

Föreläsning av Bo Johansson: Flottningen i Torneälven

Flottningsepoken i gränsälvslandet

Under årtusenden har människan använt floder, sjöar och hav för att transportera gods av olika slag. Att låta godset flyta med strömmen eller dra det på flottar är enkelt och energibesparande.

Begreppet flottning kan alltså härledas ur ordet flyta. I Sverige blev gruvdriften på 1300-talet ett avstamp för flottning i organiserad form - framför allt av ved till Bergslagens gruvor.

Längre norrut dröjde det till senare delen av 1500-talet innan flottning blev vanligt förekommande. Då handlade det framför allt om tjärtunnor, mastträd och annat skeppsvirke som bands ihop till fasta flottar. Samt träkol som transporterades i kistor på flottar av timmerstockar.

År 1739 kom en kunglig resolution som stadgade att *”borgerskapet så väl som allmogen 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.

Än i dag ser man tydliga spår efter den livliga hanteringen på exempelvis Tjärhovet i Haparanda. Ett område på närmare en hektar har asfaltliknande fläckar av förstelnad tjära. Vinkelrätt mot älven, inbakade i tjäran, ligger slanorna där tunnorna drogs upp och även enstaka tunnlock är bevarade som fossil.

Säkert läckte många tunnor men mesta tjäran uppstod vid vräkningen. Man öppnade en plugg nederst på tunnan och släppte ut det gråsvarta vattnet, ovanpå låg den värdefulla tjäran.

Tjärhandels blomstringstid

Det svarta guldet kom framför allt från Pajalatrakten och från de stora skogarna i finska Lappland som före 1809 var svenskt område. Första biten flottades tunnorna på enkla timmerflottar som rymde ett 40-tal tunnor och styrdes av roddbåtar.

Förbi svåra ställen som exempelvis Kengisforsen rullades tunnorna på tjärvägar med hjälp av skacklar. Som dragare användes då ofta kvinnor, eller häst om man föredrog att dra flera tunnor åt gången.

Då man kommit längre nedåt älven där den blev bredare sammanfogades tunnorna med björkvidjor till stora flottar. Sista biten kunde flotten bestå av 400 tunnor, ibland ännu fler. Då var flotten bemannad av minst en handfull karlar som manövrerade långa, tunga åror.

Genom forsarna Vuento, Matkakoski och Jylhäkoski krävdes ett dussin vana forskarlar, plus en lots som kände vattnet som sin egen ficka. Ändå krävde forsarna sin tribut i form av hundratals krossade tjärtunnor. Väl framme vid Tjärhovet i Haparanda började kommersen.

Tjärhandeln uppstod och blomstrade redan på 1600-talet då tjäran var vårt lands tredje största exportprodukt. För att sedan öka kraftigt från 1730-talet och kulminera under första halvan av 1800-talet.

Torneå var ett stort handelscentrum för Nordkalotten och inte minst viktig var tjäran. Som exempel kan nämnas år 1781 då 27 000 tunnor exporterades från Norrbotten, varav 6 000 tunnor via Torneå. Tunnorna rymde normalt 128 liter - det året hanterades alltså cirka 750 000 liter tjära på Tjärhovet i Haparanda.

Varenda tunna skulle vara godkänd eller krönt som det heter - av tunnekrönare som reste runt och brände in den kungliga kronan sedan man kontrollerat tunnans volym. Efter att tjäran sålunda vräkts och sålts till hugade handelsmän eller deras ombud lastades tunnorna på skutor. Dessa seglade som regel till Stockholm där en stor del av tjäran lastades om för export till bl a England och Tyskland.

Timmerflytningens stora betydelse

I slutet av 1700-talet blev även "timmerflytningen" allt vanligare i Norrbotten.

Vattensågverken 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 även från icke avvittrade 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 (dussin) till 657 000.

Den stora explosionen kom då ångsågarna växte upp som svampar vid kusten: den första 1858 i Bergsviken, den andra 1861 i Munksund och den tredje 1863 i Karlsborg. Men det var bara början för redan 1885 fanns det 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 som 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 Pajalatrakten. Därifrån fraktades virket på flottor, så kallad fast flottnings, de cirka tjugo milen längs Torneälven.

Unikt i gränsälvlandet

Timret bands ihop till stora flottor för att sedan lossas före Kengisforsen där timret fick flyta fritt. I byn Kassa (namnet kommer från Kasan maa och betyder "gå ihop") bands timret ihop till flottor igen för att sedan flottas ned till Torneå.

Den fasta (och senare lösa) flottningen på Torne och Muonio älvar var speciell på flera sätt. Man hade gemensam gränslös flottningsförening, vilket bland annat medförde att många flottarlag var blandade med folk från både svenska och finska sidan. Till att börja med var det främst skepps- och mastvirke som flottades, till varven nära Hellälä där det byggdes handelsfartyg.

En av de första och största vattensågarna, Kristineströmssågen, låg vid Tengeliöälven nära Ylitornio och därifrån flottades mängder av skeppsvirke. För att virket inte skulle skadas hölls det samlat i skickligt monterade plankflottar hela vägen till Torneå.

Genom de värsta forsarna krävdes åtta man, två vid varje åra i för och akter, för att hålla flotten på rätt kurs. Väl framme i Torneå skrubbades de leriga bräderna rena, ett eftertraktat och relativt välavlönat arbete för kvinnorna.

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

Timret bands ihop med björkvidjor till så kallade "lasku" - flottar som bestod av drygt hundra 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. Det krävdes två man för att hantera varje åra och som regel klarade man att ränna alla forsar fram till Vuento, inklusive Kattilakoski.

På selet ovanför Vuento lösgjordes storflotten i sina beståndsdelar, alltså fyra laskun. Ibland fanns det upp till trehundra laskun på selet, i väntan på att en och en skulle rännas genom Vuento och Matkakoski. Då jobbade där ett 60-tal forsfararlag, som efter att ha lotsat en lasku genom forsarna återvände till selet med hästskjuts eller cykel för att hämta nästa.

På svenska sidan i Tuohenlahti nedanför Matkakoski bands laskun åter ihop till storflottar. Sedan väntade lugnvattnet på Karungiträsket innan det åter var dags att dela upp telkin i laskun för att betvinga Jylhä, alltså Kukkolaforsen.

Tack vare sikhåvningen med anor från medeltiden, samt den populära restaurang- och konferensanläggningen, är forsområdet det mest välbesökta i hela Tornedalen.

Lösflottningen till heders igen

Förr fångades det mycket lax i Torneälvens nio så kallade karsinapator, en av dem fanns i Kukkola. Men det var ofta problem med timmer i patan och även stenarmarna var till förfång för fisket, vilket skapade missnöje hos ortsbefolkningen. Inte minst skadorna på patorna medförde att flottningsmetoderna kom att utvecklas annorlunda i Torneälven jämfört med på andra håll.

Lösflottningen förbjöds 1864 och ersattes av den fasta flottningen - en ordning som gällde ända till 1921 (längre än någon annanstans) då lösflottningen infördes igen.

I början av 1900-talet fanns flottningsföreningar i åtta älvsystem i länet, plus de tre älvarna som mynnar ut i Västerbotten. Situationen var på många sätt likartad över

hela länet och stora delar av riket: 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 flottledsrensningarna ett viktigt kapitel i flottningens historia. Staten var medveten om skogens slumrande värden och beslutade att stimulera strömningsrensning av vattendragen.

Mängden flottat virke blev allt större och nu handlade det framför allt om lösflottning. ”Stora sågverksdöden” på 1920-30 talet kompenseras av den snabbt växande massaindustrin som slukade massor av skog. Toppåret 1937 flottades 200 miljoner stockar i Sverige.

Viktig inkomstkälla

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

Längsta flottlederna med största mängden flottgods fanns i södra Norrland - i topp låg Ångermanälven och Dalälven. Då flottlederna förgrenades till allt mindre vattendrag ökade längden successivt. Från 2 900 mil år 1920 till 4 000 mil på 1960-talet, alltså lika långt som jordens omkrets!

I Norrbotten var Kalixälven störst med 190 mil flottled och 483 000 kubikmeter flottat virke. I siffrorna som avser år 1955 ingår alla biflöden samt övre delen av Torneälven som avvattnas via Tarendöälven. På andra plats låg Torne och Muonio älvar med 153 mil och 441 000 kubikmeter virke. Toppåren sysselsatte flottningen i Kalixälven närmare 3 000 man - i gränsälven var antalet något färre med finska sidan inräknad. Flottningen var alltid mycket viktig som komplement till jordbruk och skogsarbete, särskilt för inlandets befolkning.

Åren 1925-1939 vidareförädlades i Norrbotten bara hälften av den utflottade skogen. Andra halvan bogserades till sågverk och massafabriker längre söderut, framför allt vid norrlandskusten men även så långt som till Östergötland.

Bogseringen var länge mycket omfattande i Sverige - så sent som 1970 bogserades drygt fem miljoner kubikmeter rundvirke längs ostkusten. Detta motsvarar en timmerbilskaravan som fyller hela sträckan Haparanda - Öland, i båda riktningarna.

Lastbilstrafiken var också det som kom att ta död på flottningen.

Skogsbilvägarna byggdes ut i rekordfart och befintliga vägar fick bättre bärighet.

Däriigenom fick industrin råvara i den takt man önskade, i stället för att binda kapital i stora virkeslager och sjunktimmer.

Kalkyl med slagsida...

Dessutom stod skattebetalarna för större delen av vägkostnaden, infrastrukturen, och då detta inte togs med i kalkylen var resultatet givet: flottningen hade klart sämre lönsamhet än vägtransporterna.

I början av 1950-talet transporterade lastbilar nio procent av det avverkade virket från Norrbottens inland till kusten, i slutet av 60-talet var andelen 27 procent. Sju-åtta år

senare transporterades 80 procent av allt svenskt rundvirke (sågtimmer och massa-ved) med lastbil. Av återstoden transporterades 9,5 procent med järnväg och 7,5 procent med havsflottning - bara tre procent med älvflottning!

Avvecklingen av de svårflottade, mindre vattendragen påbörjades redan på 1950-talet. Sedan dröjde det bara ett par decennier innan flertalet flottleder var avvecklade i Sverige.

Flottningen i Torne och Muonio älvar lades ned 1971. Övriga större flottleder lades ned i följande ordning:

Lilla Lule älv 1966, Ljusnan 1967, Ljungan 1968, Indalsälven 1969, Dalälven 1970, Vindelälven 1976, Stora Lule älv 1977, Kalix älv 1977, Öre älv 1977, Ume älv 1980, Pite älv 1982, Ångermanälven 1982, Klarälven 1991.

Sistnämnda året gick även havsflottningen i graven. Sista släpet innehöll 30 000 ton timmer, motsvarande 700 lastbils ekipage, och bogserades från Gamleby till Husum. I dag går timmerbilarna i skytteltrafik mellan inlandet och kustens industrier. Hos oss i Norrbotten är frekvensen i genomsnitt ett fullastat ekipage var åttonde minut.

Bosse Johansson

Författaren Bosse Johansson är född 1946 i Överkalix. Han jobbade många år som administratör i Postverket, framför allt som postmästare i Kalix, innan han sa lade om till journalist. Som aktiv pensionär har han skrivit flera omtyckta böcker, den senaste en historisk roman om nazismen. Bosse har prisats flera gånger för sin författargärning - 2017 belönades han av Skogshistoriska Sällskapet för boken *Flottare med färg*.

Uppgifterna om flottningen i Tornedalen har Bosse till stor del hämtat från intervjuer han gjort med gamla flottare, samt från Jarl Sundquist bok "Från fasta flottar till lösflottning". Jarl Sundquist var åren 1928-62 en huvudperson i Torne älvs flottningförening.

Bildtexter:

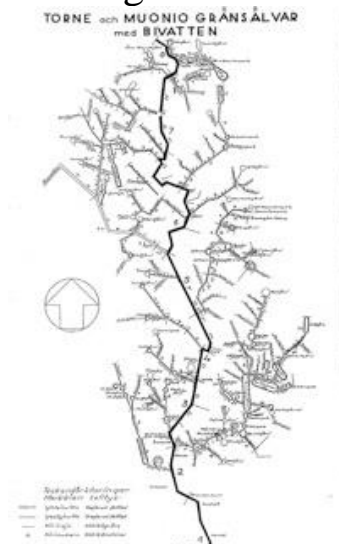
1. Fast flottning var länge det som gällde och även tjäran fick gränslöst flyta med strömmen.



2. Varma sommardagar vibrerar Tjärhovet av tjärdoft och historiens vingslag.



3. Flottledsnätet i gränsälvarna och dess bivatten var 1530 kilometer långt.



4. Vårvintern var bäckflottnings och balanskonstnärernas högtid. Här Henrik Korhonen i Pirtiniemijoki på 30-talet.



5. Efter Matkakoski väntade en vilsam tur över Karungiträsket - innan det åter var dags att dela upp telkin i laskun för att betvinga Jylhäkoski. Bilden från början av 1920-talet då pollare och löstimmer tagits till nåder.



6. Sista flottarlaget i Pajala - året var 1971 och yngst i gänget ett blivande kommunalråd.



7. Detta med flottarkärlek var absolut ingen myt utan en realitet. Kvinnan flyttade upp till den solbrände charmörens hemby, eller tvärtom...

