



Bilden på flottarna Alvar Hedman och Oskar Borgström, båda från Vindelgransele, illustrerar den ofta äventyrliga delen av älvsflottningen. Forsen är i Vindelälven, deras uppgift är att tillsammans med det arbetslag som kallades rumpan och även sladden rensa stränder från ilandflutna stockar. Ibland blev det även att lossa brötar, särskilt de somrar som vattennivån i älven blev låg. Båten, en typisk flottarbåt, är en tvåroddare med särskilt kraftiga åror som inte kunde krypa ur årtullarna. Att förlora en åra i forsen skapar farliga situationer. I båten syns några reservåror och flottarnas kontar för mat och kläder. Foto från Umeå Flottningsförenings samlingar vid Västerbottens museum.

UMEÅ 400 ÅR

Älven

Bengt Björkman

Umeälven som dagens umebor och besökare ser hade för 160 år sedan ett helt annat utseende. Älven var tidvis mycket strid men kunde även under torra somrar bli rätt lugn i sitt flöde. Umeborna hade då ingen broförbindelse i stadens närhet. Både vid stadskajen, som på den tiden var en oregelbunden serie av träbryggor, och på Teg, låg segelskutor som lämnade varor till stadens köpmän. Vid Tjärhovet, som då låg vid nuvarande Broparken, lastades tjärtunnor och sågat virke för export. På Tegssidan var det mest åkermark och utspridda bondgårdar men mot älven låg ett par stora skeppsvarv och ett bryggeri. På stadssidan var det ett gytter av träkåkar längs med smala gränder men även några bondgårdar och en rätt bred bäckravin, Renmarksbäcken, som delade den lilla staden. Den som korsade älven, då i roddbåt, kunde se långt upp efter älven förbi staden. Då fanns inga grönskande holmar och möjligen syntes det vita skummet från Bölesforsen nedan Tvärans mynning. Det är stor skillnad jämfört med idag då enbart den centrala staden idag har tre broar med strida strömmar av trafikanter över en relativt lugn älv.

2022-01-22

När man på internet söker efter namnen Umeälven och Umeå får man lite tvetydiga svar. Wikipedia påstår sig inte ha svaret men där står att läsa att "det finns olika teorier om namnets ursprung. Det fornnordiska verbet och norrländska dialekters *uma* har betydelsen "skrika", "tjuta" eller "gny" och namnet kan då tolkas som "den tjutande älven", som sannolikt syftar på flera stora forsar i älven". Vidare kan man läsa att "kopp-lingen till älvens umesamiska namn *Ubmejejnenuo* (*jejnenuo* betyder "stor älv") också är oklar, men kan vara en översättning som i andra fall förekommit åt båda hållen."

På *Ume Älvdals* hemsida kan man läsa att "Umeå inte har gett namn åt Umeälven, det är precis tvärt om. Namnet kommer ursprungligen från det samiska *uma* som betyder "hon som dundrar och tjuter".

Det finns även påståenden om att *uma* i fornnordiska språket kan översättas till vråla. Allt kan bero på hur gammalt namnet är. Wikipedia igen: namnet skulle "kunna förklaras av det faktum att för 2000 år sedan låg älvmyningen uppe vid nuvarande Kåddis, 10 km nordväst om Umeå. Vid mynningen fanns då flera forsar med sammanlagt 50 meters fallhöjd, och detta skulle ha skapat ett ihållande dundrande ljud som gav upphov till namnet." Det låter sannolikt att just ljudnivån i älvens nedre del kan ha gett namnet. Man kan tänka sig de öronbedövande dån som den vinter-slumrande älven skapar vid islossningarna som orsakas av vårfloderna.

Med både kraftig landhöjning och det slam som varje vårflod förde med sig från fjäll och inland har älvens utlopp grundat upp och blivit ett smalare delta. Ända till sextio-talet fanns trots detta ett stort antal forsar utefter sträckan mellan Vännäsby och Umeå stad. Bergsforsen vid Gubböle, Norrforsen, även kallad Kungsforsen, Sörforsen eller Sörforsarna vid Brännland, Brännlandsforsarna vid Brännlands by (detta kan vara ett annat namn på Sörforsen). Baggböleforsen vid Baggböle och Klabböleforsen vid Klabböle (kan avse samma forsar, namnet är troligen beroende av älvssida), Brännbergsvågen vid Klabböle och Kåddisvattnet, Hamnforsen, troligen vid Kyrkhamnen (Backen) och Hiskeforsarna vid Ytter- och Västerhiske samt slutligen Bölesforsen. De tre senare kan avse en gemensam sträcka av mindre forsar närmare Umeå stad.

Älven har sedan urminnes tider varit en transportled uppför men främst utför älvens sträckning. Namnet Kyrkhamnen visar att båtar kunde färdas ända upp till där Backens kyrka nu ligger och det område som först pekades ut som den blivande staden Umeås läge. På södra älvstranden från Backens kyrka sett fanns ett färjeläge där främst roddbåtar sörjde för överfarten

från den gamla landsvägen under 1700-talet till och från Kyrkhamnen.

De stora forsarna vid Baggböle/Klabböle och Norrfors omöjliggjorde båttransporter längre uppför älven. Utefter sådana sträckor fick man kombinera transporter på land och älv.

Uppför älvdalarna Uman och Vindelns var det bönderna som hävdade sina rättigheter att fiska i älven, ofta genom olika avspärrningar. Att transportera något utför älven var ändå något som var en allmän rättighet. Då hänvisade man till Kungsådran, ett begrepp från 1400-talet som i 1734 års lag fick fastställt att en tredjedel av vattnet skulle hållas öppet.

I Ume- och Vindelälven skedde från 1800-talets början flottning av timmer till sågar längre ner mot älvmyningen. Annat som flottades var tjära i tunnor samt även varor och människor på hopbundna flottor. År 1803 anlades det första sågverket i Umeälven vid Baggböleforsen. Det bildades en mindre industri av och omkring Baggbölesågen. Staten såg behovet av att kunna exportera sågat timmer och tog olika beslut för att underlätta transporter av timmer till sågarna i de svenska älvarna.

Flottledssyner genomfördes som genom 1880 års Kungliga förordning om allmän flottled gav underlag för skapandet av en flottningsförening i Ume/Vindelälven. År 1890, i januari, bildades Umeå Flottningsförening, men redan 1886 hade intressenterna i den föreningen startat ett skilje, Hult, i närheten av Killingholmen uppströms Backens kyrka. Under 1800-talets slut gick utvecklingen för skogsindustrin snabbt. Baggbölesågen fick efterföljare närmare kusten i form av ångsågar som inte var beroende av fallande vatten som drivkraft. Sandviks ångsåg tillkom 1860 och Holmsunds ångsåg 1881. Det innebar att Baggbölesågens resurser flyttades till Holmsund.

Andra industrier kom också till. Mellan åren 1906 och 1919 etablerades massafabrikerna Scharins i Umeå, Obbola (som först var en ångsåg 1889 till 1909) och Hörnefors. Behovet av timmer och massaved rusade i väg och då var det från landets älvar råvaran skulle levereras.

I Umeälven tog ett nytt skilje vid efter det första Hultet, numera Gammhultet. Nyhultet, som anlades vid Grubbedan ovan Tväråns utlopp, startades 1891 och klarade sig fram till och med säsongen 1914 då virkestillströmningen obönhörligt var för stor för skiljet.

Metoden att transportera det sorterade virket förändrades med volymerna och ångmaskinernas tillkomst. De första åren roddes både det vid Baggböle sågade virket och de ägarsorterade stockarna utför

älven till fartygen. Först till Umeå men senare ända till Holmsund. Till Holmsund kunde det ta 24 timmar beroende på älvens fart och vindarna.

Umeås första bro, Landsvägsbron, byggdes 1863 och var som namnet speglar den då naturliga förlängningen av landsvägen mellan Teg och Umeå. När ångmaskinen gjorde sitt intåg på mindre bogserbåtar var bron ett hinder för dessa. Älven rensades förbi Böle på Teg och försågs med bommar och ränna för att leda det sorterade timret ner till Landsvägsbron. Det samlades först i ringband (sammankopplade stockar) och från 1905 buntat per ägare.

Den här tiden var älvsdelen Lillån på södra sidan av Öhn i Umeälven segel- och fartygsled upp till staden och Teg. Älvsdelen Storån lät Umeå stad muddra år 1905 så att större båtar kunde ta sig upp och samtidigt ge plats för ännu en flytt av Umeå Flottningsförenings skilje till Öhn och Lillån sommaren 1915.

Fram till stadens ödeläggelse genom brand sommaren 1888 hade en betydande skeppsbyggeriverksamhet växt upp från slutet av 1700-talet, på båda sidor om älven, Teg och Umeå stad men även på Öhn utefter Lillån.

På *Ume Älvdals* hemsida kan man läsa att "I Umeå byggdes 1781 sex fartyg ifrån 70 till 130 lästers (en svår läst = 2,4 ton) storlek. År 1782 stod 14 större och mindre fartyg under byggnad. 59 fartyg byggdes mellan åren 1779–1788. I slutet av 1800-talets Umeå var det konsul Lars Glas och A.F. Scharin med söner som var de klart dominerande fartygsbyggarna. Skeppsvarven flyttades, på grund av sin brandfarlighet, i slutet av 1700-talet, från sin ursprungliga plats nedanför kyrkan till motsatta sidan på Teg. På Teg kom det efterhand att finnas tre varv bredvid varandra".

Skeppsvarven på Teg försvann i samband med stadsbranden. Segelfartygen hade redan börjat utkonkurreras av ångmaskinen och Umeås redare tappade alltmer den marknaden.

Under 1800-talets sista decennier hade flera av Umeås mer välbärgade redare, handelsmän, sågägare och fabrikörer börjat se Umeälvens nedre del som ett bra fritidsmål. På Öhn var det flera som byggde sommarvillor och allt eftersom förbränningsmotorn kom så blev älvens roll för fritidssyssleaktiviteter betydande. Förbränningsmotorerna kunde driva mindre fritidsbåtar och umeborna började bygga sina sommarvillor längre ner i älven. I och med den första semesterlagens tillkomst 1938, med rätt för alla till 2 veckors semester, kunde allt fler umebor använda älven under sin fritid. Sommarstugorna blev fler och man sökte sig allt längre ut i älven. Den trenden håller fortfarande i sig men nu har den mer stabiliserats till att man skapar åretrunt-

bostäder där fritidshusen tidigare stått utefter Umeälvens stränder.

I nutid finns ingen av de ovan nämnda forsarna kvar. De började tämjas redan av flottledsrensningarna och försvann helt när kraftverksdammarna vid Stornorrfors togs i bruk. Kvar finns idag rännilar av vatten som rinner mellan stenbumlingarna som tidigare bildade mäktiga forsar. Nu är vi självförsörjande på elkraft och älven uppgrundas inte längre av vår- och fjällflodernas slam.



Baggböle sågverk. Foto i Västerbottens museums bildarkiv.

BAGGBÖLE SÅGVERK – Att få anlägga ett sågverk i början av 1800-talet krävde rättigheter i form av sågramar och sågrätter för ett visst antal träd. Det krävdes även tillgång till fallande vattenkraft för att driva sågklingorna. Detta innebar att den tidens sågverk byggdes en bit in i landet från kusten sett och då behövdes, för export av det sågade virket, möjligheter till transport till lastageplatserna där fartyg kunde angöra. I Baggböle vid Ume älv fanns just älven som transportör men först måste de närmaste forsarna passeras.

Lastageplatserna var vid Umeå stad, Degernässand, Holmsund och Västerbacken.

Baggbölesågen med Baggböleforsen som drivkraft var Umeälvens första sågverk. År 1803 erhöles de första rättigheterna för ett finbladigt vattensågverk vid Baggböleforsen. Sågen byggdes åren 1813–1814 och privilegierades för fyra ramar med en total sågrätt om 2 883 träd per år.

För transporten av det sågade virket byggdes en vattenränna i trä mellan Baggböle och Klockarböle. Där fångades virket upp och staplades i flottar som sedan med roddbåt, vattenström och vind fördes till lastageplatserna.

Firman James Dickson övertog Baggböle sågverk under 1838–1841 och det blev snabbt Umeregionens största genom övertagande av andra sågars privilegier och sågrätter.

Med ett andra såghus hade man till slut 16 sågmarar. Vid sågverksområdet fanns även verkstäder, smedja, kontor, kolhus och tullkvarn. Vid sågdammen låg arbetarbostäderna.

Tillgången på träd att såga var helt beroende av böndernas vilja att avverka ur sina skogar. Baggbölesågen hade i slutet av 1840-talet rätt att årligen avverka 3 200 träd på kronoallmänningar, helt otillräckligt för sågens kapacitet. Under 1855 var den totala stockfångsten 20 040 träd. Genom skogsköp med 50-åriga avverkningsrätter var man snart uppe i volymer om 150 000 stockar årligen. Med hjälp av flottning i Ume- och Vindelälven togs stockarna ner till Baggböle. Längsta flottningssträckan kunde vara upp till 24 mil.

Baggbölesågens dominans i Umeregionen avtog när ångkraften kunde användas som drivkraft för sågmarar. Sandviks ångsåg var den första i Umeälvsdeltat, anlades 1860, och där kunde fartygen lasta sågat virke direkt. Bolaget bakom Baggbölesågen anlade 1885 en egen ångsåg vid lastageplatsen i Holmsund och började då avveckla vattensågen.



Karta över Bölesforsen från 1868. Karta från Umeå Flottningsförenings samlingar vid Folkrorelsearkivet i Västerbotten.

KARTA ÖVER BÖLEFORSEN FRÅN 1868 – Umeälven gjorde länge skäl för sitt namn Uma (vrål, dån) i äldre svenska. Älven var fylld med ett antal forsar. Kartan från 1868 visar en av de nedre, Bölesforsen. När isarna släppte på vårarna kan man tänka sig att älven umade vid forsarna och när vårflod (från det närmaste skogslandets bäckar) och fjällflod anlände var forsarna stora med dånande vattenmassor. Kartan visar hur främst de som ville transportera virke i form av sågat, och senare hela, stockar utför älven önskade påverka den. På stadsidan där dagens Lundäkern finns visar kartan att stranden var rejält inskuren mot land av älven. Det hade man börjat motverka med stensättning längs stranden och med en stenkista som man försökte skapa ett sel med. Stenkistans riktning visar den äldsta

strandlinjens riktning. Därinnanför en prickad linje för stranden år 1730. Motsvarande strandlinje vid Bölesidan syns vid Öfre Ören.

För att med sågat virke kunna passera Öfre och Nedre Bölesörarna ville man gräva kanaler genom dem som de rödsträckade partierna visar och på så sätt passera Bölesforsen. Notera att vid Övre Bölesören även fanns ett laxfiske. Det ägdes av Bölebönderna som förmodligen skapat delar av Öfre Ören.

Kartans handskrivna text till höger återger Kungl. Maj:ts brev från 6 november 1868 om avledningskanalen öppnande genom Övre Bölesören, fiskebyggnadernas borttagande och hur stenkiständringar skulle ske.

Texten till vänster beskriver det resultat som uppnåddes, dvs. att stenkistan förlängdes med 150 fot (cirka 45 meter), att den vänstra stranden skyddades genom stenflyttning med mera och att stenflyttning även skett vid övre änden av kanalen.

Med de här arbetena i älven skapades det som senare blev Böleskanalen och var en första början av Bölesholmarnas bildande.



Hultet. Målning av Jacob Oscar Högstadius, utförd 1890. Foto: Västerbottens museum.

HULTET – Baggbölesågen var den första som regelmässigt flottade sitt timmer i Umeälven. De övriga sågverk som gjorde det hade ibland problem att skilja ut sitt timmer från andras. Efter ett par flottledssyner, den senaste 1867–68, beslutade Kunglig befallningshavare år 1877 rätt för alla att bedriva flottning. År 1880 kom den första "Kungliga förordningen om allmän flottled". Därmed fick Länsstyrelserna i uppdrag att inrätta dessa flottleder. Strömrensning- och flottledsbolaget Uman/Vindelns startade 1883 utbyggnad av flottleder i de två älvarna. Intressenterna i bolaget bildade Umeå Flottningsförening i januari 1890. År 1886 togs ett skilje i bruk. Det kom att kallas Hultet och senare Gammhultet och låg strax ovan Backens kyrka.



Utsikt från bron. Foto i Viktor Lundgrens samlingar, Västerbottens museums bildarkiv.

UMEÄLVEN FRÅN BRON 1934 – Småbåtshamnen nedan Landsvägsbron. Idag kallas bron Gamla bron alternativt Cykelbron. Den ersattes 1949 med Tegsbron som huvudsaklig bilbro. Fotografiet är från tidig sommar 1934. Till vänster ses nuvarande Broparken. Den stora byggnaden är von Ahns magasin och på kajen syns Hamnmagasinet, idag Ungdomens hus. Mellan Ungdomens hus och von Ahns ligger Tegsbron idag. Den vita ångaren vid stadskajen är S/S Vesterbotten, en passagerarbåt som skaparen av detta fotografi hade anlänt med. Vesterbotten trafikerade linjen Umeå-Holmsund-Härnösand-Stockholm åren 1933–1939. Småbåtshamnen är ett tydligt bevis på att älven lockade umeborna på deras fritid. Texten på den lilla boden på flotten är ”Köp Wretlings möbler, Kungsgatan”. Wretlings möbler var en på den tiden välkänd möbeltillverkare och designfirma i hörnet Brogatan/Kungsgatan.



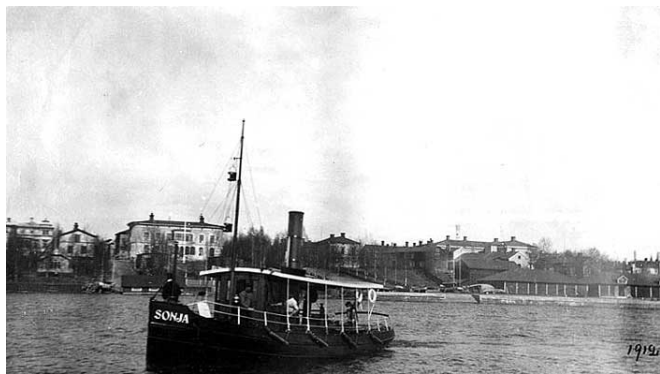
Tegsrännan, utsikt från bron. Vykort från Almquist & Cöster, Hälsingborg.

TEGSRÄNNAN, UTSIKT FRÅN BRON – Tegsrännan blev benämningen på den rännan som 1915 skulle bilda fortsättningen av transportled för timmer via Böleskanalen till Lillåns skilje. I och med att rännan för timmer blockerade de redan befintliga kajerna efter Tegsstranden anlades kajer utanför rännan. Bilden är tagen från Landsvägsbron (dvs. Gamla bron alternativt Cykelbron) och visar kajen för Umeå Ångbryggeri.



Trähängbron 1915. Foto i Umeå Flottningsförenings samlingar vid Folkrorelsearkivet i Västerbotten.

TRÄHÄNGBRON 1915 – Öhn hade fram till sommaren 1915 saknat landförbindelse. Mellan Öhn och fastlandet på Östteg fanns en enkel färja som öborna kunde frakta sina kreatur på till utmarkerna på Tegssidan. I och med Länsstyrelsens beslut om placeringen av det nya skiljet för flottning av timmer till Lillån skulle broförbindelse upprättas. Timmerrännan till skiljet skulle ju komma att blockera den befintliga båtförbindelsen. Hängbron byggdes helt i trä med en spännvidd på 112 meter. Brobanan var 2,2 meter bred och skulle klara en belastning av 2 ton rörlig vikt.



Ångbogseraren Sonja 1912. Foto från Kulturarv Västerbotten, Skellefteå museum.

ÅNGBOGSERAREN SONJA 1912 – Den lilla ångbogseraren Sonja byggdes 1900 för Strömrrensningbolaget i Ume- och Vindelälven. Båten överfördes till Umeå Flottningsförening året därpå och var i föreningens tjänst som bogserare av timmer i Umeälven. När denna bild togs 1912 hämtades det från Nyhult sorterade och buntade timret vid Landsvägsbron. Där fanns en telefonledning till Nyhult så att skepparen kunde få besked om hur många buntar som skulle hämtas och till vilken ägare. Utöver skepparen fanns en eldare, en maskinist en, ibland två, däcksmän samt en kocka ombord. Den tiden var ångbogseraren besättningens ögonsten och stolthet. Den hölls så ren som möjligt, eldades med ved, och all ledig tid ombord gick åt för besättningen till att putsa däck, hytten och all mässing (nakterhus, roderrattens mässingsbeslag, taltratten till maskinisten och maskintelegraf). Fororna med timmerbuntar bogserades till sågverk och massa-industrier i Umeälven. Det timmer som skulle till ägare utanför Umeälven bogserades till Västerfjärden för omläggning till ramar som blev stadigare än buntar och klarade havsbogsering. För besättningarna var det en både slitsam men ändå behaglig tillvaro på ångbåten. Ångmaskinen gav ovan däck endast ett väsende och pumpande ljud ifrån sig och det gick utmärkt att i samtalston kommunicera med folk på land. Under däck i maskinrummet var det mycket varmt och slammret från maskinens pistonger var tydligt men ändå inte så högt. Dock blev rösläget något högre än på däck.



Lillåns skilje 1937–1950. Foto från Umeå Flottningsförenings samlingar vid Folkrorelsearkivet i Västerbotten.

LILLÅNS SKILJE 1937–1950 – Lillåns skilje sträckte sig från bron mellan Östteg och Öhn cirka 1,5 km nerför älven ner till Umeå Flottningsförenings verkstadsområde. Därefter kom den ett drygt par hundra meter långa buntsorteringen där det buntade virket lades i foror för vidare bogsering.

Från 1937 behövdes det 238 män som bemanning för ett skift. Under högsäsong kördes två skift. Det var 34 bryggor som tillsammans var uppdelade i 102 sorteringsmått. Innanför varje brygga fanns "kalvhägna" med vardera tre sorteringsmått fördelade längs efter hela sträckan av 1,5 km. Sorteringsmått gick lite tvärs över älven mot Östtegssidan. Till varje sorteringsmått fördes ett ägarmärke. Som mest fanns 42 olika ägare till de stockar som sorterades. Ägarmärket var yxhugget i stockarnas grövre ändes utsida. För att kunna hinna med stockarna till ägarna med stora volymer upprepades deras märkning i ett flertal "hägn". I slutet av timmerrännorna kom ägarmärken med mindre volymer.

Sorteringsmått tappades av var för sig i en ränna som gick mot en buntvagn. Där stod först en räknare som räknade stockarna för varje bunt. Buntvagnen pressade samman stockarna och det slogs kättingar runt dem. Därefter knuffades den färdiga bunten ut ur rännan och fick själv driva nerför älven mot buntsorteringen där foror per ägarmärke lades samman inför bogsering.



Buntvagn 2 1952. Foto: Bertil Ekholtz.

BUNTVAGN 2 1952 – Stockarna från ett sorteringsmått har kommit ner till buntvagnens brygga. Här har stockarna räknats och städats till så att de stabilt kan bilda en bunt i den 9 meter breda bassängen. Buntvagnen har sänkt sina spjut och styrt samman stockarna mot vad som kallades kättingbryggan. Den står i högre höjd än vagnen och har även den spjut som höjs eller sänks. Kättingarna som via vajrar varit fästa i kättingbryggan dras upp över den hoppresade bunten, björnas (spänns) och förses med en träflor. På träfloran har antalet stockar och ägarmärket skrivits. Buntvagnen backar en aning så att bunten sätter sig i vattnet, spjuterna på kättingbryggan höjs och buntvagnen knuffar slutligen sin bunt under bryggan för färden utför älven mot buntsorteringen.



Flygbild från buntsorteringen, cirka 1950. Foto från Umeå Flottningsförenings samlingar vid Folkrorelsearkivet i Västerbotten.

FLYGBILD FRÅN BUNTSORTERINGEN, CIRKA 1950 – Från öster mot väster är denna flygbild, troligen från 1950, av Lillåns skilje med buntsorteringen närmast. Till buntsorteringen följde de längre upp hoppresade och kättingsurrade buntarna med älvens fart utför Lillån till dess de skulle sorteras som foror för varje ägarmärke. Här lades de på rad och surrades längs efter med bogservajer. Fororna bogserades till slutanvändarna Umeå träsliperi, Öbacka såg, Bowaters trämassfabrik vid Sofiehem, sågarna i Holmsund, Sandvik och Obbola sulfatmassafabrik. De ägarmärken som skulle till slutanvändare utanför Umeälven bogserades via Rinneln till Västerfjärden.



Ångbogseraren Gustafshög i Rinneln 1977. Foto privat.

ÅNGBOGSERAREN GUSTAFSHÖG I RINNELN 1977 – Gustafshög köptes till Umeå i april 1952 av tre arbetskamrater vid Umeå Flottningsförening. De bildade ett gemensamt bolag och började med att bogsera mudderpåmar åt Umeå Flottningsförenings mudderverk Carl-Oskar. Sedan blev det i huvudsak bogsering från buntsorteringen av timmerlass till Obbola, Holmsund och Västerfjärden. På bilden kommer den nu sedan 1958 med motor ombyggda Gustafshög i Rinneln och passerar strax under Bergöbron på sin väg till timmerbommarna i Västerfjärden. Bakom Gustafshögs timmerlass skymtar ångaren Egil som också bogserar ett timmerlass.

GLÖM INTE ATT UPPGE
FÖRFATTARNAMN OCH KÄLLA
NÄR DU HÄNVISAR
TILL DENNA ARTIKEL