



Skogen, flottningen och Norrbottens människor

Fastflottning, det vill säga ihopsurrade timmerbuntar var ända fram till 1920-talet det gängse sättet att flotta timmer på i bland annat Torneälven. Bilden verkar dock tagen vid ett senare tillfälle. Foto: Haparanda stad.



Bosse Johansson, född 1946, är journalist och författare från Överkalix i Norrbotten. Som journalist på först Norrbottens-Kuriren och senare Norrländska Socialdemokraten lärde han känna människorna och byggena i Tornedalen på djupet. Författardebuten kom 2006 med boken *Dit vägarna bär*. Året därpå kom *Flottare med färg*, varur axplocken i den här artikeln är hämtade.

Han tilldelades Hembygdsförbundets *Årets utmärkelse 2008* med motiveringen: "Bosse Johansson har i sina böcker speglat livet och vardagen i de 'glömda' byarna, vägarna och älvarna. Han har lyssnat på de röster som har funnits och finns i Norrbottens landsbygd."

Norrbotten är ett skogslandskap. Det är också ett landskap av vatten; av stora mäktiga älvar som hämtar sin kraft längst uppe i fjällvärlden och mängder av vattendrag och bäckar i skogslandet. Alla med det gemensamma att de med seniga flottares hjälp flyttade timmer och tjärtunnor ner till kusten.

Under årtusenden har människan använt vattenleder för att transportera gods av olika slag. Anledningen är enkel: att låta godset flyta med strömmen eller dra det på flottor är enkelt och energibesparande.

Hos oss i Sverige blev gruvdriften på 1300-talet ett avstamp för flottning i organiserad form. Framför allt av ved som behövdes till Bergslagens gruvor. Och år 1551 gav Gustav Vasa order om att "vindfäld ekskog om våren skulle forslas utåt älven", på Göta älv ned till Älvsborg.

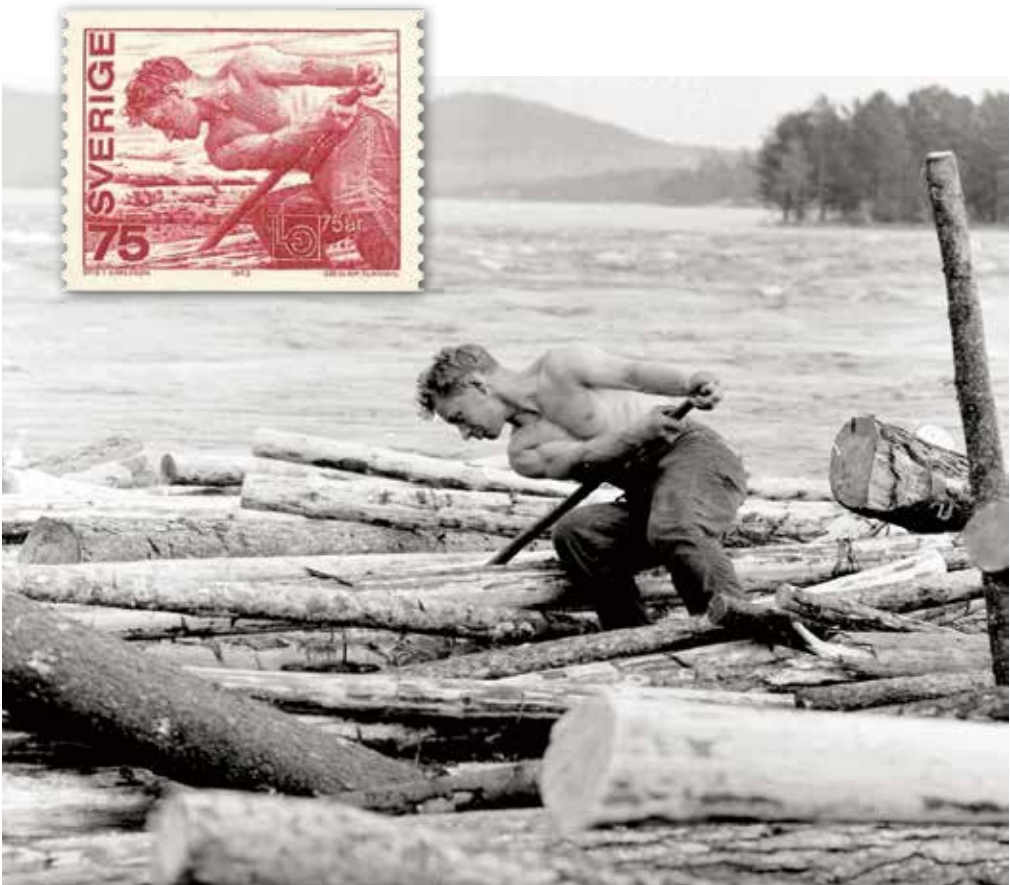
Första flottningsföreningen bildades 1648 av köpmän vid Dalälven. Längre norrut dröjde det till senare delen av århundradet innan flottning blev vanligt förekommande. Det handlade framför allt om tjärtunnor, mastträd och annat skeppsvirke som bands ihop till fasta flottor. Samt träkol som transporterades i kistor på flottor av timmerstockar.

År 1739 kom en kunglig resolution som stadgade: *...att borgerskapet så väl som allmoggen må få nyttja en fri och obehindrad flottning igenom kungsådror och allmänna farleder, och att samma ådror och farleder ej måge dämmas, överbyggas eller med fiskredskap uppfyllas, så att farten därigenom bliver hindrad.*

HANDELN MED TJÄRA TOG FART från mitten av 1700-talet då flera krig härjade Europa. År 1781 exporterades 27 000 tunnor från Norrbotten och toppåret var 1815 med 36 000 tunnor. Då är inte tjäran från Arvidsjaur och Pite markbygd medräknad eftersom den exporterades över Åbyn, Byske och Skellefteå i Västerbotten.

I slutet av 1700-talet blev även "timmerflytning" allt vanligare i Norrbotten. Vattensågerverken i inlandet behövde mer timmer än det som fanns i närområdet, och även flottningsvolymen av sågade trävaror ökade. Men riktigt stor blev flottningen först från mitten av 1800-talet sedan England sänkt sina tullar. Ungefär samtidigt blev lego- och avsalusågningen fri och timmer fick säljas från de flesta kronomarker. Femårsperioden 1842–46 exporterades 190 000 bjälkar och sparrar från Norrbotten, motsvarande siffra 1856–60 var 805 000. Exporten av plank och bräder ökade från 130 000 tolfter till 657 000.

DEN STORA EXPLOSIONEN KOM då ångsågarna växte upp som svampar ur jorden vid kusten: den första 1858 i Bergsviken, den andra 1861 i Munksund och den tredje 1863 i Karlsborg.



Fotografen och filmaren Stig T Karlsson dokumenterade flottningen i Luleälven under 1960-talet. Hans bild av den skicklige brötflottaren Filip Mickelsson-Hatta blev förlaga till ett frimärke utgivet 1973.

Det var bara början för 1885 fanns 16 ångsågar i länet och det ökade till 21 vid sekelskiftet. Trävaruexporten från Norrbotten mångdubblades, från 80 000 kubikmeter år 1855 till 460 000 år 1900.

Denna skogsindustriella revolution bidrog starkt till att länets befolkning växte kraftigt: från 58 000 personer år 1850 till 135 000 år 1900. Det var främst i inlandet skogstillgångarna fanns. I kusttrakterna var det sedan länge brist på skog. Huvudorsakerna var husbehovs- och sparrhuggning, tjärbränning, skeppsbyggeri samt skogsbränder som ingen brydde sig om att släcka.

I Haparandatrakten var skogen så skövlad vid 1800-talets mitt att byggnadsvirket köptes i Pajala. Därifrån fraktades virket på flottor de

18 milen längs Torneälven. Läget var likartat i hela länet: den värdefulla grova skogen fanns i inlandet. Framför allt mellan älvdalarna där sågverken ännu inte hämtat sin råvara på grund av bristfälliga flottleder. Därför är också flottledrensningarna ett viktigt kapitel i Norrbottens historia. Staten var medveten om skogens slumrande värden och beslutade att stimulera strömrrensning av vattendragen.

ÅR 1873 FICK LULEÅ Ångsnickeribolag rätt att avverka 1,1 miljoner träd i Jokkmokks kronopark, för 108 öre per träd. Villkoret var att bolaget strömrrensade berörda vattendrag och snart träffade staten liknande avtal med andra bolag. Inom en tioårsperiod företogs omfattande flottledrensningar i länet. Staten övertog



Tjärhovet i Haparanda är idag kulturminnesmärkt. En gång lagrades här tusentals tunnor i väntan på att skeppas ut. Doften av tjära är fortfarande påtaglig. Foto: Bosse Johansson.

ansvaret och kostnaden. På köpet ökade kronoskogarnas värde snabbt. Tidsåtgången för att flotta en timmerstock från ödemarksskogarna till kusten minskade radikalt, från ibland fyra år till endast ett eller två.

ÅR 1880 KOM FLOTTNINGSSTADGAN som föreskrev statligt monopol på flottningen och att länsstyrelsen skulle inrätta allmänna flottleder. Alla som ville flotta virke måste dock vara med i flottningsföreningar, ett slags kooperativ sammanslutning där rösträtten fördelades efter mängden flottgods.

I början av 1900-talet fanns flottningsföreningar i följande älvsystem i länet: Muonio-

och Torne älvar, Sangis älv, Kalix älv, Töre älv, Vitån, Råne älv, Lule älv och Pite älv. Samt Åby-, Byske- och Skellefte älvar som mynnar i Västerbotten.

Mängden flottat virke blev allt större och nu handlade det framför allt om lösflottning istället för som tidigare buntflottning.

DEN STORA SÅGVERKSDÖDEN på 1920- och 1930-talen kompengaderades av den snabbt framväxande massaindustrin som slukade mängder av skog. Toppåret 1937 flottades 200 miljoner stockar i Sverige.

Under 70-årsperioden 1895–1965 var den genomsnittliga mängden flottgods i Sverige drygt tolv miljoner kubikmeter per år. Åren före depressionen och före andra världskrigets utbrott flottades 17–18 miljoner kubikmeter per år.

Då flottlederna förgrenades till allt mindre vattendrag ökade den sammanlagda längden successivt, från 2 900 mil år 1920 till 4 000 mil på 1950-talet. Längsta flottlederna och största mängden flottgods fanns i mellersta och södra Norrland, i topp låg Ångermanälven och Dalälven. I Norrbotten var Kalixälven störst med 190 mil flottled och 483 000 kubikmeter flottat virke. I siffrorna som avser år 1955 ingår alla bi-flottleder samt övre delen av Torneälven som avvattnas via Tärändöälven.

På andra plats låg Torne- och Muonio älvar med 153 mil och 441 000 kubikmeter virke. Därefter följde Luleälven med 125 mil och 390 000 kubikmeter, samt Piteälven med 124 mil och 241 000 kubikmeter flottgods

FLOTTNINGEN VAR MYCKET VIKTIG som komplement till jordbruket och skogsarbetet, särskilt i inlandet. Vissa somrar kunde 3 000 man jobba längs Kalixälven och dess biflöden, inklusive skiljestället Vassholmen där man som mest sorterade nio miljoner stockar under en säsong. Åren 1925–1939 vidareförädlades bara hälften av den utflottade skogen i Norrbotten. Resten bogserades till sågverk och massfabriker längre söderut, framför allt vid norrlandskusten men även så långt ner som till Östergötland. Virkesbogseringen var länge mycket omfattande i Sverige, så sent som 1970 bogserades drygt fem miljoner kubikmeter rundvirke längs ostkusten. Det motsvarar en timmerbilskaravan som kör sträckan Haparanda–Öland, tur och retur.

Utbyggnaden av vattenkraften blev början till slutet för flottningen, men det var framför allt lastbilstrafiken som tog död på den.

Skogsbilvägarna byggdes ut i rekordfart och befintliga vägar fick bättre bärighet. Därigenom fick industrin råvaran i den takt man önskade, i stället för att binda kapital i stora virkeslager och sjunktimmer.

SKATTEBETALARNA STOD FÖR större delen av vägkostnaden, något som inte togs med i de kalkyler som visade att flottningen var olönsam. I början av 1950-talet transporterade



De stora flottlederna i Norrbottens län.

Karta: B. Johansson.

lastbilarna nio procent av virket från Norrbottens inland till kusten, i slutet av 1960-talet var andelen 27 procent. Sju–åtta år senare transporterades 80 procent av allt svenskt rundvirke (sågtimmer och massaved) med lastbil.

Av återstoden transporterades 9,5 procent med järnväg, 7,5 procent med havsflottning och bara tre procent med älvflottningen.

Avvecklingen av de svårflottade, mindre vattendragen påbörjades redan på 1950-talet. Sedan dröjde det bara drygt 20 år innan nästan alla flottleder var avvecklade.

De största flottlederna i Sverige lades ned i följande ordning: Lilla Lule älv 1966, Ljusnan 1967, Ljungan 1968, Indalsälven 1969, Dalälven 1970, Torne älv 1971, Vindelälven 1976, Stora Lule älv 1977, Kalix älv 1977, Öre älv 1977, Ume älv 1980, Pite älv 1982, Ångermanälven 1982 och till slut Klarälven 1991. Samma år gick också havsflottningen i graven. Sista släpet innehöll 30 000 ton timmer, motsvarande 700 lastbilsekipage, och bogserades från Gamleby i norra Småland till MoDos sulfatmassabruk i Husum. ■



Det krävdes erfarna och djärva karlar för att kunna lotsa de stora flottarna genom forsarna. Matkakoski i Torneälven. Foto: Haparanda kommun.

Fastflottningen

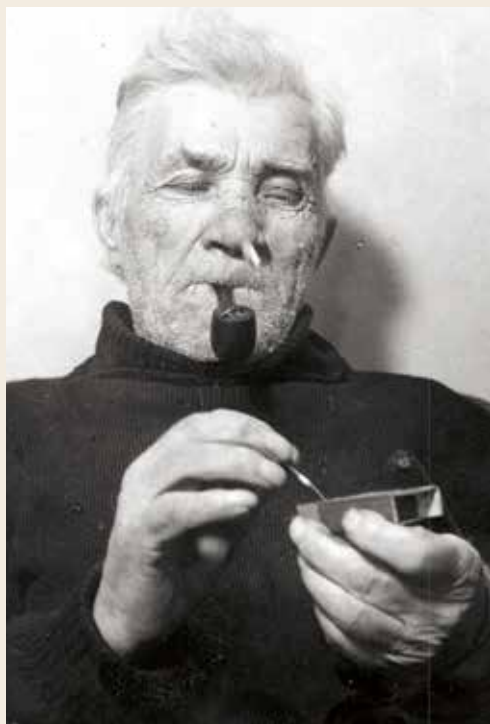
Under senare delen av 1800-talet ökade den fasta flottningen markant, nu av grovtimmer som efterfrågades av de hastigt framväxande ångsågarna vid Bottenviken.

Timret bands ihop med björkvidjor till ”lasku”, flottar, som bestod av okapade stockar i tre lager. Dessa flottar, som var 30–40 meter långa och 12–18 meter breda, bands sedan ihop till ”telki”, storflottar, som bestod av fyra lasku om sammanlagt närmare 500 stockar. I varje hörn fanns årklykor av stubbar, med åtta meter långa åror fastsatta med vidjebindslen. I

Torneälven klarade i regel två man vid varje åra att ränna alla forsarna fram till selet ovanför Vuentoforsen.

Här lösgjordes storflotten i sina beståndsdelar; fyra laskun. Under högsäsong kunde det samtidigt finnas hundratals sådana laskun på Vuentoselet och då jobbade där ett 60-tal forsfararlag.

På detta sätt fortgick fastflottningen ända in på 1920-talet då lösflottningen helt tog över. ■



Bilden utlånad av Rune Brännmark.

Vislakt-Peit

EN AV DE MEST RYKTBARA forskarlarna var Petter Brännmark som bodde i byn Vislakt, därav smeknamnet *Vislakt-Peit*. Det ovanliga ortnamnet är en direkt översättning av finskans *Viislahti* som betyder Femviken, ett passande namn för byn vid Djupträsket strax söder om Överkalix.

Han hade börjat flotta redan som elva-åring. En av förklaringarna till varför Petter var så skicklig att styra genom forsarna var hans enastående förmåga att "läsa" vattnet. Många har nämnt honom med stor respekt, närmast vördnad. Och tacka för det: *Vislakt-Peit* var den skickligaste när det gällde att styra flottor och båtar genom forsarna i Kalixälven, Torneälven, Ängesån och Bönälven. Han var född 1865 och dog i december 1943.

JOHAN BRÄNNHOLM, en annan flottare av den gamla stammen, beskriver flottningar i Ängesåns övre lopp och vittnar om umbäranden men även vådliga forsfärder:

"En gång höll det på att gå galet. Vi vore ett flottningsslag om tre båtar som kommo med bakändan ner åt Ullatti. Vi hade arbetat två dygn i sträck. Det var soligt och vackert väder då vi gingo iland pingstlördag vid de tre gårdarna i Satter. Vi högg granris och gjorde oss bäddar att ligga på. Uttröttade lade vi oss att sova. Då vi vaknade på morgonsidan låg vi under ett flera tum tjockt snötäcke. Stockelden var utbrunnen. Stelfrusna måste vi skynda oss till gårdarna för att komma in i värmen. En av flottningskarlarna fick lunginflammation och måste bli kvar där i tre veckor."

De övriga i laget fortsatte flottningsarbetet och närmade sig forsén Kurkkio. Där fick de order av förmännen att dra båtarne förbi forsén som inte ansågs farbar vid rådande vattenstånd.

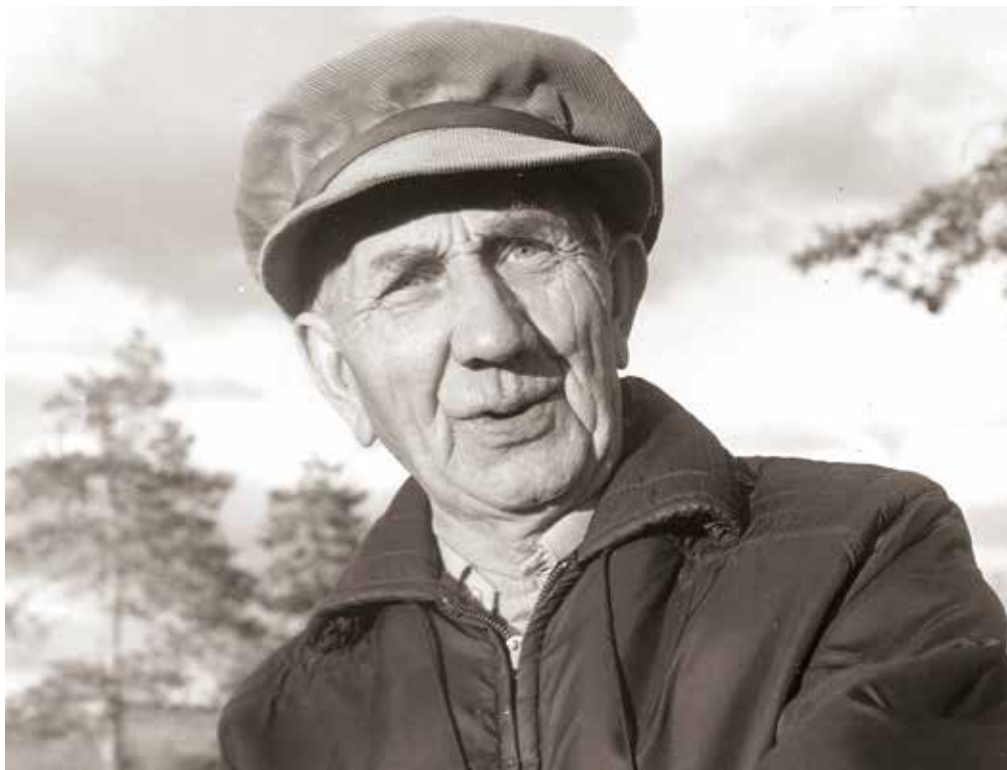
DE BÅDA ANDRA BÅTLAGEN hade redan börjat dra sina båtar efter stranden. I det tredje båtlaget fanns Hans-Viktor, János-Ivar, Vislak-Peit (Vislakt-Peit; skrev Vislåg som är Överkalixmål) och så Johan Brännholm. Han berättar hur de satt där på stranden och gruvade sig för att börja dra båten:

"Då sa Vislak-Peit: *Jä, kara, vili i so ji sö rät ve öda* (fritt översatt: ja, karlar, vill ni som jag så tar vi älvvägen). Det var ingen emot och svaret blev: *Hä do sägt he sö bäki ve di ini bato* (har du sagt det så sätt dig längst bak i båten).

Vi sköt ut båten och Vislak-Peit satte sig vid styråran. Förmännen ropade varnande för tilltaget men nu var det ingen återvändo. Båten sögs hastigt mot forsén. Innan båten stack ner "*ini freiso*" (i den fräsande forsén) hojtade vi och viftade åt dem på stranden.

Båten dansade med virvlarna. Vattenkaskader slog över stammen. Folk på stranden såg inte båten i de kokande virvlarna. Men Vislak-Peit var säker i styråran. Genom kom vi, men då var båten halvt vattenfylld. Snabbt svängdes den in mot land och precis då sjönk den med matkontar och grejer. Vi lyckades ändå bärga det mesta och få upp båten. Sedan var det bara att få upp en härlig stockeld och torka kläderna innan vi kunde fortsätta."

Tjärbrännarfamiljen i Dirivaara



Hugo Nordmark. Foto: Staffan Kvist.

HUGO NORDMARK VAR FÖDD 1901 i Dirivaara norr om Lansjärv. Tillsammans med sina tio bröder fick han lära sig ta vara på det skogen hade att bjuda.

Vintertid var det framför allt skogsarbete som gällde, huggning och körning med häst. På våren och sommaren flottade man och brände tjära innan det var dags för höbärgningen. På hösten fullbordades cirkeln med att hugga tjärvirke och bryta stubbar till nästa års tjärdal.

Redan som åttaåring fick han vara med och förbereda sin första tjärdal. Det gav blodad tand och Hugo hann med ett 50-tal tjärdalar under sin livstid. Han lärde även sonen Allan den ädla tjärbrännarkonsten och denne har i sin tur fört traditionen vidare.

ÖVERKALIXOMRÅDET HAR en lång tradition av tjärbränning och Hugo Nordmark tillhör legendarerna. På ålderdomens höst berättade han i hembygdsgillets årsbok om sitt sträv-samma liv som tjärbrännare och flottare.

”När vi fått hem alla stubbar och tjärrika träd återstod mycket arbete. Allt skulle huggas sönder i mycket små bitar. Till två tjärdalar blev det väldiga högar.”

Tjärtunnorna tillverkade man under mörka vinterkvällar. Tunnvirket klövs från lämpliga tallar och tunnbanden bestod av klena, sen-vuxna granar som gjordes böjliga och hållbara genom att behandlas i glöden och den varma askan från en utbrunnen brasa.



Tjärfloftung. Foto: V. Lundgren.

Bindning av tjärtunnor på 1920-talet. Längst t h Johannes Lindblom, "Snickar-Janne" kallad, som var född 1851 och även tillverkade likkistor. Foto: Arvidsjaur kommun.

ATT TRANSPORTERA TJÄRAN från skogen var en anmärkningsvärd prestation. I de förnämliga böckerna om Överkalix historia skriver Olof Hederyd om tjärfloftungens vedermödor. På 1820-talet förlorades årligen cirka 200 tunnor tjära i forsarna genom Överkalix och Kalix socknar. Detta trots att tunnorna drogs landvägen förbi de svåraste passagera. I Kamlungeforsen krävdes vissa år 1 200 dagsverken för att forsla tunnorna förbi den.

Det fanns alltid oförvägna forskarlar som trotsade nästan vilka risker som helst. Den förste som sägs ha klarat Kamlungeforsen var en svartbybo och han belönades med medalj för sin prestation.

Det mest avskydda och fruktade stället längs hela Kalixälven var Bastu-edan där strömmen gick i en cirkel som var nästan omöjlig att komma ur.

De båda bröderna Ville och Arvid Nordmark och deras granne Petter Andersson flottade vid ett tillfälle 400 tjärtunnor de tio milen till *Räktjärv*. Första fyra milen längs Ängesån fick tunnorna flyta en och en, beledsagade av flottkarlarna som följde efter med båtar och till fots. Under älvens sista svåra fors, Långforsen, koppades tunnorna samman med björkvidjor till en stor flotte. Sedan följde några tålamodskrävande dagar i det relativa lugnvattnet till *Räktjärv*. ■




SKOGSMUSEET
LYCKSELE · LAPPLAND



UTSTÄLLNINGAR • KONFERENSLOKAL
SKOGSBIO • LEK & LÄR • BUTIK MM.

www.skogsmuseet.se

 skogsmuseet

 skogsmuseetsbutik



Samma skog, två helt olika beskrivningar:
Resultatet av en framgångsrik restaurering
av ett förött skogskapital eller en biologiskt
utarmad skog på randen till katastrof.
Foto: Lars Klingström