

HISTORISK TIDSKRIFT  
(Sweden)

124:1 • 2004

## ”Nu är dina dagar räknade, forsjävel”

Erik Törnlund, *”Flottningen dör aldrig”. Bäckflottningens avveckling efter Ume- och Vindelälven 1945–70*, Diss, Umeå Studies in Economic History Nr 27/2002, Umeå 2002. 292 s.

Titeln på Erik Törnlands doktorsavhandling *”Flottningen dör” aldrig* är, när vi vet hur det gick för flottningen, minst sagt motsägelsefull. Titeln är ett citat från en av aktörerna som i ett tidigt skede uttalade sig på detta tvärsäkra sätt. Men som vi vet dog flottningen, även om det dröjde. I de två älvar som Törnlund studerar, Vindelälven och Umeälven, upphörde flottningen 1976 respektive 1980. Vid denna tid var för övrigt nästan alla flottleder nedlagda i Sverige. När flottningen i Klarälven upphörde 1991 gick en nästan 150-årig epok i graven.

Kanske lämpar sig avhandlingstitelns påstående bättre om vi ser till det intresse som flottningen rönt bland geografer och historiker, och har inom kulturmiljövården. Flottningens minnesmärken i landskapet inventeras och det förs en bevarandediskussion. Flera museer skildrar dessutom flottningens historia och materiella kulturarv. Flottningen utgör ett väsentligt inslag i bilden av det svenska industrisamhället, ett samhälle där de inre och norra delarna av landet var befolkad, lönearbetet var tungt och riskabelt och utfördes av våghalsiga män.

Flottningen som symbol för det gamla industrisamhället är nu inte Törnlands forskningsproblem, ej heller konstruktionen och bilden av den högindustriella epokens manlighet. Hans forskningsuppgift är snarare att beskriva och förklara flottningens avveckling, och då i första hand nedläggningen av bäckflottningen i Ume- och Vindelälven årtiondena efter andra världskriget (1945–1970). Med sitt fokus på bäckflottningen tillför Törnlund ny kunskap inom ett fält som tidigare studerats utifrån huvudflottlederna.

### *Avhandlingens fokus, teori och metod*

Törnlund undersöker bäckflottningens avveckling i de två västerbottniska älvsystemen<sup>1</sup> perioden före huvudflottledernas nedläggning. Han beskriver förloppet och undersöker drivkrafterna bakom avvecklingen. Till skillnad från, och i polemik med, andra forskare<sup>2</sup> intresserar han sig för de *interna drivkrafterna*. Med det menas flottningens inneboende svagheter, vilka här är liktydliga med skogsstrukturen (skogsråvarans dimensioner och fraktsträcka) och arbetskraften (tillgång, lön och arbetsproduktivitet). Yttre drivkrafter är inte oviktiga, men

enligt Törnlund fick de betydelse först när de inre svagheterna från slutet av fyrtiotalet hade blivit påtagliga.

Det ”icke-agrara suget” har en central roll i analysen. Begreppet är hämtat från Dan Bäcklund och avser den stora efterfrågan på arbetskraft och lönestegringarna i andra näringar årtiondena efter 1945.<sup>3</sup> Detta ”sug” lockade enskilda och familjer som levde under osäkra villkor i ett traditionellt kombinationsjordbruk att bryta upp och söka sig till arbetsplatser som erbjöd året-runt-anställningar och högre löner. Flyttlassen gick till industriorter längs Norrlandskusten eller längre söderut. Många män fick också tryggare jobb när vattenkraftverken byggdes ut i Norrland. Småbruken, som till största delen sköttes av kvinnor och barn, var en försäkring mot umbäranden, en grundtrygghet i en osäker tillvaro där olika sysslor kombinerades för att ge familjerna en dräglig försörjning. Kombinationsjordbruken gav i bästa fall mat och husrum, men också hårt arbete och umbäranden. De vuxna männen skiftade mellan arbeten i skogen, flottningen, industrin och jordbruket. Med andra försörjningsalternativ övergav många denna försörjningsform och sökte sig till bättre betalda arbeten på andra håll.

Yttre drivkrafter utöver det ”icke-agrara suget” innefattar lastbilarnas tekniska utveckling, deras tillättna axeltryck, vägnätets längd och prestanda samt vattenkraftens utbyggnad i älvarna. Dessa beaktas, men undersöks inte närmare.

Första delen av avhandlingen skildrar flottningen fram till början av 1940-talet och bygger på litteratur och statliga utredningar. I den andra delen, som behandlar perioden efter andra världskriget fram till avvecklingen, har Törnlund utnyttjat en stor mängd handlingar i Umeå flottningsförenings arkiv. En annan viktig källkategori är mantalslängder. De används i en lokalundersökning där arbetskraftens socioekonomiska status kartläggs inom ett mindre område, 17 mil från kusten.

Törnlund avgränsar den empiriska undersökningen av bäckflottningen i första hand till perioden 1945–1960. Den första undersökningen tar sikte på skogsstrukturens förändring, det vill säga tillgången på skogsråvara av olika dimensioner. Just timmerdimensionerna intar en central plats i analysen. De ställs i relation till flottningskostnaderna, fördelade på olika poster, i bäckflottningen.

Den andra empiriska undersökningen gäller tillgången på och rekryteringen av arbetskraft samt löneutvecklingen i flottningen fördelade på olika socioekonomiska grupper. Det tredje Törnlund undersöker är investeringarna i bäckflottningen och arbetsproduktivitetens förändringar i olika flottleder. Den fjärde empiriska undersökning har formen av en tidsgeografisk beskrivning av avvecklingen längs de båda flottlederna, det vill säga vilka biflottleder som först avvecklades och vilka som längst utnyttjades som flottleder. Avvecklingsförloppet förklaras i första hand av arbetsproduktiviteten och kostnadsnivån i olika biflottleder. Törnlund bortser här inte från andra faktorer som avståndet till skiljen och indu-

1. 2 000 av 2 790 flottledskilometer i de båda älvsystemen år 1951. Törnlund, s 19.

2. Särskilt Nils Eklund, *Flottningens förändrade villkor*, Uppsala 1991.

3. Dan Bäcklund, *I industrisamhällets utkant. Småbrukens omvandling i Lappmarken 1870–1970*, s 198ff. Umeå 1988.

strier, vägnätet och lastbilarnas möjligheter att till en rimlig kostnad ta sig fram till timmerupplagen i skogarna. Han visar att avvecklingen började närmast industrierna ute vid kusten, det vill säga där vägnätet var mest utbyggt.

Avhandlingen är till sin karaktär i huvudsak empirisk men vägleds av ett teoretiskt ramverk. För det första ser Törnlund flottningen som ett *sociotekniskt system*, det vill säga som socialt konstruerat och i sin uppbyggnad och förändring påverkat av en rad faktorer. Systemansatsen används dock inte särskilt aktivt i avhandlingen. Han är också tveksam till att se flottningen som ett stort tekniskt system (LTS) i Thomas P Hughes anda.<sup>4</sup> Förklaringen är svårigheterna att anlägga det helhetsperspektiv som krävs. Författaren väljer istället att koncentrera sig på att "identifiera och undersöka delarna" i bäckflottningens avvecklingsprocess.

Avhandlingens teoretiska ramverk utgörs snarare av *den neoklassiska ekonomiska teorin*. Dess grundantaganden om jämvikten mellan utbud och efterfrågan, att priset bestäms av marginalkostnaderna, att aktörerna handlar rationellt och strävar efter att maximera sin nytta förklarar Törnlunds avgränsningar, val av frågeställningar och undersökningsvariabler. Intresset för transportkostnaderna motiveras med hänvisning till denna teori. Däremot tonar Törnlund ner betydelsen av *institutionella förhållanden*. Lagar, reglementen och informella spelregler har en underordnad roll i analysen. Även aktörerna, flottningsintressenterna, spelar en perifer roll. Istället betonas "allmänna samhällsförändringar" och kostnadernas fördelning och förändring över tid.

Flottningsföreningen, dess intressenter liksom människorna som arbetade i flottningen återfinns dock i Törnlunds studie men ses inte som aktörer som drev egna intressen i strid med andra aktörer. Aktörerna är, menar Törnlund i direkt polemik med Nils Eklund (1991), svåra att urskilja eftersom de kan uppträda i olika skepnader och konstellationer. Nyttomaximeringen gynnades av ett nära samarbete inom flottningsföreningen.

Ytterligare en inspirationskälla är den *historiska ekologin*, som studerar samspelen mellan natur och mänsklig kultur. Denna ansats innebär att intresset riktas mot timmerdimensionernas förändring efterhand som timmergränsen flyttade norrut. Arbetskostnaderna steg och andelen sjunktimmer ökade med klenare och kärnfattigare timmer. Detta fick avgörande betydelse för transportkostnaderna.

#### *Undersökningens huvudresultat*

Avvecklingen av biflottledernas var i huvudsak avslutad med 1960-talet medan huvudflottlederna utnyttjades som transportleder ytterligare ett årtionde. Avvecklingen skedde i ett samspel mellan interna och externa drivkrafter. Bland de interna lägger Törnlund stor vikt vid skogsstrukturen. Minskade timmerdimensioner drev upp sjunkningsprocenten, vilket tvingade fram en omfattande och dyr

4. För en beskrivning, se t ex Pär Blomqvist & Arne Kaijser (red), *Den konstruerade världen. Tekniska system i historiskt perspektiv*, Stockholm 1998.

barkning. Barkningskostnaderna kunde uppgå till halva flottningskostnaden. Till detta kom det "icke-agrara suget" som ledde till arbetskraftsbrist och en kraftig lönestegring. Arbetskostnaden per utflottad kubikmeter steg från slutet av 1930-talet och tio år framåt med 65 procent. I början av 1950-talet kom ytterligare en kraftig ökning. Skogsbolagen svarade med att förlänga arbetssäsongen i skogen genom skogsvård och längre huggningsperioder. Äldre arbetskraft rekryterades när de "unga, starka och viga" inte längre "attraherades" (s 247). Svårflottade biflottleder avvecklades.

För att möta arbetskraftsbristen och de stigande arbetskostnaderna valde flottningsföreningen i den första fasen (1945–1950) att investera i dyrflottade leder. Törnlund belägger ett starkt samband mellan investeringar och utflottningskostnad. Ännu saknades alternativ till flottningen. Därför rensade och rätade flottningsintressenterna bäckarna med bandtraktorer och grävskopor. Arbetsproduktiviteten steg. Från början av 1950-talet mattades investeringarna i biflottlederna medan avvecklingen inleddes i de nedre delarna av de båda älvarna, det vill säga inom en 10-mila region. Här kunde lastbilarna lätt ta över frakterna ner till industrierna. Även längre norrut, över 20 mil från älvmyningarna, ersattes bäckflottningen av lastbilstransporter. Timret kördes här dock fram till huvudflottlederna. I mellanzonen inom 10–20 mil från kusten skedde avvecklingen av bäckflottlederna först ett årtionde senare. Från början av sextioalet sköt nedläggningen av bäckflottningen fart på allvar.

Avvecklingsbesluten fattades kollektivt inom flottningsföreningen utifrån uppgifter om var skogsråvaran låg, vem som ägde och utnyttjade den, timrets dimensioner och användning (massaved eller sågtimmer) samt biflottledernas behov av upprustning. När timmerdimensionerna sjönk och lönerna steg blev lastbilstransporterna ett bättre och billigare alternativ. 1960 hade vägarna och lastbilarna förbättrats i den grad att ytterligare investeringar i biflottlederna inte längre var ett ekonomiskt rationellt alternativ. Bäckflottningen med sina naturgivna förutsättningar har sina tekniska begränsningar. Lastbilarna försågs däremot med starkare motorer, fler axlar och släp. Skogsbilvägar byggdes och dispenser gavs av länsstyrelsen för frakter med högre axeltryck än det tillåtna. På så vis ökade frakttonnaget och större mängder kunde till en allt lägre kostnad fraktas ut ur skogarna. 1967 höjdes det tillåtna axeltrycket på allmänna vägar till åtta istället för som tidigare sex ton. Nu var det fritt fram för lastbilarna.

#### *Förtjänster och tveksamheter*

Törnlunds doktorsavhandling är i mitt tycke väl genomförd med intressanta tolkningar och slutsatser som fördjupar vår förståelse för förloppet och drivkrafterna bakom avvecklingen. Han presenterar en komplicerad och mångsidig bild av avvecklingsprocessen. Han behärskar sitt forskningsfält och de metoder han utnyttjar. Avhandlingen tillför ny intressant kunskap, inte bara om flottningens

komplicerade avvecklingsprocess utan även om teknikutvecklingen och villkoren för människor som levde på den norrländska landsbygden årtiondena närmast efter andra världskriget. Han kan på goda grunder korrigera eller avvisa andra tolkningar av avvecklingsprocessen.

Språkligt är avhandlingen välformulerad. Den tidsgeografiska undersökningen i kapitel 7 är särskilt intressant och väl genomförd, liksom studien av arbetsproduktiviteten i kapitel 9. Den statistiska bearbetningen håller hög nivå och ger stadga och precision åt undersökningen.

Den anmärkning som kan riktas mot studien berör främst valet av teori, som i någon mån begränsar perspektiv och slutsatser. Avvecklingen bestäms av aktörernas ekonomiskt rationella val utifrån den information de har om kostnaderna i samtiden. Som läsare förväntar man sig en diskussion av hur låsta flottningsintressenterna (skogsbolagen) kan ha varit av tidigare fattade beslut om till exempel investeringar, skogsköp, arbetskraftsrekrytering. Äldre beslut, värderingar och traditioner har föga betydelse i tolkningen. Ändå ägnas nästan tre kapitel i avhandlingen (kap 3, 4 och 5) åt perioden före 1945. Vilken *tröghet*, för att låna ett ord som används av forskare med en socioteknisk ansats, kan ha funnits i flottningens infrasytem? Törnlund hade kunnat diskutera betydelsen av tidigare fattade beslut som gett ett system som aktörerna efter 1945 hade att hantera och som av en rad skäl, inte bara ekonomiska och tekniska, var svåra att förändra.

Den neoklassiska teorin förutsätter att besluten fattas av rationella aktörer med tillgång till samma information. Flottningsintressenterna (ett tjugotal i slutet av 1940-talet och ett tiotal år 1960) var inte lika stora och inflytelserika. Eftersom Törnlund inte har studerat de enskilda intressenternas arkiv kan det inte uteslutas att de stora intressenterna, i första hand Domänverket och SCA, gjorde egna utredningar när de skulle ta ställning till investeringar och nedläggningar. Hade verkligen alla intressenter samma möjligheter att fatta rationella beslut? Om det inte går att belägga konflikter mellan intressenterna utifrån de arkiv som studerats kan det inte uteslutas att framförallt Domänverket som stor skogsägare hade delvis andra intressen än industribolagen. Skogsköparna, sågverken och massaindustrierna, var ju starkt beroende av Domänverkets timmer, även om de delvis hade egna skogar och kunde köpa poster av skogsbönder. Den alternativa timmermarknaden var starkt begränsad vilket bör ha minskat pressen på Domänverket att stödja en övergång till lastbilstransporter. Så länge timmeruppköparna betalade för de stigande flottningskostnaderna fanns inga starkare skäl för Domänverket att ställa sig bakom nedläggning. Vilken press kunde bolagen sätta på Domänverket och andra skogsägare att stödja en övergång till andra transportsätt? De enskilda aktörerna, skogsindustrierna och skogsägarna, kunde ha varit värda en närmare studie utifrån de egna arkiven.

Eftersom Törnlund tonar ner aktörernas roll och eventuella intressekonflikter i en så pass genomgripande omställningsprocess är det förvånande att han samti-

digt vill se flottningen som ett sociotekniskt system. Systembyggarna borde då också ha getts en mer framträdande plats i analysen. I förlängningen ligger frågan om kostnaderna i relation till bolagens intäkter, det vill säga hela det integrerade trävarusystemet från huggningen i skogen fram till kunden. Priset på slutprodukterna, det vill säga vad skogsbolagen tjänade på sin verksamhet, kan inte vara oviktigt i sammanhanget. Om priset på skogsråvaran steg utan en motsvarande höjning av försäljningspriset och/eller kostnadsreduktion i förädlingsledet bör det funnits ett klart intresse att pressa kostnaderna i de tidigare leden, i huggningen och flottningen. Förklaras investeringar i och nedläggningar av biflotteder under perioden 1945–1950 kanske i första hand av en prispress eller oförändrade priser på slutprodukterna? Skilde sig vinstutvecklingen dessutom för olika intressenter såsom sågverk, massa- och pappersföretag? Det finns skäl att väga in intäkter och vinster hos olika flottningsintressenter i analysen för att förstå förloppet.

Givetvis hade detta gett en än större forskningsuppgift men det är svårt att komma ifrån att flottningens avveckling även bör ha bestämts av bolagens intäkter och vinster liksom för övrigt av priset på alternativa transportsätt.

Barkningen är ett annat viktigt tema som borde ha diskuterats något ytterligare. Barkningen var inget nytt arbetsmoment i skogsbruket från 1940-talet. Timret barkades i äldre tid i anslutning till huggningen. Det nya var att bolagen från 1930-talets slut försökte reducera kostnaderna samtidigt som andelen klen-timmer steg. Försöken att flotta obarkat klen-timmer slog inte väl ut. Snarare bör det ha fördyrat flottningen genom mer sjunktimmer och merarbete att rensa bäckarna. Skogsbolagen lastade delvis över ansvaret på flottningsföreningen och flottarna istället för att betala huggarna för att barka i skogen. Kan inte det ha skapat intressekonflikter? Vilka alternativa barkningsmetoder prövades för övrigt i Ume- och Vindelälven? I vilken grad prövades fläckbarkning och i vilken utsträckning användes barkmaskiner vid uppläggningsplatserna?<sup>5</sup> Var en rationellt organiserad och kostnadseffektiv maskinbarkning kanske möjlig först när den utfördes vid fabrikena, det vill säga när det fanns barkmaskiner som var anpassade till fabrikenas storskaliga hantering? Först då kan det ha varit ekonomiskt rationellt att övergå till lastbilstransporter av obarkat timmer. De små barkmaskinerna ute i fält löste aldrig problemet.

### *Avslutning*

I många skogsbygder lever minnet av en tid då bäckar och älvar under vår och försommar var arbetsplatser för djärva män. Vissa beklagar att flottningen avvecklades och emellanåt höjs röster för att, både ur miljösynpunkt och av kostnadsskäl, återuppta flottningen i älvarna. Erik Törnlund har i sin avhandling

5. Jmf Sven Rydberg (red), *Strömkarlarna. En etnologisk skildring av flottare i Dalälvsområdet*, Falun 1984, s 124f; Jonny Hjelm, *Skogsarbetaren och motorsågen. En studie av arbetsliv och teknisk förändring*, Lund 1991, s 55ff.

skildrat avvecklingens historisk-geografiska förlopp i två älvar och visat att beslutet fattades på ekonomiska grunder. Bäckflottningen blev ett för skogsbolagen ekonomiskt ofördelaktigt transportalternativ i en tid när arbetslönerna steg, vägarna byggdes ut och lastbilarna blev större och starkare. Avhandlingen ger dessutom en god inblick i livsförhållandena i det inre av Norrland och samspelet mellan människa och natur.

*Maths Isacson* \*

\* Fakultetsopponent