

En märr som hette Mor

– De sista härjedalska hästkörarnas berättelser från tiden innan skogsbrukets mekanisering.

The stories and experiences from the last horsemen from Härjedalen in times before the forestry mechanization.

Jon Nordström

Examensarbete • (30 hp)

Sveriges lantbruksuniversitet, SLU

Fakulteten för skogsvetenskap

Jägmästarprogrammet



En mÄrr som hette Mor. –De sista hÄrjedalska hÄstkörarnas berättelser från tiden innan skogsbrukets mekanisering.

The stories and experiences from the last horsemen from Härjedalen in times before the forestry mechanization

Jon Nordström

Handledare: Lars Östlund, Sveriges Lantbruksuniversitet, Institutionen för skogens ekologi och skötsel

Examinator: Ann Dolling, Sveriges Lantbruksuniversitet, Institutionen för skogens ekologi och skötsel.

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Examensarbete i skogsvetenskap vid institutionen för skogens ekologi och skötsel

Kurskod: EX0959

Program/utbildning: Jägmästarprogrammet

Kursansvarig inst.: Institutionen för skogens ekologi och skötsel

Utgivningsort: Umeå

Utgivningsår: 2021

Omslagsbild: Vidar Nordström

Serietitel: Examensarbeten

Delnummer i serien: 2021:08

ISSN: 1654-1898

Nyckelord: Skogshistoria, timmerkörning, timmerhästar, Härjedalen

Sveriges lantbruksuniversitet
Skogsfakulteten
Institutionen för skogens ekologi och skötsel

Förord

Redan som gosse fångslades och förundrades jag över berättelser, historier om svunna tiders äventyr och eskapader. Att sitta och lyssna på en god berättare låter inte bara tankarna vandra iväg till det imaginära land som lyssnaren inleds i av berättaren, utan det kan även i vissa fall kännas som om man själv rent fysiskt även har upplevt historien, och man uppfylls av känslan att igår och idag är rätt nära varandra. I min familj har hästar under min uppväxt varit av en central roll, och jag har sedan barnåren fått deltaga i dess skötsel och användande, allt ifrån att mocka stall till att leda guideade ridturer på fjället. Innan min existens arbetade min far, men framför allt min farfar och hans bröder med virkestransporter med häst i Härjedalens djupa skogar. I nästintill samtliga sammankomster där anfäderna sammanstrålade avhandlades främst två ämnen, älgjakt med löshund samt timmerkörning med häst. Jag som liten gosse fick vare sig jag ville eller inte lyssna på berättelserna, och jag lärde mig efterhand även att uppskatta dem.

Studier till jägmästare leder ofrånkomligt till att den glade studenten skall avlägga ett examensarbete om 30 hp för att kunna titulera sig jägmästare, och det föll mig naturligt att välja ett ämne som alltid legat mig varmt om hjärtat, historia. Om jag då kunde kombinera mitt historieintresse med något annat som även det ligger mig nära, min hembygd, kunde jag slå två flugor i en smäll. Att dokumentera vad jag med säkerhet nu vet ”de sista härjedalska hästkörarna” föll mig vara en strålande idé. Samtliga intervjuer har hållits på klingande härjedalska där det för en utomstående antagligen i vissa fall skulle vara rent omöjligt att förstå. Detta har medfört att min studie inte bara dokumenterat den sista spillran av en försvunnen arbetskategori, utan även ett språk från ett arbete som i mångt och mycket redan gått förlorat.

Jag vill i detta förord verkligen tacka min handledare professor Lars Östlund för hans engagemang och strålande handledning. Dessutom rikta ett enormt tack till mina informanter hästkörare och skogstjänstemän som tålmodigt ställt upp och besvarat mina stundom krävande frågor, utan er hade detta inte varit möjligt.

Jag känner framförallt att det vackra med detta arbete inte är själva examensarbetet i sig, utan att era röster och upplevelser från den omvälvande tid då hästar ersattes av maskiner i timmerskogen kommit på pränt. Att i en avlägsen framtid åter kunna öppna fönstret till Härjedalen år 2020 och höra hur dialekten där då talades, berättandes er historia från svunna tiders skogar.

Sammanfattning

I slutet av 1700-talet och början av 1800-talet skedde en förändring i det agrara samhället och i det norrländska samhället. Från att bondesamhället innan varit nästintill helt självförsörjande öppnades genom industrialiseringen en möjlighet till annan utkomst i form av lönearbete. I slutet av 1700-talet drog den så kallade timmerfronten i en syd-nordlig riktning där skogarnas enorma resurser började exploateras och nådde på 1800-talet södra och mellersta Norrland. Transporterna som från 1850-talet när storskogsbruket nådde södra Norrland skedde uteslutande med häst mestadels med långa basvägskörningar där virket från de mest åtråvärda, dvs grövsta skogarna skedde ner till avlägg vid älvar och flottleder. Skogarnas produkter började i och med det andra världskrigets minskande möjlighet till import i större omfattning eftertraktas, och arbetstillfällena i de svenska skogarna ökade. Att rekrytera folk till skogsarbete blev svårare och som en pådrivande kraft till detta och den höjda lönesättningen drevs hela tiden den tekniska utvecklingen i skogen framåt. Brytpunkten kommer på 1950-talet då de första motorsågarna börjar bli var huggares egendom och således effektiviteten höjs, och genom att skogsbilvägsnätet tidigare så kraftigt utbyggts blir medeltransportavståndet kortare och de långa basvägskörningarna försvinner. Kravet på hästar förändras från att tidigare när avstånden var stora kräva starka hästar som tålde tunga lass till att bli mer fördelaktiga för mindre men snabbare hästar. Mot slutet av vad som kallas hästkörningsepoken, i Härjedalen runt om kring 1967 hade förutsättningarna för en hästkörare förändrat sig markant gentemot hur det såg ut under epokens början. De långa basvägskörningarna var försvunna och ersatta av lunningskörning ner till skogsbilväg. Stationära huggar- och körarkojor var ersatta av flyttbara manskapsbaracker och stallar. Timmerkälkarna var passé och ersatta av tidseffektiva drågkonstruktioner och stålkälkar. Syftet med studien är att utifrån ett historiskt perspektiv undersöka hästkörarnas roll och upplevelser i västra och mellersta Härjedalen tiden innan och under skogsbrukets mekanisering. Att dokumentera deras berättelser och upplevelser från den omvälvande tid när hästarna ersattes av maskiner i timmerskogen.

Nyckelord : Skogshistoria, timmerhästar, timmerkörning, Härjedalen, Hede, Bergvik och Ala, skogsbrukets mekanisering

Abstract

At the end of the 18th century and the beginning of the 19th century, a change took place in the agrarian society and in the northern society. The agrarian society had previously been almost completely self-sufficient, industrialization opened up an opportunity for other livelihoods in the form of wage labor. At the end of the 18th century, the so-called timber front emerged in a south-northern direction where the forests enormous resources began to be exploited and in the 19th century reached southern and central Norrland. The transports in the 1850s when large-scale forestry reached southern Norrland took place exclusively by horse, mostly with long base road runs where the timber from the most desirable, ie the coarsest forests, took place down to distances by rivers and raft trails. As the World War II's declining opportunity for imports to a greater extent began to be sought after by forest products, and jobs in Swedish forests increased. Recruiting people for forestry work became more difficult and as a driving force for this and the increased wage setting, the technical development in the forest was constantly driven forward. The turning point comes in the 1950s, when the first chainsaws began to become the property of loggers and thus increased efficiency, and because the forest road network was previously so heavily expanded, the average transport distance becomes shorter and the long base road runs disappear. The demand for horses was changing from previously requiring strong horses that could withstand heavy loads when distances were large to becoming more advantageous for smaller but faster horses. Towards the end of what is called the horse era, in Härjedalen around 1967, the conditions for a horse-driver had changed markedly compared to what it looked like during the beginning of the era. The long base road runs had disappeared and been replaced by short driving down to the forest road. Stationary loggers and drivers huts were replaced by mobile crew barracks and stables. The timber sleds were replaced by time-efficient steel sleds.

The purpose of the study is to investigate the role and experiences of horsemen in the western and central Härjedalen from a historical perspective, the time before and during the mechanization of forestry. To document their stories and experiences from the turbulent time when the horses were replaced by machines in the timber forest.

Keywords: Swedish forest history, timber horses, timber driving, Härjedalen, Bergvik and Ala

Innehållsförteckning

1.	<u>Inledning</u>	9
1.1	Syfte och frågeställning.....	12
2.	<u>Material och metod</u>	12
2.1.	Studieområde.....	13
2.1.1.	<u>Intervjuer</u>	13
2.1.2.	<u>Urval av informanter</u>	13
2.1.3.	<u>Intervjuteknik</u>	14
2.2.	<u>Genomförandet av intervjuer</u>	15
2.2.1.	<u>Analys av källmaterialet från intervjuerna</u>	15
2.2.2.	<u>Analys av materialet från intervjuerna</u>	16
2.2.3.	<u>Presentation av informanterna</u>	18
3.	<u>Resultat</u>	20
3.1.	<u>Uppväxt, anledning till hästkörning</u>	20
3.1.1.	<u>Hästraser</u>	22
3.1.2.	<u>Arbetsmaterial, arbetsteknisk utveckling</u>	24
3.1.3.	<u>Arbetsgivare och arbetsorganisation</u>	31
3.1.4.	<u>Upplevelser som hästkörare och dess relation till annat arbete</u>	32
3.1.5.	<u>Hästen och traktorn tillsammans under mekaniseringsperioden</u>	34
3.1.6.	<u>Slutet av hästkörningsepoken i Härjedalen</u>	35
3.1.7.	<u>Skogstjänstemännen och hästkörarnas perspektiv från hästkörningsepokens övergång till mekaniserat skogsbruk</u>	36
4.	<u>Diskussion</u>	37
4.1.	<u>Hästkörarnas uppväxt och anledning till att de började köra</u>	37
4.1.1.	<u>Hästraser</u>	38
4.1.2.	<u>Arbetsmaterial, arbetsteknisk utveckling och skillnader relativt andra landskap</u>	39
4.1.3.	<u>Arbetsgivare och arbetsorganisation</u>	41
4.1.4.	<u>Upplevelsen som hästkörare och dess relation till annat arbete</u>	41
4.1.5.	<u>Hästen och traktorn tillsammans under mekaniseringsperioden</u>	42
4.1.6.	<u>Slutet av hästkörningsepoken</u>	42
5.	<u>Slutord</u> En märr som hette Mor.....	44
	<u>Referenslista</u>	45
	<u>Bilaga 1</u>	47
	<u>Bilaga 2</u>	49

1. Inledning

I slutet av 1700-talet och början av 1800-talet skedde en förändring i det agrara samhället och i det norrländska samhället. Från att bondesamhället innan varit nästintill helt självförsörjande öppnades genom industrialiseringen en möjlighet till annan utkomst i form av lönearbetet (Hellspång och Löfgren 1994). I slutet av 1700-talet drog den så kallade timmerfronten i en syd-nordlig riktning där skogarnas enorma resurser började exploateras och nådde på 1800-talet södra och mellersta Norrland (Östlund, 1993).

Under de första inledande bosättningarna och exploateringarna av Norrlands inland och framledes har alltid skogen och dess råvaror där varit en förutsättning för dess överlevnad (Rentzhog och Andersson, 1982). Att hugga och transportera virke och timmer för husbyggnationer och vedbrand var lika viktigt som att skörda och jaga sin mat, och för att transportera virket användes fördelsvis hästen (Ryd, 2005). Hästen har i norra Sverige genom historien varit oerhört viktig, hästen användes till att transportera förnödenheter i en annan helt obrukad terräng, som kraftkälla i jordbruket och andra livsuppehållande sysselsättningar (Ryd, 2005). När det industriella skogsbruket nådde Norrlands inland på 1800-talet ökade skogens monetära värde och likaledes förändrades hästens arbetsområde, då hästen även kom att användas i det kommersiella storskogsbruket (Larsson, 2009 och Ryd, 2005). Till en början befann sig den teknologiska utvecklingen i de norrländska skogarna på ungefär samma nivå vid 1800-talets mitt som vid seklets början (Johansson, 1994). Undermåliga redskap för den påfrestande timmerkörningen användes vilka bestod av hemsnickrade kälkar och doningar vars syfte tidigare varit att hemfrakta hö, husbehovstimmer och vedbrand, utrustning ofta helt en produkt beroende av den lokale bysmedens yrkesskicklighet och uppfinningsrikedom. Hästkörarna var oftast om inte alltid rekryterade från den lokala befolkningen utan större erfarenhet av kommersiellt storskogsbruk (Sporrong, 2011) Till att surra lassen på de hemsnickrade kälkarna tog man vad som fanns tillgängligt, rep eller kätting smidd av den lokale bysmeden. Repet eller kättingen spändes genom att tvinnas samman med hjälp utav en påk, användandet av spännbjörnar kom först under 1900-talet (Ryd, 2005). Den i Värmland utvecklade getdoningen, en typ av dubbelkälke, medförde att tyngre och större lass kunde transporteras ut ur skogarna och när spännbjörnarna kom kunde även tvinningsmetoden förkastas. Skogar ägda av bönder köptes upp av trävaruföretag och exploaterings och industrialiseringens början var inledd (Johansson, 1994) På bygderna livnärde stordelen av den arbetsföra befolkningen sig sommartid av vad det jordbruket kunde ge, och under vinterhalvåret krävde jordens skötsel inte lika mycket engagemang (Ager, 2012). Arbetskraft ifråga om folk och hästar fanns då vintertid i överflöd på gårdarna, och bönderna blev anlitade som drivningsentreprenörer med egen häst och eget ansvar för anställande av huggare (Ager, 2012).

Att nyttja det snöbeklädda landskapet för att med timmerdoning transportera virket var länge det rådande och enda sättet för virkestransporter i skogarna (Embertsén, 1976). Utan hästens stora styrka skulle transporter av virke vara nästintill omöjligt under tiden innan mekaniseringen av skogsbruket (Ryd, 2005). Efter första världskrigets slut 1918 fanns det uppskattningsvis 700 000 hästar i Sverige, en siffra som sedan kontinuerligt minskade fram till 1970 då siffran sträckte sig under 100 000 (Phersson, 2016). Från 1850 när de stora exploateringarna av de svenska skogarna tog sin början till och med ca 1960 skedde virkestransporterna i skog huvudsakligen med häst. Transporten skedde vintertid när den frusna marken tillät de stora häst ekipagens vikt. Endast kortare trakter med kortare terrängtransportavstånd drevs sommartid och då främst i södra Sverige, i norr skedde fortfarande nästan uteslutande all timmertransport i skogarna vintertid (Sporrong, 2011).

Den största förändringen beträffande skogsbruket under 1900-talets början och framledes bestod i utbildning av huggare, moderniserade och vidareutveckling av arbetsredskapen vilket pågick hela

vägen fram till nutid samt en helt annorlunda vidaretransport. Flottlederna som från början varit det enda sättet att transportera virket ner till de vid kusterna liggande industrierna ersattes av lastbilstransporter (Ager, 2012). Transporterna som från 1850-talet, när storskogsbruket nådde södra Norrland, skedde uteslutande med häst, mestadels med långa basvägskörningar där virket från de mest åtråvärda, dvs grövsta skogarna, skedde ner till avlägg vid älvar och flottleder (Sporrong, 2011). I och med timmersvansens introduktion kom produktiviteten för den enskilde huggaren att öka markant. Två man med en varsin timmersvans producerade mer tillsammans än med en gemensam stocksåg. Huggaren klarade sig själv i större utsträckning och kunde således även arbeta mer enskilt i skogen. Detta medförde att mer timmer frigjordes och större krav på uttransporten ställdes. Det sades att den egentliga timmerhuggingen började vid timmersvansens införande kring 1910 (Ryd, 2005).

Under det andra världskriget skedde via den minskande möjligheten till import en stor omvälvning i skogen (Embetsén, 1976). Vedråvaran i de svenska skogarna blev efter och framförallt under andra världskriget högst åtråvärd i form av kol och brandved till motorer. För att kunna tillgodogöra sig virket från de även mer otillgängliga trakterna krävdes en utbyggnation av det befintliga skogsbilsnätverket (Sporrong, 2011). Den svenska industrin växte under efterkrigstiden så det knakade och behovet av råvara och arbetskraft blev hela tiden större. Detta medförde att statusen på skogsarbetare höjdes samtidigt som en stor utflyttning från landsbygden skedde, urbaniseringen. Då skogsarbetarna, som tidigare helt varit i arbetsgivarnas händer beträffande lönesättning och krav, fick en statushöjning bildades även de första fackföreningarna. Att rekrytera folk till skogsarbete blev svårare och från att vara den totalt dominerande möjligheten till förtjänstarbete vintertid i Norrlands inland fanns nu andra utkomster tillgängliga (Ager, 2012). Som en motpart till detta och den höjda lönesättningen drevs hela tiden den tekniska utvecklingen i skogen framåt. Brytpunkten kommer på 1950-talet då de första motorsågarna börjar bli var huggares egendom, och genom att skogsbilvägsnätet tidigare så kraftigt utbyggts blir medeltransportavståndet kortare och de långa basvägskörningarna försvinner (Sporrong, 2011) Kravet på hästar förändras från att tidigare, när avstånden var stora kräva starka hästar som tålde tunga lass till att bli mer fördelaktiga för mindre men snabbare hästar. Detta i alla fall i teorin, många av de gamla hästkörarna tycks ändå fortsatt med sina sedan tidigare använda raser mer av hävd än nytta (Ryd, 2005).

Från början och fram till ca 1950 stod det även till hästkörarens håg att brossla själv, detta i kombination av stort snödjup medförde att hästarna tvingades forcera mer ospårad terräng, och de kunde således inte ägna den största delen av tiden åt att basvägsköra virket ut ur skogen (Amundsson et al. 1993). Efter att huggarbrosslingen införts då huggarna själva fick ansvara för att höglägga virket blev det enklare för hästkörarna, men självfallet mer arbetsamt för huggarna. Vissa ynglingar kunde börja som brosslare, ett tungt men relativt otekniskt krävande arbete (Ryd, 2005). Tidigare, vid 1900-talets början, stod den utväxta timmerskogen nära befintliga flottleder, men allt eftersom timmerdrivningarna tog vid flyttades hela tiden drivningarna längre bort från älvar och ådrag. Efterhand då skogsbilvägsnätet utbyggdes övergick terrängtransportavståndet till att åter bli kort, och en ny teknik fodrades (Sporrong, 2001). De gamla timmerdoningarna som bar stora och tunga lass men var långsamma i lastningsmomentet ersattes allt mer av drågkonstruktioner där bakkälken, geten kallad, ersattes av ett släp. Bocken, framkälken, förseddes med stakar vilket medförde att lastningsmomentet radikalt nedkortades, dock på bekostnad av lastningsvolymen. Summerat blev dock drivningstekniken bättre då det sensamma lastningsmomentet på timmerdoningarna försvann och terrängtransportavståndet ner till avlägg, dvs bilväg eller flottled blev kortare. En vidareutveckling av de så kallade drågarna var en konstruktion som till stor del liknade de gamla timmerdoningarna men med tillägget av laststakar (Ryd, 2005).

Härjedalen som länge varit ett avlägset och gömt landskap till följd av dess isolering fick på 1850-talet ytterligare en möjlighet till förtjänstarbete i och med att det kommersiella storskogsbruket och timmerfronten nådde södra Norrland (Rentzhog och Andersson, 1982). En norrländsk skog som tidigare nyttjats av den agrara befolkningen till slått, betesmarker och jakt samt av den samiska

befolkningen till barktäckter och renbete kunde nu ge den under vinterhalvåret annars relativt arbetsbefriade bondebefolkningen möjligheter till en utkomst (Sivertsson, 2004).

Mot slutet av vad som kallas hästkörningsepoken, i Härjedalen runt om kring 1967 hade förutsättningarna för en hästkörare förändrat sig markant gentemot hur det såg ut under epokens början (Embertsén, 1976). De långa basvägskörningarna var försvunna och ersatta av lunningskörning ner till skogsbilväg (Ryd, 2005). Att spendera vintrarna långt hemifrån i en huggarkoja eller fäbodvall var sedan länge ett minne blott, hästkörare anställda av Bergvik och Ala fick varje kväll åka hem i en gemensam bolagsbuss medan en av körarna utsedd hästkötare stillade och vattnade hästarna. Detta medförde att kusken slapp den arla uppstigningen för att hinna utfodra sin häst innan dagens arbete tog vid, kusken kunde bekvämt anlända till skogsstallet vid gryning för att ställa ut en redan mätt, torr och förhoppningsvis arbetsvillig kamrat för åter en dags stordåd i timmerskogen (Ryd, 2005). Timmerkalkarna var först ersatta av drågekalkar, som sedan moderniserats och blivit en form av timmerkälke åter men med skillnaden att laststakar användes. Den avancerade bindningsmetoden med kätting och spännbjörnar bestod nu istället av en kätting rakt över lasset (Ryd, 2005). Arbetskraften rekryterades fortfarande ifrån den lokala befolkningen i den mån det gick medan en arbetskraftsinvandring från andra landskap och även andra länder såsom Finland skedde (Björklund, 1998).

Att arbeta i skogen med timmerhugging och körning för den på glesbygden boende befolkningen var för många lika mycket av en självklarhet som ett tvång, några andra alternativ fanns ofta inte (Johansson, 1994). Att dokumentera deras berättelser, de sista härjedalska hästkörarna, som de själva har kommit att kalla sig, har varken varit en självklarhet eller ett tvång, utan någonting som från min sida sett som en intressant och högst brådskande åtgärd då de snart är borta för evigt.

Här följer deras berättelser.

1.1 Syfte och frågeställning

Syftet är att utifrån ett historiskt perspektiv undersöka hästkörarnas roll och upplevelser i västra och mellersta Härjedalen, tiden innan och under skogsbrukets mekanisering, perioden 1940- till 1970-talet, som entreprenörer och arbetstagare i arbetet med hästkörning i timmerskog. Att dokumentera deras berättelser och upplevelser från den omvälvande tid när hästarna ersattes av maskiner i timmerskogen.

Frågeställningar

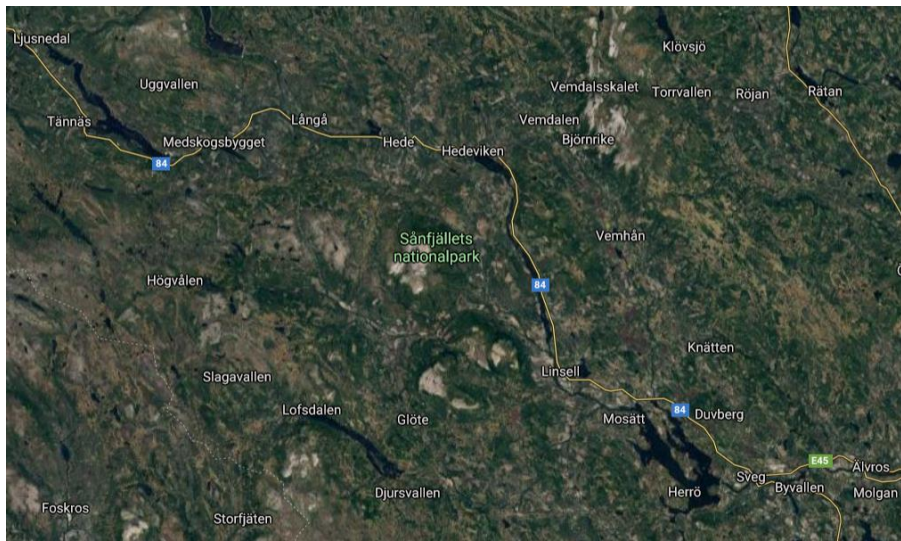
1. Hur gick det till när man lärde sig köra häst i timmerskog?
2. Vilka hästraser föredrogs och skiljde sig detta från 1940-talet till epokens slut?
3. Vilken typ av arbetsmaterial användes och skiljde sig detta relativt andra landskap?
4. Fanns det någon skillnad i att arbeta som hästkörare åt skogsbolag, kyrka eller åt privatskogsägare och hur var arbetet upplagt?
5. Hur var det att arbeta som hästkörare under tidsperioden relativt andra arbeten och deras upplevelser från hästkörningsepoken?
6. Användes hästen i timmerdrivning längre i viss typ av terräng när traktorn introducerades?
7. Hur gick det till när hästkörningen upphörde i Härjedalen?
8. Hur upplevde skogsarbetaren de nya förhållandena som blev i och med skogsbrukets mekanisering?

2. Material och metoder

Jag valde att intervjua personer som har kört häst i timmerskog i ett kommersiellt syfte då hästar användes inom storskogsbruket, och utifrån ett historiskt perspektiv tolka deras svar. Jag valde även att, utifrån den mån det gick, intervjua tjänstemän från perioden för att få deras perspektiv av det hela.

Materialet till intervjuerna har inhämtats genom att utföra kvalitativa intervjuer med för studien intressanta personer, samt genom att studera historiska publikationer rörande timmertransporter med häst. Innan mitt genomförande av intervjun genomförde jag en litteraturstudie där jag förkovrade mig i kunskap rörande timmerkörning med häst. Fotografering och dokumentering av arbetsredskap skedde löpande genom utfrågning om sådana funnits kvar i samband med intervjun samt genom en dokumentation av redskap på Hede hembygdsgård samt ifrån de intervjuades samlingar.

2.1 Studieområde



Figur 1. Kartöversikt över det undersökta området.

Studien genomfördes med de centrala delarna av Härjedalen som bas, med en utsträckning till västra samt sydvästra Härjedalen närmare bestämt från Lofsdalen och Råndalen i söder till Ljusnedal i väst. De flesta informanterna lokaliserades i Hede, en i Ljusnedal och en i Lofsdalen. En skogvaktare numera bosatt i Sveg men tidigare verksam inom Älvros bevakning samt en förvaltare för Hede förvaltning som var verksam under min undersökta periods slutfas intervjuades, båda tidigare anställda av Bergvik och Ala. Innan skogsbrukets mekanisering var det rådande sättet att i området transportera timmer ut ur skogen med häst vilket har lett till att en stor del av befolkningen historiskt sett varit involverade i hästkörningen. Området har tidigare dominerats av tre stora trävaruaktörer, Bergvik och Ala, Domänverket samt privata skogsägare med tyngdpunkten på den förstnämnda. Detta har även speglat urvalet av informanter då en klar majoritet av dessa tidigare varit anställda av Bergvik och Ala. Området karaktäriseras av att stora delar av året vara snöbeksatt med utmärkta egenskaper för virkestransporter med kälkar.

2.1.1. Intervjuer

Att intervju är ett indirekt sätt att insamla data på (Patel et al. 2002). Informanten har återgett minnen från en svunnen tid genom att om dessa berätta dem från ett eget perspektiv med stöd av hågkomst samt i vissa fall anteckningar och fotografier. Metoden semistrukturerad intervjuteknik användes vilket innebär att en fråga ställs som informanten själv får svara på utifrån sina egna värderingar och minnen. Genom att använda sig av flera informanter, i det här fallet 16 st kommer en samlad bild av vad som skedde framträda.

2.1.2. Urval av informanter

Urvalet av informanter skedde genom rundringning i syfte att finna de få ännu levande som har arbetat i kommersiellt syfte arbetat med timmerdrivning med häst. En form av inofficiell budkavel skapades där den ena ledde till den andra, och sammanlagt 14 st hästkörare lokaliserades. Dessa 14 utgör om inte alla, så nästan samtliga ännu levande från hästkörarnas yrkeskategori i det berörda området. Detta

blir en form av totalinventering då ett större urval av informanter nästan inte går att frammana. En av de i förhand utsedda informanterna frånföll av personliga skäl, vilket medfört att sammanlagt 13 hästkörare intervjuades. Även en tjänsteman, en före detta kronojägare som arbetat inom Hede revir intervjuades och kunde i viss mån bidra till en utökad bild av vad som skedde under perioden. Dessutom intervjuades en skogsvaktare och en förvaltare, båda tidigare anställda av Bergvik och Ala om deras syn och upplevelser som tjänstemän under den omvälvande period då maskiner ersatte hästar i timmerskogen. Informanterna har arbetat uteslutande i det berörda området med ett undantag om en person som en period befunnit sig i Ångermanland och kört timmer åt sina morbröder. Skogsvaktaren har verkat inom Älvros bevakning belägen ca fem mil ifrån de undersökta området, detta då han troligen är den enda ännu nu levande skogsvaktaren från epoken i Härjedalen. Förvaltaren har varit verksam inom Hede förvaltning och senare efter dess omorganisation Härjedalens förvaltning. Informanterna valdes utifrån parametrarna att de kört timmer med häst i skog, arbetat minst en hel vinter i timmerskogen med häst i kommersiellt syfte samt utfört åtminstone delar av arbetet i det valda området. Urvalet har uteslutande bestått av män då ingen av de tillfrågade eller övriga känt till någon ännu levande kvinna som arbetat som hästkörare.

2.1.3. Intervjuteknik

Att intervjua är ett indirekt sätt att insamla data. Informanten har återgett minnen från en svunnen tid genom att om dessa berättas från ett eget perspektiv med stöd av hågkomst samt i vissa fall anteckningar och fotografier. Genom att tillfråga olika informanter kan en samlad bild framträda över vad som egentligen skedde. Alla frågemetoder inklusive intervjun är indirekta metoder (Ekholm et al. 1984) Metoden semistrukturerad intervjuteknik användes vilket innebär att en fråga ställs som informanten själv får svara på utifrån sina egna värderingar och minnen. Genom att i det här fallet använda sig utav 16 st informanter fick jag en uppfattning om svaret på frågorna. Genom att använda sig av teorin kvalitativ intervjuteknik och basera intervjuns frågor utifrån detta kan man få svar på sina frågor (Patel et al. 2002). Den kvalitativa intervjun kännetecknas av att inledas med stora öppna frågor som kan generera många olika svar för att sedan gå in på mer specifika frågor. Denna så kallade trattteknik är en ordningsföljd som intervjun ska baseras på (Patel et al. 2002). Inför intervjuerna sammanställdes två frågeformulär, ett för hästkörarna (bilaga 1), och ett för tjänstemännen (bilaga 2), vars syfte var att på effektivaste sätt extrahera så mycket av den åtråvärda kunskapen så objektivt som möjligt. Frågeformuläret är utformat utifrån principen att först ställa öppna frågor med möjlighet att få informanten att själv känna sig bekväm i situationen. Efterhand som formuläret löper övergår frågorna till att vara mer specifika och detaljriktade. Informanternas svar betraktades även objektivt för att inte komma att speglas av mina egna åsikter och erfarenheter från tidigare intervjuer. Även frågor som innan inte fanns i formuläret ställdes improviserade under intervjun när informanterna inte klart svarade på frågorna, utan fanns krävda att åter leda in på rätt spår, samt när speciellt intressanta påståenden framlades. Förtydliganden och kompletterande frågor har kontinuerligt under framställandet av rapporten ställts till informanterna via telefon. Sedan dessa personer kört timmer har mycket vatten flutit under broarna. Det som en gång brann så klart och exakt i minnets omhuldade värld har till viss del svalnat och bleknat. Detta medfört att vissa frågor blir svåra att besvara. Svaren som ges är därför subjektiva och utifrån informantens minnen av sina upplevelser. Då intervjuerna skedde i en miljö som normalt inte anses optimal för inspelning stördes vissa intervjuer av omkringliggande ljud så som andra människor, hundar och telefonsamtal. Om en störning skedde upprepades frågan till dess att ett fullgott svar mottagits och inspelats.

2.2 Genomförande av intervjuer

Jag började med att kontakta personer i min närhet som jag sedan tidigare vet har arbetat som hästkörare i timmerskog. Dessa tipsade sedan om andra personer de kände till hade utträttat samma värv. Sedan kontaktades dessa via telefon där artighetsfraser utbyttes samt frågan framställdes om de arbetat som hästkörare i timmerskog och om de i så fall vore intresserade av att ställa upp på en intervju i syfte att dokumenteras. Om de svarade ja, bokades ett personligt möte där informanterna själva fick bestämma tid och plats, med en begränsning av att välja en tidpunkt under två veckor, detta för att inte helt lämna över ansvaret på dem själva (Trost, 2010). Intervjuerna genomfördes sedan i informanternas hem oftast sittandes vid köksbordet över en kopp kaffe. Under intervjuerna uppmanades även informanterna att tala den dialekt de själva var mest bekväm med vilket visade sig uteslutande bestå av härjedalska. Genomförandet av tjänstemännens intervjuer stötte på problem i och med covid19-pandemins utbrott vilket medförde svårigheter att personligen mötas, då de tillkom undersökningen i ett senare skede. Detta därför att de inte lyckades lokaliseras förrän dess. Därför har deras intervjuer genomfört genom att ett särskilt frågeformulär anpassat för tjänstemän skickats brevlades till dem med en skriftlig sammanställning som svar. De har även genom telefon fått bevara förtydliganden. Alla inspelade intervjuer transkriberades löpande av mig själv för att sedan utgöra dataunderlaget för examensarbetet.

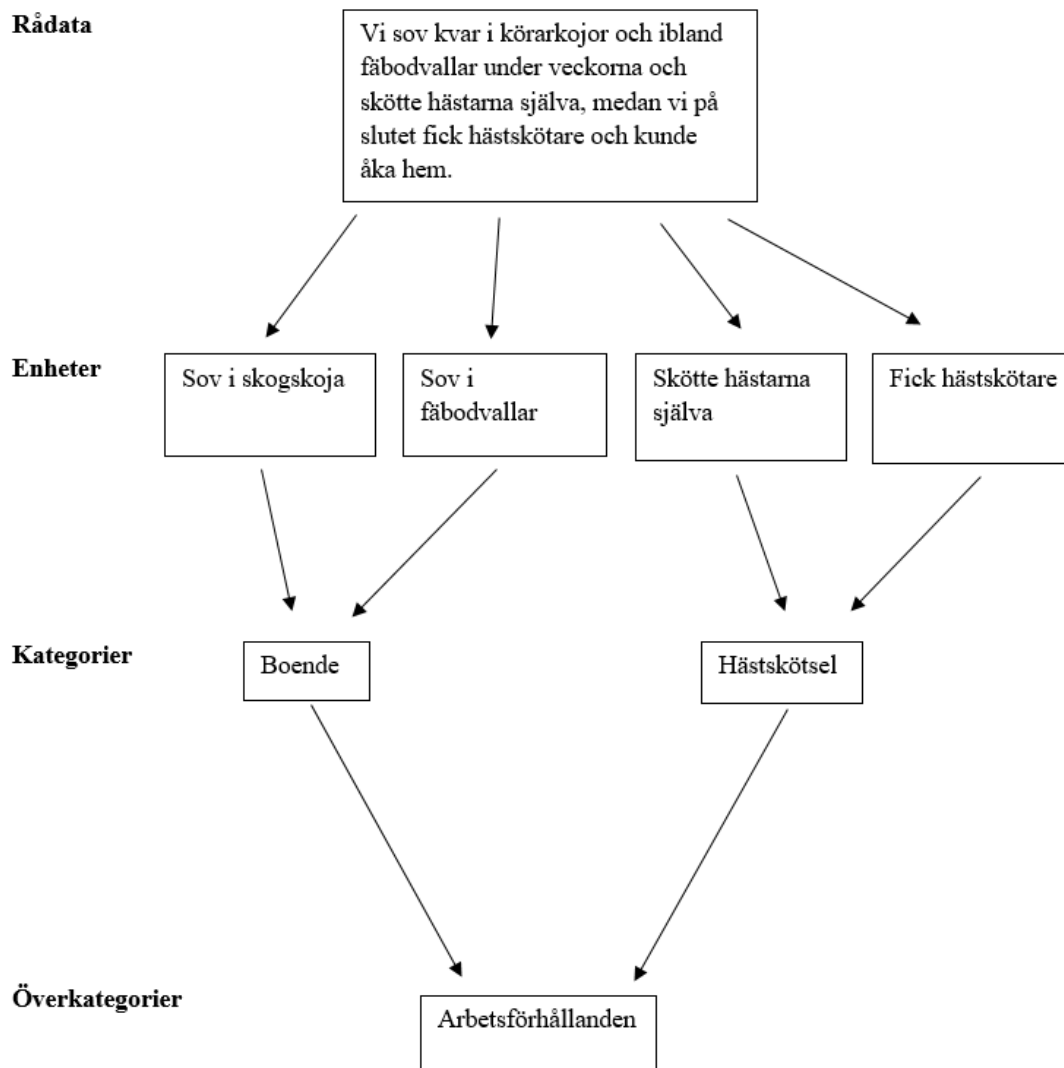
2.2.1 Analys av källmaterialet från intervjuerna

Genom att jämföra resultatet från de olika intervjuerna framträdde ett samband. Detta komparativa sätt att insamla data är en form av jämförelsemodell. Finns det i svaren givna flera likheter alltså om flera personer oberoende av varandra svarar lika så är data mest troligt sant (Rosander, 1984). Att informanten senare i livet ter sig att minnas saker utifrån en ljusare synvinkel än vad informanten i själva verket upplevde är en risk, detta problem uteslutes dock genom den komparativa metoden (Noren, 2019)

2.2.2. Analysmetod av materialet från intervjuerna

En komparativ metod som analyserar och beskriver skillnader mellan jämförelser användes och intervjuerna analyserades i tre faser. En första fas där data sammanslås, en andra fas där kategorier utses och en tredje där avvikande exempel analyseras. Den första fasen består i att dela in intervjuens meningar till enheter där rådatat delas in i mindre enheter, den andra fasen i att utifrån enheterna sammanslå dem ytterligare till kategorier samt i den tredje fasen att analysera avvikelser emellan kategorierna. Man reducerar helt enkelt datamängden så att man får ett greppbart perspektiv som kan användas till att hitta lik- och olikheter. Speglar enheterna varandra kommer de att tillhöra samma kategori och därefter formas rubriker till varje kategori (Ryen, 2004). Intervjuerna transkriberades där allting som var av vikt för analysen nedskrevs ordagrant och sådant som inte tillhörde analysen lämnades eller nedtecknades sparsamt, detta för att intervjuerna ofta tenderade att innehålla en hel del övriga upplysningar som i sak inte har med analysen eller frågeställningen att göra. När transkriberingen avslutats delades de olika intervjuerna upp genom att särskilja de som arbetat för skogsbolag, Domänverket, stiftsskogar och för privata aktörer. När detta var gjort delades transkriberingen upp igenom att utifrån frågeformulären dela in delfrågorna i enheter. Enheterna sammanfördes sedan till kategorier som sedan strålade samman i överkategorier vilket summerat blev tio st:

- Uppväxt, anledning till hästkörning
- Hästraser
- Arbetsmaterial, arbetsteknisk utveckling och skillnader relativt andra landskap
- Arbetsgivare och arbetsorganisation
- Upplevelsen som hästkörare och dess relation till annat arbete
- Hästen och traktorn tillsammans under mekaniseringsperioden
- Slutet av hästkörningsepoken
- Skogstjänstemännens och hästkörarnas perspektiv från övergången till mekaniserat skogsbruk



Figur 2. Jämförelseprocessen där rådata indelades i självständiga enheter och sedan sorterades in i kategorier med olika teman och därefter i övergripande huvudkategorier.

I presentationen redovisa informanternas uppskattade svar på frågorna skapades följande definitioner av hur många som tillhör samma överkategori. Om då i resultatet ingen exakt siffra anges är informanternas svar och antal representerade utifrån fem förutbestämda definitioner så som följer:

- någon = 1-3 av informanterna är av likvärdig uppfattning
- några = 4-6 av informanterna är av likvärdig uppfattning
- flera/många = 7-10 av informanterna är av likvärdig uppfattning
- de flesta = 11-13 av informanterna är av likvärdig uppfattning
- alla = 14 av informanterna är av likvärdig uppfattning

2.2.3. Presentation av informanterna

Alf Östberg

Född 1941 i byn Hedeviden strax väster om kyrkbyn Hede. Började sin skogliga bana 1954 som huggare på egen skog under sommaren för att sedan på vintern börja köra timmerhäst åt Bergvik och Ala. Körde timmerhäst fram tom 1968. Därefter verksam som huggare och traktorförare i några år för att sedan efter skoglig utbildning verksam först som skogsbrukslärare och sedan biträdande skogsvårdskonsulent vid dåvarande Skogsvårdsstyrelsen.

Anders Grönqvist

Född 1947 i Ljusnedal och nu även bosatt där. Körde timmerhäst åt Domänverket fram till slutet av hästkörningsepoken och fortsatte sedan fram till pension som timmerhuggare.

Arne Persson

Född 1944 i Råndalen och ännu även bosatt där på hemgården. Började köra timmerhäst åt Bergvik och Ala 1960 och arbetade där som hästkörare fram tom 1968. Därefter verksam som lantbrukare på sin hemgård i Råndalen.

Enar Grubb

Född 1936 i Hede och fortfarande bosatt där. Körde timmerhäst åren 1950 till 1956 åt privata drivningsaktörer. Övertog sedan sin fars sågverksrörelse i Hede och drev den fram tom pension. Körde även några egna drivningar senare då med bland annat vagn istället för kälkar.

Gottfrid Jonsson

Född 1931 i Särvsjö och ännu boende där. Körde tillsammans med sin morfar första gången timmerhäst 1942 som elvaåring. Arbetade som huggare några år efter avslutad skolgång för att 1947 och fram till våren 1963 arbeta som hästkörare. Fortsatte sedan sitt yrkesverksamma liv som lantbrukare i sin hemby.

Gunnar Grinde

Född 1932 i Hede och fortfarande bosatt. Började arbeta som hästkörare i kring 1947 fram till 1968. Fortsatte sedan resten av sitt yrkesverksamma liv i skogen som maskinförare fram till och med pensionering vid hela 85 års ålder.

Göran Andersson

Född 1951 i Långå och boende där nu. Körde året efter avslutad grundskola vintern 1967 till 1968 åt Bergvik och Ala. Har under senare delar av sitt liv även använd hästen i timmerdrivningar på sin egen ägandes skog.

Ingemar Jonasson

Född 1944 i Hedeviden och ännu boende där. Började efter avslutad grundskola arbeta i skogen som huggare för att 1963-1964 börja som hästkörare fram till och med 1968. Fortsatte sedan sitt yrkesverksamma liv i skogen bland annat som maskinförare.

John Stenberg

Född 1935 i Glöte och ännu boende där. Började arbeta i skogen åt Bergvik och Ala efter avslutad skolgång som huggare sommaren 1949 för att sedan börja köra timmerhäst på hösten samma år. Arbetade som hästkörare vintertid, flottare på våarna och huggare under somrarna med ett avbrott för

värnplikt. Sista gången som hästkörare hösten 1967. Fortsatte som manuell huggare och sedan maskinförare fram t.o.m. pension.

Kurt Dahl

Född 1951 i Långå och nu mera bosatt i Hede. Körde timmerhäst som tolvåring 1963 åt sin far under en gallring sommartid. Arbetade i skogen efter avslutad skolgång vintern 1967-68 som hästkörare åt Bergvik och Ala. Var för ung för att få använda motorsåg efter hästarnas frånfälle och brosslade då en vinter innan han fyllde 18 och fick börja motormanuellhugga. Övergick så småningom till att köra maskin fram till 63 års ålder där han sedan ägnade sig åt sitt eget företag.

Olle Nääs

Född 1936 i Hede och även nu boende där. Började hjälpa sin far i skogen efter avslutad sexårig skolgång för att sedan börja köra häst från 1952 fram tom värnplikten. Fortsatte sedan genomförd verkstadsskola arbeta som maskinförare i skogen.

Rune Nordström

Född 1932 i Hede även nu boende där. Började tidigt att hjälpa till med hästkörning. Första vintern som hästkörare i timmerskogen 1952 men hade tidigare varit med och hjälpt till. Arbetade som hästkörare fram till och med 1968 åt både Bergvik och Ala, privata drivningsentreprenörer och under de sista tio år åt kyrkan i stiftsskogarna.

Sven-Ivan Nilsson

Född 1935 i Västerbotten, skogvaktare, numera bosatt i Sveg. Efter sju års skoglig praktik samt genomförd folkhögskola utbildad vid Hällnäs skogsskola 1960-61. Anställdes vid Älvros bevakning för Bergvik och Ala 1961 och verkade inom Härjedalens förvaltning och Bergvik och Ala fram till pensionering 1999.

Torsten Kristoffersson

Född 1942 i Brännvallen, nu mera bosatt i Långå. Arbetade åt Domänverket som hästkörare mellan åren 1958 och 1962. Fortsatte sedan som manuell huggare och huggningsinstruktör samt planerare åt Domänverket och Sveaskog.

Yngve Smeds

Född 1924 i Herrö, numera bosatt i Uppland. Förvaltare Hede förvaltning 1964-1970. Examinerad skogsmästare i Skinnskatteberg 1951. Efter bildandet av Härjedalens förvaltning 1970 verksam där som förvaltare för Bergvik och Ala fram tom pensionering.

3. Resultat

3.1. Uppväxt, anledning till hästkörning

Inom alla informanternas familjer har det sedan tidigare funnits hästar som används i timmerskogen vintertid och oftast inom jordbruket på somrarna och samtliga informanter är uppväxta i familjer där jordbruket spelat, om inte all, så en stor roll för att klara familjens försörjning. Ett genomgående svar är att det inte fanns någon annan form av arbete att välja på förutom skogsarbete efter avslutad skolgång, åtminstone inte under vinterhalvåret. Några av informanterna säger att innan de började köra häst hade de ägnat sig åt timmerhuggning, allt från att enbart huggit sommaren innan de började köra till att de högg några hela vintrar innan de började köra häst.

Nä då, man börjå nog å hogg först vettu, men mân kûnde no få köring å om då va nön gömmöl bonde sôm hade en häst å itt kunde köre sjöl, sö kûnde man få börje köre åt döm.¹

Anders Grönqvist, Ljusnedal

I skogen fanns det arbete och skogsbolagen led alltid brist på arbetsfört folk säger de flesta informanter. Någon av informanterna säger att det fanns möjlighet till industrijobb, men föredrog det skogliga arbetet istället. Alla informanter härstammar och har verkat i och i kring trakterna av undersökningsområdet sånär som på en av dem som under en period verkade i de kustnära områdena av landet. De flesta av dem har haft timmerkörning med häst som sitt första riktiga förtjänstarbete men det var inte den första gången de kommit i kontakt med fysiskt arbete. Oftast har skogsarbetet föranletts av arbete på hemgårdarna där de redan har fått börja hjälpa till så fort som de kunnat. Ett gemensamt svar ifrån alla informanterna är att det var en äldre släkting som stod för utlärandet av hästkörningen, ofta en far eller storebror eller annan äldre manlig släkting. Att lära sig köra timmerhäst var också någonting som inte egentligen bestod i någon undervisning i form av lärare och elev, utan mer att de flesta fick titta på hur den äldre mer rutinerade gjorde.

Da är klart, häst hade man ju köre sen man kunde gå. Höräfsa feck man ju köre sö fort man kunde jarr [göra] nånting.

Alf Östberg, Hede

¹ [Nej då, man började nog att hugga först vet du, men man kunde nog få körning också om det var så att någon gammal bonde hade en häst och inte kunde köra själv, så kunde man få köra åt dem]

De flesta anger att de började sin skolning till hästkörare i mycket tidig ålder samma år som de lämnad folkskolan vilket har motsvarat åldern 11-16 år, men några anger även att de arbetat med andra sysselsättningar några år innan de började köra häst i timmerskogen. De flesta anger att innan de började köra timmerhäst har de arbetat med någon form av huggningsarbete, sommarhuggning, huggit en eller två vintrar eller rent broslingsarbete och då broslat åt någon familjemedlem som även då fungerade som en typ av praktiskt lärare i frågan att köra timmerhäst.

Först åre var jag ilag med honom, brössla åt honom, men sen hade man egen häst, men man var på sommo ställe och körde. Vi var ilag, hjörtes åt, hade tvo hästa, nä mö sammarbeta.²

Arne Persson, Råndalen

Enligt några informanter var det vanligt att man under inskolningen var tre st körare på två hästar och hjälptes då åt genom att variera mellan att åka med den ena eller andra.

I början var man tri på tvo hästa, mö hjörtes åt då å lunne fram å laste på kölka. Å földes åt då ner ma lassa. Jäg, brorsan Lennart å farsan.

Gunnar Grinde, Hede³

En av informanterna anger att ren undervisning har skett och då i form av att han åkt med fadern på kuskbocken och sett och fått goda råd i hur han ska utföra arbetet medan fader satt och pekade. De flesta anger att deras första bekantskap med timmerhästar i kommersiellt storskogsbruk skedde efter att skolan var avslutad, en person anger att han körde timmer redan vid elva års ålder men under ett skollov tillsammans med sin morfar. En av informanterna hjälpte en äldre släkting att köra innan han avslutat skolan och började efter skolavslutningen att hugga ett par vintrar för att sedan ägna vintrarna helt åt hästkörning. Att börja köra häst var något som de flesta såg som en självklarhet om inte till och med det enda alternativ som existerade.

Jä vet itt, man feck full lära säg sjöl, trur jä. Ja de var full då nör jä var ma n' morfar då nör jä var onge, men, man fick full lära säg ettersöm då.⁴

Gottfrid Jonsson, Särvsjön

² [Första året var jag med honom (farsgubben) och broslade åt honom, men sedan hade man egen häst. Fast man var ju på samma ställe och körde. Vi var tillsammans och körde, följdes åt, hade tvo hästar. Nä vi samarbetade]

³ [I början var man tre på två hästar. Vi hjälptes åt att lunna fram och lasta på källkar. Och följdes åt då ner med lassen. Jag, brorsan Lennart och farsan.]

⁴ [Jag vet inte, man fick väl lära sig själv tror jag. Ja det var väl då när jag var med morfar då när jag var unge, men, man fick väl lära sig eftersom.]

3.1.1. Hästraser

Av informanterna anger sex st att de enbart använde sig av den nordsvenska hästrasen, fyra st att de använde halvardenner vilket var en blandning mellan nordsvensk och ardennerhäst samt två st att de hade varierat mellan de två raserna och typerna. Under tiden då basvägskörningen var vanligast förekommande med virkeslassen på timmerdoningarna anger de informanter som var verksamma då att hästarna fördelsvis skulle vara starka och kunde dra stora lass men även att det krävdes att de hade viljan och kämparandan att kunna gå fort så att de långa basvägskörningarna upp mot halvmilen gick fort, att då använda sig av en ren ardenner, som var en mycket större och starkare häst men långsammare var inte att föredra framför de snabbare men mindre och svagare hästtyperna.

Stor och flööt en en. Flööt, vad var det? Ja, tog gött nör hân geck, sôm ledig och bra drag i honom

Arne Persson, Råndalen



Arne Persson tillsammans med timmerhästen Pampas av typen bergsardenner. Ska enligt ovanstående utsago varit likvärdig med en liten traktor i timmerskogen. Råndalen 1967 eller 1968. Fotograf okänd.

Raserna använda har alltså varierat men ett svar från de flesta var att det var hästar av större modell som föredrogs och som gärna hade lite fart eller gång i sig. Att tyngre hästar användes i tidsperioden med timmerkälkar var även fördelaktigt då själva lastmomentet på dessa kälkar tog längre tid och det fanns en risk att medarna av kyla brände fast i snön och var svåra att få lös. Hästen var då tvungen att hjälpa till att få loss det fastfrusna lasset genom att backa i selen, ta fart och kasta sig framåt i boss och seldon.

*Pappa hade store hästa jamt, dôm var litte sen å dra men dôm var morsk att få lös lasse. För att få lös ett temmerlass till exempel, sô att de itt brann fast i backen, det var hästn som kûnde da, slänge så i seln sôm dôm sa, rycke igång lasse.*⁵

Olle Nääs, Hede

Även i utförslöparna efter basvägarna var de större hästarna att föredra då det behövde tyngd för att kunna bromsa lassen. De större hästarna klarade även enligt några informanter att dra tyngre lass, vilket var en fördel då de fick med sig mer virke.

Skillnad mot att sätta en liten en framför mot en större en när det skarrar [håller emot/bromsar med skaklarna, exempelvis i utförslöparna].

Rune Nordström

Någon av informanterna har angett att innan andra världskriget förekom det mestadels nordsvenskar i skogarna och att ardeners kom först efter krigsslutet. Ardennerhästarna var då starka och bra men sensamma och blandades därför med den snabbare nordsvenska rasen för att få snabbare hästar som fortfarande orkade dra stora lass. När sedan kälkkörningen och den långa basvägskörningen försvann, mot slutet av epoken och ersattes av den kortare lunningskörningen med kälkmodell dragtyp och med Hennankälkarna, återkom den snabbare nordsvenska brukshästen igen till skogen.

*Mån sen nôr da vart de hâr kortar köringan geck de tillbaka till nordsvensken. Ardennern kôm bort nôr da vart kortar köring. Nordsvensken var litte lättar och snabbar.*⁶

Göran Andersson, Långå

En informant anger att det nog inte fanns några riktiga raser att prata om när han började arbeta som hästkörare, utan att de flesta var blandraser av någon sort men att de alla var av större modell.

⁵ *Pappa hade stora hästar alltid, de var lite sena att dra men det var duktiga att få lös lassen. För att få lös ett timmerlass, så att det inte brann fast i backen det var en häst som kunde det, att slänga sig i selen som de sa, att rycka igång lasset.*

⁶ *Men sen när det blev de här kortare körningarna gick de tillbaka till nordsvensken. Ardennern kom bort när det blev de här kortare körningen. Nordsvensken var lite lättare och snabbare.*

3.1.2. Arbetsmaterial och arbetsteknisk utveckling och skillnader relativt andra landskap

De flesta av informanterna anger att det som skiljde sig mellan hästarna från hösten till våren var att de var väldigt vältränade på vårarna, rena muskelknippen. För dem själva tyckte de inte att det var någon större skillnad i teknik förutom att även de på vårarna upplevde sig själva som fysiskt starkare.

Ja hân var ju myjy mer välträna på vårn, hân var ju fullt trânt då gönom att hân hade dre temmer hele ventern, så då var dûm i en jävla form. Min teknik skelde sä inte, de var full sommo bötting opp och ner på kôlken. Å inbland sö strörte det, då va de själva faan. Då hända att man körde i oländig terräng, så lasse stôrte, å då jävlar, innan mân köm åt den dan bjöön sô mân künde lässe om atth.⁷

Anders Grönqvist, Ljusnedal

De sex av informanterna som började som hästkörare under 50-talet och tidigare har varit med på typen av drivning när timmerdoningar och den långa basvägskörningen användes. Drivningen utfördes genom att först med hjälp av en släpstötting lunna ihop virket till en lastbänk där sedan timmerkalkarna lastades och transporterades ner till avlägget via basväg.



Rune Nordström sittandes på ett timmerlass lastat på timmerdoningar som de kunde se ut efter basvägarna. Märk väl den avancerade bindningstekniken på lassets bakre del samt dess avsmalning, vilket var viktigt för att inte lassets skulle hugga fast i stående träd efter basvägen. Fotograf Jon Nordström, Hede 2020.

Denna form av drivning försvann under senare delen av epoken då kortare terrängtransportavstånd blev gällande och kom först att ersättas av kälkar av drågkonstruktion och sedan av den sista typen av

⁷ *Ja hästen var mycket mer vältränad på våren, han var fullt tränad då eftersom att han hade dragit timmer hela vintern, så då var de i en jävla form. Min teknik skiljde sig inte, det var väl samma "bötting" upp och ner på kälken. Och ibland så tippade det, då var det själva fan. Det hände ju att man körde i oländig terräng, och att lassets tippade, och då jävlar, innan man kom åt den där björnen så man kunde lasta om igen.*

kälkar, hennankälkmodellen. Drågonstruktionen var enligt de flesta informanter en följd av det minskande terrängtransportavståndet vilket medförde att timmerdoningarnas långsamma lastningsmoment gjorde att de inte längre var tidseffektiva.



Rune Nordström framför ett Sahlinsrede (dråg) från Sahlins verkstad i Linsell. Observera fästet för yxan på den högra meden. Fotograf Jon Nordström, Hede 2020.



John Stenbergs häst Gallant, blandras av ardenertyp i skaklarna framför ett Sahlinsrede konstruerat i Linsell av drågtmodell, Glötesvålen 1957. Fotograf John Stenberg.

Hennantypen av kälkar fanns distribuerade av olika leverantörer men de flesta av informanternas säger att deras modeller var producerade i Hennan, Ljusdal kommun i Hälsingland. En av informanterna säger att hans kälke såg likadan ut som Hennans med den skillnaden att den var smäckrare samt inköpt ifrån NNP (Nedre Norrlands Producentförening) i Hede. Funktionen var dock densamma.



Arne Persson framför en timmerkälke av Hennanmodell. Märk den rekade bocken kallad "schekad" på härjedalska. Fotograf Jon Nordström, Råndalen 2020.

Alla informanter säger att de enbart använt sig av timmersax under sin tid som hästkörare och att lastkroken var något som huggarna använde. De flesta säger att timmersaxen var att föredra då den dels kunde användas med bara en hand samt att det i Härjedalen inte huggarbrosslades i samma utsträckning i början av epoken relativt dess slut vilket medförde att hästkörarna själva fick brossla virket. Första huggarbrosslingen skedde enligt någon informant i början av 1960-talet. Innan dess fick körarna eller en särskilt anställd brosslare själva ihopsamla virket. Vid användandet av lyftkrok var hästköraren tvungen att använda båda armarna för att lyfta virket upp på kälken, mot att vid användandet av timmersax kunde ha andra armen fri. Saxen hänges sedan lastningen var avklarad över axeln och följde således med personen bekymmerslöst. Beroendes på om hästköraren var höger- eller vänsterhänt hängdes timmersaxen över den axel vars arm inte höll i tömmarna. Några av informanterna säger att man kunde se på en skogsarbetare om han var hästkörare eller huggare på kläderna. Hästkörarnas byxor var oftast belagda med kåda samt sönderrivna från lastningsmomentet från det att hästköraren hjälpte till med låret för att häva upp stocken på lasset. Timmersaxen lämnade spår på axeln genom att beklädnaden på överkroppen, ofta en hemstickad ullblus eller vaddmalsblus nötts och gick sönder från dess hängande, detta var något som inte skönjdes på huggarna.

*Nör da va gran särkild å, slet`n ut dôm fort då för mân hade dôm oppå knea nör mân lesste å dro å. Var de gran då sö künde da vörr törkvest sôm rev sånt å då ahttåt.*⁸

Gottfrid Jonsson, Särvsjön

⁸ Särskilt när det var gran, då slet man ut dem fort, man hade de uppe på knäna både när man lastade och när man drog. Var det gran så kunde det vara torrkvistar som rev sönder dessutom.

*Vömmölsböxa hade mö jamt. Du vet på våran nör man kôm hem, morsan feck, da va bare tjör på vömmölsböxan, da va alldeles blank. Ho feck ju tvätte e ´dinnan ho da. Sö kvinnfólka hade ett helvete, de va no värre för dôm.*⁹

Gunnar Grinde, Hede

Mot slutet av epoken anger två informanter att det introducerades något som kallades för körförkläde som spändes över låren vars syfte var att hålla väta och kåda borta samt att skydda byxorna från slitage. Dessa ska enligt utsago fungerat mycket bra.



Gunnar Grinde med timmersax för hästkörningsepoken tidstypiskt hängandes över vänster axel hållandes i vänster hand en spännbjörn och i högra en vanlig björn. Fotograf Jon Nordström

Några av informanterna säger att i början av 60-talet introducerades den så kallade Hällnäslyften som radikalt minskade påfrestningen vid lastningsmomentet. Den fungerade så att piggen på en

⁹ *Vadmalsbyxa, det hade vi alltid. Du vet på vårarna när man kom hem, morsan fick, det var bara tjära på vadmalsbyxan, de var alldeles blanka. Hon fick tvätta de hon då. Så kvinnfolken hade ett helvete, det var nog värre för dem.*

pumpanordning fastsattes i rotändan och sedan pumpades stocken upp på lasset, tidigare hade man varit helt beroende av timmersax fysisk kraft och hävstakar.

Da va en befrielse nôr dôm kôm. De va en hävanordning, du sätt´n i ään på stöcken och vräkte in`n på lasse. Da va 63/64 sôm dôm kôm. Allihop köpte dôm. Starke-Arvid kallas dôm men hette Hällnäslyft.¹⁰

Arne Persson, Råndalen



Arne Persson poseras med en Hällnäslyft "Starke-Arvid" och med en timmersax samt två björnar liggandes vid sidan. Råndalen, 2020. Fotograf Jon Nordström

Hällnäslyften kunde även fungera som hävarm vid fastkörning med virkeslassen och medfördes enligt några av informanterna på källarna.

Alla informanter säger att boendesituationen förändrades radikalt från början av epoken till dess slut. På slutet av 40-talet höll skogsbolagen och drivningsentreprenörerna körarna med stationära kojor och stallar, ofta en gammal fäbodvall eller timrad skogsarbetarkoja. Mot slutet av epoken hade de gamla

¹⁰ *Det var en befrielse när de kom. Det var en hävanordning ,du satte den i änden på stocken och hävde in den på lasset. Det var 63/64 som de kom. Allihop köpte dem. Starke-Arvid kallades den men hette Hällnäslyft.*

skogskojorna ersatts av moderna baracker och stallar, och skogsbolaget Bergvik och Ala och Domänverket tillhandahöll även flyttbara stallar och baracker där de genom hästar och traktorer flyttades på medar mellan drivningstrakterna. En av informanterna säger att en privat trävaruentreprenör i Hede hade egna flyttbara stallar och bostäder. Flera av informanterna säger att de flyttbara stallarna var anpassade från en upp till tre hästar och var monteringsbara med hästarnas huvuden riktade emot varandra. De informanter som arbetat för Bergvik och Ala fick även på slutet av skogsbolaget avlönad hästskötare vars syfte var att utfodra hästen på kvällen och morgonen innan arbetsdagens början. Hästskötaren var enligt några informanter ofta en före detta hästkörare som visste hur hästar skulle skötas. Detta medförde att hästkörarna kunde åka hem och sova på hemorten på kvällen.

Jag bodde i koja när jag körde häst, men det blev det också slut på under de sista åren. Då hade vi hästskötare, och då bodde vi hemma. Då höll Bergvik med hästskötare. Bodde i koja först, men sen blev det flyttbara kojor. Bergvik höll hästskötare ett eller två år.

Ingemar Jonasson, Hede Viken



En flyttbar manskapskoja från Domänverket anpassad för två man men möjlig att bo tre i, nu mera ombyggd. Främre delen i bild bestod av torkrum för selar, bossar och kläder. Fotograf Jon Nordström, Ljusnedal 2020.

Två av informanterna kan erinra sig att de fanns en kvinna som kört timmerhäst varav den ena informanten arbetat på samma drivning som henne. Hon hette Karin Dahlsten och verkade som lantbrukare i byn Medskog nordväst om Hede.

3.1.3. Arbetsgivare och arbetsorganisation

Undersökningsområdet har under den undersökta tidsperioden främst dominerats av tre olika typer av trävaruentreprenörer/företag. De flesta av informanterna har under delar om inte hela tiden i någon form arbetat för Bergvik och Ala. Övriga skogsbolag i trakten där hästkörarna arbetat har varit Marma-Långrörs Ab, Iggesunds Bruk och Mo och Domsjö Ab, Modo. Den andra stora aktören verksam i området har varit Domänverket där två av informanterna arbetat. Den sista och minsta aktören har varit de privata aktörerna som köpt drivningar av markägare och själva organiserat drivningen, där har några av informanterna arbetat. Sex stycken av informanterna har arbetat åt en kombination av dessa arbetsgivare. En av informanterna har även arbetat både åt skogsbolagen, privata drivningsaktörer samt åt kyrkan. De flesta informanterna tycker att skogsbolagen varit bra som arbetsgivare även om det ofta var för dåligt betalt, och att diskutera ersättningsnivåer var svårt. De informanter som även kört åt privata drivningsaktörer säger att det var bättre betalt åt dessa, men att man även där fick arbeta hårt för dagenningen.

Dom hade ett evigt krig att få så bra betalt som möjlig, för det var ganska tufft.

Enar Grubb, Hede

Några av informanterna säger att det inte var någon större skillnad mellan skogsbolagen i arbetsförhållanden och ersättningsnivåer, men att det däremot skiljde sig mellan de olika skogsvaktarna och övriga tjänstemän. Att upplevelsen av arbetsförhållandet var beroende av för vilken skogsvaktare man arbetade. En sådan sak kunde vara att vissa skogsvaktare var lättare att resonera med och hade förståelse för de problem som kunde uppstå.

Nej men milla skogsvaktaran var de skillnad¹¹

Gunnar Grinde, Hede

Alla informanter säger att löneformen var rakt ackord där ersättningen betalades utifrån hur mycket volym som var framkört. Några av informanterna, de som har verkat under den första delen av undersökningens epok säger att ingen ersättning normalt sett betalades för exempelvis plogning av basvägar, nedkörning av ved till kojorna medan det mot slutet av epoken kunde ges ersättning.

Ackord, alltid ackord. Ja de künde vörr om man skulle kören ö anne åt döm så feck man efter timme.¹²

Arne Persson, Råndalen

Ett exempel på när timlön utbetalades var åt så kallade dagsverkare och basvägskarlar, en yrkesgrupp som de flesta av informanterna säger infördes de sista åren. En informant säger också att det kunde finnas speciellt anställd personal som hade till uppgift att bromsa lassen i utförslöpor, så kallade *môrare*, som genom att sprida ut myrstackar i källspåren minskade hastigheten utför.

Dagsare, sådanna sôm tömma nör man körde på åan, stämplade, å gjorde väga på höstsia. Skifteslinka märkte de opp. Grusade backan. Basvägskaar fânns de. Han geck och styra om det fanns nön stöp sö hôgg han ur då ma flåhacka, och spett och skyffel. Och om det künde skara sö la han i

¹¹ *Nej men mellan skogsvaktarna var det skillnad.*

¹² *Ackord, alltid ackord. Ja det kunde vara om man skulle köra nått annat åt dem då fick man timlön.*

kavla dar då så att de itt skull tippa åt siin. Och de var ju bratt på många ställa dar och då hade han de jobbet så att det skull fungerä.¹³

Arne Persson, Råndalen

Några av informanterna säger att huggarnas och hästkörarnas skogskojor låg på oliket skilda platser. Huggarnas förläggning var placerade vid avverkningsplatsen medan körarnas kojor och stallar var placerade vid avläggen, men ibland förekom det att även huggare och körare bodde tillsammans. Detta ska ha varit arbetstekniskt fördelaktigt då hästkörarna ofta avslutade arbetsdagen med att lasta av vid avlägg och flottled och slapp således köra tomt upp till avlägget igen i mörkret. Några av informanterna säger att anledningen även var att hästkörarna var tvungna att stiga upp tidigare på morgon än huggarna för att utfodra hästen samt deras arbetsmaterial i fråga om bossar och selar på kvällarna var tvungna att torkas vid elden och den gemensamma matplatsen, något som inte alla huggare skulle ha varit så förtjusta i.

De vart full itt plats häll, ô hoggarkôjan hade dôm ju närmar hoggningen, å köraran var vid Sârava, hamma åa. Da va darför da vart skillnad på kôjan.¹⁴

Gunnar Grinde, Hede

Alla informanterna har varit anställda hos en arbetsgivare men med egen häst och egenbekostad utrustning, alternativt använt sig av en annan privatpersons häst och utrustning. Skogsbolagen, Domänverket eller de privata drivningsentreprenörerna bekostade aldrig dylikt.

3.1.4. Upplevelser som hästkörare och dess relation till annat arbete

Några av informanterna talar om något som de kallar för vårtrötthet, att efter att vintern närmade sig sitt slut upplevde de sig själva som slutkörda i kroppen och medförandes att de inte hade samma arbetslust. Några av informanterna säger att de under våarna var väldigt fysiskt vältränade.

De flesta av informanterna kan inte säga vilken månad som egentligen lämpade sig bäst för timmerkörning med häst utan det varierade mycket utifrån snödjup, kyla och mörker. Två av informanterna säger att mars månad var bäst, för då var det dagsmeja och is i basvägarna vilket medförde att hästarna klarade av att dra tyngre lass. Några av informanterna säger att virkeskörning med häst var bäst under våarna då dagsmejans kommit och det var is i basvägarna. En av informanterna kan dock säga att den klart sämsta månaden för hästkörning var februari.

Jag kan säga vilken som var jävligast. Och det var februari månad, för då var det mest kallt och snö, och mycket snö som regel, och blåste mycket. Speciellt då när man körde långväg med timmerkalkarna för då gatt man köra upp väg, för att hålla den uppe. Så februari var jävligast och vad som var bäst det vet jag inte, men kanske på vårvintern för då gick det lättast och det blev goväder och

¹³ Dagsverkare, sådana som tummade när man körde på åarna, och stämplade, och gjorde vägar på höstsida. Skifteslinjer märkte det upp. Grusade backarna. Basvägskarl fanns det. Han gick och fixade om det fanns nån stöp så högg han ju ur då med flåhacka, och spett och skyffel. Och om det kunde skära på nått ställe så la han i kavlar där då så att det inte skulle tippa åt sidan. Och det var ju brant på många ställen och då hade han det jobbet då, så att det skulle fungera.

¹⁴ Det blev väl inte plats. Och huggarkojorna låg närmare huggningarna, och körarna vid Sârvan, vid ån. Därför det blev skillnad på kojorna.

kallt och is för timmerkalkarna när man körde dem. Man kunde lasta mer och det var längre dagar, ljust. Framme i mars och så blev det långa dagar. Så vårmånaderna kanske var de bästa.

Rune Nordström, Hede

Om informanterna skulle rangordna hästkörningen relativt sina andra arbeten går åsikterna vitt isär men de flesta säger att de såg fram emot att fara till skogen och köra häst av anledningen att det var en möjlighet att tjäna pengar och att det inte fanns något annat arbete att få. I relation till huggarna har några av informanterna angett att de hade det värre, och att köra häst var att föredra. Hästkörarna fick åtminstone vila på lasset på väg ner till avlägget, även fast det medförde att det på grund av det växlande fysiskt tunga arbetet med vila men som också medförde nedkylning. När de kom ner till avläggen kunde vaddmalsbyxorna ha frusit ihop i vinkel efter att de suttit ner.

Ja, da va varrä åt höggaran. Mån feck ju vihle undi resa frâm tä avlägge, men höggaran feck bare högge å dra ihop. Da va ju de också att dôm skull drö ihop sö att da var litte hōga å plocke ur åt köraran, ja fan om de itt va varre å vörr höggar. Höggarna brössla, de var sen mån börja högge sôm mån feck schå va da var å brössle.¹⁵

Anders Grönqvist, Ljusnedal

De flesta av informanterna säger att den största anledningen till att de blev hästkörare var att det var det arbete som fanns att få, och att det var en möjlighet att tjäna pengar. Enligt några av informanterna var hästkörning i timmerskog det arbete som erbjöd möjligheter till monetär inkomst, och ofta gick de utan förtjänstarbete sommartid och väntade på att snön skulle komma så de kunde börja köra igen. Även fast det i mångt och mycket var ett fritt liv där de själva fick bestämma arbetsdagens början och slut och all förtjänst i de flesta fall var direkt beroende av hur stor volym de framkört var det inte alltid så roligt.

Det var ett fritt liv, man rådde sig själv. Som man ser på det så här efteråt då är det lite romantik. Kanske inte romantik men det är en epok under livet som jag inte skulle vilja vara utan.

Enar Grubb, Hede

Några av informanterna säger att hästkörningen var trevlig och det var en del i deras liv som de inte skulle vilja vara utan, men att det inte gav så mycket förtjänst. Arbetet som hästkörare var fritt men enligt samtliga informanter alltid underbetalt.

Om jag går på hästkörning så var det tyngsta jobbet, med den minsta förtjänsten

Rune Nordström, Hede

På frågan om informanterna skulle, om möjligheten fanns och de var unga, åter börja köra timmerhäst, svarar sju att de skulle vilja köra igen, fyra att det inte skulle vilja samt två st ett mera vankelmodigt svar.

Ja, det skulle jag göra. Jag har inte slutat heller om jag inte blivit tvingad. För det där tyckte jag om. Jag hade varit i skogen än om det funnits hästkörning, för det tyckte jag om.

Arne Persson, Råndalen

¹⁵ *Ja, det var värre åt huggarna. Man fick ju vila under resan fram till avlägget, men huggarna fick bara hugga och dra ihop. Det var ju det också att de skulle dra ihop så att det var lite högar att plocka ur åt körarna, ja fan om det inte var värre att vara huggare. Huggarna brosslade, det var sen man började hugga som man fick se vad det var att brossla.*

De av informanterna som har verkat som hästkörare längst tenderar även i de flesta fall, men inte i alla, att ha en mer negativ syn på hästkörningen relativt dem som började under hästkörningens slutfas. Av de informanter som har en klar negativ syn på hästkörningen är samtliga från tiden då enbart basvägskörningen var rådande d.v.s. i början av undersökningsperioden.

Jag skulle mycket hellre hugga timmer än att köra timmer. Du har ändå en frihet från att inte vara bunden kväll och morgon, den är också värd lite.

Torsten Kristoffersson, Långå

Nej det gjorde jag aldrig, men jag kan inte säga heller som jag känner mig idag, hur jag kände mig då. Det är en helt annan karl idag.

Rune Nordström, Hede

Några av informanterna säger att det var tur att hästkörningen tog slut även med tanke på hästarna, då somliga kuskar, ingen av informanterna, rent av misshandlade hästarna i sin jakt på förtjänst och kubikmeter. Skogsbolagen stängde även av vissa kuskar från hästkörning pga att de ansågs behandla sina hästar för brutalt. Några av informanterna säger också att skötseln av hästarna medförde att de var bundna på ett annat sätt än utan, och att den friheten i sig också var värdefull.

Egentligen när man blev huggare så var det lättsamt, när man gjorde kväll var man fri allting, det var ingen skötsel av häst. Du var fri, det var en lättnad.

John Stenberg, Glöte

3.1.5. Hästen och traktorn tillsammans under mekaniseringsperioden

Fyra av informanterna har varit med när traktorer används i symbios med hästar, och då genom att hästarna lunnat ner till en basväg där traktorn sedan tog vid. Resterande nio har aldrig arbetat med häst tillsammans med traktor. De flesta informanter säger att under de sista åren när hästar användes i skogen hade även traktorer införts men då arbetades på helt egna drivningar. Att hästar och traktorer användes samtidigt var undantagsfall.

Sista vinter som jag körde häst var det två traktorer som gick bortanför, men inom samma område. Men det skulle ju ha lite finare terräng de än de hästarna hade.

Alf Östberg, Hede

Ett gemensamt svar från informanterna är att traktorerna fick den finaste terrängen ur ett drivningsteknisk perspektiv. Det fanns drivningar som var direkt olämpliga för hästar, och en informant säger att en sådan drivning var ofta med både medlut och motlut vilket gjorde det svårt att driva med en häst.

Ja dom fick de sämsta trakterna, där det var brantast och stenigast. Traktorn fick det finaste.

Arne Persson, Råndalen

Några informanter säger att det skulle varit helt omöjligt för dåtidens traktorer att ta sig fram i sådan terräng som hästarna klarade av att forcera.

Och förresten var det för brant för traktorer att fara uppe i bergen, så de kom inte åt det heller.

Gottfrid Jonsson, Särvsjö

En av informanterna som tidigare kört timmerhäst hade innan 1967 då hästkörningen i Härjedalen upphörde åt skogsbolagen redan köpt sig en egen traktor för att använda till drivningar, då på skiften helt fria från hästar. Han hjälpte stundtals till att trampa väg åt hästarna på deras eget skifte.

Ja de ville att jag skulle trampa upp väg åt dem ibland, men inget, nä de hade sina skiften att köra på. Det var alldeles i skarven för att hästarna fick sluta då

Olle Nääs, Hede

3.1.6. Slutet av hästkörningsepoken i Härjedalen

Vintern 1967-1968 var den sista vintern enligt informanterna som Bergvik och Ala samt kyrkan använde sig av hästar. Ett undantag inom Bergvik och Ala fanns och det var två äldre hästkörare som fick använda hästar ett år till. Året efter den totala mekaniseringens införande blev samtliga informanterna arbetandes för Bergvik och Ala erbjudna att börja arbeta som huggare eller maskinförare för samma skogsbolag. Informanten arbetandes för kyrkan valde själv att sluta då han fick ett nytt jobb och de informanter arbetandes för Domänverket blev eller hade redan börjat som huggare. De informanter som arbetat för privata aktörer hade redan tidigare slutat som hästkörare eller övergått till att arbeta för Bergvik och Ala. Ett svar från de flesta informanter som har kört åt ett skogsbolag har varit att de i de flesta fall inte fick någon särskild förvarning om att det inte skulle förekomma någon mer hästkörning, utan det var något som bolaget bara bestämde över en sommar. Varför de inte fortsatte längre har ingen informant något direkt svar på, utan bara att den tekniska utvecklingen hade kommit så pass långt att traktorerna var ett konkurrenskraftigt alternativ till hästarna.

De hade hästkörare men inga traktorförare. Men ändå skulle de sluta med hästkörning.

Ingemar Jonasson, Hedeviden

Två av informanterna säger att vintern 65/66 hade varit mycket snörik, och skulle enligt dem kunna vara en bidragande faktor till att skogsbolaget så tvärt avslutade all hästkörning nästkommande säsong. Inom den intervjuade skogvaktarens bevakning hade hästarna ersatts av traktorer redan tidigare, i kring år 1965. Han säger att anledningen var att teknologin hade vid den tiden kommit så

pass långt att det skulle vara effektivare med traktorer samt att just hans bevakning blev en form av experiment eftersom att han var en av de yngsta skogvaktarna och således förväntades vara mer lämpad som försöksperson.

3.1.7. Skogstjänstemännen och hästkörarnas perspektiv från hästkörningsepoken och övergången till mekaniserat skogsbruk

Ingen av tjänstemännen kan erinra sig att övergången till mekaniserat skogsbruk stötte på några särskilda problem, utan avlöpte med relativ smärtfrihet. Hästkörarna fick börja hugga om det ville och kunde medan de som ansåg sig själva för gamla för att lära om slutade i skogen. Skogvaktaren ansåg att det var roligt och spännande när traktorerna kom, och den första typen var helstamslunnare där manuella huggare fällde. Tre av hästkörarinformanterna slutade helt i skogen efter hästarnas frånfälle, en slutade tidigare och resterande nio fortsatte i olika former inom skogsbruket. Båda tjänstemännen fortsatte fram till pensioneringen inom skogsbruket. Några av informanterna säger att anledningen till att de slutade var att de ansåg att skogsarbetet var förstört i och med att de inte längre fick köra häst. En slutade för han fick ett annat arbete.

4. Diskussion

4.1. Hästkörarnas uppväxt och anledning till att de började köra

Mina informanter har påbörjat sin yrkesverksamma bana under helt andra förutsättningar jämfört med dagens situation, och då i synnerhet de informanter som inledde sitt yrkesliv i skogen under 40-talet. Att som ung person på glesbygden efter avslutad skolgång möta de vuxnas värld fylld av arbete och ansvarstagande var ett måste och så väldigt många andra möjligheter till utkomst än skogen fanns oftast inte (Johansson, 1994). Efter att sommartid arbetat på den egna gården med jordbruket och utan någon större monetär inkomst väntade skogsarbete för framförallt unga män, och därmed den första möjligheten till att tjäna egna pengar (Johansson, 1994). Detta är något som några informanter nämner, att möjligheten att för första gången tjäna pengar på arbete var när de fick börja arbeta i skogen.

Informanternas uppväxt har bestått i att de i en tidig ålder fick lära sig värdet av arbete och att hjälpa till i det egna hushållet vilket var det normala på landsbygden vid denna tid (Östlund et al, 2020). Redan innan de avslutat folk- och grundskola har de fått hjälpa till med familjens försörjning, och att då köra hästar i arbete var något som de fick lära sig likväl de andra arbetssysslorna. Detta anser jag vara något som starkt färgat informanternas inställning till arbete och försörjning. De var tvungna att arbeta för att överleva, och överlevde för att de arbetade och kunde bidra till sin familjs försörjning.

Då alla informanterna kommer från familjer som själva ägt hästar och i de flesta fall även egna jord- och skogsfastigheter kommer detta påverka och anledningarna till varför det just blev hästkörning som de jobbade med i skogen. En majoritet av körarna säger att det vid den tiden inte fanns något annat arbete att få än just hästkörning i timmerskog såvida man inte ville flytta från hembygden och söka arbete vid någon industri. Detta svar som är så återkommande bland de intervjuade går inte att rakt av acceptera utan att först ta det i djupare beaktande. Det fanns helt klart andra arbeten tillgängliga i skogarna, och då som exempelvis huggare. Men kanske är det så att det inom deras samhällsklass inte fanns något annat tillgängligt arbete (Johansson, 1994). Skogsarbete blev för dessa ungdomar under tidsperioden lika mycket som ett tvång som ett frivilligt val. Jag anser vidare att även om den teoretiska möjligheten att hugga timmer istället för att transportera timmer existerade fanns inte den praktiska, eller för den delen socialt accepterade. Den teoretiska möjligheten att hugga timmer skulle i vissa av informanternas fall blivit på bekostnad av den inom familjen ägda hästens nyttjandegrad. Jag tror att om inte fadern eller någon annan äldre manlig släkting kunnat köra honom i timmerskogen i stället för att ynglingen hellre högg skulden som var så livsnödvändig under sommarens jordbruk bli en kostnad istället för en intäkt under den långa vintern. Den sociala aspektens orimlighet ter jag mig finna stöd för hos Johansson (2007). Tillhörde man bondeståndet med eget jordbruk och häst, var det mer av en självklarhet att de även använde dessa i skogen. Kvarlevan från den tid när hästkörarna själva ansvarade för vinterns drivningar där de själva fick ansvar för anställandet av huggare, det så kallade rotpostsystemet, levde kvar även under min undersökta tidsperiod. De hästägande, oftast de självägande bönderna, körde häst, medan de utan, i vissa fall omnämnda som löskarar, högg. Trots att skogsbolagen under tidsperioden för mitt arbete hade tagit på sig ansvaret för drivningen genom att anställa skogsarbetarna (Johansson, 1994). Jag tror att även om den formella skillnaden mellan hästkörare och huggare var borta i och med att bolagen/drivningsentreprenörerna tog på sig ansvaret fanns det fortfarande en social skillnad mellan att vara huggare kontra hästkörare. Det ansågs i vissa fall bättre att hålla timmerhäst än att hugga. Detta är något som även till viss del bekräftas av vissa informanter och Johansson (1994).

Kostnaden för att hålla häst årsvis var även något som påverkade möjligheten till att bli hästkörare. Den agrara befolkningen hade avsättning även sommartid för sina hästar då de kunde nyttjas i jordbruket (Ryd, 2005). Var skogsarbetaren jordlös, enligt Nordström, måste hästarna gå arbetslösa långa perioder när det inte fanns arbete för dem och fick släppas på lösbete. Och även om den

monetära möjligheten fanns för köpesskillingen till en häst, försvann den i och med hästens arbetsbrist sommartid. Nordström framhåller att undantag fanns¹⁶. Vissa sålde om somrarna sina hästar söderut för att de där skulle arbeta på de stora jordbruken och köpte dem tillbaka om hösten för att återvända till timmerskogen. Med detta antagande i bakhuvudet vill jag påpeka att de hade möjligheten att istället för att köra timmer hugga faller på sin egen orimlighet. Fanns en häst inom familjen kördes den oavsett, och frivilligheten i det hela beror helt på ynglingens egen inställning till vad han definierade som valmöjlighet (Johansson, 1994).

Att lära sig köra timmerhäst i skog var någonting som alla informanterna fick lära sig allt eftersom, vilket överensstämmer väl med Ryd (2005). Det var inte frågan om någon kurs eller speciell utbildning utan mer att lära sig under arbetet. Köra häst kunde de i de flesta fall redan, det hade de fått hjälpa till med så fort de kunde exempelvis genom att köra höräfsa i slåttern eller transportera grus med kärra. De hade däremot inte lärt sig alla de andra nödvändigheterna som krävs i utforslande av virke från skogen med hjälp av timmerhäst. Hur de fick lära sig verkar skilja sig åt men kretsar i kring att de tittade på de rutinerade hästkörarna och lärde sig efter som arbetet fortskred. Ibland under inskolningsprocessen kunde de vara tre körare på två hästar, för att på så vis kunna hjälpa varandra och lära av varandra (Amundsson et al. 1993). Ett tredje alternativ tycks ha varit att adepten fick köra en vad de benämner som mycket snäll häst, där hästen själv visste hur timmerdrivningen skulle gå till, några av informanterna pratar om att det var *hästen som lärde dem att köra*.

4.1.1. Hästraser

Att ha en bra och läraaktig skogshäst var avgörande för att arbetet skulle fungera och vara säkert. Hästen ska vara *flööt*¹⁷ kunde *tomma*¹⁸, inte vara för liten när det *skar*¹⁹ i utförslöparna eller ha förmågan att vara klumpig med risken att *stök*²⁰ sig. Att hästen inte var *staa*²¹, vilket kunde vara omöjligt att veta innan man provat hästen rejält i skogen efter att tillexempel blivit *bogskrälld*²². Detta är några av svaren som informanterna lämnat på frågan om vilken häst och hästras som föredrogs i timmerskogen. Ett unisont konstaterande är likväl att en bra timmerhäst ska vara av den större storleken och då med både vilja att gå snabbt i skog samt arbetsvillig, och jag förmodar att det även är svaret på frågan vilken häst som var att fördras. Att vi idag pratar om olika hästraser och även olika typer inom dessa raser är något som under de sena 40-talet och åren framåt inte existerade i samma utsträckning som idag då det inte fanns lika många fastställda hästraser (Föreningen Nordsvensken, 2020). Exempelvis den nordsvenska hästrasen erkändes först som egen ras 1923 då en gemensam stambok börjades föras med underkategorierna brukshäst och travare först 1964 (Föreningen Nordsvensken, 2020). Min bedömning utifrån intervjuerna är att hästkörarna själva inte var så våldsamt intresserad i vilken definierad ras hästen bestod av, utan mer vilka egenskaper den besatt.

¹⁶ Rune Nordström, Hede

¹⁷ Bra drag i hästen, hålla en hög gånghastighet.

¹⁸ När hästen lägger sig och rullar i snön för att rengöra sig, på svenska att tumla.

¹⁹ Bromsa/hålla emot, exempelvis i utförslöparna

²⁰ Att staka sig, om hästen klev på en fällkam så att en grov sticka pressades in bakom hoven, i bröstet eller övrig kroppsdel så svåra skador uppstod.

²¹ Tordes/ville inte ta i, exempelvis när de skulle rycka igång lassen.

²² Blivit misshandlad eller tagit i för hårt så de fick ont i dragstaden.

4.1.2. Arbetsmaterial, arbetsteknisk utveckling och skillnader relativt andra landskap

Under 40-talet när de äldsta informanterna verkat skiljde sig sättet att driva timmer med häst sig åt oerhört i jämförelse med hästkörningsepokens slut. Då var ännu de gamla timmerdoningarna vid fullt bruk och lunningskörning, lastbänkar och lång basvägskörning ner till avlägg, oftast till flottled det vanligaste sättet (Ager, 2012). Detta sätt att transportera virke försvann mot slutet av epoken som en följd av det stora utbyggandet av skogsbilvägnätet som skedde i Sverige efter andra världskrigets slut vilket ledde till att terrängtransportavståndet kunde minskas (Sporrong, 2011). En viktig slutsats är att detta bidrog till att basvägskörningarna upphörde för att istället ersättas av en kortare terrängkörning, med följden att timmerdoningarna med den sensamma lastningsproceduren blev olönsam och måste ersättas av en nyare teknologi. Timmerdoningarna ersattes först av en typ av vidareutveckling av släpstöttingarna, något som informanterna kallade för dråγκälkar vilket jag förmodar var anledningen till att drivningstekniken förändrades radikalt. Dessa dråγκälkar som var utformade med enbart en bock, alltså den främre kälken i en timmerdoning och ett påliggande rede som hade till funktion att minska friktionen från det släpande timret mot underlaget. Dessa dråγκonstruktioner ska enligt flera av informanterna varit särdeles tungdragna för hästarna men med den enorma fördelen att det tidigare mycket avancerande och tidskrävande lastningsmomentet på timmerdoningarna helt kunde slopas och ersättas av enbart en kedja rakt över lasset.

När det blev närmare till avläggen till följd av de relativt rikligt förekommande skogsbilvägarna blev timmerdrivningen avsevärt effektivare (Sporrong, 2011). Efterhand vidareutvecklades dessa dråγκonstruktioner till att ersättas av en konstruktion som i mångt och mycket liknade de gamla timmerdoningarna med den enorma skillnaden att de var bredare och alltså mindre benägen att välta samt utrustade med löstagbara laststakar. Dessa kälkar som kom att kallas Hennankälken, konstruerade i Hennan i Ljusdals kommun vid Hennans Mekaniska Verkstad eller versioner av den var dels mycket lättare relativt timmerdoningarna, och dels hade de mindre friktion relativt dråγκarna samt gick snabbare att lasta och fastsurra virket pga. dess laststakar. Dessutom kunde lunningskälkarna och lastbänkarna helt slopas vilket även medförde att drivningen blev ytterligare effektivare med de färre momenten i hanteringen som följd. Ytterligare en viktig slutsats är att den tekniska utvecklingen från början av den av mig undersökta tidsperioden relativt dess slut är betydande (Embetsén, 1976). I början utav 1960-talet infördes även på Bergvik och Alas skogar obligatorisk huggarbrossling. Detta stod i paritet mot det tidigare rådandet att huggaren kunde fälla varthelst han behagade och hästköraren fick själva ihopsamla virket till ett lass. Detta i kombination med modernare kälkar medförde antagligen att drivningen med häst blev effektivare (Embetsén, 1976). Hästkörarna fick med huggarbrosslingen färdiga högar att lasta vilket även medförde att lastmomentet effektiviserades (Ryd,2005).

I andra delar av Sverige och då främst de norra förekom det liten eller ingen användning av timmersax vid lastningen av hästekipagen. Hästkörarna använde sig utav lastkrok vilket medförde att hästköraren inte behövde lyfte stocken lika högt som vid användandet av timmersax då kroken fastsattes i stocken på dess undersida medan timmersaxen greppat stocken ovanifrån (Ryd, 2005). Detta är något som ingen av de härjedalska informanterna har utövat. De har istället enbart använd sig utav timmersaxen vid både brosslingen samt lastningsmomenten. Fördelen timmersaxen ska ha haft relativt lastkroken var troligen att stocken med dess hjälp kunnat hanterats med enbart en hand, med kroken behövdes den ena handen för att stabilisera stocken. Timmersaxen kunde med lätthet hängas över axel efter att man använt den, och utan timmersax skulle brosslingsarbetet blivit tungsamare. Dock kvarstår en fundering från min sida, då det i Härjedalen enligt informanterna inte huggarbrosslades lika tidigt som i övriga landskap borde timmersaxens nödvändighet där inte varit lika stor då timmersaxen enligt Ryd (2005) ska ha varit outhärlig i just brosslingsmomentet.

Allt arbetsmaterial så som källkar, hästar och kläder stod hästkörarna för själva. Skogsbolagen, Domänverket eller kyrkan bekostade inte dylikt, utan hästkörarna fick verka likt entreprenörer med egen utrustning fast att de var anställda arbetare. Detsamma ska ha varit rådande bland de privata drivningsaktörerna, med undantaget att de enligt vissa informanter kunde ge lite extra löneförmåner. Vad detta med extra löneförmåner motsvarar har inte riktigt under studien framkommit, men ska enligt svävande ordalag bestått i alkohol. Hästkörarna var klädda vadmalsbyxor och ullblus under hela epoken med tillägget att det mot slutet infördes något som kallades för körförkläde som spändes över låren i syfte att hålla väta borta samt skydda låren från timmerstockarnas rivande och tärande på tygets fibrer har varit en genomgående trend bland alla informanter, vilket även bekräftar av Ryd (2005) vara rådande i de nordligare delarna av Sverige. Hästkörarens byxlår var efter och under säsongen klädda i kåda och över axeln syntes spår efter timmersaxens hängande. Det syntes alltså vilka av skogsarbetarna som var hästkörare på deras kläder.

Fram till och med 1942 upphandlades drivningarna på SCA:s marker genom att hästkörarna själva fick anställa huggare (Embetsén, 1976). Hästkörarna fungerade då mera som egna företagare med ansvaret för lönesättning, planerande och utförande av drivningen. Detta, i kombination med att under krigsåren många av hästkörarna var hemma på gården eller krigsplacerade bidrog till att den avverkade och framkörda volymen under åren 1939-45 blev lägre än åren innan och de efterföljande då hela arbetsstyrkan var placerade i skogen (Embetsén, 1976). Följden blev då de stora arbetsstyrkorna krävde stora bostäder där flera fick dela på utrymmet kring eldpallarna, ibland upp emot 20 st (Johansson, 1994). Utvecklingen av boendesituationen under perioden 1942, till 1968 var radikal. När hästkörarna i början under 40-talet sov och samlevde i stationärt timrade körarkojor, fäbodvallar eller tillsammans med huggarna i kojor sätts i relation med 1960-talet då flyttbara kojor med moderna separata torkrum var rådande.

Hästkörarnas bostäder var normalt placerade vid flottled och avlägg, medan huggarnas oftast vid själva avverkningstrakten. Detta åtskiljande av bostäder ska ha berott på att hästkörarna avslutade sin arbetsdag med att avlasta vid avlägget, och istället för att tomköra tillbaka till avverkningstrakten där huggarnas bostäder var placerade förlades vid avlägget. En annan anledning ska ha varit att hästkörarna var tvungna att stiga upp tidigare på morgonen för att utfodra hästarna, *stilla*, och skulle om de bott tillsammans med huggarna stört dessa. Oftast men inte alltid fanns separata torkrum för selar, bossar och kläder men somliga kojor saknade dessa vilket medförde att attiraljerna fick hängas vid eldställningen. Hästkörare ägde sina egna hästar och kom således oftast från bättre bemedlade familjesituationer relativt huggarna, något som även kan ha speglat boendesituationen, man skiljde helt enkelt samhällsklasserna åt (Johansson, 1994). Om detta har varit anledningen till att hästkörarnas och huggarnas bostäder i Härjedalen var skiljda har ingen informant hävdad. Dock kvarstår möjligheten att det för dem var så pass naturligt och att det alltid hade sett ut så vilket medförde att de inte reflekterat över det.

Stallarna under epokens början var stationära och oftast stora avsedda för flertalet hästar (Ryd, 2005). Mot timmerhästepokens slut hade de stationära kojorna i Härjedalen ersatts av flyttbara baracker på medar som var utrustade med separata torkrum. Enligt Nordström²³ hade stallarnas utveckling från att vara stationära avsedda för många hästar till en- eller tvåhästars mobila stallar starkt bidragit till att arbetsmiljön förbättrades då dessa kunde placeras i större utsträckning i direkt anslutning till drivningen. Beträffande stallarnas lämplighet i relation till varandra går åsikterna bland informanterna isär. Då några av dem anser att de stationära var bättre då de var varmare och således bättre för hästarna, medan andra är av den fasta övertygelsen att de flyttbara var bäst, med motiveringen att de visst kunde vara lite dragiga om de inte monterats ihop korrekt. Att åsikterna går isär kan även ligga i att hästkörarna verkat under olika förutsättningar där de yngsta aldrig upplevde platsbyggda stallar utan enbart de flyttbara, monterbara stallarna. En annan anledning kan vara att alla informanter inte

²³ Rune Nordström, Hede

heller har stallat sina hästar i samma stall, och upplevelsen därifrån skiljer sig således åt. Den kanske största skillnaden under epokens slutfas beträffande boendesituationen var att vissa skogsbolag, i detta fall Bergvik och Ala infört hästkötare enligt Nordström²⁴. Dessa hästkötare var av skogsbolaget anställda och avlönade och hade till uppgift att under främst kvällarna och morgnar sköta om hästarna. Hästkörarna kunde således efter arbetsdagens slut i en gemensam buss hållen av skogsbolaget avresa för övernattnings i det egna hemmet. Under helgerna fick dock kuskarna själva sköta om sina hästar och arbetsfördelningen löstes genom ett rullande schema där en kusk fick ansvara för hästskötsel en helg för att sedan nästa helg ersättas av nästa kusk. Min fasta övertygelse är att detta i kombination med att slippa tvingas sova i skogen, medförde att livet som hästkörare blev drägligare relativt hur det upplevdes och var under den undersökta periodens början.

4.1.3. Arbetsgivare och arbetsorganisation

Då informanternas dominerande arbetsgivare var Bergvik och Ala bör detta ha påverkat dess relation till sina arbetstagare hästkörare. När informanterna har pratat om vad de kallar för skogsbolaget har de oftast refererat till just Bergvik och Ala. Jag tror att efter som att de inte, åtminstone under epokens slutskede, hade så många andra arbetsgivare att välja ibland fick rätta sig ofrånkomligt efter bolagets vilja. Att det ska ha varit svårt att förhandla om lönerna gentemot skogsbolaget bör rimligen vara en direkt följd utav att de inte hade särdeles många arbetsgivare att välja emellan.

Dåtidens arbetsförhållanden i form av rakt ackord förändrades 1975 i och med den strejk som utbröt bland skogsarbetare (SAC,1975). Under den tid då informanterna verkade var förhållandena annorlunda. De arbetade under förhållanden där summan längst ner på lönespecifikationen enbart berodde på hur många kubikmeter som låg framkörda, inte på hur många timmar som hade spenderats svettig och kall i skogen. Undantaget kallades dagsverkare, dessa nödvändiga arbetare vars syfte var att underlätta för de andra genom att vattna basvägar, rensa och hugga fram körvägar, ploga osv (Ryd, 2005).

4.1.4. Upplevelsen som hästkörare och dess relation till annat arbete

Under analysen framkommer det en mycket intressant aspekt, att de informanter som började i timmerskogen under slutet av epoken hade i de flesta fall en mer positiv syn på sina upplevelser från arbetet, medan de som började tidigare i nästan alla fall verkar se hästkörningen ur ett mer negativt perspektiv. Detta tror jag kan bero på främst två saker, de som började tidigast hade ur ett rent drivningstekniskt perspektiv det tyngre och svårare att framforsla virket samt att de yngre inte hann så att säga "arbeta sig less". Då hästkörarnas arbetsförhållanden och drivningstekniska förutsättningar så avsevärt förändrades från studiens början till dess slut (Sporrong, 2011). Från att under början bestå i långa basvägskörningar med den gamla sortens kälktyp i form av bock och get till slutet av epokens kortare lunningsavstånd där kälkarna bestod i den nya typen drågekälkar och dess vidareutveckling (Sporrong, 2011). Att även boendesituationerna så markant förändrades i epokens slutskede bör ha påverkat hästkörarnas upplevelser från arbetet (Johansson, 1994). Att ha möjligheten att efter dagens arbete få åka hem och spendera kvällen i det egna hemmet vilket leder till slutsatsen att skogsarbetet både för huggare och körare upplevdes som bättre under dess slut.

²⁴ Rune Nordström, Hede

4.1.5. Hästen och traktorn tillsammans under mekaniseringsperioden

Om timmerhästens funktion inom skogsbruket skrevs Wilhelmsson och Palm (1951) att det antagligen skulle dröja många år innan hästen var umbärlig i timmerskogen. Inte ens två decennier senare hade det sista hovslaget tystnat inom storskogsbrukets verksamhet, och seldonen var för alltid förpassade till de glömdas galleri. Under de sista skälvande åren under brukandet av hästar i skogen förekom det att även traktorer användes av skogsbolagen (Sporrong, 2011). Dessa fick då driva egna skogsskiften skilda från hästkörarnas och oftast om inte alltid även de bästa områdena från ett drivningstekniskt perspektiv. Hästarna fick de brantaste och mest svårframkomliga ställena för sig själv, i de flesta fall. Det fanns även drivningar som var direkt olämpliga att nyttja hästar på, sådana som hade i terrängen både med och motlut. För att förstå detta måste man ha en viss insikt i hur drivningar med häst utfördes. Hästens basväg förlades alltid i den finaste terrängen i skogen med så mycket medlut som möjligt utan att det nödvändigtvis skulle bli för brant, detta för att underlätta för hästen och således kunna lasta större lass (Ryd, 2005). En traktor är inte på samma sätt beroende av det kontinuerliga medlutet då de bara kan växla ner och på så sätt få med sig virket, en häst kunde om det började bli för mycket motlut inte orka med följden att kusken blev tvungen att lasta utav delar eller hela lasset (Ryd, 2005). I de fallen där informanterna har verkat på samma drivning som traktorer förekommer det inte något större samarbete. En informant har själv använt sin traktor till att trampa körväg åt hästarna, medan han resterande av tiden drev virke på ett eget skifte längre bort. En annan informant har lunnat fram till traktor men då i egen regim då hans fader körde traktorn, alltså inte i skogsbolagsregi. Även en informant har drivit virket ner till en lång basväg förlagd på en myr där sedan traktorer tog vid och basvägskörde virket ner till flottled. Men alla dessa exempel bör ses som undantag, hästarna i de härjedalska skogarna fick ändå in i slutskedet verka för sig själva utan hjälp eller problem, beroendes på hur man ser det, från traktorer. Detta bör i det närmaste kunna kopplas direkt till områdets arbetsledning, men tyvärr har inte intervjuerna kunnat ge ett svar på hur tankegång gick vinter 1967-68.

4.1.6. Slutet av hästkörningsepoken

På frågan om varför informanterna tror att hästkörningen så abrupt upphörde vintern 1967-68 i det undersökta området är svaren osäkra, ingen kan egentligen ge ett rakt svar på frågan. Det bör kanske vara en följd av att frågan i sig är felställd. Istället borde jag kanske ställt frågan Varför fortsatte hästkörningen i Härjedalen så länge som den faktiskt gjorde? Det fanns maskiner och traktorer med kapacitet att utföra hästarnas arbete långt innan denna sista vinter, men de användes inte i dessa trakter i någon större utsträckning (Sporrong, 2011). Måhända är svaret, vilket även ett par av informanterna delgett att det var av rent nostalgiska skäl som hästar fortfarande användes, en igenkännande känsla av det trygga och beprövade som genomsyrad både tjänsteman och skogsarbetare, eller detta i kombination med flera anledningar. Jag tror även att den sunda kritiska inställningen som ofta genomsyrar synsättet på ny teknologi kan varit bidragande till det långsamma avslutet för timmerhästarna.

Vintern 1967/68 blev den sista vintern där hästar i det undersökta området användes i storskogsbruket med ett undantag där ett par hästkörare fick driva en myrholme med häst även nästkommande vinter. Det genomgående svaret från informanterna att övergången gick mycket snabbt, i vissa fall från den ena säsongen till den andra. Men jag förmodar och tror att den snabba övergången till mekaniserat skogsbruk ligger i det långsamma avslutet, hästarna sjöng redan på sista versen och hade på andra ställen redan ersatts av traktorer (Ryd, 2005). När väl traktorerna infördes ersatte de snabbt hästarna, och hästkörarnas uppfattning om att det gick hastigt kan ställas i relation till tjänstemannaperspektivet där processen pågick i flera år. Som exempel kan nämnas Älvros bevakning där hästarna försvann

redan vintern 1965 enligt Nilsson²⁵. Frågan varför hästkörarna inte fick fortsätta arbete med sina hästar står ändå utifrån ackordsperspektivet obesvarad, varför tillät inte Bergvik och Ala hästkörarna att fortsätta efter vintern 1967/68 då arbetet utfördes i ackordsform? En av anledningarna kan ha varit den ökade status- och lönenivåer skogsarbete alltjämt sedan andra världskrigets genomgått. De högra lönerna gjorde mekaniseringen lönsam och att allt mer frångå det manuella arbetet (Embertsén, 1976). Hästkörarna var även i de flesta fall säsongsanställda då dåtidens logistiksystem med flottning och snötäcke som nödvändiga parametrar för logistikkedjans invecklade system. Den nya tidens traktorer och flottningens upphörande krävde en helt annan kompetens kontinuitet för att kunna vara effektiva utifrån den högre anskaffnings- och användningsprisnivån där den anställda personalen fördelsvis var årsanställda (Rydberg, 1982).

Relativt Norge ser man under tidsperioden samma sak. Skogsbrukets mekanisering tog på allvar fart där efter andra världskriget slut (Samset, 1986). Dock med en markant skillnad, Norge drev tidigt på den tekniska utvecklingen i sina skogar. Norges behov av produkter från skogen tog likt Sverige fart efter andra världskrigets slut, men landets geografiska skillnader ställde där ett större krav på den tekniska utvecklingen för producera likvärd mängd virke som den flackare grannen i öst (Sporrong, 2011 och Samset, 1986). Norge var relativt Sverige tidigt ute med försök till alternativa lösningar för hästtransport. 1883 tas den första norska linbanan avsedd för timmertransporter i drift, och redan 1910 genomfördes de första storskaliga drivningarna med lastbil. Dock enbart kortare sträckor, de längre transporter genomfördes fortfarande med flottning och järnväg, något man under tidsperioden inte ser skedde i Hede och dess närområden (Samset, 1986 och Amundsson et al. 1993). Jordbrukstraktorn utrustad med halvband transporterade i Norge på trampad vinterväg 4 miljoner kubikmeter virke vintern 1950. Frågan lyftes där om hästarnas nödvändighet, och konkurrerades efterhand ut av traktorerna (Samset, 1955).

Även i Nordamerika skedde oftast mekaniseringen tidigare än i Sverige. Där krävde de grova dimensionerna på stora och mycket tunga träden, speciellt i västra delen av Nordamerika, tidigt mekaniserade transporter, det löste man ofta genom att bygga en järnväg hela vägen ut i drivningen (Brown, 1992 och Croker, 1987). Järnväg bröts hela vägen till där träden fälldes och apterades för bortförsel på räls. I östra Nordamerika liknande situationen mer den svenska och hästtransporter skedde även här ända fram till 1960-talet (Radforth, 1982). I detta senare fall så övergick man lika abrupt till mekaniserad transporter som i Sverige.

Vintern 67/68 hade i Härjedalen föranletts av rejäla snövintrar där som exempel Storsjö kapell vintern 1965 hade det största snödjupen av hela perioden 1951-2014 (Wern, 2015). Stort snödjup med svårforcerad terräng som följd med mycket plogande av avlägg och basvägar hade föranlett att traktorer ansågs lämpligare. Att införa traktorer skulle enligt Andersson²⁶ medföra att plogningen av avläggen skulle bli onödig då de kunde utföra detta själv, något som åtminstone de första vintrarna visade sig inte var sant, de fick ploga även åt traktorerna.

Vad hände då med hästkörarna? De flesta fick erbjudandet att börja hugga, några att köra traktor. I några fall slutade de i skogen för att söka sig andra jobb då de fann nöjet med skogsarbetet vara förverkat i och med timmerhästarnas frånfalle. Upplevelserna från övergången går självfallet isär, vissa såg den som en befrielse när hästarna försvann medan andra såg arbetet i skogen som förstört. Somliga ansågs för gamla för att hugga och slutade som skogsarbetare därav, andra högg med glädje. Tjänstemännen fann övergången både smidig och problematisk med inställningen att det enbart var att finna sig i, skakelklockan hade klämtat för sista gången. Problematisk då det inte fanns några rutinerade traktorförare, enkel då den nya teknologin var spännande, revolutionerande och effektivare. I och med den enorma tekniska utvecklingen som inte bara skedde inom skogsbruket utan även i

²⁵ Sven-Ivan Nilsson, Sveg

²⁶ Göran Andersson, Långå

Sverige generellt under den undersökta perioden, uppbyggnaden av Sveriges välfärdsstat, blev inte den norrländska glesbygdens människor lika beroende av skogsarbetet. Möjligheten till annan utkomst så som fabriksarbeten och industrier träffade även Härjedalen.

Skakelklockans tid var förbi, hovslagen och frustandena skulle för evigt komma att tystna i de härjedalska skogarna. En av kuskarna hade på dagen när den sista drivningen var slutkörd beställt transport av hästen till slakteri, hästen var fullgod i sina bästa år, men tidsepoken var över.

Den kanske viktigaste slutsats av detta arbete är hur viktigt det är att intervjua ”de som var med” innan det är för sent. För att förstå dagens skogsbruk och dess förutsättningar måste vi också bevara kunskap om hur det var förr, och för att kunna tyda spåren i skogar efter svunna tiders drivningar. Något jag även finner vara viktigt är inte minst bevarandet av deras dialekter och ord. Under mitt arbete med studien har jag, även fast jag räknar mig som fullgod användare av det härjedalska tungomålet, lärt mig åtskilliga nya ord och meningar. En intressant och likväl aningen tragisk insikt jag kommit underfund med är att språket som dessa hästkörare använde är snart helt uttraderat ur den härjedalska dialekten. Ord som *stôkô sig*, *tomla*, och *skåkskär*²⁷ med flera är ord som inte längre används i praktiskt syfte, och, är jag rädd, dömda att försvinna. Rena facktermer på härjedalska från en yrkeskategori som idag snart är helt försvunna.

5. Slutord- En märr som hette Mor.

Så hur lyder då historien bakom titeln till mitt examensarbete, vem var märren Mor?

Berättelsen om märren Mor var en av de berättelser som under studiens arbete kom att beröra mig mest. Mor hade under drivning *stôkôkt sig*, alltså av misstag stigit på en träbit som olyckligtvis trängt in underifrån i hennes hov och ben. Informanten beskrev att han själv var mycket ung, långt yngre än vad hans arbete rimligen kunde kräva av honom i fråga om ansvar. Hans far hade under vintern blivit sjuk, men innan tagit på sig utkörningen av en rotpost, vilket den unge sonen då själv fick axla ansvaret för. Tillsammans på drivningen var det en annan kusk, kusken som körde märren Mor. Veterinär tillkallades från Hede, och den unge mannen, min informant, som handräckning. Det hela började med att en påk surrades mellan fram- och bakbenen i syfte att hindra hästen från att parera, följandes av att de gemensamt knuffade henne i sidan så hon föll. Informanten beskrev hur han fortfarande för sitt inre kunde höra ljudet när luften gick ur Mor, med en djup suck när hon slog i backen. Sedan, påbörjade veterinären operationen. Veterinären skar, helt utan bedövning, i Mors hov. Kusken låg över Mors huvud hållandes henne nere viskandes vackra och lugnande ord i hennes öra. Mor skrek, stretandes utan framgång för att ta sig upp, och efter vad som uppfattades som en evighet fick veterinären tillräckligt bra tag om träbiten för att kunna dra ut den, mätandes ca 30 cm.

²⁷ Skakelräd, när skaklarna slår mot benen på hästen under körning.

Referenslista:

- Ager, B. (2012). *Skogsarbetets rationalisering och humanisering 1900-2011 och framåt*. Umeå: Institutionen för skoglig resurshushållning, Sveriges lantbruksuniversitet.
- Amundsson, E. Berglund, S. Fransman, E. Kvarnström, H. Ljungberg, K. Wilhelmsson, E. (1993). *En beskrivning av HEDE SOCKEN förr och nu sammanställd av Hede Hembygdsförening 12. Skogsarbete*. Fjällnytt AB, Funäsdalen.
- Björklund, J. (1998). *Den nordeuropeiska timmergränsen i Sverige och Ryssland*. Umeå: Kulturgräns norr.
- Brown, M. K. (1992). Technology and The North American Forest. *Scientia Canadensis*, 16 (2), 193–212. <https://doi.org/10.7202/800354ar>
- Crocker, T. C. (1987). *Longleaf pine: a history of man and a forest*. USDA Forest Service.
- Ekholm, M., Fransson, A., Ekholm, M. & Sandström, B. (2002). *Praktisk intervjuteknik*. 4. omarb. uppl. Stockholm: ePan, Norstedt.
- Embetsén, S. (1976). *Virkesdrivning inom Kramfors-delen av SCA 1911-1965*. Stockholm: Skoghögskolan
- Föreningen Nordsvensken (2020), *Nordsvensk brukshäst-ett kulturarv*. <https://nordsvensken.org/nordsvensk-brukshast-ett-kulturarv/> [2020-12-12]
- Hellspång, M. & Löfgren, O. (1994). *Land och stad: svenska samhällen och livsformer från medeltid till nutid*. Malmö: Gleerup.
- Johansson, E. (1994). *Skogarnas fria söner : maskulinitet och modernitet i norrländskt skogsarbete*. Nordiska museet.
- Larsson, J. (2009). *Fäbodväsendet 1550-1920 : ett centralt element i Nordsveriges jordbrukssystem*. Institutionen för ekonomi, Sveriges lantbruksuniversitet.
- Norén, L. (2019). *“Det var ett äventyr” - en studie om livet som flottare efter Piteälven*. Umeå: Sveriges lantbruksuniversitet.
- Patel, R. & Davidson, B. 2002. *Forskningsmetodikens grunder: att planera, genomföra och rapportera en undersökning* 3. uppl., Lund: Studentlitteratur.
- Phersson, J. (2016). *Finns det behov av arbetshästar i dagens svenska skogsbruk?* Skinnskatteberg: Sveriges lantbruksuniversitet.
- Radforth, I. (1982). Woodworkers and the Mechanization of the Pulpwood Logging Industry of Northern Ontario, 1950-1970. *Historical Papers / Communications historiques*, 17 (1), 71–102. <https://doi.org/10.7202/030885ar>
- Rentzhog, S. & Andersson, U. (1982). *Spåren i landskapet*. Östersund: Heimbygda/Jämtlands läns mus. i samarbete med Länsstyr. i Jämtlands län.
- Rosander, G. (1984). Efterskrift: Bokens tillkomst. I: Rydberg, S., Flodin, B., Jansson, S. & Rosander, G. (red), *Strömkarlarna: en etnologisk skildring av flottare i dalaälvsområdet*. Malung: Malungs Boktryckeri AB, ss. 247-251

- Ryd, Y. & Inga, G.Ö. (2005). *Timmerhästens bok* . 3. uppl. Stockholm: Dialogos
- Rydberg, S. (1982). *Stora Kopparbergs skogar genom tiderna* . Falun: Stora Kopparbergs Bergslags AB.
- Ryen, A. 2004. Kvalitativ intervju. Malmö: Liber AB.
- Sveriges arbetares centralorganisation (SAC) verksamhetsåret 1975 95 s*
- Samset, I. (1955) *Drifttekniske klassifisering av Telemark Fylke. Taksering av Norges Skoger. Telemark Fylke S. 80-84 8 s*
- Sivertsson, K. (2004). *Timmerfronten och sågverksindustrin kommer till västra Jämtland : skogsbruk och skogsarbete under perioden 1870-1950.*
- Sporrong, B. (2011). *Från yxa till enmansmotorsåg : mekanisering i nordiska skogar 1850 till 1950* . Habo: [s.n.].
- Trost, J. (2010). *Kvalitativa intervjuer*. 4:1. uppl. Lund: Studentlitteratur AB.
- Wern, L. (2015) *Snödjup i Sverige 1904/05 – 2013/14* Meteorologi SMHI Nr 158, 2015
- Wilhelmson, F. & Palm, R. (1951). *Handbok för skogskörare - hästen och selen* . 3. omarb. uppl. Stockholm.
- Samset, I. (1986) *Fra tungt kroppsarbeid till mekaniserte skogsdrifter. Årsbok för Norsk skogsbruksmuseum: Skogbruk, jakt og fiske*, Norsk skogsbruksmuseum, Elverum.
- Östlund, L. (1993). *Exploitation and structural changes in the north Swedish boreal forest 1800-1992* . Sveriges lantbruksuniv.
- Östlund, L. (2020). Women in forestry in the early twentieth century - new opportunities for young women to work and gain their freedom in a traditional agrarian society. *Scandinavian journal of forest research*, vol. 35 (7), pp. 403–416 Taylor & Francis.

Bilagor

Bilaga 1.

Frågeformulär för hästkörare

Namn:

Född:

Uppväxtort:

Adress:

1. Kan du berätta om dig själv

- Var växte du upp, hur var det att växa upp där och vad gjorde du när du var liten?
- Var hur länge och var gick du i skola?
- Vad arbetade dina föräldrar med?
- Hur kom du i kontakt med skogen/skogsarbete när du var ung, bara blev det så, var det något du valde aktivt?

2. När började du arbeta med timmerkörning med häst och hur länge

- Hur började det hela med hästkörning för din del – kan du berätta från början!
- Mellan vilka år körde du timmerhäst, hela tiden eller från och till?
- Vem lärde dig att köra och hur gick det till?
- Vad var anledningen att du började köra timmerhäst?
- Arbetade du som huggare innan du började köra häst?
- Kan du berätta i detalj om hur det gick till när du började köra, hur gick det till när du slutade köra häst?
- Skiljde det sig din egen och hästens arbetsteknik som från början till slutet av säsongen?
- Skiljde det sig din egen och hästens arbetsteknik som från början till slutet av perioden?
- Vilka hästraser förekom och föredrogs (varför var just denna hästras vanlig, fanns det olika åsikter om detta, vad var din åsikt, varför?)
- Vet du någon kvinna som har kört timmerhäst?

3. Arbetade du för bolag, kyrka eller på egen skog

- Kan du berätta om arbetsorganisationen, vem/vilka arbetade du åt under din tid som hästkörare (arbetade du år samma hela tiden, bytte du arbetsgivare, varför?)
- Hur var de som arbetsgivare (vad var bra, vad var dåligt?)
- Vart bodde du under arbetet?
- Hur stod hästarna stallade under arbetet?

4. Arbetsmaterial

- Vem ägde och bekostade hästen?
- Vilken typ av kälkar användes och var tillverkades dem?
- Vem bekostade kälkar, kättingar, lastkrokar och saxar?
- Vem stod för arbetskläderna?

5. Hur var det att arbeta som hästkörare relativt andra arbeten?

- Såg man fram emot att fara till skogen? Varför, varför inte?
- Vilken var den bästa månaden för timmertransporter med häst?
- Kan du rangordna hästkörning relativt dina andra arbeten?
- Skulle du om möjligheten fanns åter börja köra timmerhäst?

6. Var användes häst istället för traktor?

- Vilken typ av skog körde du? Slutavverkning, gallring.
- Användes hästen istället för traktor eller som ett komplement?
- Vad var drivkraften bakom att fortsatt använda häst?

7. Hästens betydelse för skogsbruket?

- Fanns andra konkurrenskraftiga alternativ än hästar?
- Varför slutade du att köra timmerhästar?
- Tror du att hästar återigen kommer få en roll i skogen?
 - o aspekter som tekniska impediment, miljöfrågor ekologiskt skogsbruk?
- Fortsatte du arbeta i skogen även efter du slutat köra timmerhäst?

8. Slutet på hästkörningsepoken

- Berätta om hur det gick till när hästkörningen upphörde i Härjedalen?
- Var det en snabb övergång till annan virkestransport?
- Vad tyckte du om detta?
- Vad tyckte folk i allmänhet?
- Varför upphörde hästkörningen (vilken var den viktigaste anledningen, vem "låg bakom" förändringen?)

Bilaga 2.

Frågeformulär för skogstjänstemän under hästkörningsepoken i timmerskogen

Namn:

Född:

Uppväxtort:

Titel:

Adress:

9. Kan du berätta om dig själv

- Var växte du upp, hur var det att växa upp där och vad gjorde du när du var liten?
- Var hur länge och var gick du i skola?
- Hur kom du i kontakt med skogen/skogsarbete när du var ung?

10. Din karriär

- Hur började det hela med skogsarbete för din del? Kan du berätta från början om ditt liv och karriär i skogen?
- Mellan vilka år jobbade du i skogen?
- Vad var anledningen att du blev skogstjänsteman?

11. Arbetade du för bolag, kyrka eller på egen skog

- Kan du berätta om arbetsorganisationen, vem/vilka arbetade du åt under din tid som tjänsteman, arbetade du åt samma arbetsgivare hela tiden eller bytte du? Varför?
- Hur var de som arbetsgivare, vad var bra, vad var dåliga?
- Vart bodde du under arbetet?

12. Slutet på hästkörningsepoken

- Berätta om hur det gick till när hästkörningen upphörde i Härjedalen?
- Vilket år upphörde hästkörningen?
- Vad var anledningen till att hästkörningsepoken upphörde?
- Vem var det som bestämde att hästarna skulle bort ur skogen?
- Hur blev inom resultatet inom arbetsorganisationen första tiden utan hästar?
- Vad tyckte du om detta?
- Vad tyckte körarna?
- Blev det konflikter och varför i så fall?
- Var det någon skillnad mellan Domänverket och skogsbolag?

13. Var användes häst istället för traktor?

- Användes hästen istället för traktor eller som ett komplement?
- Vad var drivkraften bakom att fortsatt använda häst?
- Vad skiljde sig beträffande skogstyp under början och slutet av mekaniseringsperioden?
- Skiljde sig urvalet av drivningstrakter någonting åt efter det att hästarna försvunnit?

SENASTE UTGIVNA NUMMER

- 2020:01 Författare: Mikaela Rosendahl
Fysiska och psykiska hälsoeffekter av att vistas i naturen – En pilotstudie utförd på Stora Fjäderägg, Västerbottens län
- 2020:02 Författare: Jessica Åström
Evaluating abundance of deciduous trees in production forests along small streams – can Sweden meet current policy goals without intensive management
- 2020:03 Författare: Brita Asplund
5§3 – en statlig storstädning av skogslandskapet
- 2020:04 Författare: Mikaela Casselgård
Effects of 100 years of drainage on peat properties in a drained peatland forest in northern Sweden
- 2020:05 Författare: Therese Prestberg
1900- talets skogsbruk i kronoparksskogar – En skogshistorisk studie om Håckren och Bjurfors kronoparker
- 2020:06 Författare: Nils Södermark
Inverkan av trädslagsval och plantstorlek på tall- och granbestånds anläggningskostnad, skadeutveckling och tillväxt i norra Sveriges kust- och inland
- 2021:01 Författare: Torben Svensson
Tallsåddens potential för återbeskogning av marker med tjocka humustäcken eller torv i norra Sverige.
- 2021:02 Författare: Therese Strömwall Nyberg
Vad betyder det att skydda natur? – En europeisk jämförelse av skyddade områden
- 2021:03 Författare: Oscar Nilzén
The Guardian Forest – sacred trees and ceremonial forestry in Japan
- 2021:04 Författare: Gustaf Nilsson
Riparian buffer zones widths, windthrows and recruitment of dead wood
A study of headwaters in northern Sweden
- 2021:05 Författare: Louise Almén
Naturhälsokartan - Hälsöfrämjande naturområden i Väster- och Österbotten
- 2021:06 Författare: Lisa Lindberg
Trait variation of Lodgepole Pine – do populations differ in traits depending on if they are invasive or in their home range?
- 2021:07 Författare: David Falk
Drivers of topsoil saturated hydraulic conductivity in three contrasting landscapes in Kenya - Restoring soil hydraulic conductivity in degraded tropical landscapes
- 2021:08 Författare: Jon Nordström
En märr som hette Mor – De sista härjedalska hästkörarnas berättelser från tiden innan skogsbrukets mekanisering.
- 2021:09 Författare: Roberto Stelstra
Implementation of native tree species in Rwandan forest plantations – Recommendations for a sustainable sector