

# Hembygden

i Medelpad & Ångermanland

NR. 2 2014



## Tema: Båttrafik på älvar och kust

### INNEHÅLL

ÅDALENS SISTA BOGSERBÅT? .....	3	JOHAN ÖDBERG .....	13
EN BÅTRESA 1923 .....	5	ÅNGSLUPSBOLAGET TRAFIK .....	15
FÄRJTRAFIK .....	6	SCHARLAKANSFEBER .....	17
BÅTSÄLLSKAPET ÅNGE SKÖN .....	8	BÅTSMANSHÅLLET .....	19
ÅNGSLUPEN "BOLLSTA" .....	10	KARTOR – INTRESSANTA I HEMBYGDSFORSKNINGEN ..	22
GRUNDET VAR GRUNT .....	12	ÅDALEN III .....	23

## Ledaren

En tidning med sjöfart som tema väcker många minnen hos våra läsare. Båtar och båttrafik har spelat en viktig roll i många liv. Har man bott vid en sjö, en älvstrand eller vid havet var båten ofta det snabbaste färdmedlet över till andra stranden. Färjorna och ångbåtarna band ihop bygden och gjorde det möjligt att knyta kontakter med "de andra". Båtarna var också löftet om ett annat liv långt borta. Till de större hamnarna kom fartygen med spännande last från fjärran länder och med besättningar med nya språk och nya vanor.

En som bidragit med minnen till mig är Sven Sjöberg i Sundsvall. Han har sparat ett tidningsuppslag från Sundsvalls Tidning 27 december 1970. I den berättas om färjorna på Ångermanälven, som gjorde sina sista turer i de dagarna. Historien om nedläggelsen av färjetrafiken är också historien om hur bygden bröts isär. En 70-årig era var över och resultatet blev, att det som nyss var så enkelt, plötsligt blev svårt.

Byarna på båda sidor av älven hade haft ett rikt utbyte av varandra. Toråkersborna var vana att korsa älven för att plocka bär och svamp på Utnäs-sidan. Utnäsborna i sin tur for på sommarfesterna på Høla eller till barberaren i Prästmon. I Undrom fanns diversehandel, posten och banken och i Hämre järnvägsarbete. I Para fanns kyrkan och i Gårdsnäs byslaktaren.

Inte sällan hade kärleksband knutits över älvens vatten. På så sätt hade färjorna länkat samman människor och släkten. Efter nedläggelsen återstod

att ta bilen och fara de många milen över Sollefteå eller Hammarbron.

Vattnet förenade och var viktig för samfärdseln. Idag har båtarna ersatts av bilar och långträdare. Endast en och annan turistbåt minner om en svunnen tid då båtarna härskade som transportmedel. Visst anländer och avgår fortfarande skepp från våra större hamnar, men det myllrande liv som syns på gamla kort är för länge sedan borta.

Älvarna i vårt län är vattenmagasin för elkraften i första hand och stränderna växer igen med sly där förr ortsbefolkningen samlades för att se vilka som kom med båten.

I sin dikt "Tin" ur diktsamlingen Utanikring skriver Birger Norman:

*Hennen va såga.*

*Därdenna låg fabriken.*

*Ja hördde 'n Angur*

*blåse sistganga.*

*Båta for å.*

*Kajen småla ihop.*

*Addra väx över alltihop.*

Temat för nästa nummer är "Handel".

**Margareta Johansson**

ordf. Medelpads hembygdsförbund

**Lena Landin**

ordf. Ångermanlands hembygdsförbund

## Ådalens sista bogserbåt?

År 1909 beställde konsul John Ekman i Dynäs en bogserbåt vid Hernösands Verkstad & Varvs AB som vid dopet fick namnet Dynäs. Mek. verkstaden i Härnösand levererade ett flertal bogserbåtar till trävaruindustrierna i Ådalen, och "Dynäs" var nära nog en kopia av den fem år tidigare levererade "Strömnäs". Skrovet var 19,91 meter långt, 4,30 meter brett och hade ett djupgående av 2,08 meter. Maskineriet var också ett av varvets standardbyggen, en tvåcylindrig compoundångmaskin som utvecklade 138 indikerade hästkrafter. Hur mycket hon kostade är okänt, men 1905 var priset för "system" Strömnäs 29 600 kr. Sannolikt var Dynäs betydligt dyrare då hon bl a var utrustad med en påkostad salong, så gissningsvis var priset cirka 40 000 kronor.

Den nybyggda båten sattes i arbete med att bogsera timmer och prämar, och på förvintrar och vårar förekom också en hel del isbrytning i närområdet. Trots sin ringa storlek hämtade hon timmer ända uppe i Norrbotten och under årens lopp var det avsevärda mängder råvara som drogs hem till Väja.

Till namnet blev det Dynäs AB som ägde den, men man kan nog anta att det var konsul Ekman's privata lilla lustbåt. När han kände för att jaga hare eller räv, eller åka på utflykt någon vacker somardag, fick "Dynäs" rycka in. Det hände att man fick lämna timmerlasset i någon skyddande vik och skyndsamt gå till Väja för att hämta konsulen då han så begärde.

År 1923 inhandlade bolaget en begagnad bogserbåt från Göteborg. Även denna båt var påkostad och i priset ingick bl.a. matsilver, porslin och linne och möblerna i den s.k. rökhytten var klädda med buffelskinn! Eftersom nyförvärvet var en aning större fick hon namnet "Dynäs I" medan lillasyster degraderades till "Dynäs II".

På 1950-talet blev det vanligt att byta ut båtarnas ångmaskiner mot motorer, allt i syfte att kunna köra med mindre besättningar och enklare hantering. 1955 fick därför "Dynäs II" gå till Lunde varv



Dynäs II. Foto: Bengt Westin

och få en ny fyrcylindrig dieselmotor från Skandiaverken. Motorn hade beteckningen 465 A och utvecklade 240 effektiva hästkrafter. Vid den tiden var "Dynäs I" såld sedan många år, varför namnet blev rätt och slätt "Dynäs" igen.

Då fabriken i Väja övertogs av Norrlands Cellulosa Bolag 1966 följde "Dynäs" med på köpet, men det blev allt mindre bogsering och därför såldes hon 1981 till HB Erikssons Bogserbåtar, Ramvik, som året efter sålde henne vidare till Härnösand för ynkä 20 000 kronor.

Efter ett par ägare till låg hon överksam i Timrå till slutet av 1980-talet då hon förvärvades av Kramfors kommun som fick betala 65 000 kr. Det var fritidsnämndens ordförande, Väjabon Englert Åhman, som drev frågan och han fick hård kritik från oppositionen som tyckte köpet var både onödigt och dyrt. "Dynäs" drogs upp på slipen i Sandslån och renoverades med statliga och kommunala medel, och den 11 juni 1996 sjösattes hon igen men blev liggande överksam i Sandslån. Sedan hände inte mycket. Att den på något sätt skulle ingå som en del av fritidsområdet i Sandslån var klart, men i vilket skick och till vad? Historielösa människor föreslog till och med att "Dynäs" skulle grävas ned framför restaurangen, men det lyckades ett antal entusiaster med Sven Åhlin i spetsen sätta stopp för. I stället beslutades att båten skulle renoveras för att ingå i ett maritimt museum vid Sandslån, ▶

## Hembygden

i Medelpad & Ångermanland

### Redaktör och ansvarig utgivare:

Anders Sällvin  
Tel 070-66 21 500 / 060-421 08  
anders.sallvin@hotmail.com

### Hembygden i Medelpad & Ångermanland

utges av Medelpads och Ångermanlands Hembygdsförbund i 4 nummer årligen. Distribueras gratis i 10 ex. till samtliga hembygdsföreningar anslutna till förbunden.

Prenumeration 100:-/år, insättes på BG 5491-5806. Ange "Prenumeration Hembygden" samt ditt namn och din adress.

Lösnummer 40:- kan beställas av  
Anders Sällvin: 070-66 21 500 / 060-421 08

### Redaktionskommitté

Ann Renström  
ann.renstrom@telia.com  
Tel. 0612-214 16  
Sunnanåker 301, 873 92 Bollstabruk

Margareta Johansson  
margareta@vaxtfoto.se  
Tel. 060-931 11  
Östloning 120, 860 40 Indal

Laila Söderström  
laila.soderstrom@telia.com  
Tel. 0613-331 15  
Skallsta 504, 872 98 Noraström

Anders Sällvin  
anders.sallvin@hotmail.com  
Tel. 060-421 08  
Åstön 765, 860 35 Söråker

### ISSN 1100-0554

Form & tryck: Accidens, Sundsvall.

### Besök våra hemsidor

www.hembygd.se/medelpad  
www.hembygd.se/angermanland

### Kommande nummer

Manusstopp: 22 augusti  
Tema: Handel

### Omslagsbild:

Ideella Föreningen Dynäs II representerar vid Birger Norman-dagarna på Svanö 2012.  
Foto: Bengt Westin.

och att pengar skulle ordnas genom beredskapsarbeten och andra bidragsformer.

År 2000 drogs hon till varv för att bl.a. motorrenoveras och överfördes detta år till Ångermanälvens Turistbåtstrafik AB, Väja (Kramfors Kommun) och av någon anledning döptes hon till "Dynäs II" igen. Men kommunen hade ingen användning för båten. Dels skulle hon bli kostsam att underhålla och driva, dels ville man väl inte konkurrera med "Ådalen III". Så vad skulle man göra av båten?

### Ideella Föreningen Dynäs II

Då kommunen inte ville ha kvar båten, uppmanade kommunalrådet Christer Nilsson några intresserade att bilda en ideell förening och överta ägandet. År 2005 bildades därför Ideella Föreningen Dynäs II och den 13 jan 2005 registrerades försäljningen till föreningen. Priset var symboliskt, eller 1 000 kr.

Tyvärr var inte enigheten i den nya föreningen särskilt stor, så efter en hel del bråk bildades en ny styrelse på årsmötet den 9 nov. 2006 med Toomas Mast som ordförande.

Den nya styrelsen tillsatte duktiga och ansvarsfulla människor, och under ledning av Arne Strinholm påbörjades en ny renovering där mycket av det gamla arbetet fick göras om. Med hjälp av en ny planlösning ersattes bostäderna förut av en salong med plats för 10-12 sittande personer. Ett företag sponsrade ett nytt fördäck av ek och många små detaljer förbättrades. En total genomgång av mo-

torner vidtogs och alla lager gjöts om. De elektriska installationer som gjordes i början av 1990-talet kontrollerades och fick i viss mån göras om, en ny flottbåt beställdes samt mycket annat.

I dag kan vi med stolthet presentera en helrenoverad "Dynäs II" där medlemmarna lagt ned ett ambitiöst arbete. Praktiskt taget varje detalj ombord har fingraskats, och allt som behövt bytas ut eller repareras har åtgärdats. Lyckan för föreningen är att den innehåller flera yrkeskunniga människor som kan utföra professionella arbeten. Den sista pusselbiten i renoveringsarbetet var monteringen av en vridbar propeller vintern-våren 2011.

Under arbetet har föreningen haft hjälp av flera frikostiga sponsorer och bland dessa kan nämnas Sparbanksstiftelsen och familjen Ekman som bidragit med lejonparten. År 2014 blev för övrigt båten K-märkt.

"Dynäs II" skall i fortsättningen utgöra en symbol för de hundratals nyttofartyg som arbetat i älven i mer än 150 år, samt påminna om den omfattande träindustri som en gång dominerade Ådalen. Av olika skäl kan inte föreningen bedriva kommersiell passagerarfart. Vi tycker att det räcker med en passagerarbåt i älven. Båten är därför klassad som fritidsbåt, vilket innebär att den kan gå turer med medlemmar och sponsorer, delta i olika evenemang och över huvud taget vara en prydnad för Ådalen.

Bengt Westin

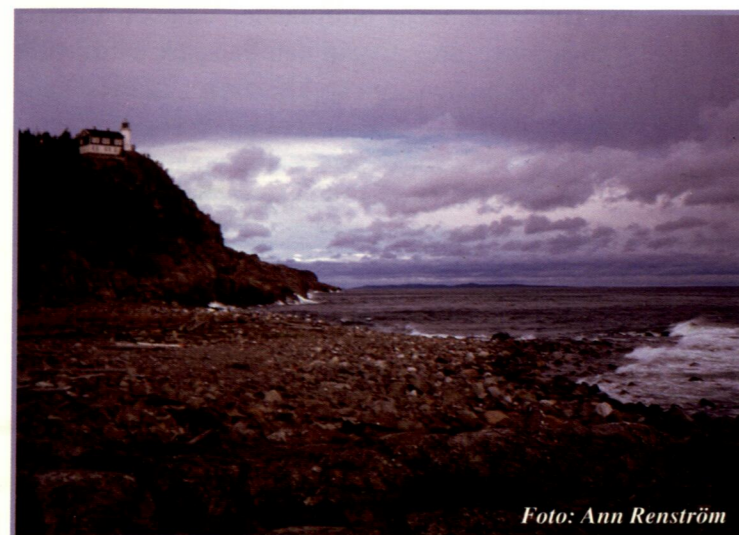


Foto: Ann Renström

## En fyr-haiku

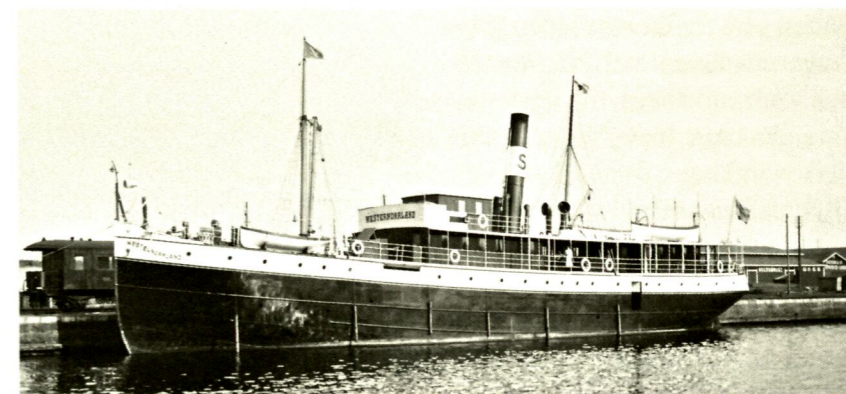
Högbonden, söndag 1 oktober 1989

*Ensam på en fyr  
men ändå aldrig ensam, då  
havet jämt talar.*

Börje Hedman

## En båtresa 1923

Sommaren 1923 reste bokförläggaren Arvid Sohlman och hans två döttrar Irma och Barbro (Babs kallad) upp till övre Norrland för att fjällvandera. Resan gick över Sundsvall, Sollefteå, Strömsund och Vilhelmina till den lappländska fjällvärlden. De gick ombord på ångbåten "Westernorrland" i Stockholm till Sundsvall och därefter anlätades omväxlande olika ångbåtar, bil och apostlahästarna.



Irma och Babs reste med ångfartyget Westernorrland från Stockholm till Sundsvall 1923. Ur Bengt Westins fotosamling.

Här berättar Irma om båtresan mellan Stockholm och Sundsvall i sin dagbok. Resan tog ungefär ett dygn.

### Juli 20 Fredag

Hem o. duschade o. packade o. åt samt nedför i bil till Skeppsholmen, där vi gingo ombord på "Westernorrland", far, Babs och jag. Mor, Gugge och Olle viftade av oss. Skulle gått kl. 3, kommo iväg först nära 4. Viftade åt Sandbergs vid Hasseludden (dom har amerik. släktingar där nu).

Sutto sen på kommandobryggen i sköna länsstolar, för far kände kaptenen, baron Gyllenkrok, mycket hygglig o. bussig o. skojig. Andra gynnade nationer däruppe voro grossh. Regnande. Trevlig gubbe, en fru Gadelins (dotter till prof. vid Konradsberg) samt en scout Hamberg. Ljuvligt skönt! Tittade på Oskar Fredriksborg o. Furusund m.m. samt följde med på sjökortet alla fyrar o.s.v. Lite månsken ett slag också. Åto god kväll ombord (o. kaffe med dopp först). Babs o. jag + en främmande dam ha en hytt tillsammans, far en ensam. – Vi resa alla tre med var sin ryggsäck (nya, fina Bergans norska modell, 34 kr. st.) samt en väska, som vi sak lämna från oss på vägen nånstans. [...]

### Juli 21 Lördag

Vaknade kl. 6 i den rysligaste rullning. Babs vaknade strax efter o. vi kommo överens om att ta "Mother's ill" genast för att ej bli sjösjuka. Hunno dock knappt svälja det då Babs efter ansträngningen att hämta ner vattnet o.s.v. redan var färdig o. jag mådde tjuvtjockt en stund o. följde sen hennes exempel för sällskaps skull. Ingen av oss mådde direkt illa med kväljningar utan fick bara otrevliga

host- och spottattacker ideligen, Babs mest. Far kom o. hojtade åt oss kl. 9 ung. o. sen lite då . då, men vi kunde inte gå upp. Babs låg en stund i fars hytt, men tyckte ej om ensamheten där. Från hytter runt om hördes att andra också voro sjuka. Äntligen kl. 1 började Babs klä sig o. kl. 2 var även jag färdig, dödstrött o. knäsvag (värst att kamma sig). Det hade lugnat betydligt. Sutto länge tysta o. slöa i varsin stol i solen på kommandobryggen medan far o. kaptenen o. grosshand. R pratade o. Babs fick t.o.m. lägga sig en stund i kaptenens hytt. Bättre o. bättre väder. Till Sundsvall flera timmar förse-nade (skulle varit där kl. 1), hade nämligen motvind. I land på gungande o. vingliga ben, alldeles yra i huvudet. Irrade lite omkring först o. styrde sen kosan till Tivoli, där vi åt en festmiddag med vin o. 4 rätter (hade ej ätit på 21 timmar!). Kände oss konstiga först, sen bättre. Besåg staden lite efteråt: torg, Gustav Adolf-staty, kyrkan (Johannes i förminskad skala), läroverk, Selångersån m.m. Massor av bilomnibussar kors och tvärs. Rätt skönt att röra på benen. Kl. 4 gick vår båt vidare igen, ut genom Alnösundet. Lyckligtvis hade det lugnat alldeles. Sutto på kommandobryggen igen o. njöt av den allra härligaste solnedgång, underbar aftenhimmel o. lite månsken. Antagligen strax före 12 framme i Härnösand (i st. f. ½9!). Togo in på stadshotellet alldeles vid hamnen. Babs o. jag fingo ett jättestort rum med härliga sängar (som stodo stilla o. inte gungade!) härligt att lägga sig!

*Källa:* En resa från Stockholm till Vilhelmina 1923. Sexton dagar ur Irma Sohlmans dagbok. Medborgarskolan Vilhelmina och Vilhelmina Museum

## Färjtrafik

Färjan som trafikerade leden över Ångermanälven vid Nämforsen och som användes till dess nuvarande bron blev färdig 1920. Personen längst fram till vänster är chefsfärjare Per Hansson med hustrun Sara bredvid sig. Mannen bakom Per var färjans andre man Jonas Henrik Norman, torpare i Åsmon. Längst till vänster står hjälpfärjare August Nyberg, torpare i Forsås. I vagnen bakom hästarna gästgivaren Viktor Tänglund med familj. Foto: Ådalens släktforskarförenings bildarkiv, Läns museet Murberget.



Näsåker. Färjstället vid Ångermanälven strax ovanför Nämforsen omkring 1910. Färjan var i bruk till 1918-19 då en bro byggdes. Längst fram står färjroddaren Per Hansson med båtshake i handen och hustrun till höger. Foto: Läns museet Murbergets arkiv.

Färjöverfarter var en naturlig del av resandet förr. Det skulle dröja långt in på 1900-talet innan många av våra färjor ersattes med broar.

Färjor och färjtrafik har en lång historia. Redan i den grekiska mytologin möter vi färjkarlen Charon som skall transportera de döda över floden Styx. Han skulle ha betalt med ett litet silvermynt och ett sådant mynt lades därför i den dödes mun. Sedvänja att lägga ett mynt i den dödes mun är känt i hela Europa från såväl förhistorisk som historisk tid.

De mer konkreta historiska uppgifterna om färjor och färjdrift i Sverige är från medeltiden. Hälsingelagen från 1320-talet är den enda landskapslag som uttryckligen talar om verklig färjhållningsskyldighet. I denna lags byalagsbalk stadgas nämligen: "Ljusnan, Njurundaälven, Indalsälven och Ångermanälven, där tillkommer det hela landets män att hålla broar och färjor, bro där sådan har varit fordom, färja där bro ej kan vara." I den något äldre Upplandslagen stadgas enbart om hållande av färja eller flotte vid förfall för bro.

1734 års lag stadgar om färjhållning. "Brinner bro up, eller går bort med flod; tå skola the, som then bygga böra, färjo eller flota hålla, till thes bro gild varder. Bygges ej bro up innan dag förelagdan; tå böte then, som treskas, tijo daler. Ther färja eller flota eljest är, böte then, som hålla bör, tijo daler för hvar veko, han then nederlägger. Sker ther igenom skada; gælde och

then åter." Denna bestämmelse kom att gälla ända till år 1895 då 1891 års väglag trädde i kraft.

Ett genomgående drag i den äldre lagstiftningen var att det som regel inte gjordes något särskilt stadgande om skyldighet att hålla färja. Färjan ingick, även om det inte sägs klart, som en del av vägen på samma sätt som en bro över ett vattendrag. Det är först i 1891 års väglag som man gör en klar precisering mellan begreppen väg, bro och färja.

Färjhållningen var av hävd en angelägenhet eller skyldighet för väghållarna, dvs. de jordägande bönderna, liksom väghållningen överhuvudtaget. I de fall färjan inrättats och underhölls på enskilt initiativ bedrevs färjhållningen som ett enskilt företag och finansierades genom avgifter för överfärjning av vägtrafikanter. Men i de flesta fall hade färjan inrättats av och i varje fall underhölls den av väghållningsskyldiga. Dessa bidrog gemensamt, oftast med naturprestationer, till byggandet av färjan och underhöll. Men det förekom även, i varje fall under 1700- och 1800-talen, att man bidrog med pengar, s.k. färjemål. Skötseln av färjningen uppdrogs, vanligen genom utarrendering, till någon eller några personer. Detta var grunden för att färjningen liksom också färd över vissa större broar som regel var

belagd med avgift. Taxorna fastställdes normalt av Kungl. Maj:t men det tycks också ha förekommit att landshövdingarna fastställt sådana. I förordningarna 1862 angående kommunalstyrelse på landet, respektive stad stadgas att "--- förslag till nya eller förhöjda afgifter å den allmänna rörelsen, såsom väg-, bro- och färjepennningar, mm." skulle underställas Kungl. Maj:ts prövning. I samband med vägväsendets förstatligande 1944 försvann slutligen bro- och färjavgifterna på det statliga vägnätet.

I 1600-talets domböcker finns många uppgifter om tvister mellan socknen och färjkarlen (entreprenören). Färjtrafikens äldsta historia är därför betydligt bättre känd än motsvarande för den vanliga väghållningen. Resenärer och konstnärer har genom tiderna i text och bilder beskrivit färjtrafiken, exempelvis H C Andersens som i sin berömda rese-skildring från resan i Sverige sommaren 1849 skriver "Vi glide långsamt med Heste og Vogn paa den store Faerge hen over dybe, stride Stöm under Bålstads maleriske Kyst, her breder Elven sig og ruller ma-jestätisk gennem et Skovlandskab, udstrakt

og stort, som Nord-Amerka eier det." Platsen för hans färjöverfart är nuvarande Båtsta på riksväg 70, strax norr om Borlänge. Färjan vid Båtsta fanns kvar till 1931 då en bro byggdes på platsen.

Om man studerar Sveriges geografi så ser man snabbt att de stora norrländska älvarna i princip rinner i nordväst-sydöstlig riktning medan huvudvägarna går i syd-nordlig riktning. Framförallt i närheten av kusten är älvarna så breda att det först i vår tid som många färjleder har ersatts av broar. Den sedan 1620 kända färjleden över Ångermanälven mellan Veda och Hornö blev först 1997 ersatt av en bro – Höga Kustenbron. I samband därmed återgick den gamla farleden norrut, Norrstigen eller Kustlandsvägen; det som nu är E4, till sitt gamla läge.

Stefan Jönsson

Författaren har en hemsida [www.steamboats.se](http://www.steamboats.se) väl värd att besöka för alla som är intresserade av ångfartyg och färjor. Han har utgivit i tryck: *Bemannade färjor i Jämtlands län 1550-2003* och *Ångfartyget Thomée 1875-1998*.

## Färjvaktar'ns i Para

Sten-Olof Molén berättar att hans far, Erik Molén, var färjvaktare. Fadern och en kollega till honom var de sista färjkarlarna på linjen Para-Gårdnäs. Sten-Olofs farfar var också färjkarl, men på hans tid rodde de och tog betalt per rodd. Sten-Olof brukade ställa upp och köra på helger och semestrar. "Det var ju fint, då kunde man fiska också. Man sålde fisken ibland åt dom som åkte över."

Sedan fick han jobb på vägverket. När vägverket tog över ansvaret för färjtrafiken på älven 1971 fanns det färjförbindelse i Multrä, Para, Björkå, Undrom och Utnäs. På vintrarna plogades vinterväg över isen.

"Farsgubben körde färja här. Kommunen låg på bägge sidor älven och kyrkan på den här sidan. Dom var två färjvakter, farsan och Knut Andersson. Ifrån början rodde dom. Sen blev det en utombordare, och sen hade vi en jädra fin motorbåt, en ruffad inombordare. Vi kunde ta motorcyklar och trampcyklar och allt på den. Det var en kraftig, plåtklädd båt. När det var timmer på älven, då var det bara å dompe rätt över, man väjde ingenting. Färjan gick varje halvtimme mellan 6.00 och 23.00. Det var tvåskift. Farsan gick utav klockan halv tre och gick på klockan elva."

Ur Ann Renström: *I ådalarna*

## Båtsällskapet Ånge Skön

Pråmen som gått på Ångesjön och bogserat timmerflottar sedan 1930-talet såldes av Ljunga Älvs Flottningsförening när flottningen i Ljungan upphörde 1968. Den nye ägaren Ture Olsson hade pråmen några år innan han i sin tur sålde den till Aron Jonsson. Både Ture och Aron använde pråmen vid sina fisketurer. Arons son Gunnar fortsatte sedan att använda pråmen när han fiskade eller tog med familjen på utflykter och badturer.

Flera år senare kom fyra herrar, Bo Ångström, Jan Pettersson, Tore Svensson och Stig Kärnebo på idén att höra om pråmen var till salu. Kontakt togs med Gunnar Jansson och resultatet blev att de köpte pråmen 1993. Den var i behov av en upprustning av skrovet, men var i kördugligt skick. De gjorde en genomgång av motorn, knackade lite rost och målade båten. Överbyggnaden fräschades upp och målades. Tidigare var pråmens namn Ångesjön men nu döptes den om till Ånge Skön, ett mycket passande namn på en sådan skön skapelse. För att finansiera

ägandet bildades ett båtsällskap där man löste medlemskap, man kan också vara stödmedlem.

Bo, Jan, Tore och Stig ville som de säger, rädda ett utrotningshotat ljud, för kultändarens dunkande har hörts på sjön under så många år, att det vore synd om den tystnade. Med köpet garanteras också att pråmen blir kvar i den sjö där den hör hemma. På vintern ligger pråmen på slipen och njuter sin vintersömn. Men när våren kommer rustas och fejas det inför sjösättningen, som högtidlighålls med festligheter. Vid midsommar lövas pråmen för ett strandhugg någonstans med sång och spel och lämpligt tilltugg. Under sommaren körs olika turer när någon medlem så önskar. Men när hösten kommit och det är dags för pråmen att lämna sjön och inta platsen på slipen, då är det dystrare tongångar och ingen fest. När allt är ordnat för vintern vandrar var och en hem till sitt. Man tänker på allt roligt som varit under sommaren och ser fram emot den vår som kommer.

Thore Mattsson

### DET BRINNER!

Bland det värsta som kan hända en hembygdsgård är en omfattande brand. Många gårdar är väldigt gamla och oftast uppförda i trä. Många inventarier är insamlade under årens lopp, många skänkta av bygdens invånare och väldigt svåra att ersätta med nya. Naturligtvis är det viktigt att ha byggnader och inventarier rätt försäkrade och att se till att brandskyddet är det allra bästa för att minimera riskerna, men olyckan kan ändå vara framme.

OM olyckan skulle vara framme och hembygdsgården råkar ut för brand är det mycket viktigt att ALLT, både inventarier och byggnader, dokumenterats på bästa tänkbara sätt för att ersättningen från försäkringsbolaget skall bli så rättvis som möjligt. Foton, filmer, nedtecknade beskrivningar av föremål och hus - ju noggrannare dokumentation desto bättre.

Först helgen i maj i år brann dessvärre två byggnader ner, Spårbolstugan i Herrljunga Hbf och Krogen i Nässjö Hbf. Samtidigt förstördes oersättliga föremål.

### SE ÖVER FÖRSÄKRINGSBEHOVET!

- både avseende byggnader och lösegendom.

Ni har väl inte heller missat att ni kan få bidrag till larm och släckutrustning genom Hembygds-försäkringen och att vissa säkerhetsåtgärder berättigar till rabatt på försäkringen.



HEMBYGDSFÖRSÄKRINGEN

Hembygdsförsäkringen,  
Östra Långgatan 30A, 432 41 Varberg  
hembygdsforsakringen@hembygd.se 0200-22 00 55

## En ny bok på väg: Ångbåtar på Indalsälven under 1800- och 1900-talet

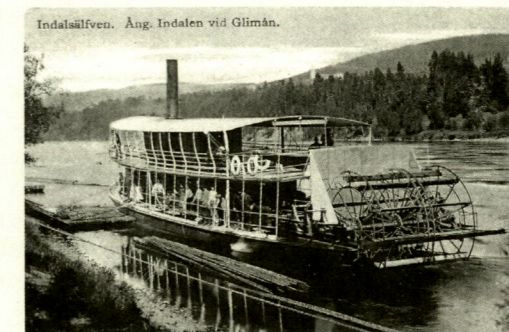
Gun Hammarberg har skildrat ångbåtarna som en gång trafikerade Indalsälven i boken Ångbåtar på Indalsälven under 1800- och 1900-talet. Den ligger nu på tryckeriet efter många års mödosamt arbete med att samla och skildra historien om när älven var livsnerven i bygden. Boken är rikt illustrerad med svartvita bilder och omfattar 70 sidor i ligande A4-format.

Indalsälven i Indals och Lidens socknar är idag en uppdämd långsmal sjö mellan kraftverken i Bergforsen och Järkvissle. Oftast är den dold bakom ridåer av grönska men stundtals träder den fram i all sin mäktighet.

Bor man efter dess stränder, som jag själv gör, hälsar man älven åter när vinterns is släppt sitt grepp. Den finns där, som ett påtagligt inslag i landskapet, men få har idag anledning att nalkas den. Visst hittar en och annan kanotist eller fiskare ner till den, men älven har förlorat den stora betydelse den en gång hade.

I denna skrift får vi möta Indalsälven, som den livsviktiga transportled den en gång var. Då var älven den viktigaste vägen att frakta folk och varor efter dalen. Båttrafiken på älven utgjorde förutsättningen för kontakter mellan bygdens olika byar och samhällen. Människor gick ner till sin brygga för att se på nykomlingar eller hämta varor. Älven flöt fram mitt i bygden, en viktig livsnerv för de boende längs stränderna.

Idag har riksväg 86 övertagit transportererna. Timmerbilar forslar timret, som förr flöt i älven. Bussar



ÅNGBÅTAR PÅ INDALSÄLVEN  
UNDER 1800- OCH 1900-TALEN

och bilar forslar människorna, som förr klev på båtarna. Lastbilar och långtradare dundrar fram med varor till älvdalens orter. Kvar finns minnena och bilderna.

Historien om båtarna måste berättas, för att nya generationer ska förstå den roll de en gång spelade för människorna i dalen. Det är här den här skriften är viktig, som en berättelse om livsvillkoren då.

Medelpads Hembygdsförbund är tacksamma för all den möda författarna lagt ner för att skildra båttrafiken på Indalsälven. Vår förhoppning är att många ska läsa skriften och fångas av bilderna av en tid som idag känns avlägsen, men ändå ligger så nära vår. Är du intresserad av boken, så ta kontakt med Gun Hammarberg, telefon 060-921 18.

Margareta Johansson  
Medelpads hembygdsförbund

### Lösnummer, teman

Lösnummer av tidningen à 40 kr kan beställas av  
Anders Sällvin tel: 070-66 21 500 / 060-421 08

#### Angerman

2008-3 Barn  
2008-4 Det gröna kulturarvet  
2008-5 Jul  
2009-1 Skogen  
2009-2 Byggnadsvård och byggnadstradition  
2009-3 Märkesåret 1809 Finland-Sverige  
2009-4 Fiske

#### Hembygden

2010-1 Arkiv och fiske  
2010-2 Landskap i förvandling

2010-3 Skräror och sägner  
2010-4 Mat  
2011-1 Textilier  
2011-2 Textilier och annat  
2011-3 Jordbruk  
2011-4 Jakt  
2012-1 Musik  
2012-2 Byggnadsvård och byggnadstradition  
2012-3 Litteratur  
2012-4 Utan tema  
2013-1 Skogen, Medelpad  
2013-2 Industrihistoria  
2013-3 Industrihistoria  
2013-4 Friluftsliv och idrott  
2014-1 Arkiv - en kunskapskälla

# Ångslupen "Bollsta"

Innan ångslupen "Bollsta" kom till Holms och Graninge Bruksbolags anläggningar vid Bollsta Bruk år 1862 hade de flesta transporterna av malm och järn mellan Sollefteå Bruk och Bollsta skötts av flatbottnade s.k. haxar, som seglades, roddes eller stakades. Seglatserna kunde bara göras när medvind rådde och de kunde därför ta lång tid.

"Bollsta" var säkert efterlängtat och mycket välkommen, då den levererades från Bergsunds Mekaniska Verkstad AB i Stockholm. Den nämns vid ganska många tillfällen under åren 1862-67 i för-

valtaren Frans Malmbergs brevrapporter till ägaren, brukspatronen J.E. Gavelius i Graninge. Den tycks ha gjort god tjänst som bogserare av haxar och segelfartyg, som isbrytare och som utflykts- och nöjesbåt. Den benämns emellanåt nästan kärleksfullt som "lilla Bollsta".

Av breven kan man också utläsa, att sjöfarten – både inrikes och utrikes – var ganska livlig vid Bollsta Bruk redan på 1850-talet. Fartyg av olika slag kom för att lasta trävaror, lossa malm och leverera beställt byggnadsmaterial och livsförnödenheter.

## Ur breven:

4 oktober 1854: Både Carl och Erik Rinman (ägare av Björkä resp Gålsjö Bruk. Min anm.) behöfva några tunnor sill, och då äfven Bollsta behöfver av denna wara, får jag äfven, dertill uppmanad af Erik Rinman bedja Dig wara god och med Ångbåt på Hernösand sända 1 läst god sill.

6 april 1861: På första öppet vatten blir jag i behof av c:a 100 tunnor råg och 20 tunnor sill att hitsändas med det af våra fartyg, som först afgå hit från Stockholm.

2 oktober 1862: Blir wädret godt skall "Bollsta" wid marknaden få afgå till Hernösand, dit flera bönder herifrån vilja medfölja, så att den färden godt bör bära sig.

9 oktober 1862: "Bollsta" har nedbogserat "Hans Ersson" (en haxe) till Hernösand med allt det från Sollefteå nedförda stångjernet, som idag inlastats på "Hernösand".

22 oktober 1862: Först igår afton återkom "Bollsta" från Hernösand, då den hade stor möda att komma förbi Wägnön, som förut varit omöjligt till följe af det svåra wädret.

29 oktober 1862: "Fagerström" och "Hans Ersson" (två haxar) äro lastade med spannmål och ligga vid Aspby, derifrån "Bollsta" imorgon bogsera dem till Sollefteå. "Söderman" ligger här och har lastat klant och andra småsaker. Denna bogserar "Bollsta" så långt hon kan.

25 oktober 1863: Lilla "Bollsta" bogserar i dag haxarna till Sollefteå, så att de ännu må kunna göra en resa till.

29 augusti 1864: Den bedröfliga posten har ännu ej ankommit, men i hopp att den åtminstone i morgon anländer, sänder jag här conossiment (skeppsfraktsedel) och lastberäkning för skeppet Ellida samt conossiment för slupen Enigheten.

1 oktober 1864: Omkring den 20 ds. torde Wermlänningarna få ge sig af, då några lastningar för utlandet ej torde vidare för i år komma ifråga.

5 november 1865: I dag bogserar "Bollsta" sista haxen till Sollefteå, hvarefter allt tackjern, spannmål m.m. är uppsändt. I går hitkom "Bollsta" med skonerten Wilhelmina, hvilken i morgon börjar lasta tunnbräder för Lübeck med ringa utsigt att komma härifrån, sedan Bollstafjärden ligger lugnt till Walaberget och drifis och issörja sedan finnes i elfven nedanför Locknö.

7 november 1866: "Bollsta" återkom i afton från Sollefteå, dit hon i går uppbogserade trenne haxar men måste lemna tvenne vid Sänga och fortsätta resan blott med en, som war lastad med spannmål, hvilken hon fragtade fram oaktat elfven war full med is.

5 juni 1867: Wattensägen går nu natt och dag sedan i söndags afton och Ångsägen ämnade jag skulle börja dermed efter pingst, såvida vi till dess ha något att lefva av (under nödåret 1867) och "Bollsta" blir i tillfälle att bryta sönder isen till Näsboammen."

1 juli 1867: Fem fartyg har nu äfven inkommit, så att vi för närvarande ha 16 fartyg för trälastning, hvarjemte 6 skutor med malm ankommit, deraf en del nu ligga under lossning. Spannmålsskutan från Cimbrishamn utklarades derifrån den 21 Juny och är således snart att förvänta."

"Lilla Bollsta" sjönk utanför Litanön i Ångermanälven sommaren 1895 och såldes senare under hösten – okänt till vem och i vilket skick. Den ersattes av bogserbåten "Bollsta I" år 1896, men hade dessförinnan fått en "kamrat" i bogseraren "Bollsta II" år 1890.

Bollsta I och II tjänstgjorde vid sågverket i Bollstabruk till 1961 resp. 1958.

Ingrid Norberg

Källa:

Näringsliv i Norrland (NIN), Härnösand - Graningeverkens AB:s handlingar om anläggningarna i Bollstabruk.

## Bogserbåten

Släpar timmer, krossar vattenspeglar.

Baxar prämar.

Går över ån efter färskvatten.

Blåser argt om höstkällarna, för att inte bli överkörd av de oceangående.

Stampar iväg till kyrkan en vacker sommarsöndag, med vimpel i topp och konfirmander på backen.

Ångpannesusar vid kajen lördag eftermiddag, pustar pannbiff med lök, ölar under aftonsol.

Bryter is, med frusen snor i mustaschen.

Tar sig igenom.

Släpper rusånga en vårkväll när istapparna rodnar.

Ur "Strykfågel" av Birger Norman

## Grundet var grunt

Berättat av Jakob Sundin Docksta

Det var under första världskriget som kryssaren Klas Ugglan gick på Storgrundet, strax norr om Gnäggen utanför Ulvön. Eftersom det var krig, fick inte enstaka båtar gå längs kusten själva, utan de fick invänta varandra tills det var nog många som kunde följas åt i konvoj. Då hade man ett par kryssare som följde med för att skydda dem från att bli torpederade. I konvojen gick fartygen säkrare än om de gått var för sig och det kunde vara mellan 30 och 40 båtar efter varandra. Klas Ugglan och en annan kryssare som hette Klas O, var stationerade i Ulvöhamn för att gå som skydd åt konvojerna i dessa trakter.

Klas Ugglan var ett fint fartyg, hon sjösattes första gången den 9 december år 1899 och hade ridit genom många stormar. Vid tillfället för grundstötningen hade det varit fest ombord på båtarna och nykterheten var inte den bästa när de stävade ut genom Ulvösundet mot Gnäggen. *De va en sydlig starm, å vi såg ju då Klas Ugglan gick på grunne. Å va dom skulle gå n där vägen för, de förstå ja då inte, de va rena fyllan som gjorde att hon gick på grunne. Då de ä normalvattenstånd, är e ju bara två meter djupt där.* Fartyget hade god fart och körde med kraft på grunden. Manskaper ombord hade inga möjligheter att ta sig därifrån för egen maskin, men kryssaren skulle ju bärgas, så rederiet lejde dykare för att täta det hål som rivits upp i botten och den bästa tätningssmassa som fanns då var ister.

Arbetet med bärgningen drog ut på tiden och ingenting hände, den skadade kryssaren blev kvar ute på grundet vecka efter vecka. *Dom höll på länge me å försöke dra båten tå grunne, å ja minns en gång då dom komme till Grånna på vecka, å skulle ha hjälpa. De hadde vare himmelens vackert väder hele n där sömmarn, så dom skulle ju ha kunne bärga båten tidigare.*

Klas Ugglan stod stadigt på grundet och vädret var stabilt, så rederiet hade inte gjort sig någon brådska med bärgningen. Dock började fiskarna ute på Grånna ana, att det skulle hinna bli oväder innan man fick

bort fartyget. *Du vet, att förr då var e så, att om de hadde vare oväre på Joel, (13 juli) då vart e vackert väder till Jacksmäss, å var e vackerväre då, då bröt förste höststarmen ut till Bartolomeus. De va gamle fiskargubba som hadde n där praxisn. Å de slog in n där höstn, nu är e ju som om inge gammelmärka sla in*

På sensommaren kom skepparen på Neptunbolagets Ajax till Grunna för att få råd och hjälp med bärgningen. Han upplystes om att ta bort båten från grundet före Bartolomeus, annars skulle den bli kvar där. Mannarna från bärgningsbolaget skrattade åt spådomen, men Bartolomeusnatten kom med hårt väder och förvarningarna slog in. Klas Ugglan bröts itu och förskeppet, som låg där det var djupt vatten, sjönk till botten. Istret som man hade använt att täta fartyget med, lossnade från sina fästen och flöt i stora klumpar ute i havet.

Akterskeppet som stod på grunt vatten, kunde så småningom bärgas, men förskeppet ligger fortfarande kvar ute på djupet. *De va n där Barsmässtarmen å vi va ute tidigt på maran, å gick ute på Skagsudden (på södra Ulvön). Där är e ju en beta som de e bara hällern, å de låg alldeles fullt va ister där. Vi fick tag i n där isterkaka, å fick a opp på lann. Sen bar vi hem istre ti flera ämbar.* Första anhalten för isterkakorna blev ju sjöboden på Grunna, men vid lämpligt tillfälle fraktades de hem till fastlandet. *Då vi komme hem till Gärmesta, var e till å leje faster Sara i Sönn, som kokte såpa åt ass.*

Efter en stormig natt, var det vanligt att fiskarna gick ut tidigt på morgonen för att se om det hade flutit iland något från ett eventuellt förlist fartyg eller någon timmergrinna som slagits sönder av vågorna. Det kunde vara timmer och plankor och dylikt som kom med vågorna. Ute på fiskeläget fanns ingen ved, så man fick skrapa ihop sjötimmer och strandvirke att elda med.

Birgitta Wedin



Den grundstöta kryssaren Klas Ugglan.

## Johan Ödberg, handelsman, sågverksägare, skeppsredare och varvsägare

Johan Ödberg är mannen och namnet på en av de krafter som haft stor betydelse för tätorten Örnsköldsviks "födelse" och tillkomst. Johan Ödberg, född 1804, var en visionär och framgångsrik som handelsman, sågverksägare, skeppsredare och varvsägare.

Vid 23 års ålder öppnade Johan Ödberg en handelsbod tillsammans med sin bror Olof i Österbursjö i Arnäs socken. Bröderna gjorde enligt sägen ett antal sörkörresor för att snart inse att havet bjöd på den bästa transportvägen och så blev det under lång tid.

Johan Ödberg ägde under en tid handelsrättigheter med Öregrund och från 1838 beviljades han rätt att bedriva handel i Härnösand. Som borgare och köpman där anhöll han om att idka köpenskap 1843 i den nybildade köpingen Örnsköldsvik. Affärsrättigheterna i Härnösand behöll han ändå fram till 1859.

Affärsverksamheten hemma i Lunne, Arnäs, fortsatte Ödberg oförtrutet med och var förmodligen med när båtförbindelse mellan Strömsundet i Idbyfjärden och Stockholm upprättades 1837. Hjulångaren *Norrländ* var det första fartyget på traden och efterföljdes av fartyg som *Örnsköld* och *Berzelius*. Båtarna väckte stor uppmärksamhet med sina stora skovelhjul och rykande skorstenar och samlade stora folksamlingar vid "vidundrens" ankomster till Strömsundet.

Under 1800-talet insåg handelsmän och sågverksägare fördelar med att äga egna fartyg för att styra transporter och tillägna sig fraktvinster. Johan Ödberg köpte 1832 sitt första fartyg, galeasen *Minerva* som årligen gjorde ett antal resor mellan Stockholm och hemmahamnen då, Strömsundet. Utlasten bestod av trävaror och tillbaka var det handelsvaror, bl.a. salt och snus, som såldes i Ödbergs handelsbod och på marknader.

1835 köpte Johan Ödberg i Gävle nybyggda skonerten *Anna Elisabeth* som till att började seglade på Stockholm med trävaror. Utlandsresorna kom och *Anna Elisabeth* angjorde många hamnar ute i Europa. Nämnas kan bl.a. Stettin i Tyskland och Peterhead i Skottland. År 1845 gjorde hon sin första rutt till Medelhavet med destination Marseille och som följdes av Lissabon, Tarragona, Trieste och vidare till t.ex. Antwerpen, Amsterdam, Bremen, Lübeck, Hull och London. Utlasterna bestod i regel av trävaror och tjära och tillbaka hem var fartygen



Johan Ödberg

Foto: Örnsköldsviks museums arkiv.

lastade med socker, spannmål, sprit, kaffe, tobak, vin, russin, oljekakor och stenkol. All förtullning skulle ske i Härnösand och var besvärande och anledning till att hemmahamn angavs vara Härnösand vid utrikes frakter trots att lastning skett hemma i Strömsundet och Örnsköldsvik.

Under sina dryga trettio år som skeppsredare kom Johan Ödberg att äga tio segelfartyg med delägarskap i ytterligare tre.

### Varvsägare

Efter lång tid som skeppsredare syntes det nödvändigt för Johan Ödberg att etablera ett skeppsvarv för underhåll och reparationer av egna och andras fartyg. Nybyggen blev det också. Johan Ödberg byggde upp sitt skeppsvarv 1848-49 på den västra sidan av Lungångersfjärden mitt emot den plats där det nya Örnsköldsvik så sakta växte upp. Ödbergs måg, Erik Olof Ahlander, som i mångt och mycket var Ödbergs allt i allo, blev ansvarig ledare för varvet med ansvar att anställa kompetens i timmermän, kvartersmästare och att få fram skeppsrutningar. Verksamheten utvecklades med kraft och kom att bli Örnsköldsviks första industri med 40-talet anställda. ▶

## Ångslupsbolaget Trafik

Kommunikationerna i Ådalen har i alla tider för det mesta gått på Ångermanälvens vatten. I begynnelsen var det rodd eller segling som gällde, men redan 1837 kom den första ångbåten till Härnösand. Den hade namnet "Strömkarlen", dock inte att förväxla med den berömda båten med samma namn, som var av senare datum. De första ångbåtarna anlöpte ett antal bryggor från Härnösand upp till Sollefteå, men inte alla. Som komplement bildades därför några ångslupsbolag för närtrafik, och ett av dessa grundades i Nyland år 1875, nämligen Ångslupsbolaget Trafik.

Initiativtagare var sjökapten Oscar Fredrik Hedborg bosatt i Stockholm och disponent Jaques Holmberg från Nyland, och de köpte från Härnösand den lilla ångslupen "Trafik". Ångslupen var byggd 1868 i Stockholm, och den insattes inköpsåret på traden Kungsgårdsfjärden-Sandslån-Nyland-Bollsta. Ångslupen hade i Härnösand gjort turer i stadens omgivning, och inte gjort någon större lycka, men i Nyland blev slupen snabbt populär på sin nya trad och bolaget beslutade därför att köpa en båt till. Från Västerås inköptes ångslupen "Ragnhild", och i Härnösands Posten den 15 april 1876 kunde man läsa: "Ångslupen Trafik kommer i likhet med ifjor att gå i regulier trafik, liksom den af Trafikbolaget inköpta, nya och snabbgående ångslupen Ragnhild".

I Ångermanälven fick "Ragnhild" börja trafikera sträckan Undrom-Lo-Nyland-Frånö-Lunde-Sprängsviken och liksom "Trafik" blev hon omtyckt, dels på grund av sin komfort, dels genom sin punktlighet. Just punktligheten var annars en brist bland de första ångbåtarna. Behövde någon segelskuta bogsering uppför älven, hände det att passagerarna fick en omväg på några timmar. Det var nämligen mer lukrativt att bogsera skutor än att frakta folk.

Ångslupsbolaget började så småningom planera för ytterligare inköp, men det kom att dröja till 1884 innan man vid Jönköpings Mek. Verkstad lät

beställa en ny ångslup. Den 8 maj anlände hon till Nyland från Jönköping och döptes, litet fantasilöst, till "Trafik I" och sattes in på samma trad som "Ragnhild" med fyra turer per dag. Med tre ångslupar igång och gott trafikunderlag såg framtiden ljus ut. Men redan 1886 bildades ett konsortium i Nyland med avsikt att ta upp konkurrensen med Trafikbolaget. Initiativtagare till det nya ångslupsbolaget var ingen mindre än Jaques Holmberg, en av grundarna till Trafikbolaget. Denne hade ersatts i Trafikbolagets styrelse av O F Hedborgs bror, trafikdirektör John Gustaf Hedborg och kände sig kanske förbigången.

Det nya rederiet inköpte från Gävle ångslupen "Kihlafors" som i Nyland döptes om till "Ture" och den insattes på samma trader som Trafikbåtarna, men med lägre biljettpris. Men Trafikbolaget var väl etablerat, och efter bara en säsong gav nykomlingarna upp och sålde "Ture" till Trafikbolaget som därmed fick sin fjärde båt. Ungefär samtidigt hade också Ångslupsbolaget Trafik emottagit sin femte båt, den nybyggda "Gerda", även hon från Jönköpings Mek. Verkstäder. Nykomlingen fick avlösa "Ragnhild" på den långa sträckan Undrom-Sprängsviken och i stället fick den sistnämnda börja gå mellan Nyland och Noraström med anlop av ett flertal bryggor på den norra sidan av älven. Den nyförvärvade "Ture" döptes om till "Constantin", sannolikt efter den s.k. Ådalskungen, Constantin Falck, ▶

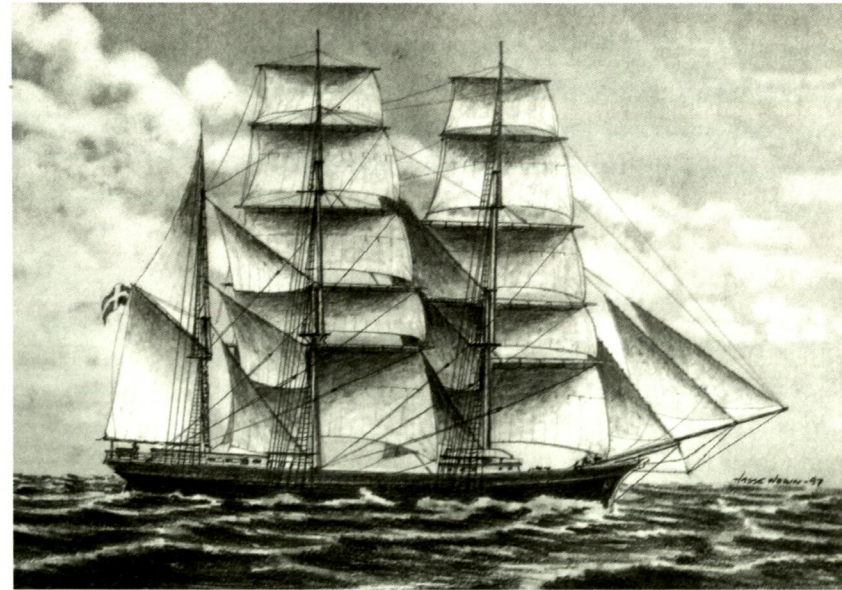
Ett flertal fartyg byggdes under åren och bl.a. två för Ödbergs eget rederi. Skonerten *Theodor* byggdes 1856 och tremastade barken *Carl XV* 1857-1859, som blev varvets största fartygsbygge och förmodligen mest kapitalkrävande.

Ombyggnationer gjordes på skonerten *Åvika* och galeasen *Wandringsman*. Slupen *Georgina* genomgick en omfattande renovering sedan slupen gått i sank vid inloppet till grunda Bäckfjärden utanför Örnsköldsvik.

Varvet beläget vid västra sidan av Lungångersfjärden eller vid den plats där gamla järnvägsstationen finns idag, har lämnat ett

bestående minne efter sig. Varvet har gett namnet till Varvsberget och området kallas för Varvet.

Kuriosa idag är att namnet Ödberg är etablerat i Gent i Belgien efter att Johan Ödbergs brorson, Johan Olofsson Ödberg förordnades som handelsagent i Gent och utnämnd till svensk-norsk konsul där 1873. Idag bor och lever Frank Ödberg född 1947 i Gent och är en avkomma i rakt nedstigande led till Johan Ödbergs bror Johan Olofsson Ödberg.



Den tremastade barken Carl XV.

Frank Ödberg visar stort intresse för Örnsköldsvik med fyra besök och som medlem i hembygdsföreningen Johan Ödbergsällskapet. Namnet Ödberg finns däremot inte i Örnsköldsvik.

Johan Ödberg avled 1881 och ligger begravd på Själevads kyrkogård. Graven vårdas av Själevads församling.

Göte Nordmar

### Medelpads Hembygdsförbunds årsmöte den 27 april i Tynderös hembygdsgård

I strålande solsken möttes representanter från medlemsföreningarna i Medelpads Hembygdsförbund till årsmöte på Tynderös hembygdsgård. Föreningens ordförande Sten Ekström hälsade de cirka 40 deltagarna välkomna och han blev sedan även vald att leda mötet med Inger Bylund från Hässjö hembygdsförening som sekreterare.

Årsmötet förflöt lugnt, verksamhetsberättelsen och den ekonomiska berättelsen lades med godkännande till handlingarna och på revisorernas förslag beviljades styrelsen ansvarsfrihet.

Styrelsen omvaldes i helhet och verksamhetsplanen godkändes. Mötet beslöt att höja avgiften till förbundet med fem kronor, vilket motsvarar Sveri-

ges Hembygdsförbunds höjning för 2015.

Till årets Medelpading valdes på förslag av värdföreningen Anders Lagerkvist. Anders är ordförande i Tynderö Bygdegårdsförening, som arbetar nära tillsammans med hembygdsföreningen. På vinterhalvåret förlägger hembygdsföreningen sin verksamhet dit och man äger också gräsklippare och annan utrustning tillsammans. Anders har också varit drivande i de Leader-projekt som återställt naturområden runt Tynderö kyrka. Anders belönades med Svenska Hembygdsförbundets hedersnål, diplom och blommor.

Margareta Johansson



Norafjärden. Ångermanälven.  
Gamla "Trasken" på utflykt till Norafjärden vid förra sekelskiftet. Fotot ingår i författarens samling.



och insattes på diverse rutter eller ersatte de andra vid behov.

Konkurrensen ökade då det 1891 i Noraström bildades ett bolag som satte in ångslupen "Nora" på ruten Nora-Nyland. En svår olycka drabbade dessutom "Gerda" i oktober 1893, då hon rammades av kustångaren "Nordstjernen" i sundet mellan Lunde och Killingholmen. Olyckan krävde elva människoliv och väckte stor förstämning bland innevånarna längs älven. "Nordstjernen" var ökad för sin vilda framfart. Ägarna skröt om att det var den snabbaste båten mellan Härnösand och Stock-

holm, och många var de bryggor och roddbåtar hon spolade upp land.

"Gerda" bärgades och kom i trafik igen, men namnet fick väl dålig klang efter olyckan varför hon döptes om till mer passande "Trafik II". Trots renoveringen visade resultatet de kommande åren för första gången minussiffror. Man fann därför för gott att avyttra "Constantin", som såldes till Nordingrå 1896.

#### Ångslups AB Ragnhild.

Den 15 maj 1899 registrerades ett nytt bolag i Nyland, benämnt Ångslupsaktiebolaget Ragnhild, och dit överfördes Trafikbolagets båtar samma år. Varför man ombildade företaget är okänt, men det innebar att ännu en Hedborg kom in i styrelsen tillsammans med Oscar Fredrik och John Gustaf, nämligen järnvägstjänsteman Johan Oscar, även han från Stockholm. Som suppleanter invaldes ångbåtskommissionären Oscar Strindberg och sjökapten Edvard Lübeck. Till det nya bolaget överfördes ångsluparna "Trafik", "Trafik I" "Trafik II" och "Ragnhild". Ångsluparna fortsatte att trafikera sina inkörda sträckor medan gamla "Trafik" eller "Trasken" som den mestadels kallades, fick bli reservbåt.

Men ångslupstrafiken började komma till vägs ände. Ångsluparna var ju den tidens lokalbussar, fast till sjöss, och när nu nya kommunikationsmedel som tåg, bil och landsvägsbussar började kon-



"Ragnhild" klar för avgång från Prästbäckens brygga i Prästmon. Fotot ingår i författarens samling.

kurrera på allvar märktes en klar avmattning i trafiken. År 1917 fick man lov att sälja "Trafik II" till Sävenäs för 21.000 kronor. Samma år avled den 2 juni Oscar Fredrik och nytt folk från Nyland kom in i styrelsen, med grosshandlarna Otto Hammarlind och August Lind i spetsen. Som ersättning för den sålda "Trafik II" och som ett komplement till den bästa båten, "Ragnhild" köptes "Tärnan" från Härnösand i slutet av 1917, men det köpet var nog förhastat för redan i slutet av 1919 såldes hon för bara 3 000 kronor tillbaka till Härnösand.

Trafiken bar sig allt mindre och 1928 fann bolagsstyrelsen för gott att avveckla verksamheten och likvidera bolaget. 1931 såldes "Trafik I" för 2 100 kronor till Emeric Andersson, Lövvik och gamla "Trasken" fann samma år en köpare i Pelle Franzén från Lunde. 1934 såldes "Ragnhild" till Noraström. Därmed var passagerarfarten i Nyland till ända. Samtliga ångslupar i Nyland var cirka 20 meter långa och 3,5 meter breda och kunde ta omkring 50 passagerare.

Kuriöst nog finns fortfarande några av sluparna kvar. "Trafik I" går som "Nocturnus" i Stockholm, och i Stockholm finns också "Ragnhild" som har kvar sitt gamla namn. "Tärnan" blev först bogserbåt i Kalix och ligger numera som fritidsbåt i Göteborg med sitt ursprungsnamn "Reymersholm No 1".

Bengt Westin

## Scharlakansfeber

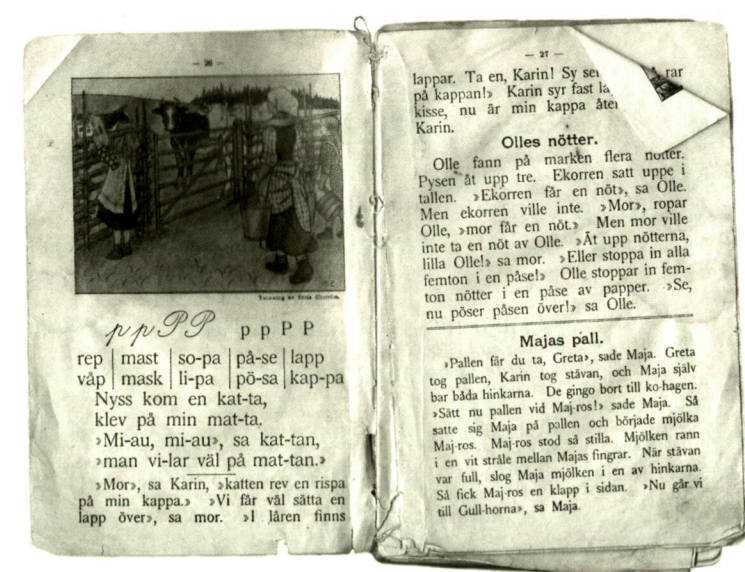
1926 på hösten började jag skolan. Vi bodde i i Strömnäs. I en enkel väska bar jag stolt hem läseboken och visade min färdighet i innanläsning för mamma och pappa. Jag hade hemläxa. Det var mest far ror och mor syr, men duktig kände man sig.

Allt roligt fick dock ett plötsligt slut. En epidemi slog till och förmörkade allt. Scharlakansfeber! Mamma såg röda prickar på mig och kollade om jag hade feber. Sjuksköterskan som kom gav domen. Mamma ringde på en taxi och bar ut mig i en filt. Sen bar det av till sjukstugan i Frånö. Någon gång när jag åkt med pappa i hans 1923 inköpta Ford, hade han pekat på en röd stuga mycket lik alla mindre bondgårdar i trakten och sagt att där var sjukstugan. Det var dit jag skulle nu. Vi var snart framme. Jag fick en kram och några tröstens ord innan mamma alldeles för fort, tyckte jag, bara satte mig på en stol innanför dörren till det större rummet i stugan, och så var hon plötsligt borta! Ingen mamma!

Syster Hulda hade tagit befälet. Salen var full av sängar med andra barn. En pojke från min klass kände jag igen, men det var ingen tröst. Det kändes som om jag skulle dö. Utslagen kliade och jag fick krypa ned i en säng mitt på golvet i rummet. På ett litet bord bredvid fick läseboken ligga. Mamma hade kommit ihåg att ta den med. Det dröjde innan jag visade den något intresse. Jag kände en sorts trots mot allt. Det var knappt att jag ville äta det som jag bjöds. Jag tyckte gröten var osaltad och smaklös. Vällingen på frukosten serverades i en liten spilkum och det kändes litet ovant, men accepterades för den skull.

Så småningom veknade jag för övrig vård också och fann mig i mitt öde. Läseboken, som handlade om Sörgården och dess invånare, försökte jag mig på att lära känna, och det gick faktiskt att prata med de andra barnen. Jag fick reda på att jag skulle vara där i sex veckor innan det blev någon hemresa. Det gällde att hålla ut.

Den värsta febern gick över och klådan vandes man vid. På benen och låren började en del av oss fjälla i skinnet. Det var synliga tecknet på åkom-



Barbros vällästa exemplar av skolboken Sörgården.

man vi drabbats av, men också beviset på att vi börjat tillfriskna. Men det viktigaste var att bli smittfri, och det dröjde.

Riktigt roligt kunde det bli en stund när mamma kom på besök och ställde sig utanför fönstret och tittade på mig. Även om man kände suget efter henne en lång stund efteråt. Hon hade i alla fall lämnat en gottpåse till syster Hulda och ur den fick jag lämpliga doser dagarna efteråt. De andra barnen upplevde samma sak med sina föräldrar. Det skapade litet spänning åt de långa dagarna att ligga och vänta på vad som skulle uppenbara sig bakom rutan. På övre våningen i stugan låg det några med difteri. Deras föräldrar kunde inte göra på samma sätt. De nådde inte upp.

Till slut kom befrielsen. Det fanns ett badrum ute i farstun dit jag fick komma och bada av sista smittan, klä mig i rena kläder och sen bara vänta på mamma och resan hem. Vi fick inte gå in i salen igen och den där Sörgården hade jag sett för sista gången.

Underbart! Roligt att vara ihop med systrarna igen. De hann inte bli nedsmittade av mig. Nu kunde vi leka ihop. Svagheten i benen försvann mer och mer. Höstterminen var snart till ända. Jag fick vänta med skolan till efter jul. Då kom det en ny Sörgården och nya krafter!

Barbro Johansson

## Bilder från Ånges kulturarvsprojekt



Det var liv och rörelse på Ånge station på 1940-talet.



Här är en bild från transporten av tyska soldater genom Sverige vid andra världskriget.



Översikt över Ånge tätort.

## Båtsmanshället

### Kort historik

Båtsmanshället var en del i det svenska Indelningsverket som i huvudsak utvecklades under Karl XI:s tid.

Emellertid var, redan under förhistorisk tid då Medelpad lydde under "Storhålsingland" och lydde under uppsalakungarna, allmogen i kusttrakterna skyldig att hålla krigsfolk till landets försvar och delta i den s.k. ledungsflottan, som stod under uppsalakonungens direkta befäl. Så småningom upphörde denna

skyldighet och man skaffade folk till bl.a. flottan genom utskrivning av män istället. Detta vållade en hel del svårigheter och för att komma ifrån detta inrättades från och med 1634 det s.k. båtsmanshället. Denna förordning gällde i början endast de socknar som är närmast och inte längre upp i land än en mil, "strandmilen". Soldater som tidigare eventuellt fanns inom dessa socknar, skulle från och med då bli båtsmän. Enligt den nya förordningen ålades allmogen inom dessa områden att anskaffa och utrusta ett visst antal båtsmän, vilka alltid skulle stå till sjöförsvarets förfogande och hålla dem med vissa löneförmåner. Som ersättning för detta slapp de själva att bli uttagna till krigstjänst av någon form. Enligt uppgifter från 1642 skulle Ljustorp och Hässjö hålla vardera sju båtsmän, medan Tynderö befriades helt från denna skyldighet. Enligt ett kungligt brev utfärdat redan den 9 mars 1614 av Gustaf II Adolf, som då var på genomresa här efter kusten på väg till krigsskådeplatsen i Ryssland, fick Tynderö denna belöning som tack för att de under svårt väder hjälpt kungen under hans resa. I början avsåg befrielsen utskrivning av soldater, men kom efter 1634 att också gälla båtsmanshället. Detta privilegium förnyades sedan av varje nytillträdande regent och utfärdades sista gången så sent som den 16 januari 1797 av dåvarande Gustaf IV Adolf.

Bestämmelsen om den ovan angivna strandmilen upphävdes år 1661 och från och med detta år kom hela Medelpad och Ångermanland att tillhöra båtsmanshället. Detta innebar att inga soldater därefter fick tas ut till krigstjänst genom utskrivning, utan



Båtsmanstorp i Söråker

samtliga socknar blev istället skyldiga att hålla en fast båtsmanskår till rikets försvar.

Redan under vasatiden hade socknarna delats in i områden, s.k. rotar, små enheter med hemman, vilka var skyldiga att hålla en soldat vardera för att bilda en stomme i det svenska försvaret. Förutom denna fasta stam av soldater förkom samtidigt vid orostider utskrivning av folk för att utöka antalet och att ersätta förlusterna. Denna rotering låg också till grund för båtsmanshället.

### Båtsmanstorp

År 1653 bestämdes i en kunglig resolution att bönderna som ingick i en rote skulle bo nära varandra. Redan tidigare hade fastslagits att fem bönder skulle bilda en rote förutsatt att deras hemman var tillräckligt stora för att kunna klara åläggandet. Detta år rekommenderades också rotebönderna att förse båtsmannen med ett torp bestående av stuga, uthus och "pörte", vilka han sedan ålades att sköta om. Dessutom borde han få mulbete för ett eller ett par kor och några får. Vinterfoder fick han skaffa genom eget arbete. Ofta fanns något ödehemman som båtsmannen fick rätt att skörda på. Rotemannen skulle dessutom ha "rotepengar", en viss konstant lön för tiden då han inte var inkallad till tjänst.

Vid båtsmanshällets inrättande 1634 var rotarna inte skyldiga att tillhandahålla kläder till båtsmännen. Detta ansågs vara kronans skyldighet eftersom de gjorde tjänst åt den. Men så småningom fick båtsmannen rätt att kräva vissa kläder av roten.

Båtsmanstörpen blev aldrig båtsmännens egen- ▶

dom utan de tillföll rotarna efter båtsmännens avgång ur tjänst eller vid deras död. Efter tjänst i 25 år fick dock en båtsman bo kvar på torpet som en pensionsförmån. Även en båtsman som tvingats avgå ur tjänst på grund av skada eller sjukdom hade rätt att bo kvar. Om båtsmannen vid sin död efterlämnade en änka fick hon i regel bo kvar till sin död.

### Tjänstgöring

Båtsmännen i Medelpad och Ångermanland hade sin tjänst i Stockholm. Resan ordnades till en början med att bönderna ställde upp med hästar efter vägen men så småningom fick ett antal rotar gå ihop och bygga en båt, "lodja", som skulle frakta båtsmännen ner till Stockholm.

Tjänstgöringen förlades i regel till sommarhalvåret med inryckning så snart "isen skjuter" med hemförlovning i oktober-november. Detta innebar ett stort ansvar för den hemmavarande familjen om sådan fanns, med sådd, skörd, vård av djur, m.m.

### Upphörande

Genom riksdagsbeslut 1873 beslutades att Indelningsverket successivt skulle avvecklas och ersättas av allmän värnplikt. Värnplikten infördes 1901 och i och med detta upphörde även båtsmanshållet.

### Båtsmanstorpet i Söråker (Sundénska torpet)

I Söråker finns ett båtsmanstorp som vårdas av Hässjö hembygdsförening. Det är nästan som en liten hembygdsgård.

Båtsmanstorpet, som också kallas Sundénska torpet, ligger strax öster om tätortsbebyggelsen i Söråker. Torpet är en traditionell enkelstuga med förstu, kammar och kök. År 1988 revs den tillhörande ladugården, och kort därefter ett närliggande bostadshus från tidigt 1900-tal. Torpet ligger på sin ursprungliga plats.

Stugan är troligen byggd i mitten av 1700-talet för rote 173 och dess båtsman. Soldatnamnet Arling eller Ärling förekommer i husförhörslängder från 1700-talet.

Av de byggnader som funnits på tomten återstår numera endast den äldsta, båtsmansstugan. Troligen har där förutom ladugård funnits bagarstuga, uthus och andra för roten föreskrivna byggnader.

Gamla brev har hittats i stugan. Brevens visade sig vara skrivna under åren 1869-1870, alltså av den siste båtsmannen som bodde på torpet C L Ärling

och hans hustru Anna Brita Kronström under den tid maken vistades på Skeppsholmen och kanske låg i beredskap när fransk-tyska kriget pågick. Hustrun kämpade ensam på torpet i vad som kan bedömas av breven, i stor förtidighet, men med stor förtröstan till sin Gud. Denna förtröstan kände också Ärling. De fick åtta barn mellan åren 1866 och 1880, varav sex gick bort i sitt första levnadsår. Två överlevde, en son född 1874 och en dotter född 1880.

CL Ärling (Arling) var född i Salem i Södermanlands län som Clas Ludvig Jansson och kom till Söråker 1863 och fick arbete som dräng på Carl Kempes egendom, nuvarande Söråkers herrgård. År 1865 anställdes han som båtsman och tilldelades namnet Arling (ändrades i kyrkböckerna till Ärling) som de tidigare båtsmännen inom roten heter sedan början av 1700-talet.

Båtsmanstorpen inom Indelningsverket började avvecklas mellan 1885 och 1903 i samband med att den allmänna värnplikten infördes 1901. Båtsmanstorpen kunde då friköpas av enskilda. Petrus Sundén köpte torpet i Söråker 1891 och det var sedan i samma släkts ägo fram till 1969 då Hässjö kommun köpte det.

En avgörande insats för båtsmanstorpet gjorde en studiecirkel av hässjöpensionärer under 1970-talet. De forskade i det gamla Hässjös historia och gjorde bl. a. en inventering av gamla båtsmanstorp. De flesta torpen var tillbyggda eller förändrade på annat sätt men Sundénska torpets båtsmansstuga var i ursprungligt skick. Cirkeln träffades på torpet under sina sammankomster. Studiecirkeln leddes av rektor Tage Allegård och resultatet presenterades i ett fantastiskt bokverk i tre delar, "Bygd i förvandling". Pensionärerna fick också tillstånd av Timrå kommun (Hässjö kommun kom att ingå i Timrå kommun 1971) att restaurera stugan, vilket de också



gjorde med stöd av kommunen och PRO. Under tiden 1977-1979 fick stugan nytt spåntak, ny skorsten, delvis ny ytterpanel, nya fönster, ny trappa samt utvändigt målning med falu rödfärg och vit oljefärg.

Hässjö hembygdsförening bildades 1980 och föreningen ingick ett upplåtelseavtal med Timrå kommun för stugan med omgivande markområde. Alltsedan dess ombesörjes skötseln av stugan av föreningen. Kommunen bistår med ett mindre årligt belopp till föreningen. Vid större arbeten har bidrag erhållits från Länsstyrelsen eller kommunen samt från olika kulturprojekt ex. "Hus med historia".

Föreningens medlemmar hjälps åt med vård av stugan, gräsklippning, m.m. Stugan målas om regelbundet och föreningen försöker hålla den i ursprungligt skick och utseende. En viss eftergift har gjorts för att minska risken för vandalisering då fönsterluckor har satts för fönstren. Ursprungligen fanns troligen inga luckor. På senare år har en större renovering utförts då grundstockarna börjat ruttna och därför behövde bytas ut. Dessutom har murstocken renoverats.

Föreningen har stående aktiviteter under sommaren, gökotta och sommargudstjänst i samarbete med Svenska kyrkan, öppet hus där föreningen pre-



senteras med utställning och musikunderhållning, surströmming, m.m.

Även om inte stugan kan hållas öppen då det inte ordnas någon speciell aktivitet, är platsen på grund av sitt idylliska läge ett omtyckt utflyktsmål för framför allt gamla söråkersbor.

Inger Bylund

### Källor

Carl Hamnström: Båtsmanshållet i Ångermanland och Medelpad  
"Bygd i förvandling", dokumentation gjord av en studiecirkel av hässjöpensionärer under 1970-talet.  
Medelpadsboken 1998

## ÅHF:s årsstämma i Vibyggerå

Den 26 april höll ÅHF sitt årsstämman på församlingsgården i Vibyggerå i flödande vårsol. Vårdföreningens program innehöll en presentation av Vibyggerå och därpå vårsånger framförda av MUMS-kören. Nils-Erik Vigren från föreningen Rädda Höga Kusten beskrev därefter engagerande den skada på miljön som kassodling av fisk åstadkommer och uppmanade enskilda och föreningar att gå med i föreningen. Efter lunchen följde stämoförhandlingar med val, information från förbundet och avtackningar. Det blev flera nya namn i styrelsen och växling på bl a ordförandeposten. Lena Landin, Högsjö, valdes till ny ordförande efter avgående Göte Nordmar.

Tre idoga eldsjälur i hembygdsvårdens tjänst fick motta ÅHF:s utmärkelse för förtjänstfull kulturgärning. På bilden flankeras de, Bengt Jonsson, Sidensjö, Tore Ramström, Nora, och Gunilla Rudehill, Sollefteå, av nya och avgående ordföranden.

ÅHF tackar Vibyggerå Hembygdsförening för förtjänligt värdskap!

A.R.



## Kartor – intressanta i hembygdsforskningen

Lantmäteriet tillkom 1628 – året då kartografen Anders Bure från Säbrå fick i uppdrag av Gustav II Adolf att föra en systematisk uppmätning och kartering av landet. Man började med geometriska kartläggning av gårdar, byar och städer med tillhörande marker. Örnsköldsviks kommun har lagt ut alla sina geometriska kartor på sin hemsida. Medelpad saknar tyvärr sådana kartor.



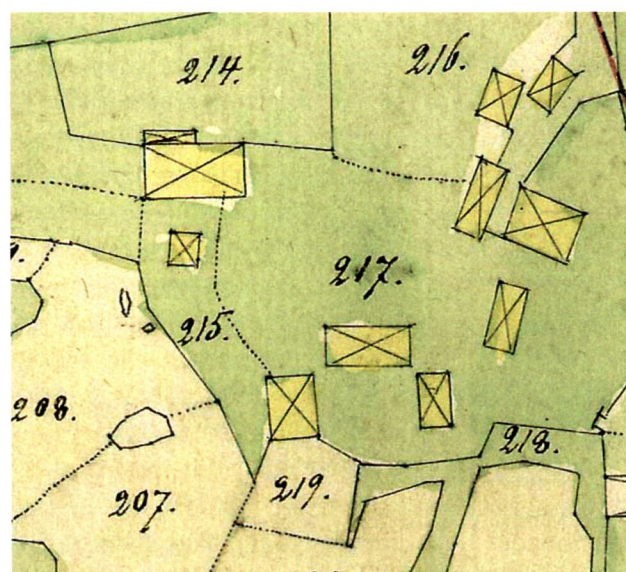
Anders Bure

Lantmätarnas verksamhet kom att alltmer ägnas åt vår dåvarande huvudnäring, jordbruket, genom 1700- och 1800-talets stora jordreformer. Storskiftet och laga skifte genomfördes i stort sett i hela landet, medan enskiftet genomfördes i framför allt de södra och mellersta delarna av landet. Syftet med alla skiftesreformer var att försöka samla de då splittrade ägorna i större ekonomiskt bärkraftiga enheter. De kartor som upprättades och de beslut som fattades då, är fortfarande juridiskt gällande när det gäller fastighetsindelningen, såvida inte området ifråga har berörts av efterkommande lantmäteriförrättningar.

Alla de kartor med tillhörande skrivna handlingar, som lantmätarna upprättat allt sedan lantmäteriets tillkomst, har glädjande nog blivit omsorgsfullt arkiverade och bevarade. Kartsamlingen är unik i världen och omfattar mer än en miljon historiska kartor. För att skydda materialet mot slitage och samtidigt göra det tillgängligt för fler, beslutade Lantmäteriet att digitalisera arkiven och det historiska materialet finns nu tillgängligt via Internet.

Lantmäteriets arkiv är nu digitala. Lantmäteriar-kiven är speciella på det sättet att de har sin tonvikt på den lokala utvecklingen. De redovisar byarnas och bygdernas historia och berör därför väldigt många människors personliga bakgrund och rötter. Digitaliseringen av Lantmäteriar-kiven ger väsentligt bättre möjligheter än tidigare att bedriva hembygdsforskning och släktforskning via dator från hemmet eller arbetsrummet.

Lantmäterikartorna framställdes normalt i tre



Detalj av laga skifteskarta över byn Ö, Borgsjö socken

exemplar varav ett lämnades till byalaget. Där har kartan förvarats i bykistor. I Ånge kommun genomfördes häromåret ett bykisteprojekt som syftade till tillgängliggörande och bevarande. I nästan alla byarna fanns bykistorna kvar. I regel har inte hembygdsföreningarna resurser för att ta emot bykartor som hör till bykistorna.

Karl-Ingvar Ångström,  
emeritus lantmätare och kartvårdschef

### Källor

www.lantmateriet.se/historiskakartor  
Studieplan Historiska kartor (Vuxenskolan, Lantmäteriet och Sveriges hembygdsförbund)  
Kartforskning, Sveriges släktforskarförbunds handböcker 3 (Karl-Ingvar Ångström o Björn Johansson)

### Prenumerera på Hembygden

Tidningen Hembygden utges av Medelpads och Ångermanlands Hembygdsförbund.

Sätt in 100,- på BG 5491-5806 och ange "Prenumeration Hembygden" samt ditt namn och din adress.

4 nummer 100kr



## Ådalen III

När ångmaskinen för snart två århundraden började bli tillgänglig som kraftkälla kom detta att innebära i det närmaste en revolution i nedre Ådalen. Med start några år in på 1860-talet växte ångdrivna sågverk fram som svampar över allt i regionen; främst i älvens mynning. Vid sekelskiftet 1900 existerade här mer än fyrtio sådana anläggningar i full drift. Den gamla jordbruksbygden karaktäriserades mer och mer av höga, rykande skorstenar utmed vattenspegeln.

Men en central förutsättning för denna kolossala expansion var att också trafiken på älven kunde dra nytta av den nya kraftkällan. Redan veckan före midsommar 1837 dök den allra första ångdrivna passagerarbåten upp i dessa farvatten och sattes i drift mellan Härnösand och Sollefteå. Den bar namnet "Strömkarlen" men blev

bara kvar i älven några år, försvann sedan söderut och gick där en tid i Öresund. Hon ska inte förväxlas med den stolta ångbåt som byggdes i Stockholm, bar samma namn och kom till trakten 1879. Det fartyget blev mycket populärt, gavs många smeknamn, t ex "Ådalens Stjärna" eller "Ångermanälvens Vita Swan" och var utan tvekan den främsta i den stora flotta av passagerarbåtar vars gyllene period varade under ett drygt halvt sekel fram till omkring 1925. Därefter innebar landburna lastbilar och bussar en allt svårare konkurrens, särskilt sedan en ny bro på senhösten 1934 tillkommit över älven i Hammar. "Strömkarlen" tillhörde dock de båtar som höll ut längst. Efter säsongen 1939, den sista sommaren före andra världskriget, tvangs ändå redaren "Ramströms" i Härnösand slutgiltigt ställa in hennes turer.

Trots att därefter vid flera tillfällen försök gjordes att återuppliva delar av den gamla trafiken så skulle det dröja nästan ett halvt sekel, ända fram 1987, innan en ny passagerarbåt sattes i reguljär trafik i älven. Den fyllde uppenbart ett behov och har visat sig lyckosam. Till skillnad mot tidigare



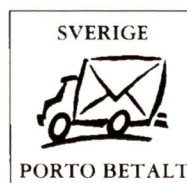
Ådalen III. Foto: Läns museet Murberget, Lars Guvå.

är verksamheten nu i gång enbart sommartid och har sitt fokus på turister. Fartyget är byggt i Papenburg i dåvarande Västtyskland och har tidigare gått mellan Strömstad och Halden i Norge under namnet "Idefjord", nu är hon omdöpt till "Ådalen III". Jodå, det har alltså funnits två äldre älvbåtar som hetat "Ådalen"! Fartyget har sedan dess gått turer i älvmyningen från Skeppsbron i Härnösand eller kajen invid Sandslåns gamla timmerskilje. Ett antal säsonger i början kunde färden även utsträckas upp till Sollefteå men landhöjningen har numera tyvärr satt stopp för denna trafik. Uppskattningsvis en kvarts miljon resenärer har ändå genom "Ådalen III" kunnat gripa chansen att avnjuta nedre Ådalen ur dess allra vackraste perspektiv – sjösidan. Det är helt enkelt en storartad upplevelse!

Bo G Hall

Den som vill veta mera om passagerartrafiken i gångna tider hänvisas gärna till min bok *I älvbåtarnas kölvatten*, utgiven av Läns museet Murberget 1995.

Avs. Medelpads & Ångermanlands Hembygdsförbund  
Åstön 765, 860 35 Söråker



**B**  
Föreningsbrev



## Murbergets museibygggnad **20 år**

Lagom till museibygggnadens 20-årsjubileum har Murberget laddat hela museet med de mest efterfrågade utställningarna sedan starten 1994. Läs mer på [murberget.se/20ar](http://murberget.se/20ar)

**[www.murberget.se](http://www.murberget.se)**  
Härnösand. Öppet tis-sön 11-16  
Butik & kafé, tfn 0611-886 10

 **murberget**  
Länsmuseet Västernorrland