

Bränningen



Medlemsblad för Söderhamns Kust & Skärgårdsförening

- Årgång 33 -

Nr 3 2020

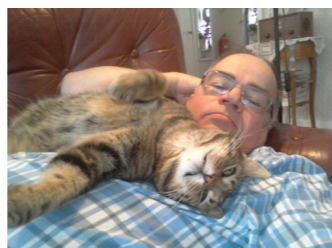
Tack till Lennart Andersson och Hans Fryklund!

Personligt från Håkan Elffors Johansson, styrelseledamot, men som vi andra skärgårdsvänner gärna skriver under på.

Lennart berättar om Gäd-dan för intresse-rade på en Öster-dag...



FOTO: Sture Claesson



Foton från Hans' Facebooksida

Hans ställer upp och fixar det mesta och en välförtjänt vilopaus med "Viktor" gör gott ...

Tack Lennart!

Redan vid det första årsmötet för Skärgårdsföreningen, som jag medverkade vid, fångades jag av ditt enorma engagemang för skärgårdsfrågor.

När jag några år senare fick frågan om att väljas in i styrelsen, så var det en av anledningarna som gjorde att jag tackade ja.

Ditt intresse för skärgården har under de år jag medverkat tagit sig många uttryck. Din kunskap och brinnande intresse i både stort och smått har gjort att skärgårdsföreningen har utvecklats under din tid som ordförande .

Det finns många bra saker du gjort, men det ska inte jag räkna upp här. Jag kan bara konstatera att allt du gjort har du gjort med ett enormt engagemang, kunskap, positiv inställning och ett brinnande intresse.

Tack Lennart för dom här åren. /Håkan/

Tack Hans!

Sekreterare är ett av de svårare jobben i en styrelse. Man ska ha ett bra samarbete med ordförande, kassör och de övriga i styrelsen. Det, Hans, har du gjort mycket bra under alla år.

Din stillsamma och mjuka stil har alltid imponerat på mig. Dina kunskaper och intresse för datavärlden har visat sig vara värdefulla för oss i styrelsen. Du har sett till att vi fattat beslut och hållit oss till dagordningen med stort tålamod.

Din administrativa kompetens har varit en stor tillgång för oss i styrelsen.

Tack Hans för dom här åren. /Håkan/

Hans, sekr. 1997-2020
Lennart, ordf. 2007-2020

Med stora insatser i:

- Rustningen av Gäd-dan
- Fyrdagarna på Storsjungfrun
- Österdagarna, start 2012
- Skarvproblemet
- Och inte minst rustningen av Svartsunds-rännan, nyinvigd 2007 med mera!
- Nu fortsätter de som styrelseledamöter i olika arbetsgrupper se sid.3

Den 14 febr 2013,
en hälsning från Gäd-dan
till alla som saknar Öster-
dagar och Adventskaffe...



**Tack för att Du är med och stödjer
Skärgårdsföreningen!**

**Välkommen med i våra arbets-
grupper! Vi behöver bli fler!**

GOD JUL!

**Önskar
styrelsen**



I samarbete med
**Studie
främjandet**

Innehåll:

Sid 2	Föreningsord	Sid 8-9	Berättelsen om en båt
Sid 3	Arbetsgrupper	Sid 10-11	Mor Edith berättar
Sid 4	Vindkraft	Sid 12-14	Ångsluparna bestämde...
Sid 5	Ringmärkning, Efterdyning	Sid 15	In Memoriam
Sid 6-7	Bergqvistsbåtar	Sid 16	TACK! GOD JUL!

En förening utan Ordförande!

Hur fungerar det?

Kust och skärgårdsföreningen har i många år saknat valberedning. Styrelsen behöver ständigt förnyas annars hamnar man i verksamhet som blir slentrianmässig. Vid årets årsmöte, som dessutom genomfördes digitalt, lyckades vi inte få några förslag på ny ordförande. Posten är alltså vakant. Styrelsen har som uppgift att försöka hitta någon, eller fördela ordförandeskapet inom styrelsen

Kommer detta att fungera?

Det är många föreningar som varit i samma situation. Jag har själv varit med i en sådan förening och det har fungerat, även om man idag har lyckats med

att hitta en permanent.

I planerna för 2020 var att införa arbetsgrupper, varav en styrelsemedlem skulle vara sammankallande. Nu har detta arbete flyttats fram till 2021 på grund av pandemin. Se den röda faktarutan på nästa sida om arbetsgrupperna.



Ett exempel på en arbetsgrupp, bokprojektet "Söderhamns skärgård speglad i konsten".

Fungerande arbetsgrupper underlättar arbetet i föreningen avsevärt. Det som är viktigt är att föreningen har en adress, kontaktlista samt två personer som företräder föreningen + arbetsgrupper.

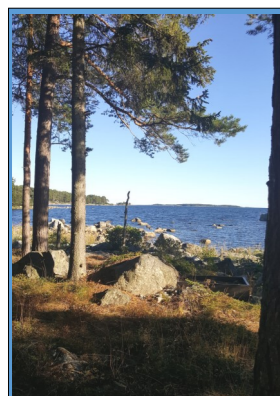
Sedan återstår det bara att välja ordf. och sekr. för mötena. Detta kan ske turordningsvis eller för varje möte.

Arbetsgrupperna är basen för föreningens verksamhet.

Vi hoppas på att årsmötet 2021 kan genomföras live och att alla kan ge input till hur föreningen skall drivas i fortsättningen.

Välkommen!

/Lennart A



OMSLAGSBILD:

Utsikt från Rävholmen, "Palmqvists holme". Vid horisonten Norrutharet och Lilljungfrun.

FOTO: Monica Palmqvist

(Kartan t.h. från Söderhamns kommuns broschyr)



IN MEMORIAM

"Nu lyser alla fyror för Esbjörn" - citat från dödsannonser -

Esbjörn Hillberg, född 1940 och uppvuxen på Köpmangatan i Söderhamn och på Norrholmen (Getholmen, Bisters holmen, Norrharet) i Morviken utanför Utvik. Där hade hans föräldrar köpt sommarstugan 1946. Pappa Sture var kamrer vid Marma-Långör och mamma Anna-Lisa började som 18-åring på Telegrafstationen och slutade som chef vid 65.

"Heppa", som Esbjörn för det mesta kallades, av honom själv och andra, tog studenten 1960 vid Söderhamns Högre Allmänna Läroverk. Sedan skaffade han sig datakunskaper i programmering och systemutveckling från grunden, jobbade på dataavdelningen på SAS, sedan ADB-avdelningen Göteborgs stad men snart blev det rederinäringen, Broströms, Rederi AB Transatlantic med flera och var bland annat stationerad i Iran, Italien och London där han ledde utvecklingen av Containerlogistiken. Hans marina intresse hade grundlagts i sjöscoutkåren i Söderhamn.

Familjen bosatte sig sedan på Donsö i Göteborg varifrån Esbjörn åkte runt kusterna och besökte fyror samt höll kontakten med sina gamla studentkamrater. 1996 hade han bildat Svenska Fyrsällskapet, en förening, som vuxit till världens näst största nationella fyrförening och som vill verka för bevarandet av och kunskap om svenska fyror och fyrplatser. Många av oss i Skärgårdsföreningen har hört Esbjörns föreläsningar om fyrorhistoria. Två gånger gästade han oss i Söderhamn, på Cfl och Biblioteket.

Esbjörn avled den 28 september 2020.

/Sture Claesson, student- och Morvikskamrat.



foto: Hans Fryklund

Föreläsningen på Biblioteket i maj 2015.

Fyrfrimärkena kom 2018, här Vinga fyr, foto: Esbjörn Hillberg.

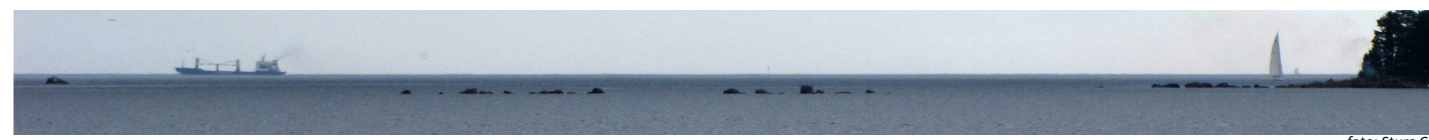


foto: Sture C

Söderhamns Kust & Skärgårdsförening

Kassör:

Barbro Olsson
grimshararna@gmail.com
0270-149 15 073-0235755

Styrelseledamöter:

Lennart Andersson
lennander39@gmail.com
0270-285539, 070-8168411

Hans Fryklund
hans.fryklund@gmail.com
0270-281108, 070-5424855

Astrid Forslund, Håkan Elffors-Johansson, Bengt Hedman, Anders Burman, Sven Gunnar Johansson, Denny Månsson

Suppl: Görgen Larsson, Sven-Åke Söderlund

Bränningen-redaktion:

Lennart Andersson (ansv. utg.), Hans Fryklund (research o. IT), Curt Risell, Barbro Rabenius, Sture Claesson (layout)



Hemsida: www.skargardsforeningen.se
E-post: info@skargardsforeningen.se



Kust & Skärgårdsföreningens målsättning är att värna om kustens och skärgårdens miljö och dess kulturarv.

Se vår hemsida <http://www.skargardsforeningen.se> under Aktuellt.

Där finns våra träffar inlagda. Vi träffas för det mesta i vår föreningslokal Gäddan. Vi jobbar ibland praktiskt med lokalen, ibland diskuterar vi händelser och historier, skriver och katalogiserar, samt inte minst viktigt, tar en kopp kaffe och macca.

Vi välkomnar alla som är intresserade av Skärgården och dess miljö.

Medlemsavgiften är 250:-/år
Bg 5705-0700

Välkommen att bli medlem!

många som bosatt sig utifrån denna plan. Men man framförde också andra argument för en bro vid Köpmantorget. Det skulle bli lättare att gå till och från salutorget (för österborna) och närmare till järnvägsstationen (för de som bodde på norr). Att ha bron längre österut fördelade också ut befintliga broar på ett bättre sätt – kring Rådhuset och på väster fanns ju fyra farbara broar inom kort avstånd. Motargumentet att skärgårdsbåtarna måste flyttas längre ut mot hamnen, och passagerarna därmed skulle få längre att gå, viftades bort. 300 fot (91 meter) är väl inget, menade man. Där underskattade man nog avståndskänsligheten hos fotgängarna, särskilt som de många ångsluparna i tät reguljär trafik med bas i ån – sju stycken år 1896 – innebar många fotsteg sett över en säsong, ofta i gytta och med packning. Men det som bidrog till överklagandet för vissa var nog att man inte ville ha all trafik på Nygatan. Bland de fyra fullmäktige bakom besvärsskrivelsen fanns såväl bleckslagaren CG Dejdrick som repslagaren och handlanden PA Westman, som bäge ägde fastigheter efter denna gata.

Av besvären blev intet, fast de togs ändå till regeringen, men byggandet av bron förhalades ändå ytterligare två år för att man hoppades att material- och arbetskostnader skulle gå ner (de gick upp, förstås). Under tiden lappade man lite på den provisoriska bron. Till slut, tisdag natt den 31 juli år 1900, efter 22

års grubblande och grälände, skeppades den nya järnbron på prämar från den mekaniska verkstaden och lyftes upp på brofästena. I oktober har man monterat på räcken och beläggning och man släpar upp 10 ton grus på den för att kontrollera hållfastheten – bron sjunker bara 6 mm på mitten, varav 3 går tillbaka när man tagit bort gruset. Lika stilig som stadig togs den i bruk i november 1900. Det är för övrigt samma järnbro som står än i dag. Den enkla träbron demonterades efter att ha tjänat i femton långa år – en mogen ålder för ett provisorium. För ångbåtarna var detta förstås en lämplig lösning: de kunde i stort sett ligga kvar där de låg. För österborna blev det ingen 'rak' förbindelse med salutorget, utan via en liten krok, men ändå en klar förbättring.

De som bodde på norr kunde nu se fram mot nästa brobygge, som skulle underlätta deras väg till järnvägsstationen, liksom österbornas till den mekaniska verkstaden. Verkstadens ingenjör, Fornander, hade redan 1896 gjort en ritning på en gångbro som röstades ner av fullmäktige på samma sammanträde där beslutet fattades om järnbron. Det skulle ta nästan 50 år innan fullmäktige rodde denna bro i hamn...



Det nya seklet kommer med en stilig järnbro direkt från den mekaniska verkstaden (i bildens överkant). Den nya bron har lagts på plats, men än finns inga räcken och det kommer att ta ett par månader innan 'överlämningen' sker.
Foto arkiv: Sahlin. Beskuret. Fotot daterat 9/9 1900.

Några notiser ur Helsingen, Nya Helsingen och Söderhamns Tidning (ST)

- Beslut om roddarmadammer med två båtar dagtid och en nattetid och gratis överfärd dygnet runt. ST 1a april 1881.
- I Nya Helsingen 1882-03-31 säger man att "rodden öfwer ån wid Köpmantorget skall i likhet med förra året äfwen i år bekostas af staden".
- I ST 1900-02-02 annonserar man efter stenarbetare som "äro hugade åta sig utförandet af landfästena för nya bron i Nygatan".
- Vid fullmäktigemötet då man beslutar att ha järnbalkar istället för trä, och därmed sänka bron 30 cm, säger Ingenjör Fornander att han tror att bron beräknas bli färdig "innan juli månads utgång." (Helsingen 1900-05-05)
- I Helsingen 1900-09-29 rapporteras att plankbeläggningen och räckena är klara och att trafiken "synes således kunna taga sin början när som helst."

I varje arbetsgrupp bör det vara minst 3 personer. Inom arbetsgruppen kan man fördela ansvarsområden om det behövs.

Normalt brukar vi ha två arbetsdagar under året. Det blir ofta bara 2–4 tim. arbete inkl. kaffera. Dessutom träffas vi vid våra arrangemang som till exempel Österdagarna.

Om du är intresserad anmäl dig till den som är sammankallande för gruppen, eller använd meddelandeformuläret som finns på vår hemsida under fliken 'Kontakta oss'.

Arbetsgrupper för Söderhamns Kust & Skärgårdsförening	Styrelseledamot
Information IT, Facebook, hemsidan, Bränningen, annonsering	Hans Fryklund hans.fryklund@gmail.com
Aktiviteter Österdagarna, Storstungfrun, Föreläsningar Utställningar.mm.	Lennart Andersson lennander39@gmail.com
Bidragsansökningar Evenemang, Investeringar, Verksamhet	Arbetsutskottet
Fastighetsansvarig Båtskjul, Förråd och Huvudfastigheten	Sven Gunnar Johansson sg.johansson@me.com
Inventarier Vård av inventarier, diarieförteckning	Astrid Forslund astrid.forslund.bergvik@telia.com
Arkivet Pärmar, bilder, sortering, register	Denny Månsson dennygoran@gmail.com
Valberedning. Ingen styrelserepresentant	Väljes av Årsmötet

SKÄRGÅRDSINTRESSERADE
KVARNEN, Söderhamn den 9 dec. 1901 kl. 19.00
Film från Prästgrundet
Bildande av Skärgårdens Hembygdsförening

Inbjudan i tidningen

DEN FÖRSTA "ARBETSGRUPPEN" 1982
efter att punkt 2 på dagordningen den 9 dec. 1981
"Beslut om bildande av föreningen",
med "JA" besvarats. (bilden från tidningen i februari)

Redan efter drygt två månader har den nya föreningen "Söderhamns kust- och skärgårdsförening" samlat över 500 intresserade. Nu jobbar man för högtryck med att dra upp riktlinjerna för det kommande verksamhetsåret. På bilden ses kassören Sven Nordlund, ordföranden Agne Eriksson och sekreteraren John Erik Klär.

Vindkraft i Söderhamns skärgård

I sommar och under hösten har vindkraftsdebatten fått vind i propellerna. 2 vindkraftsparker planeras, på Storgundet utanför Storgungfrun och på grundet Gretas klackar utanför Stålnäs.

Flera telefonsamtal från medlemmar undrar vilken ställning föreningen tänker ta. Vi har diskuterat detta i styrelsen utan att vi tagit ställning för eller emot. Synpunkter har skickats in till vindkraftsbolagen från enskilda medlemmar.

Så småningom kommer det att göras en MKB (Miljökonsekvensbeskrivning) och då har man möjlighet att framföra sina synpunkter. Det är mycket man behöver veta innan man tar ställning. Till exempel:

- Hur många arbetstillfällen för lokalbefolkningen kan det bli frågan om under byggtiden?
- Vilka företag från orten kan bli involverade, transporter, material med mera?
- Efter byggtiden hur många från ortsbefolkningen kan bli engagerade i driften?
- Hur mycket kan bygden få i bidrag (bygdemedel) per år.

Medel som kan användas för till exempel muddringsarbeten, gästbryggor med mera.

När man fått svar på dessa frågor får man ta ställning för och emot. Nu är det inte styrelsen som skall fatta beslut om detta. Årsmötet är det rätta forumet. Vi hoppas att vårt årsmöte skall kunna hållas live 2021 och då är alla välkomna att lämna sina synpunkter.

För att få en bra kommunikation vill vi att ni skickar ett mejl till oss med er mailadress, så att vi snabbt kan nå er med information. Tack på förhand. På vår hemsida så finns ett formulär, 'Lämna meddelande'. Använd detta så underlättar det för oss.

/Lennart A

ELEN I SVERIGE

98 % av den svenska elproduktionen är fossilfri. Den kommer i huvudsak från vattenkraft och kärnkraft.

I Sverige produceras under ett år normalt mellan **140 och 160 TWh** el (terawattimmar= miljarder kilowattimmar)

40 procent av elproduktionen kommer från kärnkraft (preliminärt 2019)

40 procent av elproduktionen kommer från vattenkraft (preliminärt 2019)

12 procent av elproduktionen kommer från vindkraft (preliminärt 2019)

8 procent kommer från biobränsleleddade anläggningar och solceller.

Elexporten har de senaste åren varit **10-22 TWh** per år.

.....

Nu planeras flera serverhallar och batterifabriker i vårt land, där en anläggning kommer att förbruka motsvarande Uppsalas energiförbrukning.

Vi skall också fasa ut kärnkraften.

Hur skall vi klara av detta fossilfritt?



En bild från Stålnäs. Upplösningen är inte den bästa, men i horisonten kan man skönja vindkraftverken.

– eller för fula. Många i fullmäktige menade också att man borde vänta in beslutet om den nya järnvägen, som skulle koppla ihop Söderhamn med stambanan vid Kilafors. Ännu var det inte klubbat om den nya järnvägen skulle dras norr eller söder om ån, även om flera stadsplaner pekat ut den södra sidan. Argumentet var att, istället för att bygga en bro som kanske måste flyttas, skulle man vänta, för att senare bygga en permanent bro. "Har man varit utan bro i 200 år så kan man nog vänta ännu ett" förklarade bankdirektören CH Fougt vid ett fullmäktigemöte. Såväl drätselkammaren (som hade hand om

placerades relativt långt västerut, nämligen mitt för Westmanska huset, nordväst i korsningen Nygatan-Norra Hamngatan. Senare under hösten var bron på plats. Ångsluparna får nu sin start- och ändstation just öster om detta provisorium, och på andra sidan ån gör man också ordning kajplatser för ångslupar (det blev Neptun I och Neptun II som kom att hänvisas dit).

Efter att brofrågan varit uppe i fullmäktige ett trettio (!) gånger hade man äntligen fått en bro, men bara en 'tillfällig'. Var skulle nu den permanenta byggas? Samma argument för



Den proviska bron och de kvarvarande sjöbodarna. Till vänster det gamla (fast då ganska nya) tullpackhuset som nedmonterades och byggdes in i de nya hamnmagasinen. I bakgrunden den nybyggda men ännu oinvidga järnvägsstationen.

Fotot taget mellan hösten 1885, då den provisoriska bron byggdes och maj 1886, då man börjat riva sjöbodarna.

Foto: C. Aug. Askling

pengarna) som hamndirektionen föreslog så att staden istället skulle inrätta en färja så länge. Det fanns ju redan roddarmadamer ungefär vid nuvarande Hamnbron och nu föreslog man att en färjkarl skulle anställas. Överfärden på 22 meter, ungefär tre årtag, blev väl antagligen den kortaste färjelinjen i landet. Istället för färjkarl blev det flera roddarmadamer med två båtar dagtid, en nattetid och gratis överfärd dygnet runt.

Efter att man på detta sätt hade färjat folk över ån i fyra år utan någon lösning på brofrågan kom äntligen beskedet att järnvägen skulle dras på södra sidan ån och så småningom beslutet att man inte skulle ha ett grenspår över ån till norra sidan (ett annat hett diskussionsämne). Därmed kunde man, var tanken, planera för en permanent bro. Istället inträffade ett ras vid järnvägsbygget 1885 som gjorde Östra Storgatan ofarbar och behovet av en provisorisk bro akut. Att man ungefär samtidigt gradvis flyttade handlarnas magasin från norra till södra sidan ån gjorde att intresset för en bro plötsligt var helhjärtat. Stadsingenjören gjorde snabbt upp ett förslag på en låg, billig bro (862 kr), som inte tålde passage med ångslup och som därför

och emot olika alternativ, och samma problem med att fatta beslut, återkom under nära ett decennium av diskussioner. De mest naturliga placeringarna var förstas, förutom mitten av Köpmantorget (enligt regleringsplanen), Skolhusgatans, Nygatan, respektive Västra Parkgatans förlängningar. Men skulle man ha en låg bro, eller en högre, så vedpråmarna kunde gå under den? Det gjordes ritningar och kostnadsförslag till ett antal olika alternativ. På ett överraskande modernt sätt hade man t.o.m. gjort modeller över brotyperna för att lättare kunna jämföra utseende och funktion.

År 1896 beslöt fullmäktige efter omröstning att bygga en hög bro i Nygatans förlängning på östra sidan om och omedelbart bredvid den provisoriska träbron. Den enda konkurrenten, Västra Parkgatan, föll på ångsluparnas tilläggsplatser (röstutslaget var klara 19-8). Men beslutet överklagades genast till Kungl. Maj:ts befallningshavare (länsstyrelsen) av 156 stadsbor, inklusive fyra fullmäktigeledamöter. Överklagan innehöll ett ordentligt angrepp på fullmäktigemajoriteten för att de frångått regleringsplanen och för att de ändrat spelreglerna för

Ångsluparna bestämde var bron skulle gå

Av Janne Jonsson

Presentation

J.O. Jonsson född och uppvuxen i Söderhamn, numera boende på annan ort, men sommarboende i Söderhamns skärgård. Amatörforskare om Söderhamn och skärgården under 1800-talet, och samlar på gamla vykort, fotografier, m.m. Har tidigare givit ut "Söderhamn i gamla vykort" (Europeiskt Bibliotek, 1998).

Email: janne_jonsson@hotmail.com

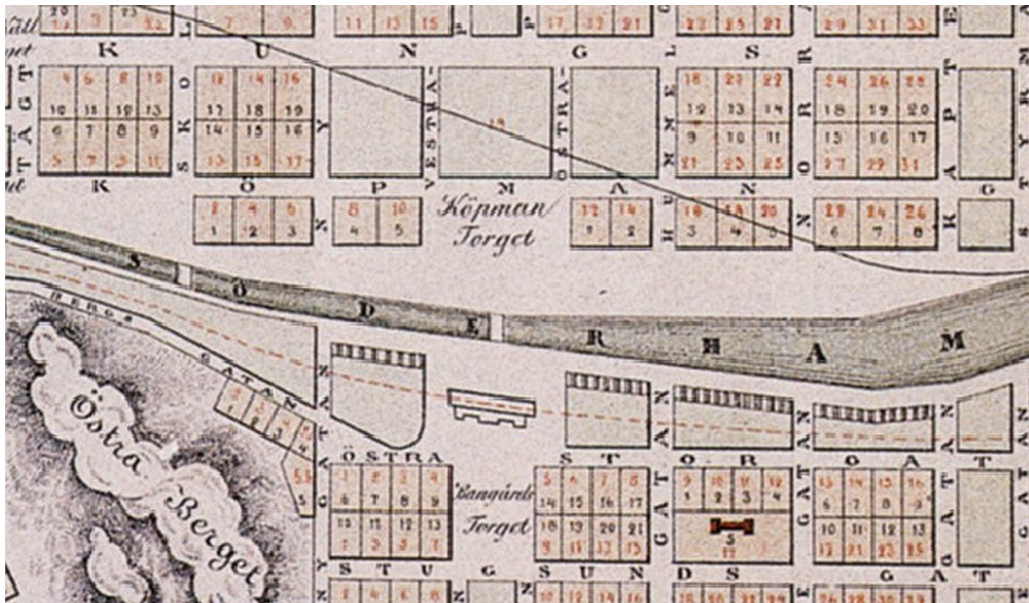
Hur kom det sig att järnbron hamnade vid Nygatan? Och hur fick Söderhamn landets antagligen kortaste färjelinje...och sedan en provisorisk bro som stod i 15 år? Mycken politisk träta ägnades åt dessa frågor mellan 1878 och 1899, när österborna gick till strid för sin bro och ångsluparna till sist fällde avgörandet.

Efter den stora stadsbranden 1876 började Söderhamn expandera österut och fick ett nytt centrum. Det som för några år sedan var det 'norra dyet' kom nu att hysa moderna butiker, med skyltfönster och spännande nya varor; inom kort också goodtemplarlocal och välbesökta frikyrkor. Men med denna förskjutning österut kom också Söderhamnsån att bli ett riktigt hinder. Från det folkrika Öster till den nya kommersiella medelpunkten fanns bara en obekvämlig omväg via 'Smäckebro' (Källgatan). På stadens västra sida gick det bra att fara över på ett antal olika broar – någon räknade till åtta.

bro, medan resten av fullmäktige mest hade velat.

Var skulle nu denna bro gå? Alternativen som tidigt var uppe var Köpmantorget (främst Västra Parkgatan), Nygatan och Skolhusgatan. Men hur skulle man nu göra med ångsluparna? I takt med stadens enorma expansion under 1870- och 1880-talen – som till stor del var en expansion av sågverkssamhällena efter fjärden – hade ångbåtsflottan vuxit. Nu, i början av 1880-talet, fanns inte mindre än sex ångslupar med regelbunden trafik på skärgården, och deras parkeringsplats var just i ån, i höjd ungefär med Nygatan till Köpmantorget. Man kunde inte låta en bro

Ursprungsplanen, efter Sundius, var att bron skulle koppla ihop esplanaden och salutorget på norra sidan ån med den nya järnvägsstationen och 'Bangårdstorget' på den södra. Notera också den (något omotiverade) föreslagna bron vid Skolhusgatan. Planen innebär för övrigt en total demolering av Öster. Karta (beskuren) av Rahm 1878 efter regleringskartorna.



En broförbindelse vid Skolhusgatan, liksom en vid esplanaden, mitt för Köpmantorget, fanns faktiskt med i den s.k. regleringsplanen redan 1878, fast de inte blivit av. Dels hade man ingen bra ritning, dels hade man inte riktigt bestämt sig var bron eller broarna skulle gå – förbindelsen med 'Bangårdstorget' på Öster var inte längre aktuell eftersom järnvägsstationen inte skulle få plats där. Nu hade det blivit 1881 och österfolket hade tappat tålamodet. En petition med över hundra namn lämnades till stadsfullmäktige, som i allmänhet hade ganska liten omtanke om denna stadsdel. Det var inte så konstigt – på Öster bodde nästan ingen som hade tillräckliga inkomster för att få rösta eller sitta i fullmäktige. Undantaget var länge ångbåtsföreståndaren Lars Björklund, som envetet och i stark motvind hävdade österbornas intressen, även i brofrågan. Österborna, liksom Björklund, hade ända sedan stadens återuppbyggnad velat ha en

stänga av denna båttrafik. Fullmäktige gick därför igenom ett antal alternativa brolösningar. En tredjedels rullbro, föreslog någon. En svängbro kanske? En pontonbro? Eller helt enkelt en bro som var tillräckligt hög för ångsluparna att gå under? Det senare alternativet lanserades av 'Brointresserade', mest österbor, som hade legat bakom petitionen. De hade ordnat ritning och lovade till och med att betala kalaset. Förslaget avfärdades av stadsingenjören efter lite räkneoperationer. Vid högvatten skulle ångsluparna slå i bron även med fällda skorstenar. För att ångsluparna verkligen skulle kunna gå under bron skulle den dessutom behöva bli alldeles för brant – samma lutning som överdelen av Borgmästarbacken, nämligen 1 till 6. Med häst och kärra skulle det bli ofarbart, särskilt vintertid. Tog man ut påfarternas mer skulle Södra Strandgatan (senare Södra Hamngatan) bli blockerad. Alla andra alternativ ansågs för dyra

RINGMÄRKNING PÅ GRANSKÄR

Av Curt Risell

För medlemmarna i Söderhamn Fågelklubb och andra intresserade, är ringmärkningen i Ålsjöområdet på våren och Granskär på hösten en sedan länge återkommande programpunkt. Så också på många ställen över hela landet där flera tusen fåglar märks varje år.

Bland vassruggar och videsnår i Granskärs våtmark, mellan Lötån och Söderhamnsfjärden, fastnade den unga blåhaken i ringmärkningsnät. Varsamt befriades den från nätet maskor för att mätas, registreras och förses med en nummerad ring runt benet innan flytten från fjällen mot Indien eller Pakistan kunde fortsätta.

Blåhaken var en av många småfåglar som ringmärktes denna tidiga septembermorgon under överinseende av en sakkunnig publik som kommenterade och diskuterade vartefter fåglarna togs om hand.

De mindre fåglarna fångas i nät medan ornar, tranor och andra större fåglar märks som ungar. Under fjolåret märktes över 300 000 fåglar. Återfynden är däremot förhållandevis sparsamma med ett och annat tusen per år. Genom att ringmärka fåglar kan man öka kunskapen om deras förflyttningar, populationer och ålder. Blåhakar och andra småfåglar brukar normalt bara bli något år. Den äldsta blåhaken som dokumenterats blev 8 år. Rekordet bland våra fåglar har dock en

sillgrissla som blev drygt 45 år, följd av en havsörn på 33 år. Bland långflyttarna kan nämnas silvertärnan som längst flyttar mellan antarktis och arktis.



Robert Lindberg från Söderhamns fågelklubb med en Blåhake. September 2019.

Till redaktionen kom dessa rader och bilder...

...”EFTERDYNING, HJÖRDIS”

...efter Hjördis Östlunds historia i tidigare nummer av Bränningen, om livet på Öster och båtbyggeri m.m.

Mitt sommarland var Dalbyviken utanför Uppsala. Vi barn hade tillgång till jollar, kanoter och yrkesfiskarens bjäse.

På min 40-årsdag 1971 i Trönö fick jag en försrännarbåt från Jämtland. Vet inte var den finns nu.

Som relativt nyskild köpte jag själv en kajak för två. Paddlade dock ensam i Lötåviken, kring Sandskär och i Morviken. (Hade den på takräcket på en liten Ford Escort). Med Östen blev det turer runt Järvsjön och Ljusne.

Med pappa Helges gröna jolle från Dalbyviken städade vi i Söderhamnsån efter Strömmingsleken. Det blev pantpengar till välgörenhet också.

Jag, Hjördis Östlund och Östen Stenberg köpte fastigheten Ålen 5 på Öster och även vår första båt med överbyggnad och utombordare. Vi tullade på huslänet.

På bilden till höger syns ett Signe Tillischträd. Två äpplen vägde tillsammans 1150 gram.



På Storsjön i Trönö 1979, men hade då flyttat till sta'n.



Forsrännarbåten, skadades av ett nedblåst träd. Östen lagade och den till prima skick igen.



Jag en morgon vid ån, motorbåten, som Östen byggde och nertill syns nosen på pappa Helges båt.



Äpplena gav jag Per-Arne Åkerström och hans blivande maka i vigselpresent. Hålsningar /Hjördis Ö. Gröna båten med brun boten skymtar i bildens nederkant på gården Ålen 5. Den hängde med länge.



Östen Stenberg nere vid ån vid den första båten med ruff/hardtop.

Bergqvistbåtarna

Del 5



FOTO: Sture Claesson

Här kommer femte avsnittet i Bränningens artikelserie om Bergqvistbåtar. **Anders Torén** har sammanställt listan över dessa fiskebåtar. 1950 hade Bergqvist byggt 51 fiskebåtar varav 9 gått till Söderhamnsområdet. Den 9:e beställd av Gunnar Johansson, som fiskade på Skatan.

Här berättar Gunnar Johanssons son Sven Gunnar om båten som arbetsbåt och nöjesbåt. Sven-Gunnar var nyfödd när pappa Gunnar 1950 beställde denna kutter i Enånger och för honom blev båten som en familjemedlem ända till 2013, då den såldes.

BYGGÅR	TYP	MÅTT
1950	Däckad med akterruff	29,5' x 10'
BORDLÄGGNING	SPANT	MOTOR
ribb	galv. järnspant	Skandia 14
LEVERERAD TILL	PLATS	
Gunnar Johansson	Söderhamn	

Båten levererades med lastbil till Sofieholm, Söderhamn 1950. Motorn var en 12 hk Skandia 14 med backslag. Sedan ägdes båten av sonen Sven-Gunnar Johansson, som bytte motor till en 4 cyl. Ford marin. Båten är moderniserad med ny högre brädgång och styrhytt. Hemmahamn var Skathamn, Långharn i Söderhamns skärgård.

2013 såldes båten till Peter Lind i Nordmaling. /Anders



Gunnar Johanssons Kutter i Sofieholm före 1956. Sofieholmsvarvet i bakgrunden. FOTO: Erik Schönning

Säsongen varade ungefär från 1 maj då isen försvann och båten togs upp omkring jul, då Skathamnen brukade frysa till.

Pappa och Erik slutade att yrkesfiska i början av 60-talet. Men intresset för att fiska gick aldrig ur för pappa och jämnt skulle ju jag vara med och ro Enångersekan, då siknäten skulle läggas. Inte så lätt för en pojke på 11 till 12 år att hantera ekan och dess



Kuttern utanför båthuset på Långharet, Skathamn. Akterruffen blev höjd ca 10 cm i slutet av 50-talet. Nästa lite större ändring var en fast styrhytt 1970.

SVEN GUNNARS BERÄTTELSE

Min pappa Gunnar Johansson som fiskade från Långharet i Skathamn beställde en Bergqvistkutter nån gång under år 1949. Pappa ville ha den i måtten 30 fot (längd) x 10 fot (bredd), men båtbyggaren Erik Bergqvist sa direkt att det kunde han inte få, så längdmåttet blev istället 29,5 fot. Orsaken till detta var att hans båtbyggerlokal inte räckte till för en båtlängd om 30 fot. I vanliga mått 8,85 m lång och 3 m bred. Djupgående ca 1,1 m. Motorn som också monterades i av Erik Bergqvist var en Skandia på 12 hk. Inte en riktig tändkulemotor utan jag har för mig att beteckningen var lågtrycksdiesel. Men den lät precis som en tändkula.

Efter vad pappa berättat för mig så hämtades båten med lastbil från Enånger i mars 1950 till Sofieholm, där både pappa och farmor och farfar bodde då. Där byggdes en ramp av massaved och sedan rullades båten av lastbilen ner på isen utanför Sofieholm. Pappa behandlade båten med trätjära både ut- och invändigt. Första sjösättningen var enkel, vad jag fått mig berättats. Kuttern fick helt enkelt tina ner genom isen.

Så båten är jämngammal med mig då jag föddes i juni 1950.

Pappa fiskade tillsammans med sin äldre bror Erik från Långharet där farfar i slutet av 30-talet byggde en fiskarstuga och sjöbod. Detta för att få närmare till fiskevattnen eftersom vattnet i Söderhamnsfjärden försämrats av industri- och avloppsutsläpp.

Pappa och Erik fiskade mest med skötar. På våren mest nära land runt Skatön, Gråhäll, och Penninggrund för att få lekströmming. Senare på säsongen längre ut. Skatstorgrund (som pappa sa men nu står det Skroveln på sjökortet), Hällgrund, Yttergrund mm var vanliga fiskeplatser. På hösten då man fiskade längre ut sov de i båten, sedan skötarna lagts. Mest vanligt då var att fiska med skötarna upphängda så de inte nådde botten. Det kallades att lägga "sjänga". Hur det skall stavas har jag ingen aning om, men så sas det åtminstone.

I början på 50-talet och då på hösten fiskades också med laxrevar och då ofta långt utanför Hällgrund. Jag kommer även ihåg att Pappa och Erik mastade på och drog iväg ända till Gretas klackar, men hur det gick med fångsten minns jag inte.

Han kom hem 7 år senare år 1917. De gifte sig 1918.

Pappa Karl var sugen på att åka tillbaka till USA men mamma ville inte det så då blev han kvar hemma i Sverige.

Men eftersom att han även var timmerman och hade verktyg kvar i Amerika, så for han över till Amerika igen 1920 för att hämta dessa, och återkom till Sverige 1921. Efter det blev han fiskare och båtbyggare på ön Harald.

Han byggde även ett stort rökeri på Granskär i Söderhamn år 1935 och det gick riktigt bra, han skickade bland annat böckling till flera ställen runt om i Sverige.

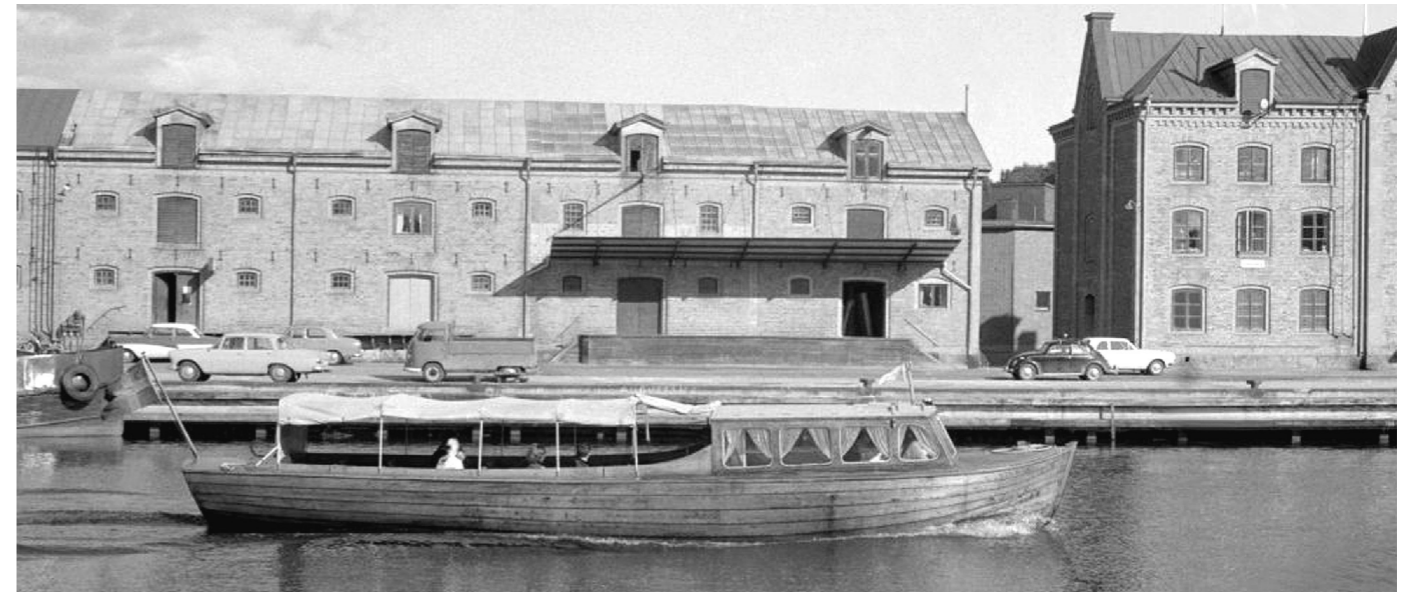
Men så kom Andra Världskriget, och det fanns inget salt att få tag i, så rökeriet fick läggas ned.

Nu blev det Harald som blev arbetsplatsen, och där fanns det mycket arbete att utföra med rökning av fisk varje dag och all surströmming som skulle tas om hand. Och det fiskades ju varje natt också, så i början hade vi även drängar som hjälpte till med lite av varje.

Ett år hade vi 20 tunnor med surströmming och bakom det ligger det otroligt mycket arbete.

Om vintrarna byggdes det båtar med motorer på 3 hk, bland annat så användes Åke-Motorn som Åkerströms i Söderhamn hade tillverkat. Karl fick hjälp av sin svåger Karl Ellfors i Stugsund. Båten användes under sommaren när man for och hälsade på andra fiskarefamiljer, sedan när den var inkörd så såldes den på hösten. Så när vintern kom var det dags att bygga en ny båt igen, och så upprepades samma procedur som året före. Senare byggde han även större båtar för fiske också.

På den här tiden var det fiskarefest varje sommar, festen flyttades runt till olika fiskelägen från Jättendal ner till Utvalnäs. Men de mest publikdragande festerna ägde rum i Skärså, en gång var det en fiskarefest även i Lötbäcken. Den mest tilldragande händelsen var motorbåts tävlingen. Det var olika klasser bero-



Turistbåten "Carmana", byggd av Karl Norling blev klar 1957. Han förlängde båten tre meter vintern 1960-61 till detta utseende. 1965 köptes hon av Söderhamns stad, vitmålad och fick namnet Lill-Flinken. Turisttrafiken med Lill-Flinken upphörde 1973. Bilden från Lars Broilins samling.

ende på motorstyrka.

Det största projektet som pappa Karl satte igång var när han byggde turistbåten "Carmana" 1957. Han var ju närmare 70 år när han satte igång detta stora projekt, att dels bygga turistbåten och sedan köra båten med alla passagerare.

Det här jobbet hade han under 7 år, fram till år 1965 då Söderhamns Kommun köpte turistbåten och döpte om den till "Lill-Flinken".

Han gjorde en ny resa till USA 1963, då var han 75 år, men han

kände sig inte hemma alls. Seattle var ju bara en småstad när han var där senast, och nu var det en mångmiljon stad.

OM ÖARNA HARALD & TUPPEN

Öarna Harald & Tuppen var ju rena idyllen, men det fanns också sorgliga saker som hände där. Pappa Karl var nummer fyra av åtta syskon. Min farmor var hemma i Söderhamn och födde tvillingpojkar, de kom som nummer 5 & 6 och hon hade dom i en korg som kunde öppnas åt två håll, och åkte med Flinken ut till Tuppen.

Efter 6 veckor hade bägge tvillingpojkarna avlidit, och hon åkte åter med Flink, och med samma korg in till Söderhamn för att begrava barnen.

En annan händelse som är tragisk hände på Storzjungfrun, där en kvinna dött, det var på våren, isen låg ännu på Ljusnebotten om än ganska svag. Kvinnan hade svepts i en hemmagjord kista, och skulle fraktas med släde över isen till land backen. Dom startade på kvällen och allt gick bra, och när de närmade sig land gjorde dom en paus och gick till ön Tuppen med kistan och för att äta och vila.

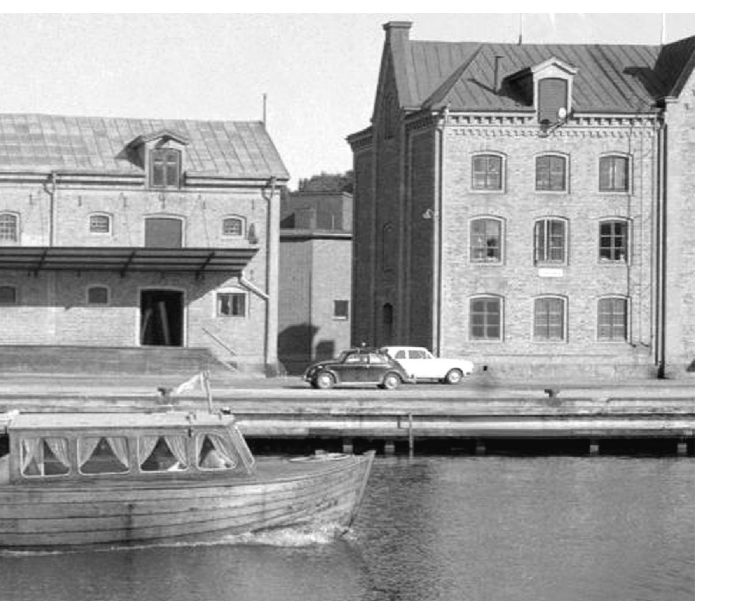
Och tur var det för på morgonen var det öppet vatten på Ljusnebotten.

Drunkningstillbud har det också varit på ön Harald, min 3 år äldre bror hade ramlat i vattnet och låg och flöt så min Mor fick simma ut och hämta iland honom och som tur var kvicknade han till när han kom i land.

Min äldsta son Arne ramlade i och i fallet så fick han tag i akterrepet och blev hängande där och det räddade nog honom tills jag själv upptäckte honom..

Hos Erikssons på Grimshararna drucknade Valter 6 år, och det var min pappa Karl som fick ta upp honom, där han låg på botten.

Så något roligare. År 1933 fick vi telefonväxel på ön Harald för



fem abonnenter och den skötte vi under många år. Under hela Andra Världskriget, då det ringde både dag och natt för att förläggningen som militären hade på Hamnskär skulle kunna rapportera om det var flygplan i området.

Det finns mycket att berätta, men jag får väl avsluta mina berättelser här och tacka för mej.

Hälsningar Edith Svedberg Söderhamn i juli 2020

MOR EDITH, 95, BERÄTTAR

om VIKTOR TÖRNBERG, KARL NORLING och öarna HARALD och TUPPEN

Jag heter Edith Svedberg född Norling och är dotter till fiskaren Karl Norling på fiskeläget Harald i Söderhamns skärgård, och jag har varit vid havet i hela mitt liv. Jag läste i "Bränningen" nr 2 om Magnus Viktor Törnberg som bott på ön Stenskär eller Lars-Jons holmen. Jag kände hans son Viktor Louis Törnberg väl. Detta inspirerade Edith Svedberg till denna berättelse byggd på hennes minnen.

(I förra Bränningen berättade Denny Månsson historien om fotbollslaget "Boca Junior" i Buenos Aires och deras samröre med kapten Magnus Wiktor Törnberg. /reds anm.)



Edith på Orn aug. 2015 nyss fyllda 90.
Foto: Lennart Svedberg

Viktor Louis Törnberg hade en eka med utombordsmotor, som hade liksom en tallrik ovanpå och det var ett löst snöre som man drog igång motorn med.

Han kom till Harald flera gånger i veckan, inte för att höra om fisket, utan för att prata om segling på världens alla hav. Min pappa hade ju seglat runt om i världen i sin ungdom. Han hade varit med om att segla runt Kap Horn på rekordtid, och allt sådant var Viktor intresserad av.

Viktor bodde med sin mamma på Lars-Jons holmen på sommaren, och familjen Norling var dit och hälsade på henne flera gånger under sommaren.



Fyrmastade Ålandsbarken "Parma", från Gustaf Erikssons flotta, lastar trä i Ala. Masttopparna syns från Grimsön. Stormasten va 52 m.
Bilden från DiBiS. Tillhör Ljusne Museiförening.

Viktor var den värsta människa jag hört på att svära, och så var han ateist också, det fanns ingen gud för honom, annars så var ju sjömän ofta lagd åt det religiösa hållet, likadant var det ju även för fiskare.

Lars-Jons holmen ligger ju så att Tuppsundet är på östra sidan av holmen, och där hade Viktor en brygga som han låg på och tittade med sin kikare. Den kikaren var så stark att han kunde se folket som gick längst upp på fyren på Storsjungfrun.

En dag kom han och talade om att han sett med kikaren att ett av Erikssons Ålandsskepp seglat in till Ljusne, och ville att pappa Karl skulle följa med dit och titta på skeppet. Det här var 1935 och jag var 10 år, men jag fick följa med, och när vi kom till Ljusne låg fartyget på redan och hon hette Parma.

Vi fick gå ombord, och det som jag såg då, glömmer jag aldrig, då däckets var jättestort med dessa höga master. Fast det är 85 år sedan så kan jag se det än idag för mitt inre.

Viktor hade ju kaptensexamen, men något hade hänt när han seglat som gjorde att han inte fick någon kaptensbefattning, men förste styrman kunde han få, men det ville han inte.

Jag vet inte vad som hände med honom sedan, men hans mamma avled. Han kom till ålderdomshemmet, så pappa var dit och besökte honom, men nu var det en helt annan Viktor

Törnberg han mötte. Han hade blivit religiös och bad om förlåtelse för alla svordomar. När Viktor avled vet jag inte.

Det stolta fartyget Parma låg i Ljusne och vi var dit en fredag, sen på lördag morgon var det regntjocka och då kom hon seglandes med lite segel ut på Ljusnebotten och så försvann hon bakom Storsjungfrun. Hon gjorde sedan två resor, sedan försvann hon och gick under med man och allt.

(I Söderhamns tidning kan man läsa att "Parma" var i Söderhamn även den 11/8 1933. /Red.)

OM KARL NORLING

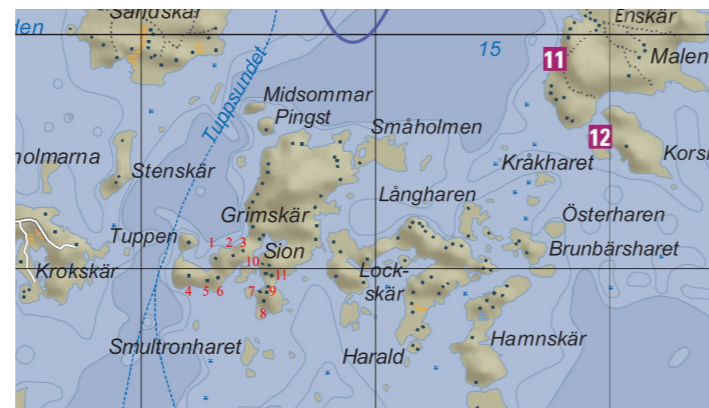
Jag skall berätta lite om min pappa Karl Arvid Norling född 1888. Han var son till Anders Arvid Norling som köpt ön Harald, alltså fiskeläget, av Brolins i Stugsund. Brolins i Stugsund ägde ju även ön Tuppen i Tuppsundet, och där var min farfar dräng eller hjälpkarl åt Brolin. Så min pappa Karl Norling är född på ön Tuppen.

På den tiden gick det ju många passagerarbåtar, som alla lade till vid Tuppen.

Min pappa var 22 år när han, efter att ha gjort lumpen eller värnplikten, gick till sjöss år 1910. Han seglade på flera skutor, både bra och dåliga. En del hade så dålig värme i kabysserna att när dom låg med vintermössorna på så var mössorna fastfrusna när de steg upp.

Pappa Karl var inställd på att ta sig in i Amerika och till slut så lyckades han, fast det hängde på ett hår. När han rymde hade han mutat vakten, men när han kom i land märkte han att han glömt sin klocka, ett fickur, som han fått av föräldrarna när han konfirmerades. Så han gick tillbaka och hämtade fickuret, och fick nu muta vakten en gång till, men det gick bra och han kom iland.

Karl hamnade i Seattle och kom med på en båt som fiskade lax i Berings hav. Han hade träffat min mamma innan han for och hon lovade att vänta på honom tills han kom hem igen, och



Öarna runt Tuppsundet, en del av dem är omnämnda i texten.
Kartan från Sandarne-KULT.

långa åror. Men duktig att ro blev man ju. Jag tror nog att för mig blev det lite för mycket fiske då, och det är nog därför som jag nu inte är intresserad av att fiska.

Pappa tyckte också om att snickra så vår båt har byggts om under årens lopp. Det första som jag tror hände var att akterruffen höjdes ca 10 cm, och det hände nog redan i slutet av 50-talet. Nästa lite större ändring var att en fast styrhytt kom till ungefär 1970. Skandiamotorn byttes ut i mitten av 70-talet. Nya motorn var en Ford marindiesel som köptes från Schönnings båtvarv.

1987 blev det en stor renovering. Ny styrhytt, brädgången höjdes ca 10 - 15 cm och båten plastades i botten. Ju äldre båten blev desto längre tid tog det på våren vid sjösättningen innan båten blev tät. Fiskarbåtarna for ju ganska illa, framförallt för att



1987 blev det en stor renovering. Ny styrhytt, brädgången höjdes ca 10 - 15 cm och båten plastades i botten. Arbetet utfördes vid huset i Buberg med Söderhamns vattentorn vid horisonten.

de drogs upp så sent och aldrig han torka ut innan vinterkylan.

Pappas dröm med ombyggnaden var att åka på en långtur upp till höga kusten, men så blev det inte. I januari samma år som han planerat att åka norrut fick han en stroke, så den resan fick han inte göra. Däremot användes båten efter att yrkesfisket upphört till utflykter både kortare och längre. Agön, Hornsladet, Utnora (utanför Gävle) och Kusön var några av de utflyktmål som låg längre bort. Förutom besöksmål i Söderhamns skärgård som Skärså, Prästgrundet, Storsjungfrun med flera.

Året efter ombyggnaden -87 for hela min familj iväg på semester till Stockholms norra skärgård.

Men starten blev lite snöplig. Efter lång planering och förberedelse att vara borta ett tag bar det iväg från Skathamnen. Men vi kom bara till Tuppsundet.

Då larmade termometeren om alldeles för hög motortemp. Så det blev att ankra. Skaffa bogsering hem igen. Snopet! Fel på termostaten var första tanken. Men icke. Egentligen inget fel på motorn. Däremot kortslutning i tempgivaren så det var bara mätaren som visade fel. Ny givare kom på posten och efter någon



Slutet av 50-talet. Gunnar Johansson på väg in i sjöboden på Långharet.
FOTO: Erik Schöningg.



I början på 50-talet och då på hösten fiskades också med laxrevar, här Gunnar och Erik Johansson. Gunnar närmast kameran
FOTO: Erik Schöningg

dag kom vi iväg. Ganska typiskt. Detta var enda gången som Fordmotorn krånglade. Men tack vare den förseningen fick vi vädermässigt en fantastisk vecka med i stort sett sol hela resan. Öregrund, Grisslehamn, Ångsö nationalpark var några av de ställen vi besökte på färden i Roslagen. Vi hade också planerat att ligga en natt vid Rödlöga men där var det fullt så vi fick leta en annan natthamn. Sedan bar det iväg hemåt. Mysig vecka men lite spartansk var det. Hela familjen sov i hytten. Anita och jag längst ut mot båtsidorna och alla 3 barnen på tvären mellan oss. Men en upplevelse som vi inte glömmer.

Ett annat minne som jag tror hela min familj har är då vi sommaren 94 varit och hälsat på bekanta utanför Gävle och skulle åka hem. Men sjöbrisen den dan blåste ordentligt och med tre barn, så avvaktade vi att åka iväg till klockan var ca åtta på kvällen. Då hade sjöbrisen mojnadt ordentligt. Och det blev en magisk hemförd en kväll och natt i juli. Bara lite dyning akterifrån och månljus. Vi kom hem omkring klockan två och då var det bara att knäppa på TV;n. Sverige spelade bronsmedaljmatch i fotbolls-VM och vann! Vilket minne!

År 2013, efter mycket funderande bestämde vi oss att sälja vår Kutter. På slutet blev det mest att ta upp båten på hösten och sedan rustning och sjösättning på våren Och så några sommartutflykter. Ungefär lika mycket jobb som nöje.

Lite konstigt kändes det att sälja henne. Hon var ju lika gammal som jag och kändes nästan som en familjemedlem.

Köparen kom från Umeå men hade stuga vid Järnäs klubb (utanför Nordmaling). Så jag tror och hoppas att hon känner sig hemma där också. Och framförallt att någon tar väl hand om henne.

2013, familjen Johanssons kutter lämnar Långharet med nya ägare.

FOTO: Anita Johansson.

Skathamn /Sven Gunnar



BERÄTTELSEN OM EN BÅT

anteckningar av Gabrielle Roland Waldén

Skärgårdsföreningen äger nu fyra museibåtar. Två byggda vid Sven Johanssons båtbyggeri i Forsbacka. En Elffors-båt fick föreningen 1995, byggd i Stugsund 1949 av Karl Elffors och 1998 donerade dåvarande ordföranden Olle Berglund en Nyman-Olsson båt, byggd 1933-34 av båtbyggarna och fiskarena Axel Olsson och Anders Nyman, som också hade verkstad i Forsbacka.

Det var systrarna Österlund på Sandskär i Söderhamns skärgård, som hade beställt båten. Sedan kom den i advokatfamiljen Rolands ägo, som också höll till på Sandskär.

Här får Bränningens läsare ta del av några av dottern Gabrielle Roland Waldéns "båtminnen", en del finns även i hennes bok "Sandskär i mitt hjärta". (Ett stort tack till Gabrielle! /Red.)



Om själva bygget finns några noteringar i en anteckningsbok efter Barbro Olssons farfar Axel Olsson.

1933 skriver han: 6:e mars gjorde modell, 7:e gjorde mallar, 8:e mallar reses (som bordläggningen formades runt). 9:e började

'bola'. Uttalas med tjockt "l". Det är att forma brädorna/borden efter mallarna, som sedan tas bort och spanten sätts på plats. "Fröken Östlund" (i boken) skall ju vara "Fröken Österlund".

"Tyvärr så var det inte så mycket anteckningar i farfars bok om denna båt, han skrev mer när det var lite större båtar. Det var vår farfar Axel Olsson som började bygga båtar, den första lär han ha byggt vid 16 års ålder. Till sin hjälp senare som kompanjon, hade han sin brorson Anders Nyman. Var det större båtar så fick sönerna vara med och hantlanga. Så småningom övertog pappa Robert båtbyggandet och min bror Lennart är den siste i familjen som blivit båtbyggare. Båtarna byggdes på vintrarna, på somrarna fiskade man". /Barbro Olsson/

Så var båten klar.



En stor klinkbyggd båt, som gick att ro med två par åror och även att segla. Här är båten på Sandskärs västsida. Elin Österlund till höger i samspråk med en kvinna som troligen är Gertrud Dalén, rektor vid Flickskolan i Söderhamn; hon hade en stuga på den sidan av ön. I bakgrunden ses den lilla holme som är förbunden med Sandskär med en liten vit träbro. Bilden är troligen från 1930-talet.

Ola Österlund vid årorna och en av systrarna vid roret. Sandskär med Sjöboden syns i bakgrunden. Året är 1938. På den här bilden ser man att det fanns roder, och båten hade också en liten liten köl, mast och sprisegel. I den främre toften (där Ola sitter) stack man ner masten i ett hål. Mina systrar och jag seglade en hel del. Det gick bäst om man hade vinden akterifrån, att kryssa gick inget vidare. I varje fall var vi inte så bra på det. Jag minns en gång när vi seglat iväg på andra sidan Grimsön och hade Storjungfrun långt borta plus öppet hav framför oss. Pappa Nils Otto blev tydligen orolig när vi var borta så länge att han tog motorekan och körde ut och hämtade hem oss när vi var på god väg utåt havet. Han bogserade oss hemåt. Han var arg. Han släppte bogserlinan när vi hade en bra bit kvar för att som straff tvinga oss att ro sista biten. Vi tog det inte särskilt hårt, vi bet ihop och rodde. Med två par åror gick det att få upp god fart.

Min mamma hittade på namnet Hajak på båten, varifrån det kom vet jag inte. Men vi i familjen Roland talade alltid om roddbåten som Hajak.

Hajak var verkligen en mycket älskad båt i familjen Roland, men det var också varje år en hel del jobb. Den måste svälla, ev. tätas med nån smet, skrapas och fernissas eller vad vi nu gjorde. På våren/försommaren var det alltid stora springor mellan borden och det tog ett bra tag innan springorna gick ihop någorlunda.

På bilden överst på nästa sida, är det jag som rör, pappa Nils Otto sitter på den bakre roddtoften och min syster Anna i aktern. Upptill i bildens vänstra del skimtar Grimsön med Tuppen till höger, delvis skymd av en liten holme utan namn (fast i familjen Roland hette den Jeannes ö). Till höger syns öar och fastland bortåt Vallvik. Alltså Tuppsundet däremellan

Mina systrar Jeanne och Anna i Hajak strax utanför Sandskär 1964. Man ser familjen Strandlunds långa brygga uppe till höger och bortom den Stenskar.

1953 Min lillasyster Anna sitter och ritar i Hajak.

Min son Paul på bockbryggan, barnbarn till Anna och Nils Otto Roland. Hajak på svällning i bakgrunden.

Till slut när det blev för jobbigt för mina föräldrar, när dom började bli till åren, sålde pappa Nils Otto Hajak till timmermannen Bosse Berglund för 100 kr. Jag tror att det var i slutet av 1970-talet (har i varje fall skrivit så i Sandskärsbo-

ken). Där står också att Bosse B:s bror Olle seglade upp till Höga Kusten med Hajak (sid 95). Han var antagligen bättre på segling än vad mina systrar och jag var på den tiden, som jag berättade på föregående sida.



Två bilder av Hajak, som jag tog för några år sedan på Fiskaremuseet. I den främre toften ser man hålet för masten. /Gabrielle.