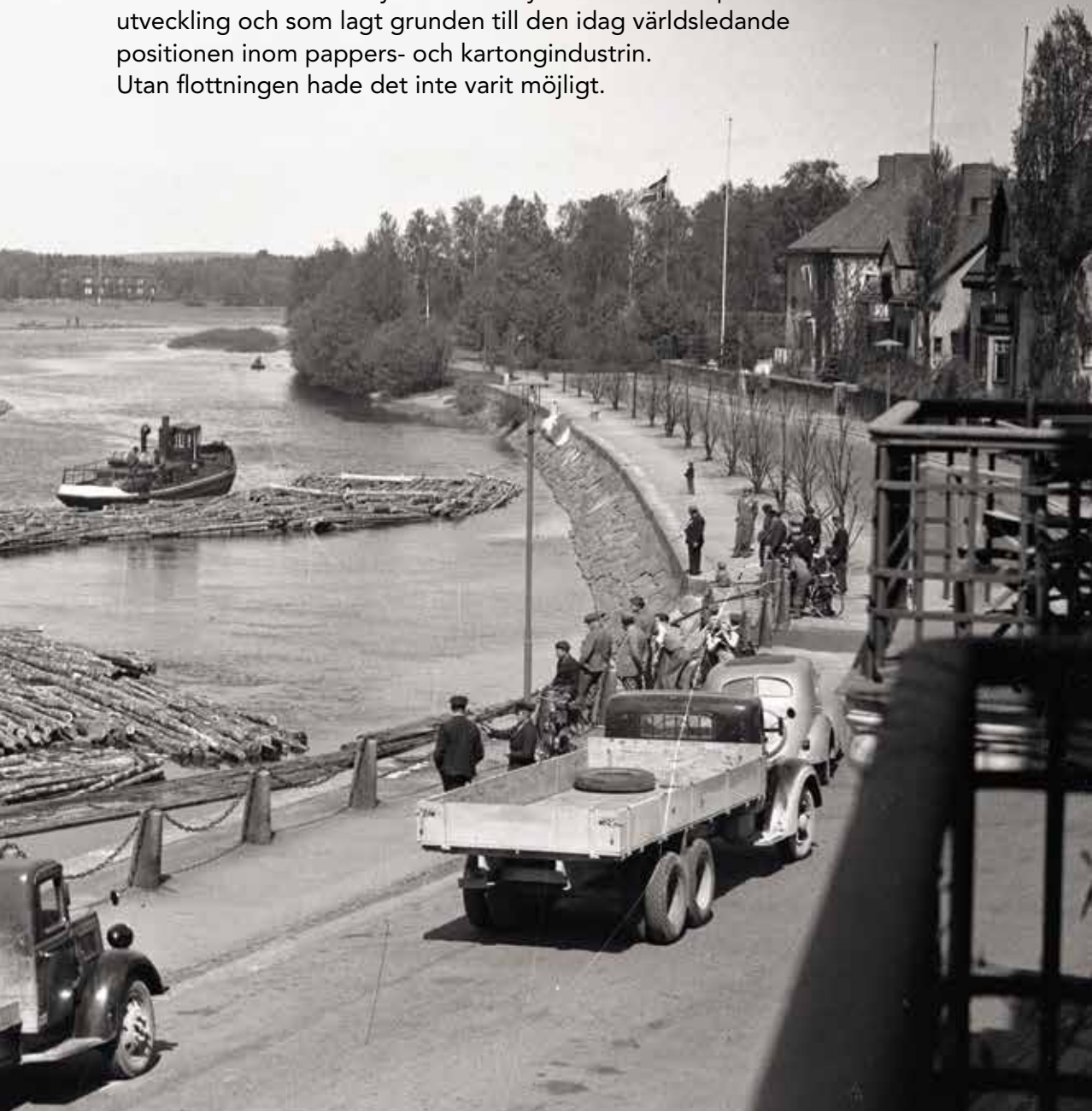


Lustenbåtarna och flottningen på Klarälven



Ljuden. Lukterna. Gemenskapen. Arbetsglädjen.

Riskerna. Nostalgin. Detta är de vanligast förekommande orden då man börjar samtala med folk om flottning i Värmland. En verksamhet som betytt enormt mycket för landskapets utveckling och som lagt grunden till den idag världsledande positionen inom pappers- och kartongindustrin. Utan flottningen hade det inte varit möjligt.



Det var ett folknöje i Karlstad att följa hur Lustenbåtarnas skickliga förare baxade de långa timmersläpen genom kröken utanför Stadshotellet.

Foto: Dan Gunner, Värmlands Museum



Helena Lundgren-Landin


började 2014 som guide på det numera nedlagda Dyvelstens flottningsmuseum i Forshaga, då en filial till Värmlands museum. Det var ett arbetslivsmuseum som lämnats helt orört sedan flottningen lades ner. Här hade Klarälvens flottningsförening haft sin verkstad fram till 1991. Här hade man byggt flottningsekor, smitt flottarhakar och konst-ruerat flottningsrännor. Plus mycket annat.

– Jag visste inget om

vare sig båtar eller flottning, men tänkte "jag får väl lära mig". Och det fick jag göra – av de mest kunniga man kan tänka sig, nämligen de som i många fall ägnat hela sitt liv åt flottningen och för vilka flottningsmuseet blivit en träffpunkt på äldre dar. Snart insåg jag att det inte fanns särskilt mycket dokumenterat om denna viktiga del av vår skogshistoria och började därför intervjua före detta båtförare och flottare.

Arbetet resulterade i

boken *Lustenbåtarna* på Klarälven som kom ut på Votum förlag i oktober 2018. Skogshistoriska Sällskapet tilldelade Helena en Örtug för boken vid årsstämman 2019.



KLARÄLVEN VAR SVERIGES SISTA FLOTTLED. Här bedrevs flottning ända fram till 1991. Älven var en viktig livsnerv i skogslänet Värmland, men också en populär turistattraktion. Inte bara av de många som upplevde äventyret att likt Huckleberry Finn segla fram på en flotte av hopbundna timmerstockar. Långt innan dess var det en attraktion utanför stadshotellet i Karlstad att se hur Lustenbåtarna med sina skickliga förare tog sig förbi den sträcka där Klarälven gör en tvär sväng. En inte helt enkel passage med ett flera hundra meter långt släp av timmerbuntar.

Det fanns ett stort antal olika sorters flottningsbåtar för olika ändamål inom timmerhanteringen, men det är just Lustenbåtarna som kommit att bli karakteristiska för flottningen på Klarälven. De namngavs efter sjön Lusten i Deje. Där hade de första sin hemmahamn och där låg Lustens skiljeställe, det största längs den 50 mil långa flottled som Klarälven utgjorde. Vid Lustens skilje sorterades merparten av allt virke från Klarälven.

Från mitten av 1800-talet och fram till 1990-talet var Lustenbåtarna en daglig syn längs nedre Klarälven. Sedan flottningen lagts ner blev ett stort antal av dem stående på land för att aldrig mer sjösättas. Många av dem har snart återgått till naturen.

I KLARÄLVEN BÖRJADE MAN TROLIGEN FLOTTA TIMMER redan på 1300-talet om än i ganska liten omfattning. De äldsta kända noteringarna som finns bevarade och som beskriver flottningen här är från 1625. Det var dock inte förrän under 1800-talet i samband med industrialiseringen som flottningen kom att ta fart på allvar i Sverige. Den var en förutsättning för att kunna förse de allt fler sågverken med timmer.

I närområdet till sjön Lusten låg flera större industrier som alla var i behov av virke vilket gjorde att sjön blev den största sorteringsanläggningen längs hela Klarälven. Här växte ett litet flottarsamhälle upp med affär, smedja, verkstad, båtslip, marketenteri och bostadshus. Vid skiljet i Lusten sorterades massaved och timmer till bland annat Deje sulfatfabrik, Forshaga sulfitfabrik, Mölnbacka-Trysyls pappersfabrik och till Dejefors sågverk, en gång i tiden Värmlands största sågverk. Övrigt flottgods gick vidare till Löveds skiljeställe i Forshaga strax söder om Deje. Virke som skulle vidare till Karlstadsområdet, exempelvis till massafabriken i Skoghall, buntades endera vid skiljet i Lusten eller i Löved och bogserades sedan ner till Karlstad med de karakteristiska Lustenbåtarna.



Under 1960-talet stängdes flera av industrierna i närområdet vilket gjorde att efterfrågan på flottat virke minskade. Det blev då alltför dyrt att bogsera det buntade virket till resterande fabriker i området och man började därför fundera på att övergå till lösflottning. Så blev det också. År 1982 var sista året som skiljet i Lusten var i drift. Därefter användes det som virkesmagasin fram till det flottningen lades ner helt på Klarälven. Lösflottningen som man gick över till innebär att man istället för att bunta stockarna lät dem flyta fritt ner till mottagaren där de samlades in och togs om hand.

Idag är det svårt att se framför sig den omfattande verksamhet som en gång ägde rum ute i sjön Lusten och som sysselsatte flera hundra personer då den var som störst. De enda rester som idag vittnar om flottningen är några enstaka dykdalber samt delar av det som en gång utgjorde själva intaget till sorteringen och som står kvar som ett skelett ute i vattnet.

DET ÄR OKLART NÄR HISTORIEN OM Lustenbåtarna egentligen började, men i en artikel från Nya Wermlands-Tidningen i augusti 1861 kan man läsa om en båt vid namn Lusten som trafikerade sträckan mellan sjön Lusten och Karlstad. Detta är den äldsta kända källan som nämner en båt med namnet Lusten och kopplingen till just den sträckan av Klarälven. Därefter blev det fler. Vid sekelskiftet 1900 fanns två större ångbåtar vid namn Lusten 1 och Lusten 2 stationerade i Lusten och som användes vid timmerhanteringen. Det är okänt var dessa två kom ifrån och när de var byggda. Några år in på 1900-talet utökades flottan med Lusten 3 och 4, den senare byggd 1909 vid Wennbergs Mekaniska Verkstad i

“Lusten åtta sitter på en potta”.

Alla Lusten-båtarna hade sina egna rimramsor väl kända av framförallt det yngre Karlstad. Lusten 8 byggdes 1924 och ägs idag av Värmlands museum.

Foto: Bertil Ludvigsson.



Skiljet i sjön Lusten som var navet för flottningen på Klarälven.

“Det blev höst och männen vid skiljet stod som vanligt ute på bryggorna till mitt i natten, i kyla, mörker, regn och blåst. Allt virke skulle in genom skiljet innan isen satte stopp för allt som flöt. Rensningen efter av stränderna uppefter Klarälven hade pågått i månader. Där rumpan gick fram fick det inte finnas en enda timmerstock kvar. Det kom rapporter varje vecka: Nu har rumpan nått Ekshärad, Munkfors, Ransäter, Dejefors och till sist var den framme vid Lusten.

Men virket som var så ljust och trevligt i färgen på våren var nu mörkt och dunkelt i kulören. På våren hade stockarna flutit högt och varit lätta att syna och skilja. Nu låg de lågt i vattnet och var tunga att vända och dra rätt. Men varenda stock måste synas. Ingen fick gå förbi utan att ha adressen klar. Avbrutna stumpar drogs upp av “vedpojkar”, lades på tork för att senare eldas i ångpannorna på Lusten 1 och Lusten 2. Dessa var två pampiga bogserbåtar som joxade och drog timmer hela sommaren.

När rensningen gått förbi Lusten blev allt tyst. Ingen karavan av skiljearbetare gick förbi stugknuten, ingen rök kom från ångbåtarna och ingen joddling hördes från Sibirien, som det norra skiljet ut i sjön kallades.”

Ur *Från barnhemmet till Stjärnberget* av Sven Agelid.

Karlstad. Det kom så småningom att finnas sju ångdrivna bogserbåtar av denna äldre modell. De hade ett klassiskt bogserbåtsutseende med styrhytten placerad långt fram, motorn och bogserkroken midskepps samt en låg akter. Denna typ av Lustenbåt var omkring 12 meter lång.

Då de gamla ångdrivna Lustenbåtarna blev uttjänta började de så småningom ersättas av en ny typ av Lustenbåt. De nya var mindre och hade ett helt annat utseende än föregångarna. Skroven var smala, cirka 9 x 2,5 meter, de hade en liten styrhytt för en person placerad långt bak med motorn där framför. Det var en i bogserbåtssammanhang ovanlig modell, men som fungerade särskilt bra vid bogsering på relativt raka sträckor. Den hade dock sämre manöverförmåga i exempelvis hamnar och trånga passager. Först ut var Lusten 8 som kom under 1920-talet. Den fanns under ett antal år parallellt med de gamla ångdrivna båtarna. Under 1930-talet ersattes de gamla Lusten

1 och 2 av nya med samma namn. Den nya sortens Lustenbåt kom att finnas upp till nr 19, varav den sista byggdes 1954.

Vad många inte känner till är att nästan alla Lustenbåtarna var byggda i Karlstad, närmare bestämt av Wennbergs Mekaniska Verkstad i Mariebergsviken. Det var ett mycket framstående företag som kom att få en viktig roll inte bara i Värmland utan också i övriga Sverige. Företaget grundades 1875 av Carl Johan Wennberg. Wennbergs var mycket framstående och innovativa och anlade bland annat vatten- och avloppsnätet i Karlstad med omnejd i slutet av 1800-talet. De byggde också ett scenmaskineri till Karlstads teater. Plus att de byggde båtar och brokonstruktioner som levererades över hela landet. Så småningom kom man att bli stora även för utrustning till kraftverksdammar och specialutrustning för olika typer av industrier. De hade en enorm bredd i sin produktion och var verksamma fram till början av 1980-talet.

Wennbergs bogserbåtar var mycket uppskattade, framförallt efter kriget då efterfrågan på tåliga, mindre arbetsbåtar ökade. I Karlstad tillverkades allt, från skrov till pollare och inredning. Verkstaden var belägen strax bakom järnvägsstationen i Karlstad dit leveransklara båtar drogs med hästar för omlastning till järnväg och transport ut i landet. Alternativt sjösattes de vid verkstadens egen slip nere i Mariebergsviken där de även provkördes.

LUSTENBÅTARNAS HUVUDSAKLIGA UPPGIFT VAR att dra de berömda timmersläpen från sjön Lusten och Forshaga ner till sågverks- och massa-industrierna i Karlstad och Skoghalla. Båtarna som tillhörde Klarälvens flottningsförening var mörkgröna i en nyans som kallades ”Lustengrön”. Vattenlinjen var röd och styrhytten gråvit. I dessa färger målades alla flottningsbåtar som tillhörde Klarälvens flottningsförening. Alla svenska flottningsföreningar hade sin egen färg. Andra exempel är Ångermanälvens flottningsförening vars båtar var blåa och vita, samt Fryksdalens flottningsförening vars båtar var svarta med gula detaljer.

Som tidigare nämndes var de äldsta båtarna ångdrivna, men då den nya tidens bogserbåtar kom på 1930-talet utrustades dessa med tändkulemotorer av endera Ellwes eller Seffles fabrikat.

Under krigsåren konverterades många av dem till gengas, något som innebar stora problem med driften. Missnöjet med gengasmotorerna



Från skog till
färdigvara!



Bergs Timber AB (publ)
www.bergstimber.se

under kriget var stort bland båt-förarna eftersom motorerna upplevdes som kraftlösa i jämförelse med tändkulemotorerna. Båtarna orkade inte dra lika mycket som tidigare och var omständliga att använda. Det krävdes dessutom enorma mängder ved vilket gjorde att båtarna inför avgång på morgonen var så fullastade med ved att det knappt fanns någon yta kvar att stå på. Lättnaden var därför stor när man efter krigsslutet kunde återgå till de tidigare tändkulemotorerna. Från 1960-talet och framåt kom dock de gamla tändkulorna att successivt ersättas av moderna dieselmotorer, främst från Bolinder-Munktel och Volvo Penta, men även en och annan Albinmotor. Motorbytena resulterade i en kraftigt minskad driftskostnad för båtarna trots att de fick mer kraftfulla motorer.

LUSTENBÅTARNA VAR ett mycket naturligt – och omtyckt – inslag i stadsmiljön i Karlstad. Än idag väcker de positiva känslor hos många värmlänningar. I över hundra år var de under sommarhalvåret en daglig syn längs Klarälven. Med sina tändkulemotorer skapade de också en ljudkuliss som nådde långt ut över landskapet. Generationer av Karlstadsbor växte upp med ljuden av Lustenbåtarna och man lärde sig från barnsben att känna igen de olika båtarna på ljudet. När buntflottningen så småningom avslutades och Lustenbåtarna blev överflödiga var det många som upplevde att Karlstad hade förlorat en väsentlig del av sin identitet.

Lustenbåtarna signalerade vårens ankomst med sitt trygga dunkildunkande sedan isen brutits upp och de första släpen drogs genom centrala Karlstad. Mellan teatern och Stadshotellet stod ständigt en skara intresserade åskådare och tittade på när de skickliga båtförarna manövrerade sina långa ”drag” genom den tvära älvkröken och under bron.

Och många lite äldre Karlstadsbor kan än idag rabbla sin barndoms oskyldiga ”Lustenramsor” som ofta, och ibland till skepparnas förtret, ropades när båtarna passerade. En del hävdar att de lärde sig räkna med dessa ramsor. ”Lusten ett har inget vett” och ”Lusten åtta sitter på en potta”, kunde det låta.

När man började lösflotta på Klarälven i början av 1980-talet





behövdes bogserbåtar med andra egenskaper än Lustenbåtarnas. De gamla trotjänarna började därför successivt att säljas ut. Några av dem såldes till privatpersoner och andra till företag som byggde om dem för att bättre passa modern sjöfart. Gemensamt för nästan alla är att de efter försäljningen blev stående på land i olika delar av landet och där har de sedan blivit kvar.

Idag finns två av dem i bruk om än ombyggda, Lusten 17 i Hamburgsund och Lusten 5 i Strömstad. Under många år stod Lusten 2 uppställd inne på Värmlands museum i Karlstad till minne av flottningen men lämnade museet våren 2018 för att ge plats åt den nya basutställningen om Värmland då museet byggdes om.

DEN SISTA LUSTENBÅTEN BYGGDES 1954 I KARLSTAD, och då den såldes från Klarälvens flottningsförening 1982 upphörde spåren efter den. Den och Lusten 12 var under lång tid de två enda som var spårlöst borta. Åtminstone fram till våren 2019! Jag kontaktades då av en man som sa sig veta var Lusten 19 befunnit sig i alla år och var den ännu fanns. Han

Det var nog ingen slump att vykortsfotografen väntade till dess gamla Lusten III befann sig mitt för Stadshotellet innan han tog sin bild. Man var i Karlstad mycket stolt över "sina" Lustenbåtar som gav staden en speciell karaktär. Inte minst ljudmässigt. Av den höga skorstenen att döma var nog Lusten III fortfarande ångdriven när bilden togs, sannolikt på sent 1930-tal.



Sorglig syn – men än lever hoppet om räddning. Lusten 15, byggd redan 1905 och äldst av alla bevarade Lustenbåtar står på land sedan 1990-talet.

Foto: Helena Lundgren Landin.

hade läst min bok och noterat att dess öde var okänt. Jag var skeptisk till om det verkligen var rätt båt, men efter ett besök på plats rådde inte längre något tvivel. Den sista Lustenbåten var återfunnen!

Många år tidigare hade den körts upp vid strandkanten vid sjön Ulvettern utanför Storfors i samband med ett motorhaveri, och där hade den blivit kvar. Skrovet var vattenfyllt och bevuxet av sly och mossa. Jag och en vän bad att få köpa den vilket vi fick och i juni 2019 återvände båten till Skoghall efter att ha varit borta i nästan 40 år. Vi började städa ur och tvätta båten vid ankomsten. Under mossan och rostén framträdde snart den klassiska gröna Lustenfärgen. Vi har nu ett digert renoveringsarbete framför oss men tanken är att renovera den till ursprungligt skick och att använda den i dess forna farvatten. Att få köpa en egen Lustenbåt och bevara den till eftervärlden var för mig en stor dröm som gick i uppfyllelse och som jag är väldigt glad över att ha gjort.

INTRESSET FÖR GAMLA FLOTTNINGSBÅTAR HAR ökat rejält senaste åren och lockar även nya generationer entusiaster. Det märks inte minst på antalet medlemmar i Facebookgruppen Svenska flottningsbåtar som jag startade för några år sedan. Syftet är att samla kunskap om hur de olika båttyperna runt om i landet användes.

OCH SÅ BLEV DET OCKSÅ EN BOK OM flottningen på Klarälven och om Lustenbåtarna i synnerhet. Min intention var från början att den inte bara skulle rikta sig till entusiaster utan även till dem som inte vet särskilt mycket om flottning eller flottningsbåtar. Texterna är baserade på ett 20-tal intervjuer med anställda inom Klarälvens flottningsförening som gjordes i samband med att flottningen lades ner. Jag har kompletterat dessa med egna intervjuer från åren 2014–2018. Bild-



Är du intresserad av att köpa boken om Lustenbåtarna?

Signerade exemplar kan beställas direkt av Helena Lundgren-Landin genom att maila till helena.landin@designlusten.se. Boken kostar då 200 kr + 79 kr i frakt.



materialet är hämtat från såväl museer som privata samlingar och boken ger därmed en unik inblick i båtarnas historia, där de som jobbade ombord själva berättar om sina minnen. Man kan även läsa om några av de andra båttyper som användes inom flottningen och vad som hände med de olika båtarna efter att flottningen upphörde.

För dem som vill uppleva flottningsbåtarna i verkligheten arrangeras Flottningsbåtens dag i Karlstad varje sommar. I år var vi 17 båtar från olika delar av Mellansverige som samlades för en dagstur på Klarälven till minne av flottningen på Sveriges sista flottled. ■

Lustenbåtar i Löved år 1966. Foto: Bernt Fogelberg, Sjöhistoriska museet, Fo259489

”På morgonen brukade Lustenbåtarna ligga vid bryggan nedanför huset där vi bodde. Båtarnas tändkulemotorer fick fönstren att skallra i takt med motorerna. Ett härligt ljud och ett väldigt starkt barndomsminne.”

Anette Lindau, f. Leverström, vars släkt jobbade med flottning i generationer.



Vi gör mer av
din skog

FULLSERVICE I SKOGEN

Derome Skog arbetar kontinuerligt med att stötta skogsägarna och erbjuder en fullservicetjänst, där Deromes virkesinköpare och skogsentreprenörer finns nära till hands och har god lokalkännedom. Allt från planering till slutavverkning och återbeskogning.

Derome

◆ deromeskog.se