

Flottningen i Ljustorp

- Från början till slutet -



Ljustorps Hembygdsförening



I hembygdsföreningens regi har 2 studiecirkelar inventerat och dokumenterat flottningsens historia i Ljustorp.

”De som minns” från denna tid har intervjuats. Gamla handlingar efter förste virkesuppköparen i Ljustorp – Jonas Högling – har givit en närbild av 1840-talets flottning. Merlo arkiv har givit oss värdefulla bidrag. Gamla foton berättar om svunna tiders flottning. Hembygdsföreningen tackar alla, som med foton och berättelser bidragit till att möjliggöra denna historik – ingen nämnd och ingen glömd.

Riksantikvarieämbetet, Kulturnämnden i Timrå samt Vuxenskolan har stöttat projektet.

Följande personer har deltagit i cirklarna och aktivt arbetat med inventeringen:

Bredsjöcirkeln

Albin Nyhle'n, Sven och Siv Eriksson, Gustav och Bojan Sjöström, Lennart och Ulla Andersson, Lennart Millberg, Hervor Wrang, Gertrud Eriksson, Ivar och Linnea Åkerlund, Nils Erik Lindström, Andreas Zellin och Karl Erik Holmberg.

Hamregårdscirkeln

Christer Nyman, Jan Danielsson, David Wiksell, Elisabet Nilsson, Erik Regnell, Valle Berg, Ove Lindholm, Göte Hörnfeldt, Gunnar Höglund, Mats Ingvar Perälä.

Arnold Thunström har lett de båda cirklarna och svarat för sammanställningen av historiken.

Av Hulphers beskrivning, måste man dra den slutsatsen, att Ljustorp kom med i den allra första handeln med bjälkar och sparrar i slutet av 1600-talet

Flottningen i Ljustorp tar sin början....

”Av barrträden täljas sparrar och bjälkar, som Sundsvalls borgare i laglig handel och med god vinst sjöledes fraktade till Stockholm” så skriver Matthias Nordal 1716 i ett akademiskt lärdomsprov om Medelpad.

Vid denna tid hade borgarna i Sundsvall rättigheter att bedriva handel och på egna skutor frakta varor. Virket, som kom från Indalsälven och Ljustorpsån lastades på skutor vid sydöstra stranden av Norrberge – vid nuvarande plantskolan. Namnet Lastlavaberget påminner ännu idag om denna lastageplats.

En Hovrättsdom från 1702 fastställde att ”Ljustorps å är en kungsådra, d v s ingen strandägare kunde stänga av ån för farleder eller flottning. Bakom denna rättegång kan man ana tvister om flottningen av sparrar, bjälkar och mastspiror. Hulpher har från sin resa genom Medelpad 1758 berättat följande från Ljustorp:

”Så länge här var ymningt med ämnen till grova bjälkar, var åkerbruket i föga värde, ty allmogen i Ljustorp förtjänade sig då brödfödan och utskylders (skatters) betalning, genom bjälkhygge och försäljning till Sundsvallsborna, men allt eftersom samma näring genom skogsbrist flott-sidan (efter flottlederna) minskat har jordbruket blivit utvidgat och mera förbättrat, utan att kolningsarbetet (till Lögdöbruk) däri lagt hinder, som även utgör en god näringsgren”.

Skogen delades.

Fram till 1790-talet var skogen byns gemensamma egendom, med alla de bekymmer och tvister som det innebar. Med stöd av en ny lantmäteriförordning delade man nu upp skogsmarken i byn, så varje bonde blev ägare av sin egen skog – ett s k Storskifte.

Äntligen kunde man själv bestämma över kolningen och det egna virkesuttaget, utan att behöva ta beslut i Bystämman. Inför en starkt expanderande virkeshandel var detta en betydelsefull förändring.

Under 1800-talets första decennier låg virkes exporten på mycket låg nivå. England införde 1809 höga införselavgifter på virke, i syfte att skydda importen från sina egna skogrika kolonier, såsom Canada. Omkring 90 % av det virkespris, som England kunde tänka sig betala, gick åt till tullar, frakter och kostnader för försäljning. Med en sådan prisnivå fanns inga förutsättningar för virkesaffärer. Fram till 1840-talet såldes därför virket i huvudsak på den inhemska marknaden.

Det var 4-kant täljda bjälkar och sparra, som bönderna sålde till särskilda uppköpare. Sågat virke till ”avsalu” var begränsat och till detta återkommer vi i ett särskilt avsnitt. Virke på 9

tum i fyrkant eller mer samt 10,8 m långa kallades bjälkar och de klenare sparrarna skulle minst vara 7 tum och 7,2 m långa. De skulle vara räta, vältäljda och fria från rötqvistar och röta och vankant. Virket användes i huvudsak som konstruktionsvirke, när industristäderna ute i Europa byggdes upp.

Skeppsvarven köpte upp spiror, s k mastvirke. 1848 levererades från Ljustorp 12 granspiror, som var 18 m långa och 12 tum i topp

Grosshandlare J C Kempe i Härnösand.

Några framsynta och initiatvrika affärsmän tog tidigt hand om 1840-talet ökande virkeshandel, som blev följd av sänkta importtullar och ökat virkesbehov i bl a England.

Herrar Kempe, Heffner, Enhörning, Dickson, Bunsov m fl utvecklade nu sina virkesaffärer med utlandet med god förtjänst. De flesta ”sågverkspatronerna” blev välbärgade personer. (Märkligt nog var de flesta invandrare – förutom Enhörning)

Det var Kempe i Härnösand som tidigt tog greppet om virkeshandeln i Ljustorp. Geografiskt delade grosshandlarna upp marknaden, så de hade var sitt område. På så vis kunde de hålla nere priserna på virket, eftersom det inte fanns någon konkurrens. Om någon uppstickare försökte bryta sig in i ”reviret”, så försvarade man sig med stor beslutsamhet och kraft. Sådana attacker kunde t o m leda till prishöjningar.

Virkesuppköpare Jonas Högling i Frötuna

För att sköta virkesupphandlingen med bönderna skaffade sig Kempe en uppköpare som hetta Jonas Högling i Frötuna. Inför varje års avverkningssäsong åkte han runt i byarna och samlade ihop bönderna för att skriva kontrakt om den kommande virkesleveransen. När det var gjort betalade han ut förskott, vilket togs emot med stor uppskattning. För Kempes del fungerade förskottet som ett ”lås” på affären.

Upphandlingen avslutades alltid med ”förtäring”. Om den innehöll något mer än brännvin har vi inte kunnat ta reda på.

På nästa sida återger vi ett kontrakt från denna tid.

Flottningen från Fuskemon till Färjholmen/Söråker

När virkeskontrakten skrev, kom man överens om när och var virket skulle levereras. En del skogägare flottade själva sitt virke till Färjholmen/Söråker och kunde på så vis tjäna in flottningsavgiften. Varje riksdaler behövdes! Men de flesta lämnade sitt virke efter ån, på platser där det gick lätt att rulla ner virket i ån – s k vältplatser.

I de större forsarna vid Lagfors och Nyland skadades virket och därför kördes sparrarna och bjälkarna med häst ned till Fuskemon. Vid Laga skifte på 1840-talet reserverade man en större allmänning till en s k Bjälkplats och den finns fortfarande kvar som byallmänning. På liknande sätt gjorde man i Mjölsätt, Edsta m fl.

Ljustorps första entreprenadavtal.

Redan under 1840-talet fanns initiativrika entreprenörer, som erbjöd sig flotta Kempes virke. Det avtal som skrevs med Högling torde vara ett av de första entreprenadavtalen i Ljustorp.

Vi återger det här:

” Vi undertecknade förbinder oss att för herr J C Kempe i Härnösand nedflotta det virke – nämligen sparrar och bjälkar som finns för hans räkning från Nylands sågverk i Ljustorp till Edstaskillnaden emot ett pris av 8 shilling per styck, vilket virke skall av oss vara vid Söråker levererat mot kvitto å fulla antalet. Då flottmännen äger att på Jonas Höglings skog å Tjärnängsmon i Åsäng taga så många åror, som kommer att erfordras och när virket är framkommet har de att uppbära 3 kannor brännvin (c:a 8 liter), även det antal som kommer från Edsta emot 5 shilling per styck utflottas till Söråker – då flottlön utbetalas vid virkets framkomst. Ansvaret för virket åligger flottarna.

Ås den 6 maj 1848 Johan Berg, Mjösätt, Nils Olof Olofsson Mjösätt Elias Nilsson, Ås”

Dessa flottare tog åtminstone 2 risker: Vårvattnet kunde ta slut! På den tiden fanns inga vattenreserver för flottning. Dammarna vid Laxsjön och Mjösjön ägdes och kontrollerades av Lagfors bruk. Därifrån kunde de inte vänta sig hjälp med vatten, eftersom de i första hand såg till att vattnet räckte till stångjärnshamnarna och de stor sågarna i Lagfors och Laxsjön. Den andra risken var sista sträckan över till Söråker, där ogynnsamma vindar försvårade flottningen.

Vi undertecknade Othersprotuna Byman för binder oss att till Herr J C Kempe i Härnösand på följande villkor vattentillstånd tillkommande år 1848. vid följande bote ön Laxsjön ett parstus fyrkant. Dalk sparrar och bjälkar som skola vara vatta vattentillstånd, fri från vatta rökgjutar och vandant. icke under fem tusen fyrkant och Tolf almars längd miss en fjerdedel af partiet hålles 9 tusen och deröfver så gärd som möjligt emot följande Priser Nämligen

| | | |
|---------|---------------------|----------|
| 7 tusen | 12 aln & deröfver | 4 1/2 f |
| 8 = | — — — — | 6 f |
| 9 = | — — — — | 8 f |
| 10 = | — — — — | 10 1/2 f |
| 11 = | — — — — | 12 1/2 f |
| 12 = | 16 aln och deröfver | 14 1/2 f |
| | 12 a — 14 1/2 — | 14 1/2 f |
| | 16 och deröfver | 16 1/2 f |
| 13 = | 12 a — 14 1/2 — | 17 f |
| | 16 aln & deröfver | 21 f |

O. Adersson 40 fte -- Samom handpänning
 bekommit 30 Rpl Rigg
 Jon Olofsson 30 fte och i handpänning
 bekommit 30 Rpl Rigg
 protuna den 28. November 1848
 Mich B

Men det gick väl bra får vi hoppas. Glada i hågen och med en slant på fickan återvände flottarna på osäkra ben till sina väntande familjer

Högling sömlösa nätter för flottningen!

Sedan virket tummats in, skötte Högling själv flottningen åt de flesta bönderna. Hans ständiga problem, var att vid rätt tidpunkt få fram virket till Söråker, Färjholmen eller Sjåla böle ön.

I Kempes leveransavtal ingick transporten till köparen. Han tecknade därför fraktavtal med skeppare, som förband sig att bestämda dagar lasta virket på sina segelskutor. Fanns inte virket på plats fick Kempe betala skadestånd för avtalsbrott samt förseningsavgift. I vissa fall for båten och lastade hos andra virkeshandlare. Ett brev om detta illustrerar hur hårt pressad Högling ständigt var.

”Söråker 28.6 1850

Härigenom vill jag anmoda Högling vara god föranstalta så det de sparrar som skall hit jämte skeppsplank, ofördröjligen ankommer senast innan måndags morgon. Eljest måste den andra slupen avgå härifrån utan last – vilket herr Kempe – säkerligen icke bliva gunstig över. Var god ge mig svar på, om jag kan vänta på det, då det kan komma på måndag, i annat fall låter jag slupen segla hem tom i morgon afton, när han blir loss.

Vänskapsfullt
C O Nygren”

Onyktra flottare.

Tidigare har vi belyst de båda värsta riskmomenten med flottningen – sinande vårvatten och kraftiga motvindar. Det tredje orosmomentet var onyktra flottare. Vi återger ett avsnitt ur ett anställningskontrakt, som Högling – på förekommen anledning – skrev med sitt manskap.

”och tillika förbjudas alla och envar att förtära spirituösa drycker till överflöd under arbetet, att därutav uppkomma oreda, hinder, gräl äro alldeles förbjudna..

Att den eller de som utan olyckshändelse å hälsan äro borta en eller annan dag från arbetet med hopdragning eller utgång, avräknas 1 riksdaler och 24 shilling per dag”.

Märkligt nog tolererades en mindre spritkonsumtion!

Slut på flottningsvattnet!

I ett brev till Kempe speglas vattenproblemet:

”Herr J C Kempe

Tack för det sista och allt gott. Jag måste härmed giva till känna att jag med allt flit bjudit till att kunna komma ner med det virke, som är efter Mjällån. Men sedan vårvattnet gick förbi har vi endast haft 3 dagar med fullt flottarvatten, då jag tillika med flera med mig arbetade för att vi skulle komma fram med virket, men den olägenheten mötte oss att det genast blev västlig vind, så att vi mistade vattnet och att vi blev nödsakade att sluta innan vi hann genom forsarna, för att inte fördärva virket med sönderhuggning”.

Eftersom virket inte levererats vid Söråker, har flottarna inte kunnat få ut sin slutlön, varför denna vädjan framförs:

”Även får jag fråga – det är många som vänligen beder om en hjälpenning till den 19:e eller till marknaden i Fjäl – för att begagna sig av möjligheten att köpa strömning m m”.

Denna vädjan belyser de små eller obefintliga reserver som många levde med.

Avslutningsvis kan nämnas att litet vårvatten ofta resulterade i flottning på hösten.

Vilken betydelse hade handeln med sparrar och bjälkar för Ljustorpsböndernas inkomster?

Under mitten av 1800-talet såldes omkring 3000 sparrar och bjälkar från Ljustorp. I snitt fick de 2-3 riksdaler per styck och för ett års leveranser rör det sig om 6 –9000 riksdaler.

I medeltal sålde varje bonde 45 – 50 st sparrar/bjälkar och för dem fick han 100-130 riksdaler, vilket innebar en kraftig förstärkning av inkomsten. Kolningen gav därtill mellan 20 och 30 riksdaler per år och bonde.

Man kunde nu kosta på sig att bygga de stora bostadshusen, som många ännu idag används som bostäder. På något sätt ville man ge uttryck för sin bättre ekonomi – dåtidens skrytbyggen. Ofta bodde de i kök och kammare – resten av husen var oinredda.

Även flottarna fick känna av ett visst ekonomiskt uppsving. Flottningsersättningen var omkring 13 shilling per styck (Fuskemon-Söråker) vilket tillförde flottarna 7-800 riksdaler. För 12 timmars arbetsdag, som var den gängse, fick en flottare 1,5 riksdaler.

Vad fick man för pengarna?

Ett får kostade 3,5 riksdaler, en tunna korn 7.

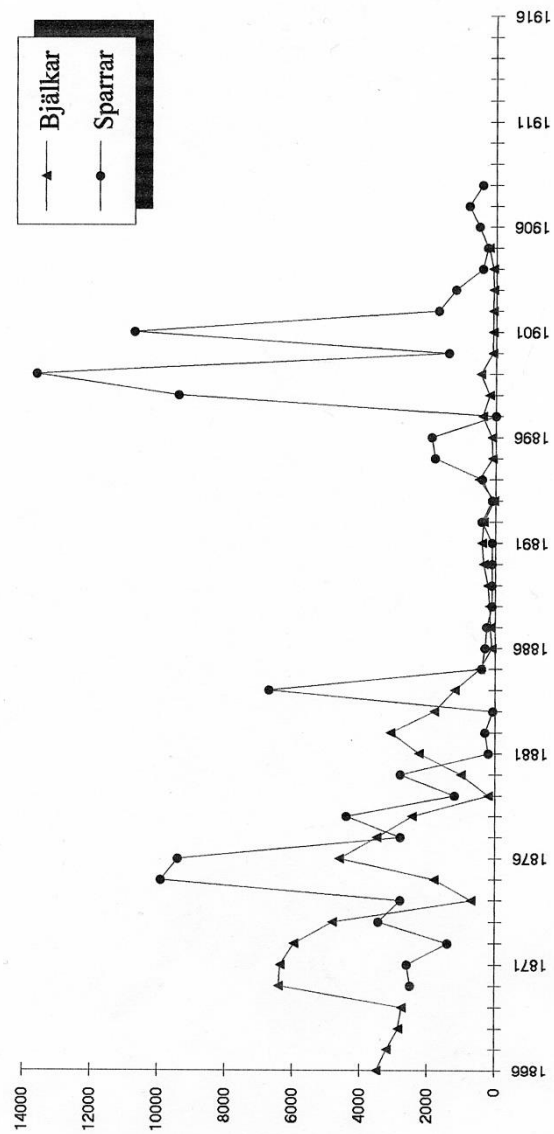
Följande uppgifter ur Nils Ahnlunds ”Sundsvalls historia” belyser uppsvinget för skogsnäringen.

| År | Bjälkar/Sparrar | Spiror | Helbräder/plank |
|------|-----------------|----------|-----------------|
| 1843 | 43.805 st | 1.152 st | 290.448 st |
| 1851 | 86.614 st | 2,951 st | 513.240 st |
| 1859 | 175.931 st | 3.388 st | 1.225.236 st |

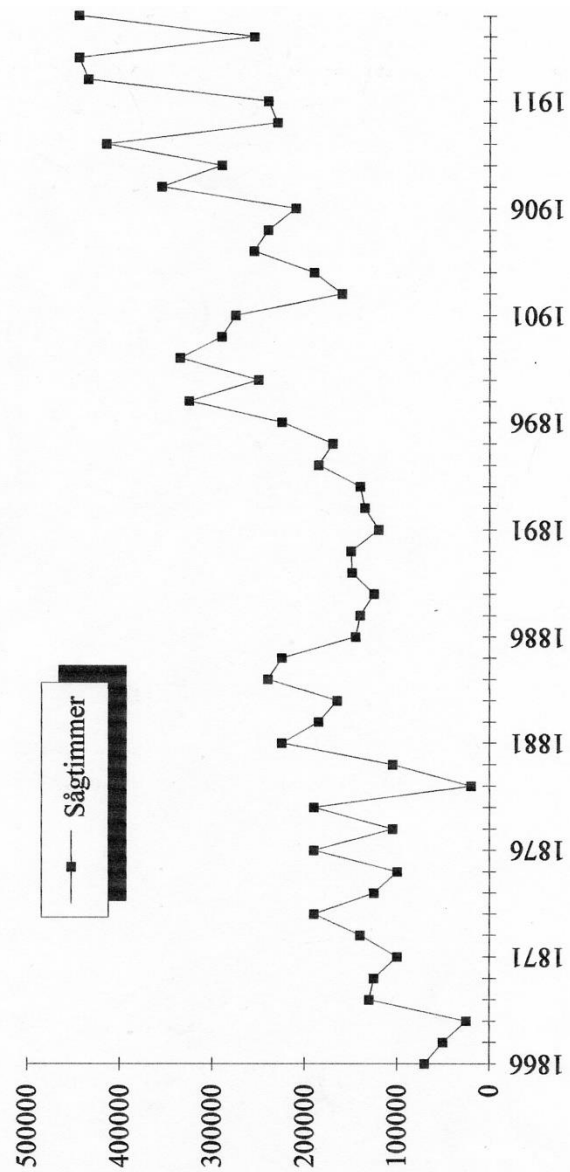


Följande diagram visar antalet flottade sparrar, bjälkar och sågtimmer under tiden 1866 – 1916

Flottning av bjälkar och sparrar i Ljustorpsån och Mjällån
{1866 - 1916}



Flottning av sågtimmer i Ljustorpsån och Mjällån
{1866 - 1916}



Några avlöningslistor från flottningen ger en bra bild av verksamheten och därför återger vi några:

{ 1824 köpte Lagfors bruk sågen i Nyland. Timret till sågen flottades nu från Lagforsdammen }

Avlönings lista över flottningen mellan Lagforsdammen och Nylands såg

| 1854 Maj Månad | | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
|----------------|-----------------|---|---|----|----|----|----|
| Öppom | Lars Lindholm | ½ | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Hamre | Lars Andersson | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Nyland | Abr.Mikaelsson | - | - | ½ | - | 1 | - |
| " | Petrus Olofsson | - | - | - | 1 | 1 | - |
| Skäljom | Olof Larsson | - | - | - | - | 1 | 1 |
| Lövberg | Jonas Gäldin | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Fuske | Olof Olofsson | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Skäljom | L E Edlund | - | - | - | 1 | 1 | 1 |
| Ås | Erik Ersson | - | - | - | - | 1 | 1 |
| Bredsjön | Erik Ersson | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | ½ |
| Fuske | Erik Nilsson | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Lövberg | Anders Engström | - | - | 1 | 1 | 1 | - |
| " | Nils Larsson | - | - | 1 | 1 | 1 | - |
| Lagfors | Olof Lundbom | - | - | 1 | 1 | 1 | - |

Om man jämför tidpunkterna för flottningen från Lagfors och Nyland så kan vi se att de första flottade virket till Nyland och sedan startade man flottningen därifrån. Det kan väl hänga samman med att en del av timret skulle stanna vid Nylands sågverk.

| Avlöningslista över flottningen nedanför Nylands såg | | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 22 | 23 | 24 | 26 | 27 | 29 | 30 | 31 | 1 | 2 | 3 |
|--|-------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|---|---|
| Lagfors | Erik Källberg | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| " | J Tomasson - lapp | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| " | J Erik Åström | - | 1 | - | - | - | - | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Ås | Elias Nilsson | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| " | Olof Nyberg | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Fuske | Aron Engström | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| " | C A Öberg | 1 | 1 | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - |
| " | Erik Nilsson dr | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| " | Erik Dahlin | - | - | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - | 1 | 1 | - | 1 | 1 | 1 | 1 |
| " | Jonas Dahlin | - | 1 | 1 | 1 | - | - | 1 | 1 | 1 | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Häre | Nils Lövgren | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| " | Lars Rylander | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Mjösätt | Jon Olofssn | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| " | Johan Berg | - | 1 | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| " | Erik Staf | - | 1 | 1 | - | 1 | 1 | - | - | - | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| " | Nils Olofsson | - | - | - | - | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Lövberg | Jonas Engström | - | 1 | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| " | Jon Larsson | 1 | 1 | - | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| " | A F Åberg | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| " | Lars Andersson | 1 | 1 | 1 | - | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| " | Nils Larsson | 1 | ½ | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| " | Hindrik Rudin | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| " | Elias Fors | 1 | 1 | 1 | - | - | - | 1 | 1 | 1 | - | - | 1 | 1 | - | - | - | - |
| " | Teodor Laurin | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - | - | - | - | 1 | ½ | - | - | - | - |
| " | N O Engström | 1 | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| " | Jonas Gäldin | 1 | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Björkom | Erik Larsson | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| " | Nils O Nilsson | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - | - | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| " | L P Nilsson | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Öppom | L Lindholm | ½ | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | - | - | - | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |

Stora satsningar på flottlederna i början av 1860-talet.

Under 1850- och 60-talen formligen exploderade utbyggnaden av ångsågar efter kusten. Kempe byggde 1859 en såg i Söråker, dit han nu flyttade.

De omfattande kapitalinvesteringarna i nya sågverk ställde mycket stora krav på väl fungerande timmerleveranser. Avbrott i produktionen kostade stora pengar. Det blev nu angeläget för sågverksägarna att själva ta hand om flottningen och flottlederna, för att få kontroll över virkesflödet och därför bildades Indalsälvens Flottningsförening 1855.

Ljustorps flottningsbolag tillkom under 1870-talet och 1878 tillkännagav Konungens Befallningshavande Cornell att Mjällån och Ljustorpsån från Lagfors godkännts som ”allmän flottled”. Fortfarande återstod flera stora investeringar innan bl a Laxsjöån kunde godkännas. Ådalsån och Fuskängesån ingick inte i flottningsbolagets åtagande, utan sköttes av Enhörning på Uddefors bolag.

Innan man fick tillståndet hade rismattor, ledväggar, bommar, rännor och stenkistor byggts enligt Cornells anvisningar. Strandförstärkningarna och forsbyggnaderna måste regelbundet repareras och byggas om. Näst efter järnbruket i Lagfors är flottningsinvesteringarna de största som gjorts i Ljustorp.

Flottarkojor

Allteftersom flottningen blev årligen återkommande, byggde flottarna själva enklare regn- och vindskydd. Man sökte en torr plats där man spikade ihop en s k Gaphytta. Den bestod av 2 gavlar samt ett tak som gick ända ner till den bakom

liggande marken. I regel byggdes den av rundvirke på platsen och taket täcktes med näver, som taksplanor höll på plats. Framsidan var helt öppen och där brann en stockvedsbrasa, som gav ljus och värme. Här kunde man värma maten och torka kläderna under matrasten. På senare år byggdes bättre kojor med fyra väggar och kamin

Nödåret 1867

I gamla noteringar om flottning har vi hittat följande. ”1867 lät våren vänta på sig ovanligt länge. Virket låg kvar på Laxsjön till midsommarafton, då isen gick. Flera fasta fiskeredskap – s k Stakagårdar – efter Ljustorpsån spolierades av vårvattnet”

Även det sågade virket från de vattendrivna sågarna i Ljustorp flottades.

Från mitten av 1700-talet och fram till 1860-talet flottades plank från följande sågar, som hade tillstånd att såga virke för export

Mariafors såg

som låg strax (50 m) nedanför Laxsjödammen. Den uppfördes under 1780-talet av brukspatron Krapp på Lögdö bruk. Det var Ljustorps största såg med rättighet att såga 12.000 plank för avsalu.

Bredsjö såg

Byggdes i början av 1700-talet. Flyttades omkring 1800 till Bredsjöns utlopp. 360 plank per år hade de rätt att såga och sälja.

Lagfors såg

Uppfördes under 1790-talet vid Lagforsfallet och där fick de såga c:a 3.500 plank. Lagfors bruk var ägare.

Nylands såg

Anlades vid sekelskiftet 1800 av landskamrer Berg i Lövberg samt några köpmän från Sundsvall. Deras sågrättigheter var 8.400 plank per år. 1822 köpte Lagfors bruk sågen. När sågen byggdes uppstod en långvarig tvist med Lagfors bruk, om rättigheten att flotta virket i Laxsjöån och förbi Lagforsdammen.

Uddefors såg

Anlades under 1850-talet av Dickson, som sålde den 1860 till Enhörning. Sågen hade betydande sågrättigheter, som vi tyvärr saknar uppgift om.

Edsta såg

1801 byggde några bönder i Edsta sågen, som fick tillstånd att såga 2.400 plank för avsalu.

Stavre såg

Byggdes 1769 med rätt att såga 480 plank per år för avsalu

Björknäs såg

Vid Jällviksforsen i Mjällån, byggdes 1837 av handelsbokhållare O Sjöström i Sanna. Sågrättigheterna uppgick till 6000 plank per år
Den samlade flottningen av sågat virke från sågarna i Ljustorp, uppgick till 40.000 plank per år.

Transporten av tackjärn och stångjärn samt sågat virke.

I dagsverksböckerna från 1700-talet kan vi följa hur det sågade virket under vårvintern kördes med hästar – förbi de svåra forsarna – ner till Mjösätt eller Tuna bro, där Lögdö bruk förlagt sin ”Järnbod”. På återresan lastade de tackjärn från Järnboden.

Virket lades i stabbar för att torka och behålla sin form, i väntan på vårvattnet, då planken lösflottades till Lögdösjön. Där drogs det upp, skurades rena från sand och annan smuts, samt lades på nytt i stabbar. Därifrån fraktades det torkade virket i prämar ut till virkesskutorna som låg vid Söråker eller Färjholmen.



Flottarlag från Bredsjön. Från vänster Harald Östman, Gunnar Östman, Ragnar Östman, Jonas Östman, Emil Östman

Beskrivning av bäck- och åflottningen från Slättmon och Bredsjön till Lagfors. Kartans numrering hänvisar till avsnitten i den följande texten

1. Björnåsdammen eller Dammknulen

.var den längst upp liggande dammen efter Björnåsbäcken. Dammen var byggd 1860 och var stensatt. Så sent som 1942 reparerades den.

2. Karl Pers dammen

byggdes på 1930-talet. Fördämningen gjorde av timrade stenkistor och var av mindre format.

3. Korsmyra

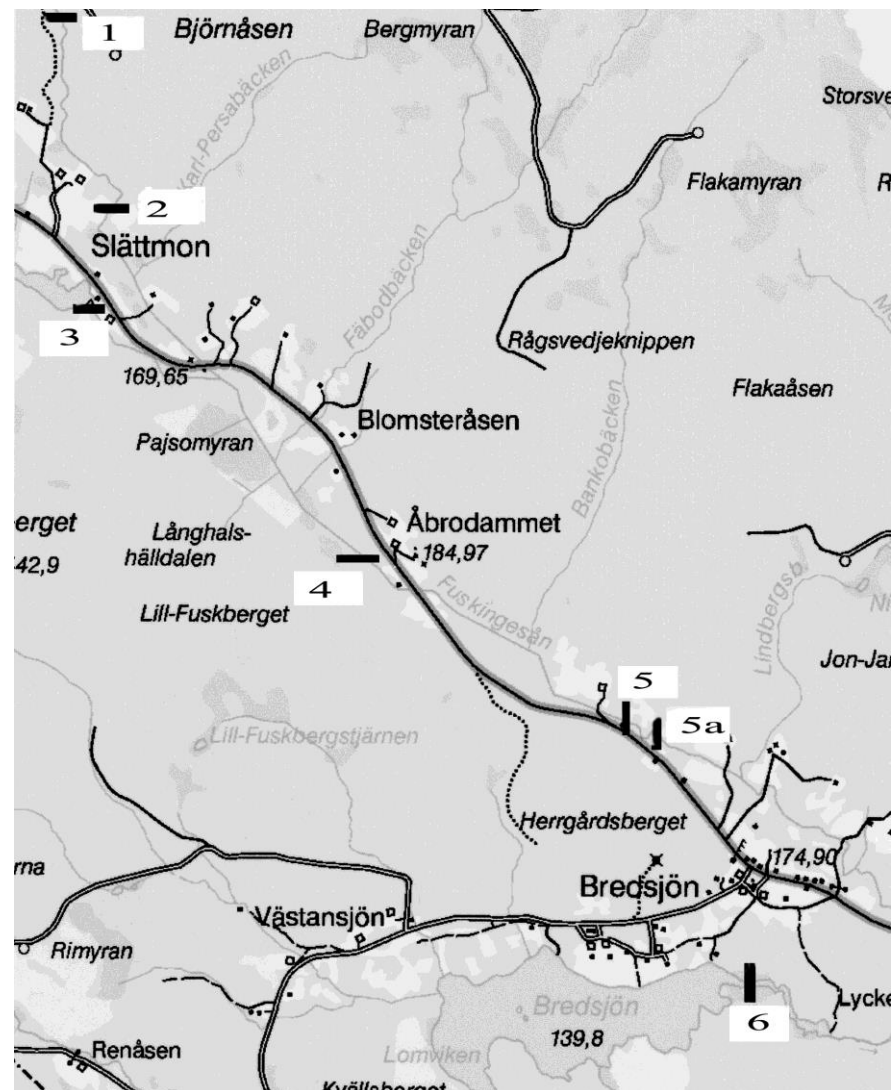
ligger 150 m nedströms Karl Pers dammen och det var härifrån man började flotta virke. Ett år sägs det att det fanns 80.000 stockar vid Korsmyra.

Själva flottningen gick till så, att flottarna först fyllde bäcken med virke och därefter ”drog man på” vattnet från Karl Pers dammen. Nu stod 80 – 90 flottare utposterade efter bäcken ner till Åbrodammen. Där samlades både vatten och virke upp inför nästa flottningsetapp. Flottarna hade ett styvt jobb med att lotsa virket i den smala och krokiga bäcken. När det första vattnet började sina öppnade erfarna flottare luckorna i Björnåsdammen, så inga avbrott i vattenföringen uppstod.. När Björnåsdammens vatten var slut fylldes på nytt de båda dammen, inför nästa flottning ner till Åbrodammen.

Man var ytterst angelägen att flotta medan bäck- och åkanterna var tjälade och hårda. Då fastnade inte virket så lätt utan studsade mot strandkanterna

Efter det att Enhörning köpte Uddeforssågen satsades många dagsverken på att räta Björnåsbäcken och Fuskängesån.

Bergsprängare från Dalarna sprängde 1862 besvärande stenar i flottleden ovanför Lagforsdammen.



4. Åbrodammen

Flottningsmanskaper flyttade nu hit och nedanför dammen för att flotta det uppsamlade virket ytterligare en etapp till nästa damm. Man flottade mellan dammarna så länge vattnet räckte.

5 Viggdammen

hette nästa damm. Den "skar ur" vid den svåra vårfloden 1919. Där fanns även en bom, som man kunde stänga av ån med, när det blev virkesbrötar nedströms dammen.

5A Gammal kvarn- och sågplats

redan 1703 fanns här en kvarn, som troligen kompletterades med en enbladig ramsåg under 1730-talet..

6. Bredsjödammen

Virket samlades upp på Bredsjöns is, där det tummades. Med hjälp av spelflottor drogs virket till dammen och timmerrännan. I avsnittet om Laxsjön beskriver vi spelflottningen

7 Tjyvuddens damm

förstördes 1919. Även här fanns en bom som man kunde stänga av virket med. Ån svängde kraftigt här, så man fick passa virket väldigt noga här, så det inte fastnade och brötar bildades. "Hä va e rektete tjyvhål" därav namnet.

8. Här fanns en avstängningsbom.

8A. Luckestolpdammen

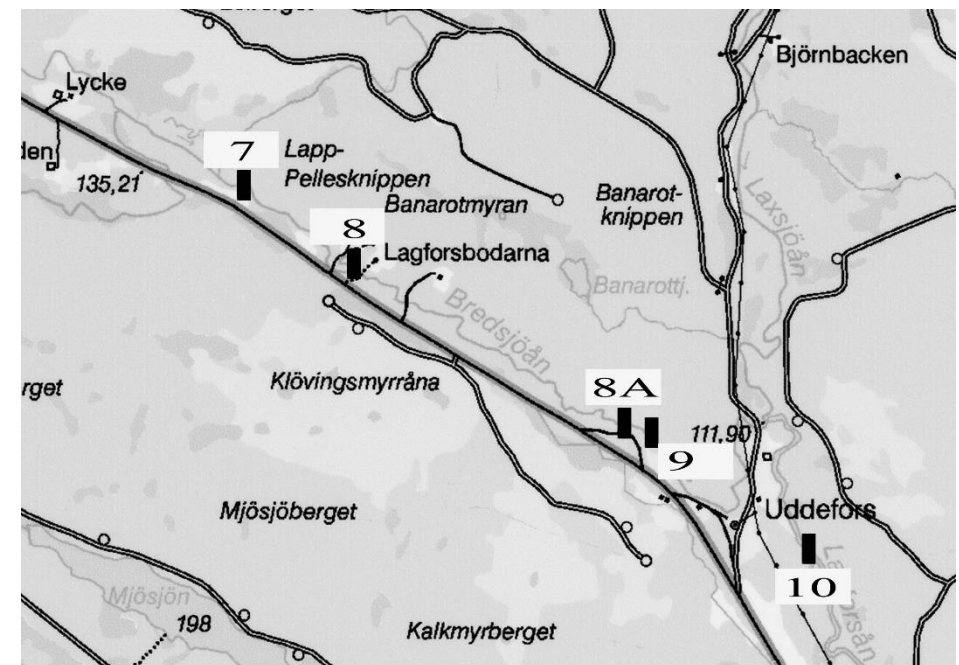
Om dammen byggdes för flotningen eller för sågen vid Storsvedjeforsen vet vi inte. Namnet kommer av stolparna som håller dammluckorna.

9. Storsvedjeforsen

även här fanns en avstängningsbom

10. Trånghällan

här fanns en kort virkesränna ner till Ålhusforsen, där Lagfors bruk hade sin ålkista.



Flottningsperioden var kort men intensiv

Tidspressen på flottningen var att virket måste ner till kusten medan det fanns vårvatten. Normalt var arbetspassen 12 timmar men under de mest hektiska perioderna flottade man dag och natt i flera dygn. Gamla flottare berättar ”att man arbete mens bena bar en å hänrran va onn tå hakaskafta. Du förstå att man vart blöt om hänrran å så rakane ätter hakaskafta när man drog verke”.

Flottningen pågick under 3 – 4 veckor. Under 1940- och 50-talen flottades 140 – 150.000 ”bit” från Slättmon och Bredsjön. Det år som Gudmundtjärnskogen avverkades ”så fanns e inte en viten fläck på hele Bresjön.”



Timmervältan.

Samtidigt man tummade in virket gjorde man vältor, som ströades med vekare virke, för att det skulle vara lätt att rulla virket på vältan. Dessutom underlättades arbetet när virket rullades ut i ån. Om terrängen passade byggde man stor- eller högvältor, som bilden visar



”De gällde att vältor lutte mot ån, annars vart e ärbetsamt”
varnade de erfarna flottarna.

Många historier berättas om det riskabla arbetet med att rulla ut virket som låg löst uppe på vältan. ”Om vältor börde på å je mä se itu ån, så gällde ne å ha balansen å vära kvick i föttran, för å hinne tå verke innan de for uti ån”. Flera flottare omkom när de följde med vältan uti ån.

Flottningsrännor

Byggdes förbi de värsta forsarna vid Laxsjödammen, Moforsen, Rundbacken, Lagfors och Nyland. I timmerrännorna kom virket i mycket hög fart, så minsta fel fick ofta förödande konsekvenser, såsom brötbildning. Därför hade man särskilda flaggvakter som patrullerade av rännan. Om det uppstod problem, så signalerade man med hjälp av stora flaggor till närmaste damm eller avstängningsbom, som då stoppade vidare utsläpp av virke

Det berättas att en flaggvakt vid Forslerännan vid Rundbacken, under en paus i arbetet råkade somna av det bedövande vattenbruset. Under denna bortovaro fastnade en en stock i rännan, som snabbt bildade en bröt, som med sin tyngd knäckte ena sidan av rännan, så virket hamnade 2 m under rännan. Virket måste köras därifrån med häst upp till Forsledammen och flottas på nytt. Flottarbasen Gälldin blev inte särskilt munter när han fick reda på eländet. Mycket spe fick säkert den sömnige flaggvakten utstå, inte minst från flottarna.



En klinkbyggd flottningsränna

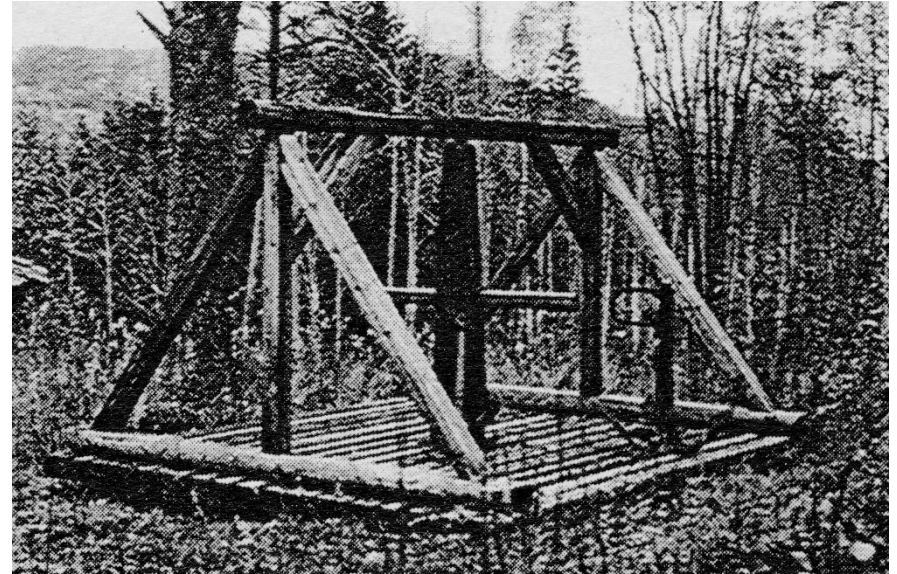


Flottningen på Laxsjön

Från de vidsträta skogsområdena kring Laxsjön och Återvänningen flottades stora kvantiteter virke över Laxsjön. De flottade från Återvänningen via Lill-Laxsjön till Norra Laxsjön. Därifrån spelades virket de 1,5 milen till Laxsjödammen, där virkesrännan fanns. Man använde sig av spelflottar, som bilden visar

Spelflottningen gick så till, att man först förankrade flotten med ett ankare och den grova trossen fästes vid bommen mitt i flotten. I den satt handtag, som de vred runt bommen med. Trossen virades nu sakta upp och flotten med virkessläpan börjar sin 1,5 mila färd. Etappvis spelades virket över sjön.

Motvind och hårda vindar skapade stora problem för dessa flottare. Bommen på spelflotten kallades ”docka” eller ”brua”. Gamla flottare beskriver arbetet: Man gick runt brua så man vart alldeles vimmelkantig å benlös”. För varje varv måste de kliva över trossen.



Att spela virket över Laxsjön torde nog ha tillhört de mest tålamodsprövande flottningsuppdragen!

Från Sundsvalls tidning den 22.3.1910 har vi hämtat följande artikel:

”Ångbåten Elin, förut gående i Alnösundet, fraktas f n landsvägen genom Ljustorp till Laxsjön, där den är avsedd att huvudsakligen tjänstgör som timmerbogserare. Båten var gjord av järn och hade förut tillhört Alafors sågverk i Söråker. Den fraktades först på isen längs stranden av Klingerfjärden och vidare upp efter norra grenen av Indalsälvens utloppsarmar till

Fjäl, där den drogs iland vid en lada. Där sattes båten på kälkverk, förspänd med hästar, som sedan drog den landsvägen upp mot Ljustorp, ett stycke varje dag med hästbyte efter vissa sträckor.

Kommen till Ljustorps kyrka, måste man dra den över det branta Kyrkberget. Vid nedförlutan (backen) på norra sidan spändes hästarna ifrån och man fäste trossar vid kälkverket, med vilka man gjorde avhåll och höll emot för att bromsa farten.

Sedan spändes hästarna för igen för vidare färd mot Laxsjön. Folk från trakten deltog som körkarlar och medarbetare under frakten”

1916 inköptes en ny båt av plåt sim hette Laxen, som drog spelet med motorn. Laxen tjänstgjorde ända till flottleden lades ned 1962.



1908 arbetade en 10 års flicka och hennes mor, som flaggvakter efter timmerrännan från Laxsjödammen. De har berättat att när flottningen var slut var vattenståndet i Laxsjön så lågt att fåren och getterna gick från Fångsholmen över till Laxsöholmen, på resterna efter den landförbindelse finnarna hade före uppdamningen 1790.

Flottningen efter Ådalsån och Laxsjöån

200 m nedströms den plats där Abborrtjärnsbäcken rinner ut i Ådalsån började själva virkesflottningen – vid den s k Strandellsvälta.

Vattnet till flottningen samlades upp i fyra dammar – Talleråsdammen, Gäddbäcksdammen, Lövsjödammen och ett nyupptäkt damm strax ovanför Strandellsvälta. 1919 raserades dammarna på Ljustorpssidan. Så sent som 1935-36 byggde bl a Petter Sellstedt och Hilmar Jansson nytt damm vid Lövsjön. Man dämde upp vattnet en meter från hösten och därmed hade man skaffat sig en välbehövlig vattenreserv.

Själva flottningen följde samma mönster, som vi berättat om tidigare. 15 – 20 flottare lotsade virket mellan dammarna ner till Lagfors.

11. Talleråsdammen

Några 100 m från dammen finns en gammal kalkugn.

12. Nya Gäddbäcksdammen



13. Gamla Gäddbäcksdammen

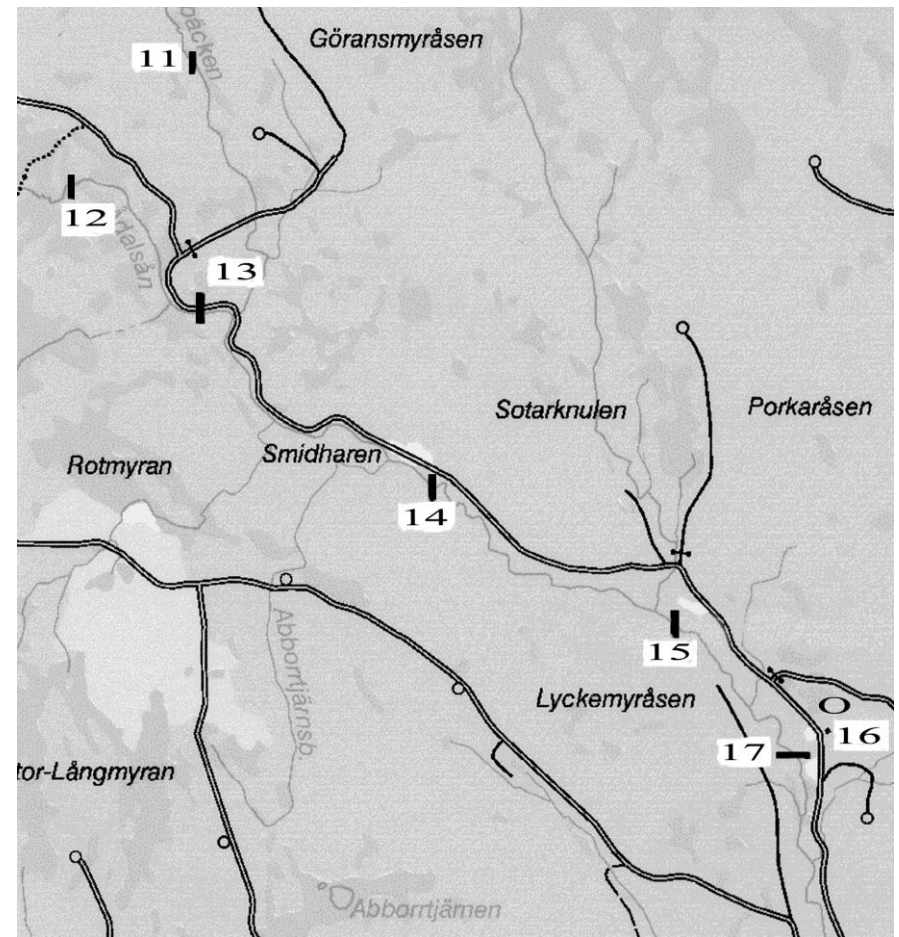
14. Strandellsvälta

Strandellsvälta har fått sitt namn efter en nybyggare Strandell. På andra sidan ån hade han gjort ett par mindre uppbyggnader samt börjat timra en ladugård. Bostaden var tänkt att byggas ovanpå ladugården. Markägaren tillät inte nybygget, utan Strandell fick flytta.

15. Övre Ådalstorpet

16. Saras torpet

17. Saras dammen



18. Norr-stället i nedre Ådalen.

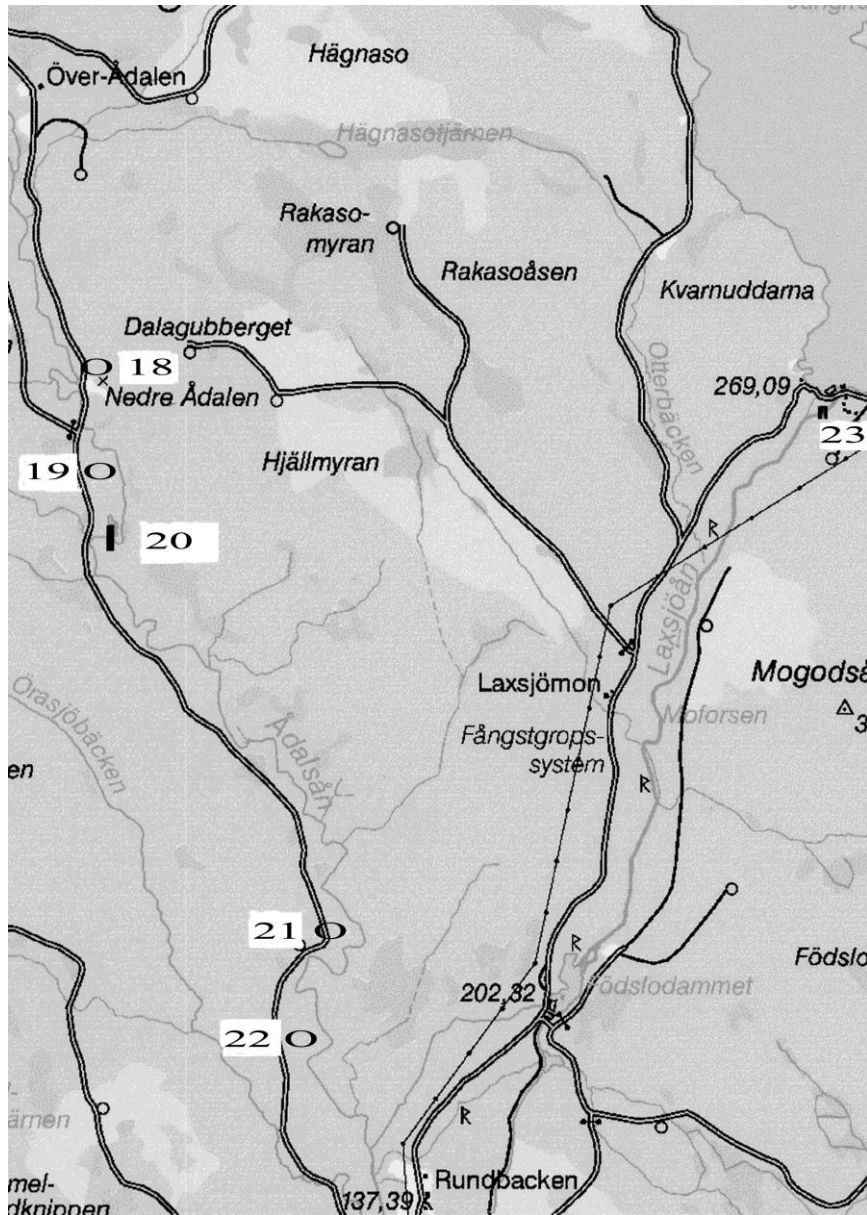
19. Sör-stället i nedre Ådalen

20. Lill-dammen

21. Vargudden med torp

22. Lerbäckstorpet

23. Maria fors såg



Hur man tillverkade rismattor, som strandförstärkning efter åarna.

Flottningslederna förstärktes regelbundet med rismattor, för att förhindra att flottningsvattnet skar sönder åbrinkar och nipor. Mattorna gjordes på hösten och för flottarna var det deras sista arbete, innan de började i skogen med körning och huggning. Av vekare lövskog ställde man till 2-3 m långt ris, som lades efter åkante riktat medströms, för att virket skulle glida efter mattkanten.



Ovanpå risbädden lade de långa spiror, som hölls samman med mindre stockar, som lades tvärs över spirorna och

förankrades med inborrade träpluggar eller hälar. Mellan dessa kortlingar lades grov sten, som höll mattan på plats när flottarvattnet släpptes på.

I Mjällån och nedre delen av Ljustorpsån kommer nog meandringen (krökbildningar) att öka allteftersom rismattorna försvinner.

Efter Mjällån, med sina höga sandnipor och efter Ljustorpsåns känsliga partier måste man först påla mot strandbrinken innan rismattorna gjordes. Pålningen gjorde på vintern, då man kunde använda isen att stå på. För att hålla rytmen under pålningen sjöng man speciella ramsor.
”Här går ettan, här går tvåan, här går trean och fyran slår”

Hilding Berglund från Bredsjön berättar

Om flottningen av det sågade virket. Hans uppgifter har lämnats av J O Wigg på Rundbacken och av andra gamla personer i Bredsjön och på Slättmon. Intervjuerna gjordes i början av 1930-talet.

”Plank och bräder flottades ned till Lagfors, för där blev det stopp. Ehinger som då var chef för Sunds förvaltning vid Lagfors stoppade virket vid dammen. Så fingo plankorna och bräderna dragas upp och fraktas med hästar den ½ mil långa vägen till Mjölsätt/Fuskemon, där virket åter vräktes i ån och flottades. Om några år (1864) var uppgörelse träffad med Sunds bolag och de fick flotta hela vägen från Uddefors såg. Under tre år körde man virket från Lagfors till Mjölsätt/Fuskemon. Flottningen verkställdes därefter till Lögdösjön, där virket hopdrogs i flottar och bogserades till Kubikenborg, där Enhörning hade sin huvudverksamhet. Sålunda hava båtar gått i forna dagar ända upp till Lögdö. Virket förstördes mycket genom grus och sand,

sönderhackades av båtshakar och dylikt. Mycket blev bortstulet inom Ljustorp. Däröfver vittnar än idag de planklador som finna efter ån.

När virket kom fram anlätades särskilda skurgummor som skurade virket rent innan det skeppades.”

Uppgifterna om Lögdösjön kan verka förbryllande men på den tiden gick Ljustorpsån genom sjön.

Från flottningen i Indalsälven berättas att de buntade ihop sågat virke, som sedan drev med vattnet ned till kusten. Den metoden kunde inte användas i Ljustorpsån. De låga träbroarna förhindrade flottning med buntar.

Ur ”Bygd i förvandling” har vi hämtat Manne Lövgrens och Axel Millbergs livfulla beskrivning av flottarlivet på Slättmon.

Två av den gamla flottarstammen – har berättat för oss om den sortens arbete, som de varit med om under många vårar. Ett slitsamt jobb, som de ändå längtade efter lika intensivt varje gång, fastän de svor och förbannade det, då det var som värst. Då flottningstiden på våren skulle börja, underrättade bolagets tjänstemän sina gubbar.

Då var det att ta fram ryggsäcken eller konten och plocka ner lite amerikanskt fläsk, smör, bröd, vetemjöl, tjockmjölk, kaffe och socker.

Viktigt var att man hade med sig ingredienser, så man kunde göra kolbullar. Det var huvudrätten för flottarna och skogsarbetarna.

Tillredningen var enkel. Man skar sönder det feta fläsket i tärningar och stekte dem i pannan, så man fick rikligt med flott. Under tiden rörde man till smeten av vetemjöl och vatten och strödde i lite salt. Så makade man ihop fläsktärningarna till mitten av stekpannan och hällde i smeten runt omkring kanten,

för att inte fläsket skulle brännas under resten av stektiden. På den tiden var det öppenspis i kojorna så man kunde sätta pannan mitt uppe i den rejäla glödhögen. Då kolbullen började stekas på undersidan, lossade man på den runt kanterna med en bordkniv och snurrade på den. Pannan var ju välsmord, så det var ingen risk för att den skulle fastna i botten. Så fort den var nog fast för att vända på, stack man kniven in under, höll fast den med tummen och vände på den, som en tjock pannkaka.

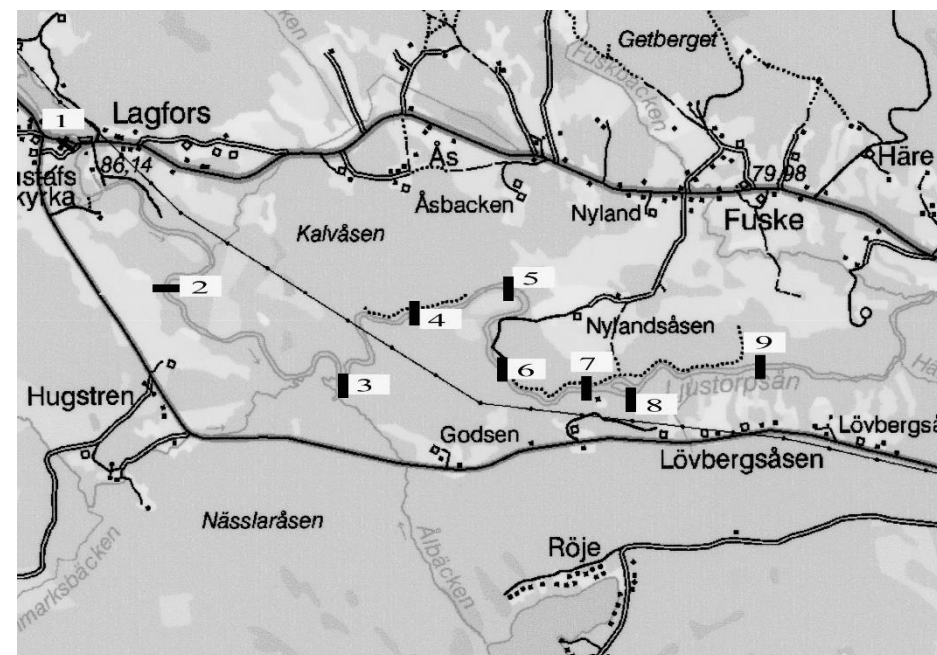
Det där med att vända kolbullen genom att kasta upp den i luften och fånga den i pannan i flykten var nog mer en skogshuggarkonst.

Hur var det med klädseln då? Jo, först och främst fick man se till att man hade riktigt på fötterna. Det fanns på den tiden någonting som kallades långpjäxor. De hade skaft som nådde ända upp till skrevet. I överkanten satt en rem, som man skulle spänna fast i svängremmen för att hålla skaften uppe. De var gjorda av ekbarkgarvad nöthud i näbbpjäxmodell. Inga egentliga sulor fanns, utan de hade bara lite tjockare bottnar. Det var en vanlig västerbottenmodell och kallades också rundpjäxor eller rundkängor och var mycket eftertraktade. Det var före gummistövlarnas tid. Man fick försöka göra sina långstövlar vattentäta genom att smörja in dem med tjärsmorning och så torka dem riktigt under helgerna. Riktig skosmorning skulle vara gjord av fårtalg och dalbränd tjära. Men det var inte många dagar man kom hem från flottningen. Det kunde hända, att man ramlade i hel och hållen också Å och då fick man ju vatten också i stövlarna. Det var inte särskilt behagligt, för vattnet i vårbäckarna hade inte badtemperatur precis. Men man hittade på att snöra av skaften med en rem nedanför knä, för då stannade vattnet där och man

kunde vika ner skaften och tömma ur övre delen och behålla fötterna torra.

De minns, då damman och broan fordde me utätter Ljustorp. De va 1919 dä. Då vart flottningen kvar över sommarn. Ja, de låg kvar alltihop här. De va för mycke vatten. Damma här neri ån reste de å. Men de va liksom e nöje, då flottningen bördde. Komma ifrån timmerskogen ett tag. Du vet de va nog skillnan de. Man geck å vänta på å få föra opp i ån. Men hä rack så lite. Feck vi na'n fjortan dagvärkar nan gång? Kanske. Knafft. Inte var e så många dagar. Men hä va ju så olike. Hä va n vår – minns du – dom sa de skulle vära 60.000 bit oppi Korsmyra. Å hä kan fäll hälle. De va då de va så mycke folk där...”

Flottningen från Lagfors till Fuske



1. Lagforsdammen

var som regel bemannad med 5 – 6 flottvakter – Hjalmar Dahlin, Fuske, Jonas Åström, Lagfors m fl. Snett över dammen låg en bom, som man gick på, när man skotade eller drog virket till intaget på virkesrännan.

Följande bild visar hur det såg ut i Lagfors



Gamla flottare berättar om hur besvärligt och arbetsamt det var när det blåste motvind. Man fick dra virket ända fram till rännan. ”Då gällde ne att båsshakan satt på skaft!” Om det bildades brötar eller ”la” nedströms dammen, signalerade flaggvakterna detta till dammflottarna, som stoppade virkesutsläppet. På senare tid signalerade man genom att dra i en sträng, som var kopplad till en klocka uppe vid Lagforsdammen.

Följande bild visar timmerännan och Lagforsfallet omkring 1914.



2. Bonnbron

Här fanns en flottvakt bl a Kalle Bergström, Lagfors. Namnet kom av att bönderna körde över ån här.

3. Dyllbommen

hade 2 flottvakter – Albert Åhlin på Gossa och Lars Svelander, Lövberg. Som namnet antyder fanns här en avstängningsbom. Hit kunde man inte flagga utan s k ”åpojkar” sprang och meddelade flottarna vid Dyllbommen. Här fanns en flottarkoja.

4. Rävarkula eller Åsnäsa

Där var det en flottvakt, Lars Nyberg, Fuske. Här fanns en flottarkoja. Rävlyorna i nipan, kan ha givit namnet på platsen.

5. Trånghälla

Hade 3 flottvakter – Axel Ede´n, Fuske, Alfred Lide´n, Lövberg och Petrus Lindström, Fuske. Eftersom det var trångt och besvärligt här hade man utökat manskap. Här fanns en gaphytta.

6. Gröppla eller ”neaför Gossa”

Där höll Leo Danielsson, Lövbergsåsen vakt. Namnet kommer nog av det var så gropigt där

7. Nylandsdammen

Här var det 4 – 5 flottare, Ante Engström, Ås, J P Lögdahl, Fuske, Lasse Engström Häre (flottarbas), Valdemar Ålander, Nyland, Gottfrid Tellberg, Lövbergsåsen, Helmer Dahlin, Lövebergsåsen, och Ernst Westman, Fuske. Här fanns en virkesränna förbi forsarna och vid dammfästet på Lövbergssidan fanns en gaphytta.

Karta över Nylandsdammen och forsen

Här fanns flaggvakter som signalerade med flagga till den vakt som satt vid Albert Åhlins brukstuga på Gossa. Signalen kvitterades med att en flagga sattes upp och därefter sprang vakten till Dyllbommen, som signalerade till Lagforsdammens flottare att stoppade virkesflödet.

Nylandsforsen var ett nålsöga för flottningen. Utan virkesrännan förstörde man timret.

8. Rännhölja

Hade en vakt och där höll Erik Petter Tellberg, Lövbergsåsen till

9. Stä eller Lindströms holja

Hade en flottvakt bl a Johan Sundell, Lövebrgsåsen. Här gick vattnet runt – en s k edgård. Platsen har nog fått sitt namn av att virket stannade här. Förr sa man ”stä blon” – stanna blodflödet

Namnen på de flottare som tagits med avser tiden efter 1930.

Mjösätt - Björkom

Högländ

10. Boströms holja vid Fuskbäcken utlopp i ån.
Jonas Side´n, Häre var flottvakt

11. Modermagan vid Edstabäckens utlopp

här fanns två flottvakter, Arvid Höglin, Edsta, Björklund Edsta. Namnet på platsen har troligen kommit av att åns krökning påminner om en havande kvinnas mage.

11A. Det s k Lars Eriks fisket

12. Tunborgs näset

med två vakter – Karl Edvin Jansson, Lövberg, Nils Andreas Lode´n, Edsta och under senare tid Hugo Bredin, Hockstra, Gideon Svelander, Lövberg och Jan Danielsson, Löverg. Här höll man till att bygga s k Timmersuggor, som man skjutsade ryggsäckarna på, i samband med att stränderna rensades från allt kvarvarande virke. På fackspråk kallades det för ”att gå med rumpan”

12 A. Joels-spånga

13. Höglandsbron

Här fanns en flottvakt, som bevakade sträckan ner till Mjällån.. Joel Johansson, Högländ var flottvakt och efter honom Love Jansson, Lövbergsåsen. Här fanns en gaphytta.

Mjällåns flottled

Tunbodarna – Jällviksbodarna

1. Bockslåtthölja.

2. Svartbäcksnäset

Avverkningar från Roteallmanningen kring Svartbäcken fraktades hit. Upp till 14 hästar drog virket ner till denna vältplats

3. Petter Norbergs bron

4. Petrus Nybergs näset

Hit kördes virket efter avverkningarna från Stor-Roten

5. Ingenmansland

Oklart om vem som ägde marken

6 Viklanders näset/välta

7. Petterssons spängran

8. Spång vid forsnacken

9. Gaphytta

Gottfrid Näslund, Mjällå var flottvakt här

10.Spång för flottarna

11.Stentjärnsvälta

12.Flottarkoja

Kalle Tunborg och Petter Norberg vaktade här

Höglandsbodarna - Sanna

13.Bybäcksspånga

14.Ede´ns näset/välta

15. Bro vid Jällviksforsen

Här fanns flera flottare. Kalle Tunborg, Kalle Nilsson, Hinke Staf, Jonke Pettersson, Johan Nyström och Erik Sjöström arbetade här under olika perioder. Här fanns en gaphytta

16. Spång

17. Avstängningsbom och gaphytta

18. Spång för flottarna

19. Samuelssons koja

Petter Samuelsson, Manne Edlund och Ture Lodin vaktade här

20. Samuelssons koja – den äldre

Den kallades även Gröna lund troligen för att den var klädd med takspån. Modell – gaphytta. Jonke Samuelsson och Isak Sundberg, Höglandsbodarna vaktade här.

21. Manne Edlunds välta

22. Lergrobba

23. Lars Olof Edlunds koja

August Pettersson vaktade också här

24. Nickes spånga

Nicke Åkerlunds bro över till Sollefteåvägen

25. Strandlunds koja vid Länsmansbrubba

Isidor Strandlund och Erke Svedlund var flottvakter. Här fanns även en gaphytta

26. Johan Nordins koja

Petter Sjöström och Johan Nordin i Frötuna var flottvakter ner till utloppet i Ljustorpsån.

27. Flottarkoja i Slätt

Den var modern med 4 väggar och kamin

28. Viklanders välta

29. Stavre välta

30. Flottarkoja typ nr 27

31. Flottarkoja

32. Laxgårds välta

Flottningen upphör

Först upphörde flottningen i Ådalsån. Virket kördes till de s k Bredängena ovanför Uddefors. Här lade man virket i stora högvältor, för att sedan flottas.

Under tiden 1954 – 1961 minskade kvantiteten flottat virke med 65 %. Lastbilarna tog successivt över transporterarna.

Ljustorps Flottningsförening upphörde genom en fusion med Indalsälvens flottningsförening 1962 och samma år upphörde flottningen från Laxsjön. 1963 gick sista rumpan efter Bredsjö- och Fuskängesåarna. Genom Nylandsforsen flottades sista stocken 1967 och i resten av Ljustorpsån och Mjällån upphörde flottningen 1969

mycket för bygdens överlevnad och utveckling. Ett avsnitt ur Sveriges förindustriella epok.....

Sven Hedins artikel om sista flottningen i Mjällån får sätta punkt för flottningens historia. Flottningen som betytt så

