins utveckling. En annan anledning är att jag inte har så stor kunskap om flottningen och att jag vill lära mig mer. Orsaken till att jag valt att skriva om just Öreälvens flottningshistoria är att både min farfar och morfar arbetade med flottningen i den älven, liksom generationer före dem har gjort.

Öre älv

Öre älv är en skogsälv i Västerbottens län. Älven är 225 km lång och rinner från källområdet i Lappland mellan Vilhelmina och Lycksele i sydostlig riktning och mynnar i Örefjorden i Bottenviken strax norr om Nordmaling (se figur 1).



Figur 1. Karta över Öre älv.

Öre älv är i stort sett oreglerad och i närheten av Bjurholm kan ett intressant meanderlopp ses. Norr om sjön Örträsket heter älven Örån. Medelvattenföringen i älven är 35 m³/s (NE 1996). 1952 var den totala längden av flottleder i älven ungefär 600 km (Svensk uppslagsbok 1955).

Flottningshistorik

Flottning kan definieras som transport av lösa stockar i rinnande vatten (strömflottning eller lösflottning) eller av virkesbuntar över sjöar eller längs en kust (sjöflottning, havsflottning eller buntflottning) (NE 1991). Det var främst barrträdsvirke som flottades eftersom lövträdsvirke snabbt tar upp vatten och sjunker.

I Norrland började husbehovsflottningen tidigt men först på senare hälften av 1700-talet kan man tala om någon nämnvärd utveckling av flottningen. Då ökade vattensågarna i antal och de behövde timmer ifrån inlandet. Redan på 1300-talet flottades virke i Dalälven för att användas i gruvorna i trakten. Gruvorna krävde stora virkesmängder bland annat för att smälta och bryta malmen. Under 1800-talet band man ihop timret till stora buntar som sedan flottades i älvarna. Detta förekom bland annat i Torneälven och Ångermanälven. När älvarna rensats upp konkurrerades flottningen av buntat virke ut av löstimmerflottningen (Olls 1991). Under 1700-talet kom tunna sågblad som gjorde att man bättre kunde utnyttja råvaran. Trävaruexporten fick ett kraftigt uppsving genom uppförandet av ångsågar. I och med den nya tekniken under 1850-talet började trävaruindustrin effektiviseras och även flottningens utveckling i större skala kan räknas från samma tid (Kinnman 1925).

Flottningen lagstodgades första gången 1880 då förordningen om allmän flottled och flottningsstadga kom. 1918 ersattes den av vattenlagen som innehöll föreskrifter om allmän flottled. 1919 antogs en lag om allmän flottled. För att nyttja en flottled i Sverige måste man vara medlem i en flottningsförening under kontroll av en styrelse och en flottningschef (Olls 1991 & Thuresson 1995). Totalt fanns som mest 33 000 km allmänna flottleder vilket kan jämföras med järnvägsnätets 16 000 km (NE 1991).

Flottning

Flottning var ett farofyllt arbete där dödsolyckor var vanliga (Persson 1991) men arbetet hade dock stor betydelse för dem som bodde i Norrlands inland. Arbetet var tungt men erbjöd stor frihet, kamratskap och möjlighet till egna initiativ. För många var flottningen det enda arbete som fanns att få under barmarkssäsongen. Under vintern arbetade man med att avverka skog och på sommaren flottade man. Flottningen började vid islossningen. Man hade sina virkesavlägg antingen på isen eller strandkanten. I förekommande fall rullades virket från strandkanterna ner i vattnet.

Flottningen var ett säsongarbete som krävde stora arbetsstyrkor särskilt vid skiljeställena vid kusten. Flottarna hade tidlön och mycket dåligt betalt eftersom flottningsarbetet auktionerades bort till lägstbjudande. Flottarna var en lågt värderad samhällsgrupp som ofta lurades av skogsbolagen att arbeta för dåliga löner. Detta kunde ske eftersom det var en stor arbetslöshet (Olls 1991). Flottningen längs en huvudflottled med sjösystem var uppdelad i olika skiften där flottningen sköttes av skifteslag som skulle se till så att virket inte brötade sig eller fastnade på stränderna. En bröt är enligt Norstedts svenska ordbok en fastlåst timmeranhopning (för bild se framsidan). Skifteslagen skulle även sköta om slutrensningen, "rompan" eller "sladden", vid flottningssäsongens slut.

Naturliga förutsättningar för flottning

Orsaken till att flottningen blev så framgångsrik i Sverige berodde främst på de naturliga förutsättningarna vilka bidrog till att göra flottningen till en billig transportmetod. Eftersom älvarna börjar i fjällen är de tillräckligt stora för att möjliggöra flottning när de når

skogslandet. De svenska älvarna rinner i nordvästlig till sydostlig riktning. En fördel med det är att snösmältning och islossning först sker i älvmynningen för att sedan sträcka sig upp längs älvarna. Det stora antalet mynningar innebär en minskad risk för överhopning av virke vid älvmynningarna. Skärgården är lämplig för lokalisering av sorteringsställen och timmermagasin.

Fallhöjden i älvarna är i genomsnitt 1-2 m/km vilket är en lämplig fallhöjd för flottning. Om fallhöjden är för stor finns det risk för stora skador på virket. Är den för liten flyter älvarna så sakta att lösflottning blir problematisk, virket hinner suga upp så mycket vatten att det sjunker innan det når skiljestället.



Figur 2. Flottning i Storforsen, nedströms Agnäs i Öre älv.

Snösmältningen sker medan marken fortfarande är tjälad vilket medför stora vattenmängder i vattendragen (se figur 2). Detta är viktigt eftersom flottning endast kunde ske vid högvatten, under vårflod och fjällflod. Fjällfloden är vattnet från snösmältningen som sker i fjällen efter att vårfloden skett.

Den dominerande vinden under våren och sommaren är västlig och nordvästlig vilket är en gynnsam vind vid exempelvis förflyttning av bommar, vid motvind transporteras virket långsammare på älvarna. Bommar användes bland annat till att samla ihop virket för att bogsera det över sjöar.

Teknik och arbetsredskap

För att underlätta flottningen var man tvungen att avlägsna hinder som till exempel berghällar. De avlägsnades genom att berget uppvärmdes genom eldning och därefter avkyldes med vatten så att det sprack. Arbetet var både dyrt och arbetskrävande men upphörde först på 1870-talet sedan krut och dynamit började användas. I och med de ökande möjligheterna för

upprensning av flottlederna steg virkesvärdena kraftigt eftersom mer virke blev tillgängligt för industrierna.

Man började använda trärännor för att ta sig förbi stora forsar, dammbyggnader och andra hinder i älvarna. Även i mindre vattendrag byggdes timmerrännor för att spara på vattnet eftersom det krävdes mindre vatten för att transportera virke i rännorna än i bäckarna. Dammar var de viktigaste byggnaderna i vilka vårfloden magasinerades så att man fick ett lagom vattenstånd under maximalt antal flottsdygn.

Flottaren fick från början hålla med egna verktyg men efter 1900-talets början höll flotts-föreningen med verktyg. De verktyg som användes var yxa, såg och flotthake. Flotthaken var det viktigaste verktyget (Olls 1991 & Thuresson 1995). Den användes för att dra virket förbi olika hinder i flottleden och även för att lossa brötar. Dimensionen på flottgodset, virket, var viktig. Grova stockar krävde större vattendjup och på alltför klen virke var märkningen omöjlig. Kvistning och barkning underlättade flottningen eftersom virket inte fastnade lika lätt på stenar. Barkningen förbättrade även flytförmågan då virket hann torka bättre innan flottningen började (Kinnman 1918).

Flotts-föreningar

I och med bildandet av flotts-föreningar fick arbetarna något mer ordnade förhållanden. Fortfarande hade de tidlön eller ackord. I avtalet fanns det paragrafer som kunde tvinga flottarna att arbeta flera dygn i sträck utan att vila om till exempel vattenståndet var lämpligt. Det fanns inga fackföreningar eftersom de var förbjudna av skogsbolagen (Olls 1981). Först 1918 bildades skogs- och flotts-arbetarförbundet (Persson 1991).

Flotts-föreningarna skulle se till att flottleder anlades och att arbetare anställdes. De dominerades av skogsbolagen som godtyckligt kunde bestämma vilka avgifter som gällde vid nyttjande av flottleder. Detta innebar att det gick fort att få kostnaderna för flottlederna täckta. De kunde ta 3 till 3,5 öre per flottad bit när man fick 45 öre per stock. Resterande belopp skulle även täcka huggning och framkörning (Norell & Erkner 1977). 1919 kom en lag som skulle ge skogsägarna medinflytande i föreningarna. Skogsägarna kom dock aldrig att få lika stort inflytande som bolagen hade (Norell & Erkner 1977). På en stämma valdes årligen en styrelse i vilken länsstyrelsen hade rätt att utse en ledamot, ett så kallat allmänt ombud "för att tillgodose ortens skogshushållning och andra allmänna intressen" (NE 1991).

Flottsningen i Öreälven

Tidigt började man använda vattenvägarna vid frakt av virke från skogen ner till kusten, så även Öre älv. Redan på en karta från 1798 över Bjurholms krononybygge omtalas det att de boende "hade sitt förnämsta näringsfångst av att fälla sågtimmer och flotta det till Håknäs sågverk, privilegierat 1761 för en stockfångst av 100 träd" (Sörlin 1981). I boken Örträsk av Egerblad 1965, finns bland annat utdrag ur domböcker för Lycksele lappmark. Ett utdrag från 1761 handlar om "Timmer till Håknäs finbladiga sågkvarn", där står att läsa att de hade beräknat att den årliga avverkningen skulle kunna vara 2500 till 3000 träd (tallar). Det "finnes så väl utväxt som i växt stående talltimber" och "warande för öfrigt Elfwen tjenlig till Flyttning".

När Mo och Domsjö övertog Håknässågen ökade flottsningen avsevärt. Under 1800-talets senare del lagade man till bäckbottnar och forsackar så att flottsning skulle kunna ske. I Storforsen byggde man en lång timmerränna för att inte virket skulle krossas på väg utför

fallet. I denna rädda har några människor gjort sin sista resa (Jonsson 1977). 1894 skriver Frans Kempe, Mo och Domsjöns ägare, ett brev till Kungl. befattningshavare i Västerbotten och förklarar att byggnadsarbetena är fullbordade och anholder om syn, dvs en besiktning. Syn företogs och 1895 bildades Öre flottningsförening (Sörlin 1981).

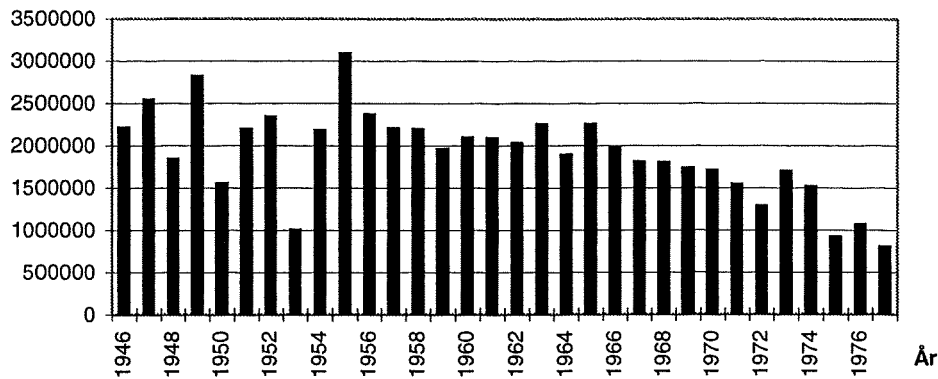
Vid dammarna längs älven fanns dammvakt och koja. Virket fraktades fram till dammarna i grimmor, liksom över Örträsksjön. Från Örträskets in- till dess utlopp har man fraktat virket i flottar eller notar. Först drog man virket med mankraft med hjälp av små spelflottar där männen drev runt ett vindarspel. 1913 tog man en motorbåt till draghjälp (Jonsson 1977). Spelflottarna hade en besättning på åtta man som tvingade virket rätt väg. Om motvind tillstötte var allt arbete lönlöst. Då måste man invänta vindkantring i kojans. När allt virke var framforslat till dammen började slussning och bäckflottning till nästa damm.

Redskapen som användes var flotthake, och yxa. Ibland bildades brötar som kunde vara besvärliga. Det var ofta förenat med stora risker att försöka frigöra dem med mankraft. På 1920- talet började man använda dynamit. När man skulle lossa brötar kunde man göra suggor för att man skulle slippa stå på hala stockar. Suggor användes vid lugnvatten. Man lade ihop tre stockar och band ihop dem med en kedja och ett björnbindsle (Fors 1986). På det viset fick man en mer stabil och lätthanterlig "flotte" att stå på. Där vattnet var mer strömmande använde man båtar för att lossa brötar.

Under 1800- talet var brännvin en viktig del av flottarnas förtäring. Brännvinskaggen var alltid med utför vattendraget. Arbetsbasen hade ansvaret över spriten. Han delade ut en sup varje morgon till var och en i laget. Varje man fick dessutom en tvärhand tobak, den som hade störst händer fick mest. Detta var viktigt eftersom man skulle döva sina hungerkänslor då kosthållningen inte alltid var den bästa. Grötgrytan var alltid med, middagsmaten utgjordes i regel av gröt som man åt gemensamt ur grytan (Jonsson 1977). Annan mat som arbetarna åt var kolbullar och sluring. Kolbullar görs på följande vis, vatten och vetemjöl rörs till en tjock smet. Stek fläsk i en panna och häll därefter ner smeten i flottet. Kolbullen blir en spröd pannkaka som ska vändas. Sluring består av samma ingredienser och görs så här, stek fläsk och rör sedan ner vetemjöl i flottet till det blir en tjock gröt. Slå på vatten och låt allt koka under omrörning till vattnet avdunstat. Ibland använde man bara gammalt flott som var kvar i pannan (Jonsson 1977). För att flottarna skulle få matkontar och klädbyten med sig när rumpan, slutvirket, gick utför älven hade man anställt en eller flera kontbärare. Dessa bar och knegade med allt gebäck från rastplats till rastplats. Ibland användes båtar vid frakten (Jonsson 1977). 1901 var timpenningen för flottning 25 öre (Jonsson 1977). 1913, efter en strejk där arbetarna krävde 40 öre höjdes timlönen till 35 öre medan arbetsgivarna erbjöd 30 öre.

Som man kan se i figur 3 flottades det 1953 extremt lite virke på älven. Det var enda året sedan 1921 som det flottades så lite. Orsaken till att det flottades så lite 1953 var att vädret vintern 52-53 var dåligt för skogsarbete, det var ständiga snöfall och isen var mycket dålig vilket försvårade virkesavläggningen. Vårfloden 1953 var dessutom den högsta på 20 år (Årsberättelse 1953). Man kan även se att den sista flottningen på Öre älv skedde 1977.

Antal stockar



Figur 3. Diagram över antal stockar som transporterades på Öre älv under åren 1946 till 1977 (Källa: Årsberättelser 1946 till 1977).

Avlägg och märkning av virket

För att få ha virkesavlägg på isar krävdes det att isen skulle vara minst 8 tums kärnis (Instruktion 1943). Man fick inte heller barka virket på isen eller så nära stranden att barken kunde sköljas ner i vattendraget. Man fick inte göra för små vältor, virkespartier upp till 500 bitar skulle läggas så att de kunde inbommas med andra partier (se figur 4).



Virkesavlägg på Öreälven.

Figur 4. Virkesavlägg på Öreälvens is.

Virkesavlägg på land fick ske om isen inte var nog bärkraftig eller om utrymmet på isen var för litet. Även om det fanns risk att virket skulle sjunka eller om flottningsföreningen eller märkesägaren hade beslutat det skulle virkesavlägg ske på land. Virke där flytbarheten

uppenbarligen sänkts på grund av till exempel tjurved och röta skulle avlastas på land eller på bärkraftiga isar där torkningsmöjligheterna var tillfredsställande (Instruktion ..., 1943). Om inte dessa instruktioner följdes kunde tumningsföreningen vägra tumning.

Det fanns även mycket noggrant utformade bestämmelser om hur märkning av flottgodset skulle ske. I korthet kan man säga att klenare virke, upp till 7,5 tum, skulle märkas med ett märke medan grövre virke skulle ha två märken diametralt motsatta i rotändan. Märkena skulle vara tydligt huggna (Bestämmelser ..., 1944). En engelsk tum är enligt NE (1995) 25,4 mm, det innebär att det klenare virket var under 190,5 mm.

Avslutning

Flottningsepoken är nu mer ett minne blott. Mycket av det arbete som gjordes för att underlätta flottningen rivs nu. Älvarna restaureras för att förbättra fisket. Stenkistor som bland annat användes för att fästa bommar i har lagts upp efter stränderna eller bara fått förfalla. Än har inte alla minnesmärken försvunnit. Längs Öre älven har en vandringsled röjts upp i början av 1990-talet och flottningsdammen i Örträsk har restaurerats. Nu finns det inte längre en murken damm där "överfart sker på egen risk" enligt uppsatt skylt, dammen är åtgärdad. Timmerslussen förbi dammen är dock inte återställd utan den får förfalla. Dammvaktarkojorna längs älven är öppna för allmänheten.

Jag skulle vilja rekommendera dig som blivit intresserad av detta att besöka och vandra en bit längs älven om inte annat än för en naturupplevelse. Öre älven uppvisar ett intressant meanderlopp i närheten av Bjurholm, den slingrar sig och älvbranterna är djupa. Men man kan även få en historisk tillbakablick, vid Örträskdammen finns en skylt uppsatt med lite information om flottningen. Det är idag svårt att föreställa sig vilket hårt arbete flottningen var. Gustav Adbo säger i Folkmålsberättelser från Västerbottens inland att "Jo, men flottningen var ett slaveri, oj, oj.."

I Olls 1981 finns en dikt av Helmer Grundström ur boken "Från glesbygda" som lyder:

*Då samlas de modets och farornas män
på brötar där timret ligger och knakar.
De bänder de bryter det smäller och knakar
och stockarna knäckas som sköraste glas.
De springer de stannar de springer igen
med svetten klibbande tjock efter ryggen
då bröten går vild mellan landkar och byggen
då kistor och landkar dras med i dess ras.
Då först tränger trötthet och hunger på.*

Referenslista

- Bestämmelser för märkning av flottgods i flottleder tillhöriga undertecknade flottningsföreningar. (1944) Umeå.
- Egerblad, Ossian (1965) Örträsk -Utgångspunkt för kolonisationen av Lycksele lappmarks västra och mellersta delar. Bokförlaget Botnia. Umeå.
- Fors, Harald (1986) Folkmålsberättelser från Västerbottens inland - inspelningar från Örträsk socken. Skrifter utgivna av Dialekt-, ortsnamns- och folkminnesarkivet i Umeå. Serie A. Dialekter nr. 7.
- Instruktion av år 1943 rörande avlastning av för flottning avsett virke inom undertecknade Flottnings- och Tumningsföreningars verksamhetsområden. (1943) Örnsköldsvik.
- Jonsson, Greta (1977) Något om Örträskbygden, Örträsk och Långsele "för gammalt". Örträsk.
- Kinnman, Gunno (1918) Om flottleder och flottning. A.B. Svenska teknologföreningens förlag. Stockholm.
- Kinnman, Gunno (1925) Flottning. Särtryck ur skogsbruk och skogsindustrier i norra Sverige. Norrl. handbibliotek, vol. X. Almqvist & Wiksells boktryckeri A.B. Uppsala.
- Nationalencyklopedin (NE) band 6 (1991) Bokförlaget Bra Böcker AB. Höganäs.
- Nationalencyklopedin (NE) band 18 (1995) Bokförlaget Bra Böcker AB. Höganäs.
- Nationalencyklopedin (NE) band 20 (1996) Bokförlaget Bra Böcker AB. Höganäs.
- Norell, Olle och Erkner, Gunnar (1977) SKOG 40 år med Örnsköldsviks Skogsägareförening. Örnsköldsviks skogsägareförening Ekonomisk förening. Örnsköldsvik.
- Norstedts svenska ordbok (1990) Norstedts Förlag AB. Stockholm.
- Olls, Bert (1981) Flottaren. Bokförlaget Settern. Laholm.
- Persson, Bo (1991) Skogens skördemän. Skogs- och flottningsarbetareförbundets kamp för arbete och kollektivavtal 1918-1927. Arkiv avhandlingsserie 37.
- Svensk uppslagsbok nr. 32 (1955) Förlagshuset Norden AB. Malmö.
- Thuresson, Jan (1995) Djävulens plockepinn. I: Jakt och jägare nr. 4: 30-31,41
- Sörlin, Sverker (1981). Flottning i Västerbotten. I: Västerbotten. Västerbottens Läns Hembygdsförening // 62(1981):3 s.167-230 .Umeå.
- Öre flottningsförening. Årsberättelse för år 1946 till 1977. Umeå.