

50 årsminnet av flottning av timmer och kabbar från och förbi Yttermalung under minst 322 år innan 1970 och lite om Yttermalungs läder- och andra hantverk.



Foto taget av Ove Solin. Pelle Erik som flottare vid en bröt. Songsfors 1963.

Denna skrift kring Flottning kom till utifrån samtal med några av de som var med under flottningstiden. **Tack till: Skog Olov Nilsson, Bygg Stig Olsson, Ove Solin samt Rune Matsson och Inge Persson som har bidragit med sina minnen.** Nisse Würth har spelat in en del av samtalen och skrivit ner en översättning av deras berättelser som var på mål.

"Ifrån forntid grå man flottat uti Västerdalaälv, kabbar som till Falu gruva skulle hän, många faror hava lurat men en flottare vet själv vilka risker han kan taga utan men. Haderian hadera. Haderian hadera. Vilka risker han kan taga utan men". Så skaldade Nises Evert från Äppelbo och "Snoddas" gjorde sången känd via Hylands program Karusellen den 26 januari 1952 och sedan i folkparkerna men också en gång ute på en åker norr om Edsforsen i norra delen av Nordanåker i Yttermalung.

Vid Siljansfors flottningsmuseum beskrivs hur Dalälvarnas flottningsförening hade som max ca 4200 anställda vissa perioder på 1940-talet och att flottningen därefter rationaliserades så att det 1970 bara var ca 800 personer kvar under flottningssäsongen. Många fina bilder, filmklipp och verktyg från allt som gällde flottning finns samlat här samt bilder på allt från brötsprängning till allt annat som gällde flottning. Eli Lennart Johansson skriver en kortfattad historik kring Västerdalälven som flottningsled med fokus på 1889 till 1968 års flottning i Ellingån i Skinnarebygd 1991. "Det första dokumentet om ordnad flottning i Dalarna är från 1631 då en Anders Mattsson " begynte med stor bekostnad inrätta flotteri i Västerdalarna." Orsaken var att det fanns en möjlig flottningssväg till Runn från Västerdalälven vid Tuna och att regionen nära gruvan var i det närmaste barskräpad på träd. Falu gruva och Kopparberget var då naturligtvis intresserat att utvinna ved till Gruvan från hela Dalarna. Under 1600 talet var mängden ved som gick åt vid gruvan motsvarande 1000 lastbilslast med timmer per år. Detta står i boken Dalarna 2013 i artikeln "Dalälvarna; flottningshistoria och turism." "Wästerdals-Wede-Compagniet" bildades 1649 och kom att utverka löften via ett möte i Nås för kyrkliga kungörelser att tiondet alltså dåtidens skatt kunde bytas från att betalas i säd till ved. Yttermalung blev den nordligaste sträckan under 1640 till 1690 talets flottning i Västerdalarna. Först under 1650 talet kom man igång med flottning i Österdalälven för då hade man redan tagit ner den älvnära skogen från Floda, Nås, Järna, Äppelbo och Yttermalungs kapellags ansvarsområde. Snart därefter kom även Lima socken att få bidra med ved till gruvan så flottarna i Yttermalung som ansvarade för sin sträcka av floden blev inte sysslolösa. En del av veden betalades i Daler men det mesta betalades till yttermalungsbor och andra i form av spannmål, salt, strömming eller textilvaror. Eli Lennart beskriver också hur olika dialekter hördes i flottarleden. I Yttermalung kallade man det flötning med tjockt L och längre norrut blev det flötning och ändå längre norrut mer som norska - Flötning. I början skriver Uno Zars i Silleröboken att det var soldater ur Västerdals kompani som indelades varav 100 personer flottade 500 kabbar var från Yttermalung och några av soldatflottarna var med ända till Falun.

Under många år på 1800 talet fick man mer betalt för timmer som flottades och såldes västerut så de Yttermalungsbor som hade fäbodrar och möjligheter där flottade via Uvån och Västerut till Värmland.

Skogen skattades sedan av kapellet i Yttermalung som fortsatte att kapa träden i tvåmetersstockar eller längre och rulla ut dem i Älven för flottning om

vårarna skriver Hülpers 1757. De som skrev kontrakt och genomförde köpen av kabbar från Yttermalungs kapellag var på 1750 talet en direktör, en kassör, en vedgillare, en ombudsman i Västerdalarna, en uppsyningsman i Tuna, en flottningsinspektor, 4 virkesräknare och en bomvaktare. Flottare från Västerdalarna följde med timret till Forshuvud vid Tuna där särskilda ansvariga band samman timret i ca sex meter breda, längre flottar med segel i framkant som seglades och drogs först uppför Lillälven förbi Torsång och sedan över Runn till Falun. Vid slussen som då kallades "vedeslutsen" togs kabbarna upp i Tisken och drogs upp till Daglöstakten där den upparbetades och torkade till ved för att eldas upp vid gruvväggarna så kallad tillmakning. När väggen var het begjöts väggen med kallvatten och på så vis "sprängdes" malmen fram i gruvan. Yttermalung har på så vis bidragit till Faluns framväxt som en av dåtidens centrum och statsbärande gruvorter och sången "Röda stugor tåga vi förbi" och Falukorvens tillblivelse inte att förglömma.

Även skeppsmaster såldes från Västerdalarna till Älvkarleby fram till mitten av 1800 talet och en av dessa 20 meter långa master transporterades då inte i älven utan på släde till Gävle av Joni Jonas från Malungsfors. Uno Zaars mindes också berättelser om mastvirke som fälldes i Yttermalung och transporterades på samma sätt med långa slädar. På 1850 talet utvidgades flottningen till älvens biflöden även norr om Yttermalungs norra gräns och även nedanför denna gräns förbättrades flottningen med strandskydd i form av sten och plåtvallar för att förhindra brötar att bildas på vissa avsnitt t.ex. vid Edsforsen. A.P. skriver om detta "sommarjobb" i sin dagbok bland annat.

I boken "Flottningen i Sveriges allmänna flottleder fram till år 1935" skriven av I. Winberg 1944 beskrivs bland annat att året 1648 flottningen startade i större skala i Västerdalälven för att förse Falu gruva med virke, timmer och eldved. "Dalelfarnas Flottningsförening" startades 1866 och hade 100 årsjubileum 1966 strax innan "Flottningen upphör 1970 i Västerdalarna" vilket även filmats av Sven Nilsson, Falun, och filmen finns på Dalarnas museum. Även flera fackföreningar, uppköpare, sågar och järnvägar beskrivs i denna omfattande bok kring timmer och flottning. När krut och dynamit ersatte behovet av ved i gruvan byggdes sågar upp i Vansbro och Runntrakten så behovet av virke minskade inte. Befolkningen ökade och behovet av sågat virke till hus och arbetsplatser i hela landet ökade samtidigt.

Mellan åren 1780 till 1784 köpte Vedkontoret "timmer och kabbar" från Västerdalarna upp till Yttermalung. Malungs Socken Bok –förkortat MSB- nr IV

sid 194. Vi får alltså indirekt en fingervisning att man flottade timmer även från Yttermalung vid denna tid. Troligtvis var en del av ett av nordeuropas största eller tyngsta myntfynd det i Yttermalung vid Hagagården, Bjuråker, kopparmynt man fått för timmerförsäljning till att försörja Falu Gruva med virke och eldved dessa år. En tabell om exakt hur mycket Hagagården sålde varje år finns i artikeln. Flera män från Nordanåker gifte in sig i släkten vid Hagagården står det om i samma artikel.

Täpp John-Erik Pettersson skrev om 1700 talet i Skinnarebygd 1976-1977. Från protokoll 1751 beskrivs hur huggning och flottning av kabbar alltså tjocka stockar 60 cm i mindre delen och två meter och tio centimeter långa för gruvan i Falun har gamla anor. 4 sådana kabbar räknades som ett stavrum vilket motsvarar 1.88 kubikmeter ved per stavrum. Ett stavrum skulle motsvara en "span" råg eller korn i tionde vilket varje Yttermalungbonde skulle bidra med till gruvan varje år. Troligtvis är en Span 73.27 liter men olika orter hade olika rymdmått. Gustav Vasa skriver också 1554 brev till Malung och även Lima att de istället för spannmålstionde kunde lämna ved. Det var tiondet som skulle betalas i ved framkört till gruvan istället för spannmål. Helmer Olla skriver om Vedkompaniet i en liten artikel i Skinnarbyggd 1967-68 att man flottade ända ner till Forshuvud i Tuna. För vart femhundrade timmer krävdes en flottare. 1650 gick det åt 100 flottare som var borta under 7 veckor för att flotta ner timret längs Västerdalälven till Tuna.

Kvinnorna fick denna tid sköta om allt hemma och på fäbodarna. Mona Martinsson skrev 2001 en avhandling där hon bland annat skriver: Flottarhustrun hade hand om barn och familj och ofta också en äldre generation. Lagom till slåttern kom flottaren hem och då hade familjen oftast flyttat till fäboden flera veckor tidigare där hustrun och barnen, vallade kor och getter, mjölkade, kärnade smör, bakade bröd, kokade messmör och samlade in strån och löv till vinterförrådet. Småstunder var det lite "avkoppling" från vinterkyla och slit när hon satt på en stubbe och vaktade korna och stickade.

År 1868 drevs 366 000 stockar förbi Yttermalung och året efter dubbelt så mycket 690 000 stycken. Sedan byggdes en järnväg från Utsjö som tog en del av stockarna västerut så virkesmängden minskade något efter 1880. Mona har också med en ordlista för många av flottartermerna som användes. Sugga var en enkel flotte sammansatt av några stockar som flottaren stod på och drog sig fram med båtshaken. Stoppbom var en bom som stoppade virket att driva vidare. Utskov var en öppning i dammen som Tapparen öppnade och stängde

efter signaler från flaggvakten som signalerade att stoppa vattenflödet om det uppstod en bröt längre ner i bäckfåran där timret transporterades ner till älven. Om dammen var uppdämd av mindre bäckar eller myrar kallades den Skvättddamm. Rumpgubbe var han som såg till att inget timmer var kvar när det sista av timret skulle passera i älven och den som var ” lite för mycket Rumpgubbe” kallades Rumpkung. Bas kallades flottlagets ledare.

Under de första 10 åren från 1648 högs all skog ner intill älven i Yttermalung så vi kan ana vilken stor förändring av landskapet som skedde dessa år. En del timmer gavs som tionde och annat såldes med gårdens märkning inhuggen i stocken. Efter 1659 mötte timret från Siljanstrakten vårt timmer i Vansbro och flottades sedan vidare till Tuna. 1649 bildades Vedkompaniet med ensamrätt att köpa upp all ved i Västerdalarna för gruvans räkning. Senare efterträddes de av Kopparbergslagens Vedkontor med samma uppgift. Hülphers som gjorde en resa till Malung skrev 1757 att Malungs socken det året höll Gruvan med 263 och $\frac{3}{4}$ stavrum ved vilket är ca 500 kubikmeter ved framflottat till Tuna. Man flottade veden i Västerdalälven som därmed är en av Sveriges tidigaste flottleder ner till Tuna. Kabbar togs upp och blev upphuggen till ved i Tuna, Torsång och nedanför Elsborg så långt upp som i Falun.

Sjuttio år senare skriver prosten Hedvall att skogen återigen fått stor betydelse när ångsågar med flertal sågblad byggdes under 1850 talet. Då lönade det sig att rensa upp i flottningsleder runt om Västerdalarna efter att försäljningen av skog tagit fart vid stora skiftet som var år 1855 för Malungs del. MSB: IV sid 132.

Flottnings- att springa på stockar i vatten.

Att flottningen krävde goda läderstövlar beskrivs i en artikel i boken ”Strömkarlarna” en etnologisk skildring av flottare i Dalälvsområdet 1984. En flottare från Äppelbo, Herbert Brandt bror till Erik som gifte sig och bodde en tid på Näset i Nordanåker mindes flottartiden. Herbert som varit med om att flotta i åarna runtom Yttermalung och därmed konkurrerat med flottarna i Yttermalung beskriver hur Yttermalungsbor garvade läder med granbark för att få så hållbart läder att läderstövlarna vid flottnings höll i flera år. Kunskapen att sy starka och hållbara stövlar fanns också. Den industriella lädertillverkningen i Malung där nya metoder användes gav inte alls den kvalitet av läder som krävdes för flottarstövlar beskrivs i boken. Citat sidan 222. ” 1914 när jag skulle fylla 16 år var jag med i äppelbolaget vid flottnings i Hunån.” De gick tre mil uppströms med kont på ryggen med salt, amerikanskt fläsk och mjöl och 5 liter mjölk var som skulle räcka 2 veckor och turades om att

bära en tung kätting som skulle binda timret om man behövde en flotte t.ex. ” Jag kommer ihåg de där stövlarna, malungs-stövlarna. Under första världskriget åkte jag och mina bröder varje år upp till Yttermalung, till Skinnar-Mass-pojkarna kalla vi dem, och beställde stövlar. Och tänk vilket läder dom hade. Dom där stövlarna kunde man ha en tre fyra år vid flottning. Starka var dom och alldeles vattentäta. Det var genom lädret tjockt och prima. Men sen, 1918, då var Oscar ifrån garveriet i Malung över till Tyskland...ja 1918 det förglömmar jag aldrig. Då löste jag ett par stövlar hos Eliassons i Malung. 85 kronor och rena uselheten.” Läderfettet man smorde stövlarna med for rakt genom lädret in på strumporna.

Man var 32 man det året i Äppelbolaget och fem bolag brukade timret i Vansbro där skiljet var sedan 1893. I Vansbro separerades timret och massaveden mellan Bro Ångsåg, Dalabolaget, Träkol från Vansbro, Korsnäs och Stora Kopparberg som var timmeruppköparna. Kostnaden för flottning var bara en fjärdedel mot vad tåg och bilfrakterna senare skulle kosta.

I boken ”Flottningen i Dalälven” skriven av Gösta Hellstrand 1980 finns en tabell från 1961 då varje flottningsslag finns redovisad för sig vilka kostnader man hade för olika delar av flottningen. Yttermalung står som flottningsansvariga från ”Yttermalungs norra rå till äppelbo norra rå.” Sträckan beskrivs vara 18,8 km som de som flottade skulle röja under sommaren. Det året var kostnaden för denna sträcka totalt 144 662 kronor och då hade man hanterat 800 754 flottgodsenheter alltså stockar av olika längd och grovlek. Det som styrde att man redovisat så detaljerat var en lag som kom 1919.

Inge Persson minns hur man efter kriget körde ner timmer förbi ”bastun” på norrsidan om bron och tippade i det om vårarna. Ett annat stort vinterupplag för timmer var i Säljåker och på andra ställen nära Älven. Då var timret märkt med inhuggen märkning som byttes till färgmärkning eller stämpling under 1960 talet. Bygg Per, Pelle Per, Pelle Lars och andra flottare drog sedan loss stockarna som fastnat i stränderna och det var en folkfest när rompan gick för då stod många på bron för att se de viga och starka flottarna. Någon ytterligare träning behövdes inte så Bygg Per var också en av tidens stora fotbollsspelare i Yttermalung och Malung.

Bygg Stig Olsson växte upp som ett av 7 barn till flottaren och skinnsömmaren Bygg Olle vid Skinnarmass. Bygg Olle var på 1940 talet bas vid flottningen och betrodde att skriva upp tiden och overtiden som flottarna gjorde i de olika arbetslagen i Flottarföreningen. Cheferna på Flottningsföreningen var duktiga

äldre flottare bland andra Bygg folk som t.ex. Göran en tid och tiden innan flottningen upphörde var Bygg Birger förman fram till 1970. Tore Almlöv hette chefen innan dem. Olle Mabergs arbetade på slutet av flottartiden några år med flottning. När övertiden inrapporterats gick ändå kontoret i Malung, inhyst i ett vanligt bostadshus i Backbyn, igenom rapporterna och en del godkändes men inte all övertid. En av flottarna med namnet Ståbi fick svaret på övertidsersättning att han trots namnet "ändå inte kunde Stå bi dygnet runt" och en del av övertiden avslogs.

Andra duktiga flottare var Pelle-pojkarna. Pelle Erik, Pelle Lars och Pelle Olov var mest med men Pelle Per var med kanske bara något år. De var väldigt duktiga flottare inte rädda att gå ut på en bröt. När man t.ex. vid Edet ute vid ön på norrsidan skulle lossa en bröt satt en flottare och höll fast båten på



ovansidan om bröten medan de andra klättrade ut och drog loss stockar tills bröten lossnade och då fick flottarna springa på stockarna bort till båten och hoppa i.

Kortet: Bygg Birger vid Ogströmmen, Grötfors. Ove Solin tog kortet. Ove minns hur de följde hela Ogströmmen och rensade kanterna från "virke" som

fastnat. De kom till slut ner till Venjansjön och bodde i kojor längs stränderna.

Ett mycket farligt arbete när alla tunga stockar dragits loss och bröten bröts upp av forsande vatten runtom. Minst en gång hann inte de som sprang på stockarna tillbaka utan fick hugga fast båtshaken i en stock och lägga sig ner på en del av bröten som flöt nerströms tills han blev uppluckad i båten.

När Bygg Stig var med och rodde båten hann inte Pelle Erik undan utan högg fast båtshaken i en stock längre bort och blev liggande över stockarna när bröten gick tills han räddades i båten som efter en stund kom ikapp den delen av bröten nerför strömmen. Kläderna vid flottning var också viktiga. Skinnstövlar byttes efterhand ut mot gummistövlar och senare stövlar som gick ända upp till midjan. Risken med dem var att om man hamnade i vattnet blev högstövlarna oerhört tunga när de vattenfylldes. I Yttermalung hade Bygg Stig

två skomakare att anlita som kunde halvsula skor och läderstövlar när han var barn eller ungdom och senare laga gummistövlar. Över den nya bron kunde han på 1930-talets slut gå bort till Säljåker och lämna skor till "Mögge" som var billig och duktig att anlita. Bagg Olle Oscar hade senare "skommeri" i Nordanåker och var duktig på att laga gummistövlar med en riktigt hållbar solution. Senare ärvde Bygg Olle Stig "skommeriet".

I hemmen runtom i Yttermalung sydde man i skinn under 30 och 40 talen. Kvinnorna sydde oftast för hand. De sydde "klypor" eller "handlask". Det var tungt att sy i skinn. Bygg Stigs fru Ebba var en av dem som sydde redan som ung. Stigs klasskamrat sydde också så redan som barn fick Stig börja sy hemma.

Kortet: Bygg Per och Bygg Lars och Pelle Lars och Sten Olsson. Rumpning vid Edsforsen 1963 står bakom kortet. Foto Ove Solin.



Tillbaka till Stigs berättelse.

Han blev tvungen att gå upp till Malung till Kyrkans kontor som låg i prästgården för att få rättigheten att arbeta med skinnsömnad redan från 12 årsåldern vad han minns. Då sydde han

motorcykelhandskar med spalt och tre av de maskinerna hemifrån Skinnarmass har han med till huset han byggde i Småstad. Efter några år i skogen och med flottning fick Stig arbete i Eggen där den blivande grannen i Småstad drev en skinnfabrik där han sydde Jackor. (Foton finns att söka på Skinnarbolaget på nätet.)

Ebba sydde handskar under ca 30 år och efter det jobbade Stig och Ebba i Jägra på några skinnfabriker. En hette "Seizen" i Jägra och vid "Måsen" också i Jägra de sista åren sydde Stig både dam- och herrskinnbyxor. Extra yrkesskicklighet

krävdes att sy gylfen på byxorna. Jackor var annars det mesta som Stig sytt under sitt yrkesliv.

Förberedande jobb inför flottning. Bygg Stig berättar.

På höstar kunde vi vara anställda av Korsnäs att kullra bort stenar som låg i vattendrag och blev orsaken till brötar. En del stenar sprängdes men de flesta kullrades bort med handkraft under 40 talet. Arbete måndag till lördag och när rumpan drogs var det ofta även söndagar.

Tjärframställning.

Bygg Stig som var tonåring när tjärfabriken var i gång i början av 1940 talet har även berättat om hur hans farbror Bygg Axel var med honom och framställde tjärved till Tjärfabriken från äppelbogränsen. Bygg Stig fick uppdraget att dra fram tjärveden. De fick göra extra brädväggar till släpet som drogs av en häst. Tjärveden var vresiga rotdelar som skulle lastas. En plats där stubbarna hämtades vid påsktiden var nära Vålsjön vid "Kilflötta". Sedan kördes de till ett upplag precis intill järnvägen och lastades nattetid av andra Korsnäsanställda. Bygg Stig hade en häst som drog fram och Ingvar Pettersson, bror till Olle Mabergs, hade en häst med släp. -Bygg Axel som var äldre, minns Stig, var skicklig att veta var dynamiten skulle placeras för att skottet skulle ta som bäst både vid tjärstubbar och i brötar som var för svåra att få loss med båtshakar. Axel hade god erfarenhet att rikta skotten rätt från flottningen där dynamiten placerades mot en sten så att kraften gick utåtriktat från land. Haga Lars kunde senare spränga det som behövdes i skogen.

Bilden: Lycke Arne, Backola Erik och Bygg Alfred. Rumpan går i Yttermalung 1963. Foto: Ove Solin.

Ofta fick de om våren eller försommaren gå ut i båtar som om vintern låg skyddade i båthusen vid Småstad. Länsarna skulle ju ligga i innan man rullade i stockarna som huggits under vinterhalvåret. I Yttermalung fick man ro båtarna vilket var tungt.

Stig arbetade med flottning från Malungsfors ner till äppelborået där andra flottare tog över.



Någon båt hade motor men den var i Malung, minns Bygg Stig. Det var en båt som låg i båthuset i Backbyn med tändkulemotor. Man fick värma toppen med en blåslampa innan man fick igång den dieseldrivna motorn. Båten hade namnet "Grönland" målat i fören och drog läns från Malung till Malungsfors. På den tiden fick Stig ta cykeln till Malung för att köra båten för flottningsföreningen och fick då tillfälligt ledigt från Korsnäs. Sigvard Sjöberg från Yttermalung var då kontorist på Dalarnas flottningsförening. Om våren skulle länsarna läggas ut och oftast drogs rumpan efter midsommar. Då var det folkfest för byfolket som stod på broar och ibland längs stränderna och tittade på de starka och modiga flottarna. Många tog också kort då. Bara en båt finns kvar i Nordanåker 2019 från flottningstiden men två båthus finns nu kvar fast i privat ägo. Den ägdes vid intervjun 2019 av Olle Mabergs. Fem år 1945 till 1950 fick Bygg Stig dra ut länsarna alltså sammankedjade stockar helst från lättflytande gammalskog så att flottningstimmer inte drog in i vikar och mellan öar m.m. Det var lättare i Malungsfors att lägga läns med motorbåten.

En del av timret var tyngre än vatten och sjönk. Under några höstar fick Bygg Stig vara med om att rädda dessa "sjunkingar" varav många sjunkit bara till hälften. De drogs upp för att torka och senare klyvas upp. Det var bara några per höst som fick arbete med detta efter flottningen. Varje stock var stämplade i båda ändar så att man kunde veta om det var Korsnäs eller Bergslagen som ägde timret.

Timret flottades nerströms till olika skiljen. En del till Vansbro och annat längre ner. Sigvard Sjöberg stämplade båda ändarna av stockarna under 1940 talet. Efter länsen var lagd skulle arbetet med "vältning" alltså irullning av stockarna börja på våren. Bygg Stig var med många år vid vältning. Oftast var man en på var sida om stocken som rullades ner. Senare kördes stockarna ner nära bron i Yttermalung och tippades i älven direkt från lastbilen. Månsen- Olle Måns var där och körde timmer. Han bodde vid Örabäck-Eriks och körde åt Korsnäs.

Det fanns upplag av stockar på flera ställen och ibland låg de sista stockarna långt från Älven så även det var ett tungt arbete. Nära "kvilla" vid Yttermalungs kapell fanns ett av upplagen och sedan fick man ofta ro timret med båt och läns för att få ut det i älven innan rumpan. Det var flera som tog på sig "vältning" extra för att få en liten extrainkomst. En fördel med flottningen var att bark och insekter lossnade så abborre, harr, gädda, lake och även 2 till 3 decimeter långa öringar fick tillräckligt med mat så fisket var bättre minns Bygg Stig.

Skogsarbete.

Annars arbetade Bygg Stig i skogen som ung. Då var det handsågar som gällde. Han själv orkade inte såga ner ett träd i ett svep utan fick vila emellan men andra som Pelle Lars var oerhört starka och tog ett helt träd i ett svep. När sedan motorsågen kom in som arbetsredskap dröjde det rätt länge för Pelle Lars att gå över till motorsågen men då hade Bygg Stig redan bytt arbete och gått över till skinsnömnad.

Brandbekämpning och tågminne.

Rallarna kom till Yttermalung bland annat "Uddevalla" som hette Erik och bodde i Yttermalung i många år efter flottningen. Han flyttade senare med sitt järnvägsarbete till Vansbro.

Ångloken men även senare dieseltåg slog ibland gnistor så ofta fick anställda vid Korsnäs om somrarna åka ut och släcka vid järnvägen. Stig var med flera gånger och bekämpade lågorna med blöta björkkvistar eller vatten som drogs dit där elden börjat. Västerdalarnas bortåt 400 järnvägsanknutna var ibland ute och släckte bränder. Oftast för Stig var det vid Kilflötten nära äppelborået där tåget hade motlut och där det ofta blev gnistbildning.

Någon gång åkte Stig med dressiner som transporterade dricka och annat till de som släckte och vid andra tillfällen. Både vid Skarpröet och norr i Yttermalung fanns tågkojor just för dressinförarna som behövde gå in och vila ibland.

Ett annat tågminne var när Yttermalungs skola åkte på skolresa till Vansbro mejeri. De åkte med tåg och det var slutet av 1930 talet. Minnet av smörtillverkningen kom lite av sig när klassen fick se ett flygplan med motorproblem komma flygande. Stig såg personerna som flög planet som flög lågt redan då men också hakkors målat på planet med de rysningar som det väckte. Planet blev tvunget att nödlanda i Äppelbo samma dag och flera av skolbarnen åkte sedan tillbaka med sina föräldrar för att se planet på nära håll med egna ögon.

Både Bygg Stig och Malte Elvingsson i Småstad och Rune Matsson i Bjuråker hade några år i ungdomen varit med och flottat och även Hed Lars i Nordanåker var en tid med om flottning. Redan 1890, långt innan dem, kom Bengt Sjöberg som flottningsförmän från Ekshärad och bosatte sig i Norra Hedgården i Nordanåker.

Att bygga i Småstad.

När Stig och Ebba fått jobb med skinnsömnad började de planera för husbygge i "Småstad". Andra som byggde var Olle Lindström och skinnfabriksägaren Nils i Eggen. Timmer köpte Stig av kommunen och fick det fraktat till en såg som låg vid Bagga i Eggen den så kallade "Skogsågen". Timret sågades och grunden grävdes och så var bygget igång med Axel Dölhed som både arkitekt och byggmästare. Han var duktig och det gick bra även om virket ibland var lite krokigt och fick rättas till. Vägen fram genom småstad blev redan från den tiden driven av en vägförening som fortfarande betalas med 600 kronor per år av alla boende längs vägen. Kommunen bidrog till att vägen byggdes.

Uno Zars har i en artikel i boken "Med rötter i Sillerö" 1992 beskrivit flottningen. Han beskriver att flottningen uppstod i Tyskland under 1300 talet för att få fram timmer till vattendrivna sågverk. Tekniken togs även upp i Sverige en tid efteråt. I Sillerö förekom flottning i t.ex. Lömån och över Åckensjön spelade man timmer ofta nattetid med hjälp av vind och vajrar som man fäste i bottnen med ett ankare när isen smält om våarna. "Byggpojarna Axel, Alfred, Göran och Birger var de som basade under åren. I övrigt var det samma mannar. Skommar Per med söner Lars, Erik och Olov. Jonas på backen, Lars Haga, Östen Oskar, Ekke, Erik "utåda", Mabergs Per och Lars med flera. (Skommarsöner kallades också Pellepojarna.) På en brygga intill dammen vid Åckensjön stod Skommar Per och skötte inmatningen i slussen." År 1933 var dagslönen 5 kronor i de mindre vattendragen. Haga Lars var den som blev bäst på att springa på stockarna skriver Uno. På Lömån slutade man flottningen 1960. Andra som flottade var Sillmans Nisse och Strand Lars. Vissa år som vid 1916 års extrema vårflod kom timret att flyta upp långt uppe i skogar och på åkrar. Då fick man ta till häst och dra ner timret i älven igen när vårfloden dragit sig undan. Flottningens säsongsarbete drog en del utsocknes hit men vissa flottare från Yttermalungs kapellag jobbade också i andra socknar. Uno Zars farfars bror var en av dem som fick sätta livet till vid flottning nära Gagnef. Vintersta Lars från Sillerö omkom också under flottning vid Orsa.

Vissa år i slutet av flottningstiden ordnade man även tävlingar och uppvisningar då flottare kom och sprang på stockar. En av dem minns man i byn som Stor Po Jonas som kom från Vitsand i Värmland. Han dog 1935 så runt 1925 var han i byn enligt byns kollektiva minnen.

Skog Olle Nilsson berättar att han var med och körde en typ av bandtraktor med extrautrustning frampå bladet. Två stålbalkar svetsades på som stack ner

och sköt ut timret i bäckar i olika myrar om vårarna när det skulle flottas timmer från timmerupplag i skogarna runt Yttermalung. Ove Solin, mer eller mindre heltidsanställd som Korsnäs flottningsarbetare, var med och såg hur väl Olle avvägde hur mycket som gick att knuffa ut timret varje gång. När andra körde maskinen ville de ofta ta med för mycket så inget kom med till slut och brötar byggdes upp istället. Ove skröt över Olles yrkesskicklighet. Även i älven användes sådana maskiner på slutet av flottningstiden och de kunde ibland öppna brötar genom att trycka upp skopan uppströms så att vattnet dämades upp av skopan och stockarna började flyta åt båda sidor förbi traktorn.



Kortet ovanför är vid Nissångsdammen 1962 med Åker Ernfrid och Mats.



Dammar byggdes upp för att få vatten till flottningen.

En liknande maskin som den Skog Olle körde men detta är på ett annat ställe vid Malungsfors i Dalarna. Foto: Ove Solin.

Flottning motströms från Haftaheden till Yttermalung.

Under vissa tider har man även flottat uppströms genom att dra stockar från Haftaheden många kilometer söder om Yttermalung till kyrkbyggen i byn. Nio meter långa stockar flottades på detta sätt när man byggde Yttermalungs gamla kapell vid slutet av 1800-talet. När denna sedan revs togs dessa stockar och sågades upp till plank och 5 tum 5 balkar att bygga nya kyrkan med när nya kyrkan byggdes under 1960-talet. Allt från gamla kyrkan återanvändes i nya kyrkan berättar Skog Olle som var med och sågade de enorma stockarna. – Sågbänken i Bagga räckte inte till så vi fick vända stocken när man sågat halva stocken sa Olle. Flera andra var med och sågade.

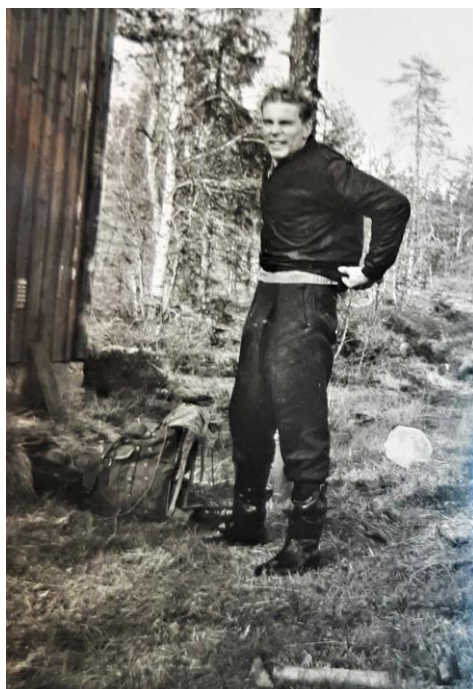


Även timret till Missionshuset senare kallat Bönhuset flottades från Haftaheden vid 1870-talet. Detta står om i Malungs sockens historia. Där Olla Erik från Nordanåker berättar sina minnen.



Många

olika fordon användes för att som här flytta båtar. Ofta fick man spänna på kedjor på alla hjul för att få fäste. Flottare byggde även småekor.



Bilden: Ove Solin, genomblöt 1969!!

Ofta uppstod brötar som den på bilden och någon yrkesinspektion fanns inte på den tiden. En viss risk ingick i arbetet. Att stå ensam nedanför och dra loss stockar för hand en och en eller ladda och springa därifrån för att ta skydd när skottet gick och stockarna skingrades och flög isär var vardag som flottare berättar Ove! Inte bara stockar utan även stenar kom flygande vid sprängningarna.

Flottarbåtarna togs upp på flera sätt. Det fanns ångdrivna flottarbåtar på över tre ton som lyftes på sin tid och sedan den dieseldrivna Majken. Se fotot ovanför. Det var alldeles på slutet av flottningen som båtar flyttades på det enklaste sättet genom att backa in trailern inunder, spänna fast och dra upp.

Flottarnas antal minskades efterhand som maskinerna användes så bara 800 säsongsfloattare var kvar på slutet i Dalarna.

I stugan var fastsatt en järntråd som gick till övre delen av en damm som kallades Gårdhåndammen. Året var 1969. När man låg i kojan om nätterna skakade den av vibrationer som transplanterades via järntråden av vatten och stockar och annat som slog emot och skakade vajern. Som alltid var man ute i



isvattnet "om lådin". Ove skulle dra loss en stock som lagt sig på tvären mot genomströmningen. Han stod med ryggen åt två kamrater som också drog i stockar runtom för att få stockarna att ligga åt rätt håll. De tryckte då en stock som for ner under vattnet med ena änden och plötsligt tog strömmen tag i den och slängde upp andra änden som slog till Ove som halkade i lite öppet vatten och hamnade mellan stockar och vajern. En stock knäckte i samma ögonblick järntråden då Ove föll i vattnet mellan stockar och tråd.

*Foto när Ove visade bilderna och berättade år 2020 hemma hos Rune Matsson.
Foto: Nisse Würth.*

Han hade själv blivit avklippt om järntråden inte gått av just då. Vad att göra? Han låg där i vattnet. Stockar kom fort farande emot honom så enda sättet att klara livhanken var att som Stor Po glida ner under stockarna och föras med vattendraget genom dammen för att komma ut nedanför alldeles isande genomvåt.

Han tog ett djupt andetag och lät sig sjunka ner under ytan. Förmannen med sin chargong frågade då om vem som for genom dammen. Bara jag sa Ove som just då dök upp nedanför. Då hörde han av basen. – Var det bara du så gjorde det ju inget. Chargongen var hård men hjärtlig. Det var en kall dag men Ove arbetade vidare i sina kalla våta kläder och natten efter var bra kall så en del av klädernas kanter var frusna på morgonkanten. "Lite blöta har väl ingen dött av." (Berättelsen är fritt översatt efter Oves berättelse på kättbomål eller ska man skriva tsättbomål?) Ove har mycket att berätta!

Följande historia är Oves men också Dalälvarnas flottningsförening-DFF:s historia kring flottningens sista tid med fokus på 1960-talet men även med några bilder från tidigare år kring Venjan och Öje.

Ove hade foton med sig. Nisse Würth skrev ner följande berättelse från inspelningen. På ett kort visar Ove en vik av Venjan där husen finns kvar. – Det är stället som Gert Klötzke har nu vid Venjans ena ände. Inför vintern hade de en ramp ner med en stor järnställning. De skickade ner en vagn via räls ner där i ån och så körde de in båten över vaggan. Sedan spelade de upp båten sidledes.

Här hade DFF ett förråd och magasin och verkstad och även en stor brygga ut. En tid hade de en till båt här som var ungefär lika stor som båten Måsen i Öje.

Båten i Venjan hette just Venjan och gick samtidigt i trafik med båten Tomten för flottningsarbeten. Den var en ångbåt "Venjan" så det gick åt oerhört med vedstickor att driva den med. En effektiv bensindriven kap hade vi till veden. I flera veckor fick vi såga ved och klyva till tunna stickor att torka inför säsong. Dessutom var det ett stort kontor här för planering av flottningen, båtunderhåll, reparationer, byggnation av ekor m.m. Dammar projekterades, folk anställdes till allt kring flottningen. Till ca 1960 klubbades eller slogs en stämpel in i var ände av varje stock sedan användes färgmärkning. Olika skogsägare hade olika märkning så man vid "skiljena" såg vilka stockar som skulle till vilken mottagare. Vid sidan om kontoret var en manskapsbod. När ångbåten körts många år skulle den till slut ersättas. Orsaken var att tiden för att få fram ved till ångbåten kostade för mycket. Efter Venjan kom "Näcken" en heldieseldriven båt. *Bilden: Dalarnas flottningsförenings gamla kontor vid Venjansjön.*



De äldre som var vana vid den stora ångmaskinen opponerade sig högljutt. – Det kan aldrig gå! Sa de. Särskilt den gamle kaptenen som varit kung på ångbåten

hittade hela tiden argument för att det inte skulle gå. – Det kommer inte fungera i världen! Att en så liten motor ska orka med det tunga arbetet! – Det går aldrig så de.



Men det gick ju bra med dieseldrift så sedan såldes båten "Venjan" till Runn eller Leksand men återkom efter många år till Venjan. Näcken gick efter "Venjan" i Venjansjön och körde i Kolvik och resten av Venjansjön. När båten sedan skulle flyttas till andra sjösystem så fick man lyfta den med flera stockar kallade "spiror" så att man sedan kunde backa in en traktortrailer under båten på land.

Här en upplyftad båt kallad "Sune" som man lyfte på samma vis som "Venjan."



Även i Öje ersattes den gamla båten "Måsen" av en dieseldriven kallad "Lingan". När båten sedan på hösten kommit upp skulle den underhållas. Man lade båten i en vagg och sedan skulle den skrapas och målas så den var klar för flottningen kommande säsong. På ett kort i slutet av artikeln ser

du "Venjan" då den var ny och var inne vid Venjans kyrka. Kortet fanns också med i en utställning om flottningsbåtarna som Mora kommun visade 2020.



Flottarlag.

Minnen finns hur Gabriels-Lars var på DFF-kontoret i Malung och "stre" med Hero. Strida är på malungsmål att munhuggas eller tala med varandra länge och intensivt. De var på kontoret och kunde munhuggas både länge och väl. En annan gång var Gabriel-Lars och Hero och skulle tälta norr om där vägen går till Gullnäs på en stor plan men de var inte ensamma utan många andra hade också tänkt tälta där och då. Gabriel tyckte att det var alldeles för trångbott. Då sa Hero. - Det här ska jag snart greja! Så sprang han ut ur tältet och skrek: -EN ÔRM, EN ÔRM!! Efter en stund var de alldeles ensamma på "tältplatsen".

En gång skulle Gabriel över vägen. Så kom det en bil. Då kastade han sej på vägen som om han varit påkörd. Ja det går många historier om Gabriel. En finns om ett skithus på Limskogen. Men den kommer inte i tryck här.

Med Bygg Birger rensade Ove hela Ogströmmen och kojor fanns efter stränderna. På en plats vid Lötsforsen bodde de över. Dammar byggdes på många platser och även öjedammen byggdes. En som hette Bunäs-Lars var som en bas i Öje. Han var kapten på båten "Måsen" i Öjesjön. En relativt stor båt som användes vid flottningen för timmertransport över sjön. När han den här gången närmade sig dammen så hade de "upp dammen" alltså hade

dammluckan öppnats för att få vatten till flottning nedströms. Bunäs-Lars gick då så nära med båten så han inte kunde räta upp båten så vattnet sög i fören och hela båten for rätt genom dammen med den stora tunga båten på flera ton. Ove berättade om konsekvenserna av denna vådliga forsfärd. – Då kart tå hytten på han! Hela hytten skalades av när båten drogs genom dammkonstruktionen. - Och den for utför dammen och blev liggande i "bakvattnet" nedanför dammen. Hur de fick upp båten över dammen vet jag inte men på något vis måste de ha vinschat upp henne. Båten fick de i alla fall upp men hytten blev kvar där nere berättade Ove.

Många andra historier finns också om Bunäs Lars.

Vid Granån där det inte finns långgrunda stränder var ett alldeles speciellt flottningsförfarande. Dalen var så trång att stockarna inte tog sig iväg utanför dalen. Därför gick det att lägga allt timmer i "rännan" när det var torrt och sedan när smältvattnet kom öppnade man alla dammar uppströms så då for alla stockar nedanför och vidare i ett svep. Enda förberedelsen var att man fick spränga loss en del is som låg i lugnvattnet nedanför innan stockarna kom farande så det inte blev ishinder vid bron.



Majken.

En annan båt hette "Majken". Sten Olsson, Åker Ernfrid, Hassle Helmer var med från andra platser och så Sten Olsson som bott ett antal år i Bjuråker, Yttermalung. Samma "gubbar" var med lite på olika ställen olika år vid

flottningen. Ett annat kort var från Storsund vid Öje. Vattnet forsar riktigt bra på kortet. När virket skulle iväg släppte man på "fullt flottvatten". En plats som vattnet strömmade förbi var vid Jonas i Skogen längs Pettsjövägen. Pärön Ernfrid var då med. På ett annat finns en bulldozer kallad caterpillar. Den körde Fisk Pelle i forsen för att förhindra brötbildning. I början kändes det för flottarna lite bakvänt att använda en maskin att lösa upp brötar med. De byggde om avgasrör och bränsle och luftintag så att allt in och ut från motorn alltid skulle vara ovanför vattenytan. På så vis kunde maskinen gå rätt så djupt i forsen. Fisk Pelle åkte i bredd med eller uppåt forsen och skopan dämde upp vattnet så brötstockarna började flyta igen och drog iväg förbi caterpillern. Ibland kunde maskinföraren bara fösa iväg hela bröten med bladet.

En liknande maskin hade Olle Skog Nilsson från Yttermalung när han i tillflödena runt Yttermalung rullade ut timret i bäckar eller andra flöden som användes att transportera ner virket genom, ner till Västerdalälven. Skopan på Olles maskin hade två järnstänger fastsatta neråt som Olle då använde som stänger att fösa ut stockarna med i fåran där vattnet tog med virket. Maskinen rullade på så vis stockarna framför maskinen ner i vattnet som förde med sig stockarna. Det gällde då att inte få med för många stockar varje gång så vattnet räckte till att ta med sig just de stockarna nedströms. Olle avvägde alltid exakt hur mycket som kunde gå med varje gång. Ove berättade att andra som körde maskinen kunde ta med alldeles för mycket stock. På så vis bildades brötar som var nästan omöjliga att få isär när de blivit för stora.

På vissa sträckor var forsarna så branta att ingen vågade sitta i båten på den sträckan. En gång vid Nissången släppte Ove med medarbetare båten själv nerför. "- Det var så tvärt."

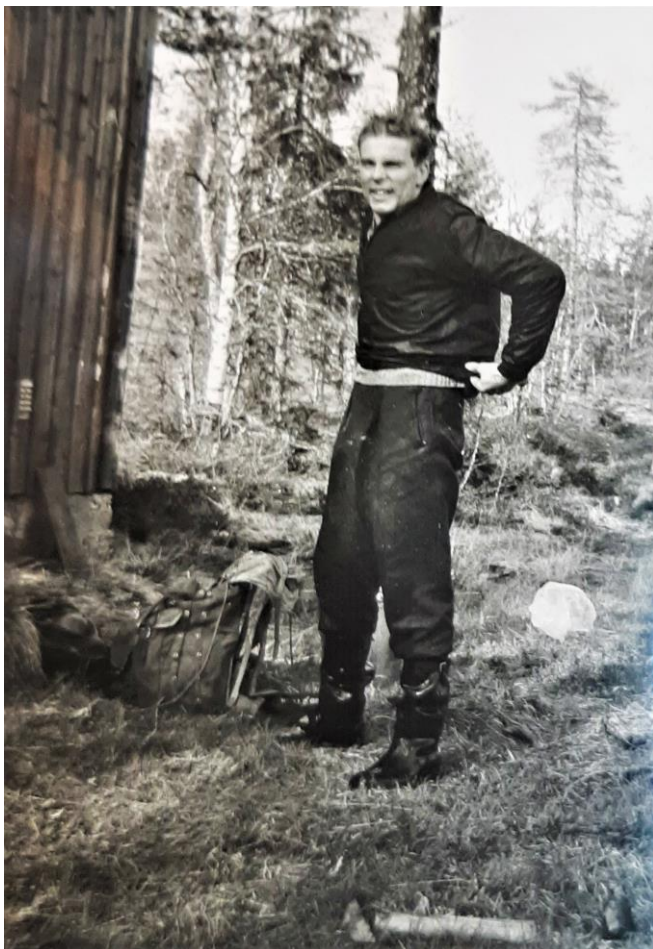
En gång var det en speleka som skulle transporteras till ett annat ställe. En speleka var en stor eka som tre roddare rodde och som man använde att dra timret med över sjöar och stillastående vatten. Ove och Tage var till Gälådammen och skulle ta spelekan till ett ställe nedanför dammen för att sedan ta hem den. Ekan var för tung att lyfta över dammen och vi var ju bara två personer så det var knappt vi orkade ro den. Vi visste inte hur det skulle gå till att få den över dammen. Då kom vi på att vi kunde dra upp dammluckan och låta båten ta sig ner för egen hand. En förde för hand ekan till utloppet och den andre gick ner för att ta emot den. Första biten gick som planerat rakt genom och nerför dammen men väl nere drog den i en stor sten så det slog in hela gaveln på ekan. Det blev inte helt populärt.

Ett annat kort Ove berättade om var när de var och flottade i Järdås. Gustav, Backola Erik med flera var med. Det var bortom Byxångsselen i Ellingån. En annan gång var Ove med Åker Johan, Bror och Åker Joel med flera vid djupådammen och vid kraftverket i Malungs Fors. Ofta var det olika lag vid flottningen så man hann inte alltid lära känna varandras arbetssätt.

- En gång var vi vid Gårdhåndammen och "hä blåst sunnan sô virket låg på". Den sydliga vinden tog med sig timret mot dammen med full kraft så det var risk för en bröt bildades just vid dammkanten eller att det skulle skada dammen. – Vi var där och hackade och drog med båtshakarna så att stockarna inte skulle slå igen och bilda bröt. Trots allt slit kom en stock ändå och la sig "tvärsyvi". Den låg helt fel på tvären mot dammen och satte sig fast i strömdraget. "Ingen hörkt dra dädo ho!" Som sagt - ingen orkade dra loss den. Ove slog och hackade med ryggen mot de andra två som bakom hans rygg rätade ut andra stockar som kom seglande. Joel och Sigfrids drog upp en stock som kilat in sig fel men när nedre ändan kom under vattnet tog strömmen tag i den så den övre delen svepte iväg åt Ove till. Stockändan i luften for då iväg rakt mot Ove och slog till honom i ryggen och slängde honom rakt i sjön framför dammen.

Åker Johan hade av någon okänd anledning satt fast en järntråd från dammen som gick ända bort till kojan. Varför den var där visste inte Ove. Varenda stock som gick emot järntråden skakade kojan så det kunde vara svårt att sova för alla vibrationer. Den tråden gick som väl var av just innan Ove hamnat i vattnet annars kunde han blivit avskuren som en ost.

- Hade den varit kvar hade den kluvit mig, då hade jag gått åt där sa Ove. Varenda stock som kom där ruskade dammen och jag såg i ögonvrån flera stora stockar kom emot mig. De hade lätt kunnat bryta ryggen av mig så jag fick fort bestämma om jag skulle upp direkt eller ner under. Jag tog ett djupt andetag och dök ner och for genom dammluckan genom dammen och kom just upp nedanför när jag hörde basen Åker Johan ropa. "Höcken var det sôm for dzennôm dammen?" Jag ropade tillbaka: -Det var jag! - Då spelar det ingen rôll! ; sa han. - Han klarar sig alltid!



Se fotot på Ove Solin 1969 där han var genomblöt efter att ha farit genom dammen!

Tonen var rå men hjärtlig. Ove berättade sedan hur det gick. Han hade tydligen inga kläder med sig att byta med. – Jag var alldeles genomblöt. Men det var bara att tömma stövlarna och vrida ur kläderna och så jobbade man vidare hela dagen. På natten blev det så kallt så på morgonen var det is på skaften.

Ove berättade om många foton. Kojor och förråd användes som

övernattningsställen men någon gång sov han gott som när Ella och hennes man Bygg Ivar, som var med på flottningen, bjöd honom att sova över hemma hos dem i en bäddad säng. De bjöd även på mat så den generositeten blev ett minne för livet för Ove.

Saltproblem i Skutskär: Tage Einarsson från Öje, släkt med Gösta Einarsson på Mon i Malung var med Ove till Skutskär.

- En gång var vi till Skutskär på ett specialuppdrag. Det året var det så lite vatten som flöt ut i floder och vattendrag vid Skutskär att saltvattnet började läcka in uppströms och hotade färskvattentäckten. Hela Skutskärs samhälle hade vattentäckt där. Vi fick i uppdrag att slå en spont rätt över ån för att hindra saltvattnet att ta sig baklänges in. Det var nog nästan enda gången som det inte var noga med omkostnaderna. De sa: Åk till firman och ta bara ut de kläder ni behöver. - Vi fick ta ut allt vi pekade på i virke och kläder och det gick åt väldiga mängder virke för att bygga den fördämningen. Dessutom regnade det så det stod som spön i backen så det var bra med ombyten. Efter ett tag hade vi klart vår barrikad som såg ut att fungera. Vid vattenintaget hade de en stor borste som borstade bort allt skräp så att det

inte kom med in i färskvattnet. Borsten rensade gallret från allt möjligt skrot men även nejonöga en typ av fisk borstades undan. Gubben där var där och plockade med sig fisken i en stekpanna som han sedan stekte fisken i. Även i Umeå fanns Nejonöga som man där köpte rökt i knippen. – De var goda och köptes i buntar.

Andra kort visade Åker Johan vid Gårdhåndammen, Tväråna vid Nissången och andra forsar i närheten. Gråberg Enar var också med ibland.

Ibland fick man sova över hos lite omaka par vid den tiden. En gång var det två ”gubbar” som bodde ihop och de hade en hushållerska men hon flyttade därifrån ganska snart. Det var första gången Ove träffat på ett homosexuellt par.

Båtarna som användes vid flottning var av flera modeller. Från de enklaste som bestod av några sammansatta stockar att transportera sig över vattendrag med till Ångdrivna och senare dieseldrivna båtar på flera ton. Västeråsarn kallades en lastbil man flyttade båtar med. Den drog upp båten på det historiskt mest lättvindiga sättet. Man bara backade ner vagnen i vattnet inunder båten, satte båten i vaggan på vagnen och drog upp allt på land. Bygg Hans hade en gång en transformator bakpå flaket och en kran var fästad vid bilen. En gång var inte kranen nertagen nog långt utan fastnade i viadukten och det kunde gått riktigt illa men han klarade sig. Bygg Hans var bror till Bygg Birger.

I Almasjön minns Ove att han någon gång var och la ut nät och fiskade. Birger hade stuga i Yttermalung och Olle och Tage bodde också i Yttermalung minns Ove.

Brötar i slänter var en farlig arbetsplats. – Hade det varit idag hade ingen fått vara där. Att ingen slog ihjäl sig när man fick stå nedanför bröten och dra ut stockar eller spränga är otroligt. Särskilt när sprängningen var satt och man sprang därifrån kunde man ju ha snubblat men som väl var hände inget.

Även ute i forsar när man var ute och skulle lossa eller spränga en bröt gällde det att komma i båten annars drogs man med bland alla lösa stockar som kommit loss och dansade neröver forsarna. Bygg Lars var också med när Rune Matsson jobbade med flottning. Även Ove har minnen av samarbete med Bygg Lars. På ett av korten visar Ove en riktig storbröt. Hela berg av stockar. Att vara inunder där var ett riktigt vågspel. Ingenting var noga på den tiden. – Jag var uppe i Vanån ett år. Då hade jag en Willies jeep.

Aldeles ensam var jag och åkte uppöver Vanån. Ovanför Tännäng fanns en väg som gick i bredd med ån. Jag vet inte hur mycket dynamit jag hade baki bilen. 2,5 kg per "knipp" i en låda alldeles fulla lådan och så hade jag en plåtlåda med tändhattar och annat i lådan som var köpt av armén i Amerika. Tändhattar och stubin och tråd. Alldeles ensam var jag uppi där och ingen telefon. Där i en stor bröt vid kanten stack jag ner "lunter" med dynamit i hål mot där det var någon stor sten i bottnen. Stubinen antändes och så sprang jag och ställde mig under någon stor gran i närheten "och så small det". Det regnade stenar förbi där jag stog! Alldeles ensam var jag. Tänk om man snubblat på väg ifrån detonationsplatsen? "- Halka kull add ja kunn dzort!" Ja det var ju lätt gjort att halka omkull! Ingen hade hittat en om något hade hänt. Ingen stod vid pass och ingen säkerhet över huvud taget. Att det bara fick vara så?



Storbröt.

På ett annat ställe gjorde vi en gång en "Led" som skulle gjutas. En led var en mur eller vägg av armerad betong som skulle leda stockarna åt rätt håll. Det var tänkt som en mur vid kanten av en fåra där man senare skulle kunna släppa på vatten till flottning. Virket ville annars lätt dra ut i skogen på den platsen. Vi gjorde klart formen på fredagen och skulle gjuta betongen på måndagsmorgonen efter helgen. Så vi for hem på lördagen. När vi kom dit på måndagen såg allt ut som ett förvridet skelett. Allt låg som en röra. Ner i änden förvridna armeringsjärn och vridna spikar i en enda röra. Då hade Leonard som hade hand om dammen på grund av regnvädret fattat beslutet att dra upp dammluckorna för fullt! Det var bara att börja om. Räta ut spikar

och förvridna armeringsjärn med hjälp av en blåslampa och sätta upp allt i formen en andra gång. Uj vilket arbete!

Vid Nissången var Bygg Gunnar med men de samarbetade annars inte så många gånger minns Ove.

Några historier berättade Ove också om hur olika flottarna var. Några hade ett hett temperament medan andra kunde vara hur eftertänksamma som helst.

Östbergs-Kalle var en av de mer impulsiva. En gång erbjöd han sig att ta med allas packning i ekan genom strömmen nedanför Näversdamm. Han rodde nedströms men såg inte att parera en gångbro som låg tvärsöver strömmen så den tog tag i båten och båten slog runt. Näverkontar och alla verktyg, kläder och mataskar och allt annat for all världens väg. En del hittades efter stränderna men inte alls allt. Varenda säck hade åkt med i strömvirvlarna. Det blev dyrt för Östbergs-Kalle som fick ersätta allt som gick förlorat. Någon kallade sin säck för "rottsäck".

Pettsjödammen är lite speciell. När man släpper på vattnet vid den dammen ser man inget utlopp. Det går på något vis underjordiskt under myrar eller på något annat vis.

Rune minns att man efter sista årets flottning hade en fest för flottarna på Lugnet. Många av flottarna var med men Ove var inte med på den festen.



Kortet är från Lugnet vid tiden innan 1970 när flottningen pågick som synes. En läns håller ute timret från norra viken vid lugnet. Man anar hur stockar kilar in sig i bryggor och eroderade stränderna. En del av flottningsekonomin gick till att stärka strandpartier efter att flottningen upphörde.

Ove jobbade sista åren tillsammans med Tage och Turén uppe runt Venjan.

Under lågsäsong för flottning minns Ove att de fick göra andra saker. En gång före jul började det bli dåligt med arbete.- Då gjorde Birger och jag små ekor som vi skulle ha till mindre vatten. Samtidigt sa förmannen på Korsnäs upp Klas Holmqvist men han kom sin vana trogen ändå tillbaka till jobbet efter uppsägningen.

En ovanlig händelse vid Kättbo runt 1985 var en gång när militären tog fel väg. De hade last som på den trånga vägen över en trång bro slogs av transporten och ramlade ner i vattnet.

Både det som var på flaket, lastbilen och allt hamnade vattnet. En stor del av lasten försvann ner i vattnet när bron kollapsade och händelsen väckte stor uppståndelse hos högre befäl. En helikopter med storgubbar kom dit och "sågt"! Bron blev aldrig körbar efter det.



Lastbilar fanns av olika slag och ett av åkeriföretagen kallades "Expressen". Ove var med och körde åt dem en tid. Mest åkte de på uppdrag runt Kättbo men

också på andra sträckor. Man fick ta de jobb som fanns så ett tag var Ove dammvakt vid Breån.

Han var med på många ställen med flottning och slutflottning så kallad "rumpning". Men i Yttermalung var det andra som ansvarade för rumpningen. Däremot kunde Ove med medarbetare på vårkanten få ordna med fästen inborrade i stora stenar längs vattendrag och även i älven. – Vi hade först en enorm pjäs att hantera vid borrningen. Den var så stor och tung att vi fick vara två man att bära den på en bår till stenen som skulle borrar. Oftast gick det till slut att borra ett hål men att hålla i den tunga pjäsen som hackade och vibrerade innan den fått fäste i stenen var nästan omänskligt tungt. Den bara hoppade och for innan borren fått en grop att börja arbeta ifrån. När den så kallade "kobran" sedan kom blev det en helt annan sak att borra. Den var så mycket lättare och effektivare – vägde bara runt 20 kg. När man borrar hålet skruvades eller gjöts sedan ett stål eller en ring in som sedan brukades som fästen. Ove, Turén och en till var i det närmaste heltidsanställda hos Flottningsföreningen för att förbereda och se till att flottningen gick att slutföra varje säsong. De var lite överallt i Dalarna.

Bygg Axel- vig som en cirkusartist.

Ove träffade Bygg Axel vid Mellsjön en gång och såg honom utföra de mest häpnadsväckande balanskonster på stockarna. – Han var en ren cirkusartist sa Ove. En gång skulle han över på andra sidan vattendraget och det var nedanför dammen. Det flöt förbi en stor stock intill Bygg Axel så han högg båtshaken i stocken och drog in den till sig. Sedan ställde han ena foten på den runda stocken och sköt samtidigt ut stocken snett mot strömmen. Så hackade han båtshaken i den och stod så och höll balansen där på stocken. Och du vet strömmen tog tag i stocken och drev den rakt över hela vattendraget. Han var otrolig att hålla balansen. I och med att han högg båtshaken i stocken och höll i den så vred sig inte stocken utan han kunde trots allt hålla balansen. Och du vet hur han slängde sig i brötarna. Han bara satte i haken och var som en stavhoppare, bara slängde iväg sig.

Då kan man ställa sig frågan hur det gick till att flotta när man inte ser så mycket vatten längre att det verkar kunna bidra till flottning. Ove svarade genom att berätta om mellsjöområdet. De byggde dammar då för att få vatten till flottningen så hela vägen låg under vatten och stora områden på andra platser la man under vatten för att kunna släppa på vid flottningen sedan. Man samlade alltså vatten i åtskilliga tillfälliga magasin inför flottningen. Dessutom

tog man ju hjälp av snösmältningen så det var i isvattnet den första flottningen, fram till älven, skedde. Vissa dammar som byggdes till annat ställde däremot ibland till det för flottningen så där blev det ibland konflikter av andra slag än att mark vattendränktes. Dammar kunde ju också vara flaskhalsar för flottning om stockarna skulle genom dammkonstruktionen.

Axel var far till Bygg Per och andra viga bröder bygg. För att få vatten till flottningen byggdes vid Mellsjön en större damm för att kunna ta ut vatten vid flottningen. Både vägen till sjön och mycket annat hamnade då tidvis under vatten.

På tal om bröderna Bygg så kom de från två familjer i Yttermalung. Bygg Birger var flottningsförmän för Vanån under flera år. Han bodde då i Kättbo men flyttade senare till Malung och blev förmän där när Bygg Göran 1959 blev inspektör i Luleå och flyttade dit. Bygg Arne var förmän i Lima och norrut. Tore Almgren var Inspektör vid Dalälven och Vanån. När Bygg Birger som var gift med Inga Maberg flyttade från Kättbo till Malung så fick Oskar Modig platsen och bostaden i Kättbo som flottningsförmän efter Birger vid Vanån.

Vid frågan om Ove lärde sig spränga av Bygg Axel eller andra som kunde sin sak sa Ove att man lärde sig helt själv på den tiden. Man fick prova sig fram alldeles på egen hand. Ingen fanns som såg till att man gjorde rätt på den tiden. Man bara tryckte ner dynamiten och satte på en gul tändhatt på där och så hade vi en speciell tång som man klämde åt med så att det inte skulle komma in vatten till dynamit eller tändhatt. ”– Ibland hov ve på fett på där så det inte skulle komma in fukt ändå!” Sa Ove. Det var ju konstigt, inga kurser för något på den tiden, ingenting om säkerhetstänkande någon gång. Du vet när jag var där med fulla lådan med dynamit alldeles själv. Man jämförde då alla säkerhetskrav som kommit under senare år för allt arbete och säkerhetsarbetet kring varje moment. Dynamiten var i alla fall inlåst i kassuner. De fanns i varje by. Och inte var det någon då som stal något sa Ove. Men ändå fanns det ett visst säkerhetstänkande kring hur dynamiten förvarades. I kassunerna fanns kistor med dynamit och varje kista hade fyra lås med två olika nycklar. Det var en lång nyckel som passade i två av låsen. För säkerhets skull skulle man inte låsa mer än ett av låsen med den nyckeln minns Ove. Skulle det mot förmodan ändå komma någon med en dyrk och försöka komma åt dynamiten så skulle tjuven få det besvärligt att försöka låsa upp två lås om ett då var olåst var tanken. Det blev besvärligt även för den som hade nyckel för man visste ju inte vilket lås

som var låst och vilket som inte skulle vridas om. Jo fyra lås var det på varje kista.

När man skulle ner med dynamitluntor i brötar fästes de vid en käpp och med en stubintråd längs käppen tändes luntan. Först stack man ner käppen i bröten vanligtvis. Oftast ville man ha en sten nederst så luntan fick ett fäste att spränga emot.

Att rensa längs stränder var annars ett mer vanligt moment för flottarna. En gång var Ove vid Venjan i Ogströmmen och vid Ogviken. – Där drog vi ut virket från ini där. Så var det en udde som gick ut så timret skrapade på sin färd i landet och fastnade. Så där på udden korpade vi ur och timrade upp en mur som skulle hålla ut timret utanför och styra iväg stockarna. Korpade gjorde man med en spetsig hacka kallad korp. Detta var på vintern så snön låg djup på viken. Jeepen jag hade som plogbil orkade inte dra sig fram där helt. Då kom vi på att fråga en som hade en häst i närheten. Så satte de hästen att dra framför jeepen. – Och du vet hästen, med skacklar och allt, blev först vettskrämd att få en jeep efter sig men efter en stund gick det bra. Hästen drog framför och Jeepen sköt på på ettan efter. Så vi tog oss till udden där vi skulle vara ett tag. Vi korpade loss stenar för att få fäste till stockmuren. Vi korpade och hackade för att få fram stenarna en efter en. Till sist kom vi på att sticka ner två och ett halvt kilo dynamit ner i hål där i den frusna marken under tjälen. – Så ”small dä” och så var det klart! Så var det bara att rätta till hålen lite och bygga stockmuren.

Sedan ute på sjön måste man ha mothåll där man kunde sätta fast spelekan eller en spelflotte när virket skulle spelas över sjöarna. De större båtarna hade ett stort ankare men det var inte alltid större båtar som man vinschade timret med över sjön. Därför gjorde man med jämna mellanrum mothåll på sjöarna. Ibland kunde man använda träd vid stränder eller på öar som mothåll men inte alltid. Då kunde man få släpa ut stenar och sätta upp stockar att fästa spelekan eller spelflotten vid. Det var inte alltid lätt att få det att fungera och ofta var det vintertid som man fick förbereda detta med mothåll. När man sedan spelade in timret fick man ofta använda ekor att lyfta vajern med som kunde vara flera hundra meter lång.

Andra saker att planera var att se till att länsar fanns och fästen till dessa. Vid vissa sträckor i älven finns bakvatten där stockarna lätt åkte in uppströms och kilade in sig och bildade brötar. Just där satte man upp länsar som bestod av stockar. Man valde stockar som flöt högt och satt fast dessa med korta kedjor mellan ändarna. Det var nog så man inte fick sjunktimmer till länsen som

skulle flyta så högt som möjligt så inget timmer skulle kunna flyta över. Ibland fick man sätta fast dessa i stockar man fick fästa sidledes som vid bilden som följer. *Bilden. Denna läns höll ut virket från att glida in i viken i Säljåker.*



Foto, från läns, utanför där Bygg Per och Barbro bodde i Säljåker.

Runt Yttermalung var Ove med Skog Olle som körde upp på vältorna och tack vare två stål som stack ner under skopan sköt Olle ut timret i vattenflödet man flottade med i skogarna runt byn. På så vis sköt han ut virke genom att åka fram och tillbaka över vältorna. Han var noga och tog lagom mycket med varje gång. När andra körde tog de för mycket med så det bara sköts åt alla håll så dy och jord och stockar bildade till slut brötar som det var svårt att sära på. Nej men för Olle gick det helt felfritt när han sköt ut vältorna kring Yttermalung.

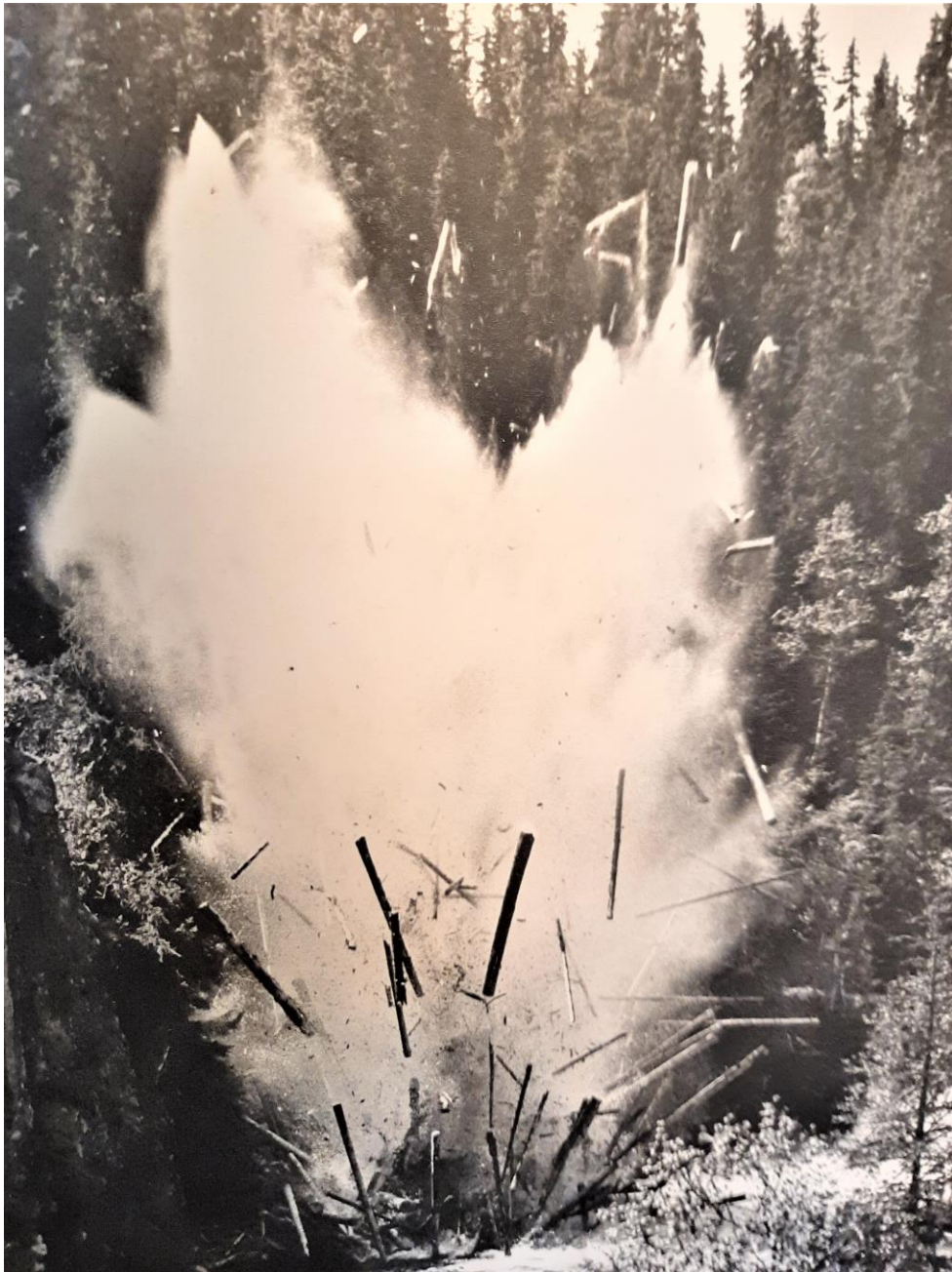
Olle körde även för Expressen som var ett åkeri av många på den tiden. Även Ove körde en del för Expressen men under flottningstiden fick han som en av några få heltidsanställda för flottning hoppa in och arbeta där det för tillfället fattades någon. Dammvakt var han en tid vid Lyån vid Hån. Sedan var han med som längst ner till Kvissedsforsarna. Rået eller gränsen mot Äppelbo gick där nere så söderut tog nya flottarlag vid. Äppelbolaget skötte även flottningen vid Hunån.

När flottningssäsongen var slut visste vi som var runt i norra Dalarna vilka stenar som orsakade brötar sa Ove. Då fick vi i uppdrag att borra och spränga bort de värsta stenarna för flottningen i älven och i andra vattendrag. Vi hade en bergborrmaskin av de första de byggde kallad "Warsop" innan den lättare Kobran kom. En warsop vägde 35 till 40 kg och vi tog med den ut till stenar eller öar i forsar. Man fick vara två om att bära den tunga pjäsen på en bår till borrhjulsplatsen. Sedan fick man baxa upp maskinen på stenen och så hade man en stor vev att starta den med. Man höll i maskinen samtidigt som man snurrade igång den och så skulle man sedan med ena handen hålla i maskinen samtidigt som man skulle ta ur veven och stoppa den i en bakficka. Rena balansakten. Sedan började det svåra att få den hoppande och vibrerande maskinen att få till en början av ett hål att borra ifrån uppe på stenen. Uj vad den hoppade. Warsopen som vägde 40 kilo var rena "kladden" jämfört med Kobran som kom sedan.

- Och du vet hur den hoppade innan man fick fast borren inför sprängningen av stenen eller annat som skulle borraras fast. Borrstarten var svårast.

Det var Ove och Börje Turén (Morfar till Öjeprofilen Tur-Åke) och Erik från Öje som var i det närmaste heltidsanställda för flottningen. De var i Vanån, Lima, Västerdalälven, Mellsjön och i alla de mindre vattendrag man då flottade i.





Dynamit.

Bilden är från Flottningsmuséet vid Siljansfors. Rotälven, sprängning 1969.

Inga kurser gick man ens för att få spränga eller hantera dynamit. Alla hade lösa buntar med dynamit i sina ryggsäckar eller så åkte man med fulla lådor bak i bilen. Ibland såg man kanske hur någon äldre satte fast dynamit på en käpp och stack in i en bröt men mer än så lärde man sig inte av andra. Alla provade sig fram själva.

Ove berättade att dynamitkistan ibland var svår att låsa upp ens för de som hade nyckel så en viss liten säkerhet fanns just kring Kassunerna och Dynamitkistorna som förvarades där i alla byar. Men sedan tog vem som helst som jobbade med flottning, luntor av dynamit i ryggsäcken, och åkte iväg med dynamiten var och en till sin post. Väl på sin plats satte man på en lunta dynamit på en käpp och band fast. Sedan satte man på tändhatten och stubin och nöp åt med specialtången så inget vatten

skulle komma åt. Då var man beredd att sticka ner käppen inunder bröten där det slog stopp någonstans. När man tänt fick man sticka därifrån.

Minnen finns hur det gick vid en stor bröt vid Kvissedsforsen som de sprängde. Där gick stockarna i luften!

Vid Kvissed var det minst tre forsar som det kunde bildas brötar i. Ove minns hur de var och rensade i alla tre forsarna där medan Rune var där ett annat år då han tror sig minnas att det lagts ut läns ovanför för att leda timret till en av forsarna mest lämplig för flottning. Närmast Skarpröet tror han det kunde vara på östra sidan.

På tal om brötar sa Ove. Så var vi till Ogströmmen där den kom ner i Venjan. Där var vi in i viken och drog ut virke från ini där. En udde gick ut där så det var den udden vi byggde leden på en vinter. Den vintern vi fick ta hjälp av en häst framför jeepen som illvrålade när den sköt plogen framför sig och hästen blev vettskrämd. För att leda timret åt rätt håll byggdes olika länsar och annat. Ove visade med händerna hur de byggde och fick dra stockar m.m. för att få byggena att hålla. – Det var lika illa sedan sa Ove när man drog ut en bom så att man gjorde ett avhåll om du skulle ut någonstans om länsen gick här...och så pekade han..så fick man sätta det i ett träd eller i något att sätta fast det i som ett fäste. På så vis klämde man sig igenom öppningen som var på vissa ställen för flottningen och där var det extra viktigt att man fick fast länsar eller annat som annars skulle flutit iväg eller blåst iväg.

Det var lite konster med alla slags stockhinder att leda flottningstimret rätt med. Just att få allt att fungera. Båtshakar och olika koppel hade man alltid med sig i båten. När man gjorde en läns fick man välja ut rätt stockar, slå i en ring i var stock och sätta ihop dem med en kätting som passade. Olika länsar hade olika hakar. När man fått det rätt leddes timret fram av sig självt när tiden kom för flottning. När man sedan skulle ut med länsen fick man se till att man tog hjälp av strömmen, för att dra länsen mot strömmen gick bara inte.

Rune minns hur trixigt det kunde vara att få ut länsar i rinnande vatten i älven. Man fick ta i och ro av alla krafter när strömmen tog i länsen och drog iväg. Det var en väldig kraft i vattnet!

- Jo det är något hemst det; sa Ove. En gång var vi i Tiselen i ett "Idu" där. En som kallades Kovik och en Lasse Karlsson var med. Lasse var värmlänning som var i Öje ett tag och körde lastbil för Korsnäs en tid vid Mellsjön. Lasse rodde och rodde men just som han nästan kom fram så nära att Kovik nätt nådde det han skulle nå så slutade han ro. Då ropade Kovik som var beredd att just sätta fast båtshaken i en läns som slitit sig. – För helvete-ro på, ro på, sluta inte ro. Jag har hållit på i fyrtio år och har då aldrig varit med om att folk slutat ro röt han med sin heta röst och slog haken i vattnet.
- Så var brodern åt Post-Bengt (som hade taxin i Öje) med men han var lugnet självt. Honom hörde man aldrig några vredesutbrott från. Oj vad olika temperament alla hade.

Flottningsfirman hade kontor även i Malung. Tore Almgren arbetade på kontoret och andra. En gång var Almgren med vid "Lya." Han hade gått länge så han var så trött så trött. Nu stod han på ett fly alltså en flytande ö av växtdelar. Han sjönk mer och mer och till slut var vattnet över stöveln -men han var så trött att han inte orkade lyfta benen till en fastare del av flyt. Oh hur vi skrattade! Han var så trött; sa Ove!

Ibland bildades isbrötar med is armerad med stockar. Ett av korten Ove hade med var vid Venjan där isbröten blev så stor ett år att bron höll på att fara. Även vid Tandö hände samma sak.

En gång vid en tid när det var dåligt med arbete blev Klas Holmqvist uppsagd. Dagen efter tog han ändå bussen till arbetet men då frågade Bygg Birger om han inte var uppsagd. Då blev Klas så arg! Han hade tagit bussen till jobbet som vanligt och tänkte jobba kvar.

Bygg Birger hade också humör ibland. En gång var han så arg att han trots att han blev erbjuden skjuts till Yttermalung tackade nej och gick ändå hem från Malung. Alla hade sina sätt att hantera sina känslor. Många av flottarna hade lätt till att bli upprörda medan andra tänkte efter länge innan de gjorde något.

Stockar tyngre än vatten vid Kvissed.

Ett Ed är en plats som stoppar båttrafiken så man kan översätta det med "Hinder för båttrafik". Ibland är det ett berg mellan två sjöar och ofta en fors. Edet och Kvissed finns nära Yttermalung och båda är forsar.

Knobergs Gunnar var med en gång vid Kvissed och drog upp sjunkvirke. Det är märkligt att en viss procent av stockarna var tyngre än vatten och därmed sjönk till botten. Det var ofta det bästa virket. Fortfarande 50 år efter flottningen kan man vid lågvatten se sjunktimmer ligga på botten av älven efter flottningen. Timmer, tyngre än vatten, blev ett problem för flottarna. Då hade man en lång stör. På den satte man på en holk och på den en spets med en liten kättingbit emellan. Så sköt man ner den där störens spets i sjunkstocken. Fick man fast den drog man långsamt uppåt mot båten. Sedan rodde man in stocken mot där vägen går ner i Kvisselen. Det var inte bara en stock utan det blev mängder av sjunktimmer vi drog upp där. Ett helt upplag fanns där när vi var klara. Om man inte fick upp stocken för att den fastnat i botten eller var för tung så var det en anordning i spetsen så att det gick att lossa spjutet utan att förlora spetsen.

Båthusen vid Småstad.

Knobergs Gunnar var då med så när stockarna var uppe frågade Ove, Gunnar om han ville följa med och sätta in båtarna i båthusen i Småstad. De ägdes på den tiden av Flottningsföreningen. Vi tog oss dit och fick in båtarna i båthusen där, så de låg skyddade där vid ån till nästa säsong. En annan som var med och hörde att vi skulle flytta båtar blev arg för han tyckte det var ett för lättvindigt jobb att flytta båtar.

Ofta gick det bra men ibland brusade någon upp. Humör fanns och osämja var det ofta i byarna. Mycket passande på varandra var det i byarna på den tiden. Oftast var det ändå en väldigt bra arbetsmoral och de flesta var väldigt bra att arbeta med sa Ove.

Att det kunde gå hett till berättade en gång Bygg Birger för Ove.

En gång var Bygg Birger på en fest i bygdegården i Yttermalung. En kollega till honom frågade då om Birger skulle med ut utanför knuten. De gick ut för Birger trodde att arbetskamraten skulle bjuda på en sup. Men när han väl kom runt knuten kom en stor timmersax -rakt i skallen på mig-sa Birger. – Hä va en Kärl ja vart lett ve: sa Birger. (Översatt; -det var en karl jag blev trött på!)

Dage hade också ett hett temperament sa Ove. Han arbetade på verkstaden. En gång hade vi varmt maten i värmeskåpet sa Ove. Dage tog ut sin matlåda av metall men råkade välta ut maten. Uj vad arg han blev. Senare på dagen var Dage och Ove hem till Dages mamma som bjöd på mat. Dage var fortfarande så arg att han inte ville äta trots att mamman lagt upp mat på hans tallrik. – Det är inte meningen att jag ska ha någon mat idag: sa han.

Rune nämnde då att Dages mor Bagg Mari hade ett helt annat temperament. – Någon snällare fanns inte! Sedan berättade Rune hur han var med och körde ut varor när hans far B.O. Matsson var föreståndare i affären i Yttermalung runt 1960. Alla var så snälla som man kom hem med varor till.

Jo och Ella och Ivan oj så snälla de var sa Ove.

Samtalen kom sedan in på hur många av de gamla starka individerna i våra samhällen som de senaste årtiondena drabbats av demenssjukdomar. Människor som varit mer klara i minnet än de flesta andra glider bort från nutid in i sina liv från sin barndom. De känner inte igen sig i det liv de levde de senaste 50, 60, 70 åren, känner inte igen sina nära längre, vill ut och cykla som i sin barndom eller mjölka korna när ladugården stått tom i över 50 år och så vidare. Mitt i all problematik kring tidsåldrar som inte passar in i varandra kan de ändå ha svar på tal när man i deras värld kommer med den bisarra funderingen att det ju inte finns några mjölkkor kvar i byn. - Men i Vika går då korna lösa längs vägranterna!

Skog Olle lånade en Fiat bandtraktor som han var upp på vältorna med kring Yttermalung och föste ner timret i bäckar och vattendrag om vårarna. Det var den de satt fast stöttor på längs fram på bladet så det gick att rulla ut rätt antal stockar varje gång man skulle få ut dem i flottleden. Han som ägde maskinen körde den också ibland. Han var från Lissmyrtorp och hette Rundqvist. Om det gick bra för Olle så gick det helt åt skogen för Rundqvist. Han tog i på vältan och skulle ha hela vältan med sig så att virket for åt alla håll. -Så fick han med dya och jord så det blev fel allt, sa Ove. Så slirade det i vältan och timret for åt alla håll. Det var inte lätt att få ut den bröt som då bildades: minns Ove.

När Ove var ung fick han en gång låna lastbilen Korsnäs ägde vid Korsnäsgaraget. Birger ringde om att Ove skulle ut på ett uppdrag. Ove hade aldrig kört lastbil förr och inte visste han hur man startade bilen. De fick börja med att ringa Arne och fråga och få reda på vad som var huvudströmbrytaren och så vidare. Sedan for Ove upp till Limatrakten tillsammans med Rundqvist. Väl framme tog Birger över som chaufför. Bandtraktorn hade de med på flaket. Rundqvist skulle backa av traktorn från flaket som Birger samtidigt tippade ner och allt höll på att gå fullständigt fel men till slut kom bandtraktorn ner från flaket. De hade släppt på vatten för flottning och Rundqvist åkte upp på vältan och tog så mycket han förmådde med och tryckte ut men fick inte stopp på traktorn utan for handlöst ut i strömmen. Han kunde inte simma så han fick klättra upp på taket och där stack ett rör upp som han stod och höll sig fast i för att rädda sig. Där fick han sitta flera timmar innan dammluckorna stängdes och vattnet sjunkit undan så pass att han kom iland. Väl iland fick han skicka efter två mekaniker som kom från Stockholm och fick skruva isär hela traktorn för rengöring. Traktorn var Rundqvists så det var nog dyrt för honom att få åtgärdat. Jo det var rena cirkusen: sa Ove.

En annan gång for Rundqvist ner i en vältan och de drog åt för att han skulle komma loss. Så de drog allt de kunde och så släppte han Björnen men Oskar stod för nära så Oskar fick björnen över armen så det var på vippen att den gick av tvärt. Det gjorde så ont sa Oskar att jag blev förlamad annars hade jag smällt till den där så det hade blivit fler olyckor.

En gång hade Rundqvist en Opel Karavan. Han såg på oljestickan att det var på tok för lite olja. Eftersom han inte hade olja med kom han på att olja ju flöt på vatten så håller man i vatten så täcker ju oljan oljestickan. Sagt och gjort, i med vatten och så for han. Han kom femhundra meter.. så skar motorn.

Rundqvist var och sprängde vid vägarna ett tag och så hade han en hund med för det mesta i bilen. En dag körde Rundqvist en Peugeot diesel med glödtändningsstart. Han backade intill bilen nära en bröt och stängde av motorn. Sedan laddade han dynamit och stack i den i bröten på lämpligt ställe och tände på stubinen, strax intill bilen, satte sig i bilen för att starta men då startade inte bilen. Han

kastade sig ur bilen och undkom med bara förskräckelsen av att se sin bil intryckt som en vinkel. Som tur var var inte hunden med den dagen. Oj vilken cirkusgubbe: sa Ove.

Vi skulle förlänga vägen uppe vid Ljugaråsen. Smed-Helmer och Rundqvist var där. Han hade en större traktor med gummihjul med kran på och vagn. Då skulle vi göra en risbänk inunder vägbanken. Vi hade fällt en massa granar i en gata där. På väg dit hade han kranarmen rakt ut och försökte lyfta. Hela framänden av traktorn gick då till väders. Hade han dragit in och lyft närmare traktorn skulle det ju gått hur bra som helst men det gick inte att ge honom några körtips. Det gick inte. Han tog inte emot några råd. Han satt där i den stegrande traktorn och försökte lyfta och det rann hydraulolja om den! Så det sprutade hydraulolja över hela honom så han fick säkert fulla stövlarna med hydraulolja. Sen var det några fina granar där i närheten i skogen intill så jag frågade honom: Vill du med och se de fina gammelgranarna. Jo då det ville han. Men när han skulle gå ur traktorn så drog han till något reglage så det slängde lyftarmen iväg åt sidan och traktorn gick omkull. Och gubben hoppade ur. Slog sig på båda benen och ropa: Hur ska vi få upp traktorn!

Då sa jag att det fanns en traktor en Fiat i närheten men då ropade han – Hur ska den få upp den här. Den är ju en HC!!

En annan traktorförare hade även med hästen i skogen på vissa drivningar. En gång tog han hästen på flaket ut i skogen. Ställde av hästen och körde vidare. Efter flera timmar kom någon annan på och frågade: Var har du hästen? Oj. Oj, då hade han glömt hästen som fick stå och vänta på den tankspridde traktorföraren.

Men Olla David när vi var vid Mellsjön gick det bättre för. Han hade en halvbandare där som gick bra. Han hade gjort en specialanordning på traktorn så den kunde inte stegra sig. Några rör var fastsatta som gick i varandra och satt fast på så vis att de tog emot om traktorn började lyfta i ena ändan. Vid Mellsjön fanns Björktjärnsberget som de drev skog vid ibland och kanske var de vid Lömåsen och Lömberget och Markusberget.

Och du vet det var snö där så de sa: - Vi såg inte traktorn för all snö men så kom en rökring efter en annan över snön så vi såg det rörde på sig. Kanske var det snövintrarna 1950-51.

Minnen finns hur David körde traktor och så hade Georg Jansson också en traktor. De åkte den där tankvägen jämt om vintrarna.

Tankvägen.

Tankvägen fick sitt namn efter att man kört ner norrländska timmerkörare till Yttermalung ett eller flera år. De plogade först en väg från hyggena runt Oxberget ner till Öjarna alltså öarna strax norr om småstad. För att få med så mycket timmer som möjligt hade de en tank med vatten som de värmden på en kälke. En sådan tankvagn finns på flottningsmuséet. Vid var slädmed lät de det varma vattnet strila ut och bilda "räls" av fruset vatten som sedan nästa slädlasts med gled lättare fram på så då fick de med större last varje gång. Det blev som en rodelbana för varje med.

Tankvägen var åkrutten de körde genom skogen från Oxberget och ner och kom ner där Storm bor några hundra meter söder om kvarnbäcken. Så allt virke från skogarna uppe i där kom den vägen till flottningen. Sedan körde de ner allt på ån nedanvid Öjarna efter gammalt. Det kunde vara besvärligt nog därför att det behövde bli bra högt vatten om det skulle kunna flottas därifrån sedan om våren minns Rune.

Och så var det Pås-Ivar.

I Malungs-Fors fanns en som de kallade Pås-Ivar sa Ove. Han hade ett ticks så han spottade alltid innan han gjorde något. Så var de vid Nisterlingen och "sluss" eller släppte på vatten så att det bildade en flottled. Så kom det en stock och slog sig för dammen och de fick inte loss stocken på något vis. Så då hade man ju jämt luntor med dynamit som satt på en pinne. Så tände de på den där och så skulle de placera den där vid stocken för att få bort stocken. Men han fick inte fast dynamiten utan han höll i pinnen istället när det small och smällen blåste ju omkull honom där vid dammen. Då hörde man honom lite dämpat. – Jag ser inget! Jag hör inget så nu är det väl slut. Uj uj vilka original det fanns.

Brånö-Gunnar var en av dessa profiler på sin tid. Men han var den urlugna typen som både rörde sig lugnt och tog tid på sig för allt. Då han tog en stock och hantera den var det inget hastverk, då hade han planerat allt noga innan. Han hade full koll på hur han skulle ta och lösa upp en den bröten!

De tänkte ett steg före. Andra hetsigare flottare kunde rätt som det var åka i vattnet och komma upp genom en bröt. Då kunde Brånö-Gunnar säga: - Än har ingen dött vid flottningen! Det var visst en tanke alla hade och för det mesta gick det ju bra.

Ove sa: jo det var väl den där haken som räddade en många gånger som flottare. När man sprang där och högg och drog i stockarna så kunde man i alla fall hålla i sig i båtshaken om man råkade falla i. Det sämsta var när stockarna flutit omkring ett tag så bildades det slem på stockarna. Halkan var nästan omöjlig på vissa stockar. Jo när man sprang sedan på det där så kunde man lätt halka mindes Ove. Då var det den där haken som ofta blev räddningen. Om man ramlade så var det oftast två stockar som man kunde ta spjörn emot som stöd med båtshaken. Så hängde man upp stängen på stockarna närmast så man kunde kravla sig upp igen.

Oves första jobb vid Vimo.

När vi gick i skola, vi var inte gamla, då vi hade slutat skolan så cyklade vi från Kättbo och till mot Vimo och Råbäcken. Där låg det virke full hela den där plan! Dit cyklade vi så var vi där och välte. Vi hade viss ersättning för varje stock uträknat på varje kubik, och du vet man var inte gammal då! Vi var där ensamma smågrabbarna och de hade kört ut det där och det var stubbar och det var elände och det var grovt timmer. Vi hade pinnar och störar och vägde en på var sida om stockarna och vägde ut det. Vältarna var ju strölagda så de var höga också. Där var vi och klättrade uppe på och rullade stock för stock neri. Att det gick bra?!? Ibland for en stock rätt åt sidan och tippade. Det var då det. Idag hade vi inte fått det i världen! Barnarbete och livsfarligt. Att vi inte gjorde illa oss! Och du vet hur tunga stockarna var en och en och att då tänka vad en vält vägde! Och det var ju barkat också så det var "glint" och halkigt! Jag vet ingen som gjorde sig illa när vi var där.

Idag får man just inte göra något utan att det är reglerat. Och visst händer det olyckor som ju blir till grund för alla regler. En i Norrland gick åt för att han inte satt fast skopan rätt på traktorn så de ringde från tinget och ville att Oves son skulle vittna och visa hur man går till väga när man sätter fast en skopa på traktorn. Till slut slapp han åka till Kiruna utan fick vittna via tinget i Mora. Men ingen ersättning fick han som vittne för missad arbetstid eller något.

Regler blir fler och fler och ofta blir det ju ett hinder för dem som tänker efter och sköter sig medan de som inte tänker efter ändå inte kanske kan ta in vad råd och riktlinjer skulle kunna förhindra för olyckor. Mer lagar drabbar ju oftast de som sköter sig.

På naturvårdsskolan i Älvdalen har de gjort en väldigt intressant film om hur det var när de körde med häst och hur det utvecklades hela tiden. Erfarenheter som alltså finns på film.

Foton finns ju på vissa bilder där man ser hur de kunde hantera stockar förr. Höga lass och bara en eller två hästar som drog. Och så satt dom och så var det nerförsbacke..och det tunga lasset sköt på. Att det gick bra!

Hage-Ola i Fors berättade Ove; Han var i allting. Han höll på med traktorer och mycket annat. Han hade några kuckelgrejer jämt. En gång åkte han i en backe och hade en kälke. Men då hade han ett speciallås och hur det var så lossna det i backen. Så for släpstången upp i traktorhytten och lyckades dra sig in innanför skinntröjan på Ola och rätt upp i taket så där satt han fast. Så satt han så med stången vid ryggen och armarna viftande åt sidorna. Ja du vet - att han inte gick åt! Där hände också mycket kring honom jämt både på Jofa och på Karelius. En sugga drog en gång över vägen och smet. Han sprang ikapp grisen och fick till sist in den i bilen igen men då hade turisterna stannat och tagit kort på den pittoreske bonden som svinet slet sig för.



Rejåla läderstövlar gick åt. Några tillverkades i Yttermalung. Från vänster sitter: Skogshuggarna som ordnade med virket till flottningen: Edvard Sjöberg?, Lars Ohlén, ? , Edvard Forsed, kanske Ståby Albin, ?, ? .

De som tillverkade stövlarna i Bjuråker i Yttermalung gjorde ett så bra arbete att historier finns att skogsarbetare beställde dem ända från orter i Norrland.



Tiden för flottning vid lågvatten. I bakgrunden anar man ledet vid Edet.



Vid den ljusa stensatta brinken tippade Olle Skog i timret berättar han.

Olle körde timmer inför flottningen. En gång berättar Olle att han lossade ett timmerlast men så rullade en stock fel och studsade iväg så Olle fick den rakt i huvudet. Han slogs medvetslös en stund och fick sedan komma hem och blev ordinerad horisontalläge i 14 dagar. Inte ens ett hembesök kostade läkaren på honom under den tiden utan Ingrid Grip fick ringa och fråga efterhand. Det gick i alla fall bra sa Olle.



Några flottare står med båtshakar bakom stolpen till höger.



Välta och folk från Bagga troligtvis vid flottningens början om våren.

Följande bild är lånad ur Silleröboken där Uno Zars skrivit artikeln om flottningen.



En paus i flottningen vid Märôgråan. Fr v Lars Haga, Skommar Erik Persson, Skommar Olof Persson, Bygg Birger Olsson, Bôris Mats Olsson och Bôris Nils Olsson. Foto: Uno Zars.



Kort från Bagga.



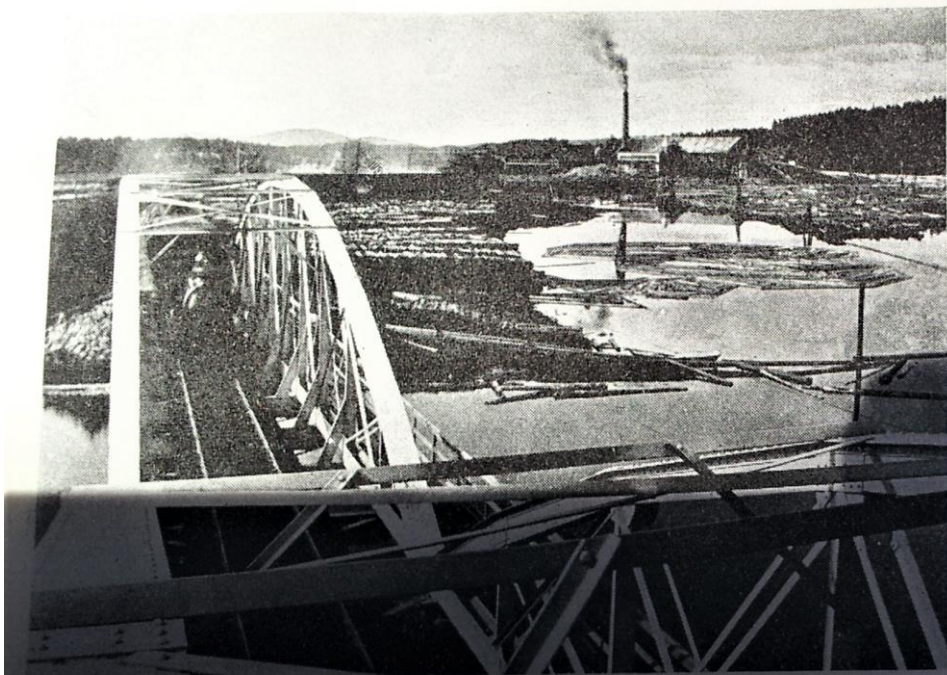
Flottare med verktyg, båtar och packning. Kort 147-149 i Iris samling. På kortet står från vänster: Haga Lars Larsson, Nils Gustaf, Strand Karl, Lisper Ola, Lisper Nils, Bränd Ola, Haga Erik, Pelle och Magnil Albin. Man ser hur båtshaken var det viktigaste redskapet för flottarna.



Från vänster: Nissjers Albert Andersson, Knobergs Hilda Johansson, Grip Edvard Eriksson, Knobergs Edvard Johansson, Hampus Betty Nordström och okända pojkar. I skogskojan.



Brånö
Gunnar, Börj Mathias Matsson, Gunnar Hedback och Börj Stig Olsson. Gården Jönsåsen, Äggen.



Erling Braathen foto. 1913
BILD 176. VANSBRO ÅNGSÅG (»DALASÅGEN«). JFR BILD 175.

Den första ångsågen

byggdes 1892 i Vansbro kallad "Dalasågen" så från det året flottades även timmer till Vansbro. I början var det även flera milor på udden vid sågen. Man ser hur de ryker. Bild och fakta från Forsslunds från Källorna till havet, tryckt 1925.



Inger Larsson senare Würth 1956 eller 1957 vid Näset Nordanåker framför älven under flottningstiden.

Inte bara den estetiska vattenmiljön i älven blev förändrad under flottningen. Gäddornas lekplatser sedan tusentals år sattes under vatten vid fördämningarna eller torrlades nedanför myrdamarna vissa tider. Även fiskarnas födosök förändrades delvis när många stockar med insekter flöt igenom byn. Sven Andersson från Näset brukade säga att det var mycket mer fisk när flottningen pågick så kanske timret bidrog till matfiskbeståndet. Man planterade dessutom ut väldiga mängder yngel vissa år från fiskodlingen. När gäddfisket inte blev så populärt längre rotenonbehandlades vissa sjöar som Almasjön för att få bort gäddorna och ersätta dem med ädelfisk men det är en annan historia. Det var många konsekvenser av flottningen. Gäddornas lekvatten försvann och eftersom det var en viktig matfisk på 1800 och 1900-talen tog man rom och mjölke och odlade gäddyngel som sedan placerades ut i många vatten i närområdet ibland även i vatten där det tidigare inte funnits gädda. B.O. Jonsson sägs ha varit med att starta fiskodlingen i Yttermalung delvis på grund av flottningen.



Här är ett kort på den första fiskodlingen i Kvarnbäcken i Nordanåker. De som är med på kortet bodde i närheten.

Matrast vid gapskjul, Mellsjön, Västerdalarna 1912 står det i Siljansfors skogs och flottningsmuseum. För flottare som arbetade längs de mindre vattendragen fanns till att börja med inte alltid rastkojor att tillgå. Man fick bland annat laga mat under bar himmel eller i ett gapskjul. Matlagningen var bristfällig. Var och en lagade sin egen mat. Mest blev det kaffe och knäckebröd.



Kanske är någon av dessa flottare från Yttermalung?



Att flotta ut

genom dammar kunde ställa till bekymmer. Bilden skulle kunna vara tagen i dammen vid Åckensjön väster om Sillerö men kortet är lånat från flottningsmuséet och är taget vid en annan damm. Problemet kring trånga passager fanns överallt.

För att kunna kommunicera installerades morsetelegrafi. Här följer våra närmaste platssignaler som togs emot på kontoren i trakten.

Vanånslinien.	
Eneroth, H., Grånäs	— — — —
Skifsforssen	— — — —
Vanåns skiljeställe	— — — — —
Vansbro järnvägsstation	—
Winlöf, M., Malung	— — — —
Öje	— — — —
Venjans voxelstation	— — — —
Transtrandsasen	—

Det var viktigt att kunna skicka flottarna till de ställen där de behövdes som bäst där huvuddelen av timret just då flöt förbi eller samlades till brötar på vägen.



En detalj från muséet som illustrerar hur man innan motorernas tid spelade in timret över sjöar och uppströms vattendrag. Det kunde se liknande ut på en större speleka.

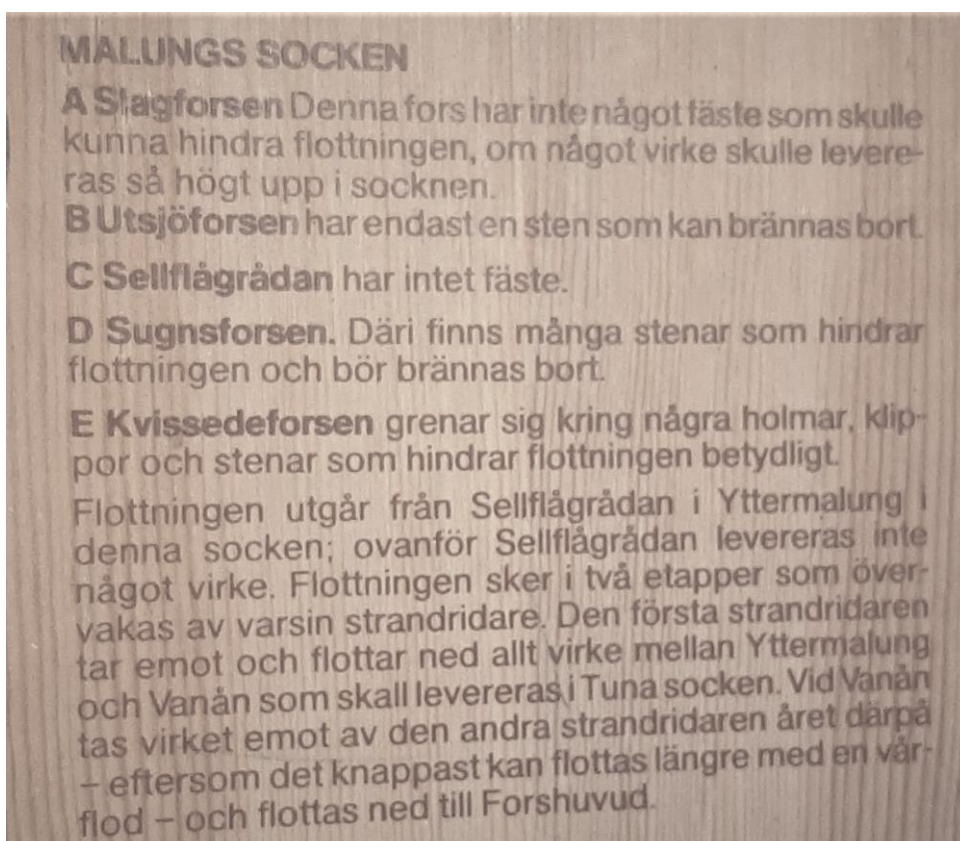


Killingbäcken vid Limån fick man bygga en ränna i 1930 för att minska brötbildning.

En liknande ränna berättade Ove om. I början av den fanns en dammlucka som om den var öppen släppte vattnet genom gamla bäckfåran en bit från rännan. Stängde någon dammluckan vilket hände nästan varje vinter så for vattnet i rännan och bildade is i hela rännan som for med våldsamt kraft vid vårsmältningen och i en kurva drog den ner hela rännans kant förstärkt med järn m.m. Ove och andra fick då varje vår ta sig dit med blåslampa och böja tillbaka järnen och ha med specialbeställda böjar att ersätta de gamla trasiga virkesbitarna med. Allt för flottningen!



Ötter Mahlung, Björåker, Sillers byn. Grov furuskog öster om byn. Obs väg-1714.



1714, Muséet.



Mycket av timret flottat från Yttermalung blev till stöttor i gruvan. Flottarmuséet.



Rumpning vid Lugnet 1963. Erling Sigfrids, Hassle, Oskar och Anton Gunnarsson.
Fotot ovanför och de som följer är från Ove Solins samling.



Brötrensning nära Edet 1963. Muren på andra sidan står om i A:P:s dagbok hur han var med från Yttermalung en sommar och byggde muren som fick timret att hålla sig i strömfåran..



Songsforsen 1963.



Rensning vid Idbäck slutet på säsongen 1963. Johan Tors, Gustav Tällberg, Backola Erik och Erling Sigfrids.



Edsforsen rumpare 1963. Pelle Erik från Yttermalung, Ån Nils från Sillerö, Turén från Öje, Hassle från Vallerås och Bosse i Öje knappt synlig bakom busken till höger..



Jan och Gabriel-Lars. Lännviken 1963.



Rumpning, Ogströmmen, Hissingen, 1963. Bror, Erling Sigfrids, Hassle Helmer, Sten Olsson från Yttermalung och Åker Ernfrid.



Foto taget av Ove Solin som berättat sin historia i slutet av artikeln. Med på bilden från 1962 är "Rumparlaget" i Sångån: Barn, Back Ola-Erik, Tatus, Bygg Gunnar från Yttermalung, okänd, Åker Johan, Finn Kari Yngve och okänd.



Rensning. Antalet flottare var över 4000 i dalarna på 1940-talet och minskade till ca 800 säsongsanställda de sista åren innan 1970. Foto: Grimsåkersholmen 1963 Från uppe i slänten: Lycke Arne, Bygg Birger, Hassle, Pelle Lars och Skördåkers Olle.



Ångbåten Tomten som spelade timmer. Med besättning och flottare. Kort i Ove Solins samling.



Ove Solin håller upp ett kort på ett lyft den senare tiden vid flottningen.



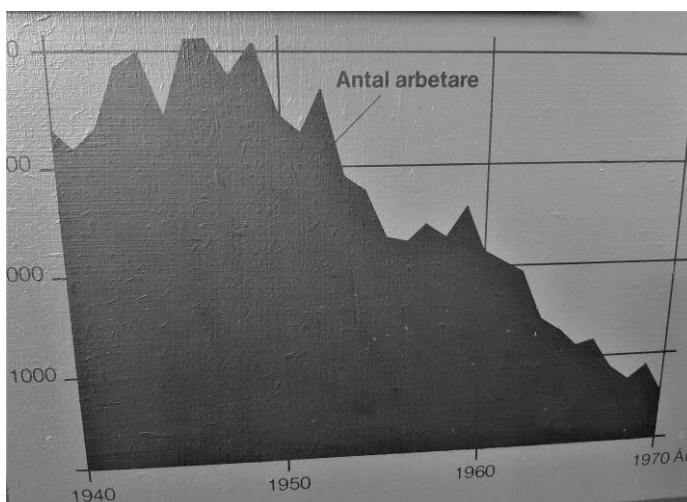
Bröt av stockarmerad is som bildade en propp som riskerade att ta med bron i Venjan. Samma sak hände i Tandö men också senare av is i Äppelbo och i Öje.



Flottningsbåten Tomten nästan vid samma plats i Venjan.



Flottnings tidigt om våren i Backbyn, Malung. Foto Ove Solin. Tändkulemotorerna i båtarna var tillverkade av Bröderna Bruse i Säffle. De kunde gå på olja från det mesta till och med tjärolja som var en biprodukt vid tjärframställning. Klas Holmqvist står i fören med haken.



Här är en graf på de flottare som anställdes av Korsnäs. 1948 och 1949 var det över 4000 anställda. År 1970 var det ca 800 kvar. Efter detta kördes allt med lastbil så då tog andra över transporterna från 1971. Foto från Flottningsmuséet.

Många hundra spår av flottningen finns kvar kring Yttermalung. De största är plåtledaren vid Edet och det försämrade intaget till Kvarndammen genom bara en liten trumma mot tidigare en hel liten bäck. Många fästpunkter för länsar och annat på båda sidor om Älven vittnar om flottning. Vid näset byggdes Stenledaren så att timret inte skulle flyta in till Öjarna och fastna där. Efter flottningen bröt man upp en ränna i stenledaren för att det ska finnas ett visst genomflöde kring Yttermalungs arkepelag! Prästholmen och Grimsholmen, Hästholmen, Täpp-Erkholmen och Öjarna. Kring Öjarna låg vältar från skogarna i öster innan flottningstiden.

Några från Yttermalung anställdes som några av de 800 sista flottarna. De åren då man som alltid tidigare rensade stränderna vid flottningen och mindes hur brötar bildades även de sista åren på norrsidan om ön ovanför Edet. En natt, mitt i natten var Skördåkers Olle och några till vid Ön och laddade en extra stor sprängning för att få bort en stor bröt. Väderförhållandena var så att ljudet av smällen fortplantade sig och väckte hela Yttermalung den natten! Efter den smällen blev det inte så många mer nattliga sprängningar.

Nu anar man bara flottningen från allt som byggdes och alla stenar som rensades bort. Något som byggdes var den stora stenmuren på norrsidan av ön norr om Edet.

Inte bara flottare fanns i Yttermalung på den tiden. En av de mer kunniga smederna var Bygg Alfred som kunde forma en båtshake och få järnet att bli så lagom härdad att det även gick att återskapa en annan gång. För den som bara härdade stålet utan finess blev det bara förbrukat och kunde inte varken slipas eller omformas. Men Bygg Alfred kunde konsten att härda stålet lagom mycket: sa Ove.

Andra redskap som timmersaxar köpte man från Lima där också duktiga smeder fanns kvar.



-SJUNKTIMMERHAKE

— ett effektivt och beprövat redskap för varje
timmermagasin och flottled!



Den väsentliga egenskapen hos TG-haken är att

SPETSEN vid uppdragningen blir **ledbar** åt alla håll. Som följd härav uppstår ingen brytning mot stocken: greppet sitter stadigt fast, uppdragningen går lättare, och ett relativt smalt skaft kan användas.

GREPPET DIREKT! Genom att spetsen är rörlig även i vertikal led, fäster den lätt redan vid första känningen med stocken. Greppet förstärkes sedan med några bultningar med skaftet.

HAKEN FRIGÖRES lätt med ett ryck i skaftet. Denna egenskap har stor betydelse även för det fall, att man huggit i en stock som sitter så hårt fast i botten, eller som ligger under andra stockar, att man ej orkar lyfta den.

SKAFT. De vanliga hakarna äro gjorda för träskaft, $1\frac{1}{2}$ — $1\frac{3}{4}$ " räcker. För djupare vatten tillhandahålles ett speciellt skaft — av lättmetallrör, i skarvbara 2 och 3 meters längder — samt en därtill, efter djupet, anpassad hake. Detta skaft har nu under flera år använts på många platser och har visat sig underlätta arbetet i hög grad.

RESERVSPETSAR, samt övriga lösa delar, kan rekvireras från undertecknad. Det är av största vikt att spetsen hålles vass; genom uppfilning eller ombyte. Tillse emellanåt att spetsen är ordentligt tillskruvad.

VID STÖRRE DJUP, c:a 10 meter och mer, bör en tunn ställlina användas till hjälp. Sedan uppdragningen väl påbörjats, med skaft plus lina, kan skaftet helt släppas. Fäste för linan finnes på hakarna för rörskaft. På mycket stora djup kan ev. motorspel användas.

ILANDFÖRINGEN av timret. För timmer som ligger alldeles intill uppfodringsverk, eller strand där timret skall uppdragas eller direkt lastas på bil, är bäst att använda en lång gångflotte. Annars bör användas speciella sjunktimmerflottar, på vilka timret uppdrages. På flottans ändar uppbyggas tvärbryggor med gångbana för arbetarna. Bärigheten förstärkes med i tvärbryggorna placerade tomfat.



Hakarna har nu varit i bruk under 22 års tid och har levererats till bl. a. de flesta större skogsbolagen och flottningsföreningarna i landet samt även till Norge och Finland. Goda utlåtanden, varav en del återges på baksidan härav, samt många upprepade beställningar bekräfta att det är ett gott redskap. —

I förvisning om att Ni har intresse av att taga tillvara de stora värden hos timmer som årligen sjunker — eller som kan finnas kvarliggande sedan långa tider — motser jag gärna Eder beställning.

Maj 1964.

TORSTEN GUSTAFSSON

Postbox 5095 - KATRINEHOLM - Tel. 390 34

Ett reklamblad om en detalj kring flottningen på flottningsmuséet.



Spårisning med
*varmvattenlåda

Icing av road rutts
using warm water from
a sprinkler wagon

Spurvereisung mit dem
Warmwasserwagen

Så här kom nog Tankvägen i Yttermalung att få sitt namn. Man vattnade spår för timmertransporter från skogarna kring Oxberget med hjälp av en sådan här tankvagn. Vattenstrilar gav spåren bra glid och transporterna blev effektivare. Man fyllde på vatten i tankarna och så eldade man för att vattnet inte skulle frysa innan det kom i spåren. Bilden är från Flottningsmuséet där även mycket av den övriga flottningshistorien finns samlad om vilka verktyg de använde och vilka kläder de bar under olika tider. Även sågar, röjsågar, koppel till länsar och mycket annat.

Nu 2020 har det gått 50 år sedan flottningen och minnena finns kvar än ett tag.

Några kort från början av 1900-talet får avsluta denna skrift.



Skogsarbetarna var förutsättning för flottningen så att det fanns upplag eller vältar på våren både ute på isar och vid myrar, vid bäckar och vattendrag. Många olika yrkesgrupper hjälptes åt i skog och vid flottning. Yttermalung: 2020-03-20- Nisse Würth.