



# Bränningen

Medlemsblad för Söderhamns Kust- och Skärgårdsförening  
Nummer 2 2011



**Hur skall Norrfjärd kunna räddas? Räcker det med muddring av Baggundet? Vilka fler åtgärder behövs?**



**FISKARE  
MUSÉET** *Gäddan*



**Två lokala konstnärer ställer ut på Galleri Gäddan i sommar.**

**Läs mer under Gäddans öppethållande eller på vår hemsida**

**www.**

**skargardsforeningen.se**

# Söderhamns Kust & Skärgårdsförening

## Ordförande

Lennart Andersson

[lennart.andersson@soderhamn.com](mailto:lennart.andersson@soderhamn.com)

0270-285539, 0270-33030, 070-8168411

## Kassör

Barbro Olsson

[barbro.olsson@soderhamn.com](mailto:barbro.olsson@soderhamn.com)

0270-14915, 0270-60573, 073-0235755

## Sekreterare

Hans Fryklund

[hans.fryklund@soderhamn.com](mailto:hans.fryklund@soderhamn.com)

0270-281108, 070-5424855

## Övriga styrelsemedlemmar

Astrid Forslund, Björn Eriksson, Bengt Hedman, Johnny Andersson, Björn Larsson, S-G Johansson:

**Suppl:** Stig Berglund, Tord Sundberg, Björn Hedman, Stig Hedman

## Redaktion Bränningen

Lennart Andersson, Sture Claesson, Hans Fryklund

## Hemsidor

[www.skargardsforeningen.se](http://www.skargardsforeningen.se) [www.svartsundsranan.se](http://www.svartsundsranan.se)

[www.museileden-soderhamn.se](http://www.museileden-soderhamn.se)

**E-post:** [info@skargardsforeningen.se](mailto:info@skargardsforeningen.se)

Vi finns nu också på Facebook, sök på  
**Kust & Skärgård Söderhamn**

Sidan är ny så innehållet är lite tunt just nu men vi jobbar på saken.

## KlimatSmart i Stugan

Under 3 år har ett Seminarium genomförts på Stålnäs om hur man kan bli KlimatSmart i stugan. Seminariet handlar om

**Kompostering** i alla dess former, latrin, mask, trädgårds och matkompost.

**Energi** från vind och sol..

**Gråvattenrening**, alltså avlopp från Bad, disk och tvätt.

**Vattenrening** från enskilda brunnar.

Deltagarna som hitintills har kommit från olika öar har också med sig olika lösningar på de problem som kan finnas på platser där man ej har kommunalt vatten & avlopp samt el. Det gör att många värdefulla tips sprids.

Välkommen till en dag som kan bli mycket innehållsrik i en underbar miljö om vädret är oss gynnsamt.



**Seminariet sträcker sig från kl 0900 till 1530.**

Fm-kaffe, lunch och em-kaffe ingår i avgiften.

Anmälan senast den 13 juni kl 1800. OBS! Endast 12 platser. Kostnad 200:- pr person.

E-post: [lennart.andersson@soderhamn.com](mailto:lennart.andersson@soderhamn.com) eller pr tfn 070-8168411



## Om Barkskeppet Blenda

En sammanställning gjord av Sture Claesson

Del 2

Barkskeppet Blenda, byggt på Stenåkersvarvet i Mariehill, sjösattes 1877. Fartyget tjänade sedan ”partsrederiet för Barkskeppet Blenda” med Rickard Hillman som huvudredare (i avsnitt 1 angavs felaktigt Joh. Brolin & son som ägare) i 21 år, 1877-1898. I första avsnittet om Blendas färder i rederiets tjänst kom vi till år 1881, då hon red ut en svår orkan i Cardiffs hamn.

Vi följer vidare Blendas färder och man förundras över det mod och den kunskap den tidens sjömän besatt, att ta sig fram med hjälp av kompass, sextant och vad i övrigt fanns i ett fartygs utrustning. Att kunna avläsa väder och vind och lära av andra erfarna sjömän ökade sannolikheten att nå destinationsorten. Men ändå kunde man naturligtvis inte undkomma vare sig hårt väder eller stiltje när man var till havs i månader. Om hårt väder som åter drabbade Blenda finns följande berättat:

*”Storm utan like. Den 13/1 1882 utsattes Blenda för en sådan storm att kapten Trapp ej förut sett dess like. Rorgängaren kastades av stormens våldsamt fram till fören, styrmannen slungades mot den ena sidan av relingen och kaptenen mot kajutdörren med en sådan kraft att densamma söndersplitrades. Återkommen vid medvetande fann kaptenen att ingen stod vid rodet, varför han krypande begav sig dit. Seglen voro sönderblåsta och vattnet hade inträngt i kajutan i sådan mängd att där förvarade fåglar hade drunknat, av vilka endast en papegoja kunde bringas åter till liv. En ny regnrock som kaptenen var klädd i, sönderslets av stormen i tusen bitar och vattnet yrade så omkring, att det var omöjligt att se ett steg framför sig. Efter 24 timmar bedarrade stormen och efterträddes av vackert väder. Blenda visade sig under detta vindens och havets uppror vara ett särdeles sjödueligt fartyg.”*



*”BLENDA af Söderhamn” under den svåra stormen den 13 januari 1882, lat 43 grN, long 30 grW, nära Azorerna. Denna osignerade målning finns i museets ägo.*

**Våren 1882**, fem år efter det att Blenda lämnade Söderhamn, återvände hon till svenska färsvatten. Den 19/7 lossades en saltlast i Karlskrona, varifrån Blenda tog sig hem till Söderhamn för att genomgå en välbehövlig reparation vid Stenåkers skeppsvarv.

Och Håkan Nihlman fortsätter med fler strapatser för Blenda:

*"Den 27/10 utgick Blenda ånyo från Söderhamn destinerad till Melbourne med trävaror. Under gång i Indiska Oceanen fick skeppet den 24/1 1883 utstå en storm med hårda regn- och hagelbyar samt hög överbrytande sjö. Revade övermårssegel och focken fördes. Stormen och byarna tilltog under dagen. Övermårsseglen fastgjordes. Kl. ½6 på eftermiddagen under en orkanlik hagelby sprang fockrån av vid hangarbandet och undre förmårsseglet slets samtidigt från mårsrån och splittrades. Efter att stormbyn (som varade i ungefär en kvart) avtagit, nedkapades det splittrade mårsseglet och focken."*

**Resan fortsatte** sedan utan någon anmärkningsvärd händelse och den 5/2 anlände hon till destinationsorten Melbourne, efter drygt tre månader till havs. Blenda fortsatte därifrån barlastad till Nya Zeeland, därifrån med vete till Liverpool, styckegods till Buenos Aires, barlast till Barbadoes sedan Antigua, vidare till St. Kitts i Leeward Islands. Där lastades socker till Greenock och sedan gick Blenda barlastad till New York, lastade petroleum i Philadelphia på Stockholm. Och så var hon åter i sina hemfärdsvatten.

<p style="text-align: center;">H E L S I N G E N</p> <p>N:o 76 Tisdagen den 22 sept. 1885</p> <p style="text-align: center;">B L E N D A</p> <p>Här hemmahörande Skeppet Blenda kapten Herman Trapp, råkade - enligt telegram från kaptenen till rederiet här- städes - den 13 d:s ut för svår or- kan utanför Orkneyöarna och förlorade segel, båtar och klyfvarbommen, men lyckades inkomma till Stromness.</p> <p style="text-align: center;">S. T.</p>
--

**Tre år senare** råkade Blenda ut för ytterligare ett svårt oväder. I Helsingen var denna notis införd den 22 september 1885.

Så här var det enl. Nihlman:

*"Den 12/9 blåste vid middagstid halv storm från sydost med tjockt väder och orolig sjö.*

.....  
*kl. 5 då vinden gick på sydväst och tilltog till full storm med svår sjö. Skeppet lades då nordvästvärt och ½5 om eftermiddagen skörades stagapan.*

**Stormen fortfor** att blåsa med hagel- och regnbyar. Sjön gick hög och bröt över fartyget så att däckets blev fullt av vatten. Kl. 8 om eftermiddagen tilltog vinden till orkan. Kl. 9.30 träffades fartyget av en svår brottsjö, som bräckte klyfvarbommen jäms med eselhuvudet, bortspolade storbåten och prämen samt krossade slupen och gigen

.....  
*Till följd av den svåra slagsidan fylldes däckets oupphörligt av sjöarna. Brassar och annat löpande gods förstördes. Vid dagningen upptäcktes att tre brädgångsportar var sönderslagna, reservspirorna i drift, däcksinventarier bortspolade, tre stora vattenfat, som låg på*

*forts nästa sida*

*däck, hade kommit i drift. Dessa nödgades man sönderslå, emedan de hotade att skada pumparna. Sjön hade även slagit sönder kajutdörrarna, varigenom vattnet hade inträngt i kajutan och angränsande rum och åstadkommit betydlig skada.*

.....

*Den 16/9 siktades ön Hoy Hand på Orkneyöarna och kl. 5 på morgonen gjordes ankare och kättingar klara och kurs sattes mot Stromness för reparation.*

*(Källa: Uppsats av Håkan Nihlman i Medelpads Sjöhistoriska förenings tidning "Lubrikatorn", nr 3, 2009.)*

## Engångsgrillen - en katastrof ur miljöperspektiv

Engångsgrillen har funnits i Sverige i cirka 10 år och det säljs ungefär 1-1,5 miljoner grillar i Sverige varje år.

- För oss på Skärgårdsstiftelsen är grillen inte bara ett miljöproblem utan också ett arbetsmiljöproblem, säger tillsynsman och biolog Lars Westling som liksom många av sina kollegor skadat sig ett flertal gånger på grillarna med skärsår och annat som följd när grillarna vårdslöst slängts i soporna. Bränder i sobodrar är ett annat problem som engångsgrillarna ofta orsakar.

Engångsgrillarna är väldigt dåligt konstruerade, ur ett återvinningsperspektiv. Förpackningen saknar instruktioner om vilka delar som kan återvinnas och vad som ska slängas. Om aluminiumet återvinns sparar man 90 procent av energin, jämfört med om man skulle göra en ny. Kolen i engångsgrillen är indränkt med tändmedel, paraffin eller fotogen, som bryts ner långsamt i naturen och är giftigt. Idag är det bara ett fåtal som återvinner sin engångsgrill.

*Hämtat från Skärgårdsbryggan*

## DiBiS-bilden.

På [www.dibis.se](http://www.dibis.se) på nätet finns en databas med för närvarande ca 62 000 bilder. Du kan hjälpa till att identifiera bilder genom att skriva in om du känner igen en bild eller delar av en bild i databasen. Se nedan!



Denna bild har identifieringsnummer **XSF125A**. (XSF kommer av Gävleborg och SkärgårdsFörening).

Bilden visar ett sommarhus på Käringnolaskär strax innanför Branthäll i Söderhamns skärgård.

Den 29 maj 1897 fick Rich. Hillman, sågverksägare på Mariehill, byggnadstillstånd och arrendekontrakt. Huset blev färdigt 1913. Holmen kallas härav även Hillmans holmen. Bygg-

naden ser likadan ut i dag, men båten är borta. Den hette "Ferm" och var motsvarighet till dagens tjänstebil, alltid till Hillmans förfogande.

Om namnet Käringnola kan nämnas att det kommer av att man kan gå kärt (nära) norr (nol) om holmen. Nuvarande ägare är familjen Pernebrink i Sandarne.

Vet du mer om denna bild eller någon annan bild i databasen så kan du skriva in det. **Gör så här:** När du gått in på [www.dibis.se](http://www.dibis.se) klicka på knappen "sök", längst upp på sidan, och skriv bildens nummer (t.ex XSF 125A) i rutan "bildnummer" lite längre ner på sidan. Då kommer bilden fram och du kan följa instruktionerna och skriva det du vet.

## Hur skall miljön i inre Norrfjärd räddas?

På initiativ från boende i inre Norrfjärd diskuteras just nu möjligheterna att förhindra en kollaps av vattenkvalitén i inre Norrfjärd. Hela fjärden har många tecken på överbelastning av näringsämnen. Kraftigt tillväxt av grönalger vid solig och varm väderlek. Vintertid finns också tecken på gaser från döda bottenar.

Representanter från Norrfjärd och Kust & Skärgårdsföreningen kommer under försommaren att diskutera möjligheterna att försöka starta en räddningsaktion.

Till hösten finns det förhoppningar om någon form av plan hur en räddningsaktion skall gå till. Ett Rädda Östersjön i miniformat...

# OM NEDJANS FÖRLISNING

Lastångaren NEDJAN byggd 1893 i Greenock under namnet WELL PARK och lastade endast 1175 ton dw. Hennes engelske redare var den välkända rederifirman J & J Denholm i Greenock.



Redan 1904 förvärvades fartyget till Sverige av Ångfartygs AB Pallas (C B Pedersen), Göteborg, som gav förvärvet namnet PALLAS. Våren 1922 kom ångaren till det skånska Österlen, ditköpt av Rederi AB Ost-kusten (Olof Jönsson). Efter det välkända och fruktade grundet utanför Simrishamn gavs förvärvet namnet NEDJAN.

Håkan Thorén i Stiftelsen Marinhistorik (SMH) har sammanställt ett digert material om vad som framkom i samband med fartygets försvinnande i januari 1954. Ur detta material plockar vi några valda delar. Först en unik bandinspelning, som den då 14-årige Kurt Jonsson i Hernösand gjorde av ett radiosamtal mellan NEDJAN, Hernösands kustradio och rederiets kontor:



Klockan 23.55 den 9 januari ringde fartygets kapten upp rederiets kamrer i dennes bostad i Trelleborg. I samband med att radiosamtalet beställdes hördes rösten från NEDJAN berätta: All styrinrättning har gått all världens väg. Vi driver i Geflebukten.

Kustradion i Hernösand: Vill ni inte ha ut en livräddningsbåt?

Nedjan: ...ohörbart)

K: Vad har ni för position ? Det kan vara bra att ha reda på.

N: 7 till 8 minuter från Eggegrund i 155grader. Vi har inte långt till Lövgrunds Rabbar.

Samtalet till Rederiets kamrer kopplas upp:

N: Nu är det samma historia igen.

R: Vad då för samma historia?

N: Roderlinan har gått av för oss. Handstyrningen också.

R: Var är ni?

N: 7 till 8 minuter från Eggegrund. Vi är inte långt från Lövgrunds Rabbar.

R: Kan ni inte göra någonting provisoriskt?

N: Nej, här blåser full storm.

R: Herre Gud är ni rådlösa? Har ni ingen handstyrning?

N: Nej den är sönder den också. Vi har haft en till. Den är också sönder. Det är ingenting att göra.

R: Ligger ni och driver?

N: Ja.

R: Var är ni?

N: 7 till 8 minuter i 155 grader och driver söderut. Vi kör med halv fart och kan inte styra.

R: Kapten, det liknar ju ingenting. Är det kettingen som gått? Jag vet inte hur det ska gå till.

N: Vi kan väl ta en bogserbåt som drar oss in.

R: Jag vet inte var jag skall få tag i en bogserbåt. Jag vet ej hur det skall gå till.

N: Hernösands Kustradio kan ordna en bogserbåt. Här blåser full storm. Vi driver söderut och kan inte gå på däck.

R: Jag vet ej hur det skall gå till. Jag får tala med assuransen,

N: Radiostationen kan ha haft en bogserbåt.

R: Vi får inte göra något förrän vi talat med assuransen.

N: Vi har hållit på i 7-8 timmar med detta. Vi har inte så långt till Lövgrunds Rabbar.

R: Ja, jag skall ringa så fort jag kan.

Detta samtal varade ungefär fem minuter. Därefter talade Kustradion med NEDJAN, som hördes mycket svagt på det inspelade bandet.

K: Ska jag inte skicka en livbåt?

N:..... (ohörbart)

K: Det är ju ingen avgift.

N:.....(ohörbart)

K: Ja ni får själv bestämma. Ni har ju ingen inrättning att styra med. Jag vet inte när en bogserare kan komma. Livräddningsbåten kan ju ligga bredvid er. Lyssna på mig hela tiden.

Sammanlagt anropades NEDJAN sju gånger inom 15-20 minuter.

K: Är det 155 grader från er och 355 grader från Eggegrund?

N: 155 grader från oss och 355 grader från Eggegrund.

K: Nu går det ut en båt, en kutter från Bönan. Den är framme om två timmar. Tänd era strålkastare så dom hittar er. Vi avvaktar rederiets svar Ska jag meddela Neptun?

Svaret från NEDJAN gick ej att uppfatta. NEDJAN anropas flera gånger men inget svar hördes.

Sjöförklaring hölls vid Gefle Rådhusrätt den 18 mars 1954 och i den redogjordes för de faktiska omständigheterna på följande sätt: Efter fullbordad lastning av c:a 350 stds trävaror, varav omkring 119 stds lastats på däck, avgick ångfartyget NEDJAN av Simrishamn från Norrsundet den 9 januari 1954 omkring kl 15.00 under ledning av lots. Fartyget var destinerat till Ipswich och var i synbarligen fullt sjövärdigt skick med däckslasten väl surrad på vederbörligt sätt. Övriga bestämmelser beträffande lastning mm hade iakttagits. Vid avgången både fartyget en slagsida av 3-4° åt styrbord, som uppkommit vid grundkänning under lastningen den 3 januari och då var c:a 7 men sedermera delvis rättats till genom omstuvning av den för flottagning utlossade lasten, dvs hela däckslasten och c:a 10 stds av rumslasten.

Slagsidan vid avgången var sålunda ej beroende på däckslastens storlek eller vikt. Sjövärdighetsbevis hade utfärdats efter dykarundersökning och magistratsbesiktning i samband med ifrågavarande grundkänning. Lotsen lämnade fartyget syd om Gåsholma kl 15.15. Vinden, som strax före avgången varit NNW av c:a 12 m/sek styrka, hade då ökat till omkring 15 m/sek och sjön hade börjat bli grov. Under den tid lotsen varit ombord hade inga fel förmärkts i något avseende, fartyget hade styrt bra och ej varit vekt.

Slagsidan hade varit oförändrad. Kylan hade emellertid varit tilltagande och isbildning skett på lotsbåten vid överspolning.

Någon nämnbar överspolning på NEDJAN hade emellertid ej förekommit då lotsen lämnade, dels på grund av ditintills relativt skyddat vatten, dels på grund av den höga lovartsida som babordssidan genom slagsidan utgjorde.

Omkring kl 17.00 hade vinden ökat till ca 20 m/sek och NEDJAN kunde då iakttagas från lotsstationen i OSO riktning, styrande nordvärt men utan att komma nämnvärt framåt, snarare drivande utåt i östlig riktning mot Västra Banken. Västra Bankens fyrskepp var då intaget och det var känt att befälhavaren på NEDJAN därför hade för avsikt att gå efter Finngrundets fyrskepp i stället.

På lotsstationen hade man den uppfattningen att NEDJAN låg och "höll sjön" och fartyget kunde iakttagas på detta sätt – genom sina lanternor – till inmot 19.00-tiden, då det ändrade kurs och styrde mot Gåshällan under högst 10 minuters tid, varefter kursen ändrades till omkring sydväst, mot Iggöskaten eller Trödjehällan såvitt man kunde bedöma. Några signaler från NEDJAN hade ej iakttagits och dess läge gav ej lotsarna någon anledning att hysa någon oro. Sikten var god och man antog, att NEDJAN hade pejling på fyrarna och tänkte söka lä under land eller ned mot Geflehållet. Då lotsförmannen omkring 21.20 gick och lade sig hade fartyget varit utanför linjen lotsstationen-Eggegrund. Fartyget har därefter veterligen icke iakttagits.

Lotsverkets tjänstefartyg Gävle och lotskuttem sattes in för spaning, men ingenting kunde upptäckas av vare sig fartyget eller besättningen. Vid flygspaning upptäcktes under förmiddagen den 10 januari flytande vrakgods ca 2"SSO Eggegrund och senare vid Gårdskärskustens avpatrullering utom trävirke bl.a. en livbåt och en eka samt diverse annat vrakgods, varav 7 st livbojar märkta NEDJAN. Samma dag fanns liket av eldaren Övall och den 11 januari hittades liket av maskinisten Möllersson, båda anställda på NEDJAN. Till dagen för sjöförhöret hade inga ytterligare fynd gjorts.

Då vindstyrkan under natten mellan den 9 och 10 januari i de aktuella farvattnen tidtals uppnått och troligen överstigit 30 m/sek, kan det på grund av ovan angivna omständigheter anses fastslaget, att NEDJAN under natten gått förlorad med man och allt.

Orsaken till sjöolyckan, i den mån den kan med ledning av sjöförhöret bedömas: Fullständig klarhet om orsaken till olyckan har ej genom sjöförhöret kunnat erhållas. Det synes emellertid sannolikt, att orsaken kan sökas i haveri på styrinrättningen under omständigheter som omöjliggjorde dess reparation; orkanartad storm med överspolning och nedisning, eventuellt också

Med styrledningens åtkomstmöjligheter blockerade av däckslasten. Härunder kan fartyget i det grunduppfyllda farvattnet ha fått bottenkänning och blivit läck eller genom isbildningen ha blivit ranks och kantrat, eventuellt ha båda dessa händelser inträffat och samverkat. (Efter kursändringen mot SW vid 1900-tiden, då den genom slagsidan lägre styrbordssidan blev lovartssida, måste överspolningen och isbildningen ha avsevärt ökat). Någon omständighet som skulle kunna ifrågasätta bristande sjövärdighet hos fartyget vid avgången har ej framkommit. Det bör vidare observeras, att de väderleksutsikter, som den 9/1 före fartygets avgång rundradierades, icke gävo anledning till oro.

Lydelsen av stormvarningen i radio kl 12.40 hade förmodligen ej hindrat andra än fiskefartyg och smärre lastfartyg att gå till sjöss. Först kl 17.00, då NEDJAN var väl ute till havs, kom varningen om lokalt svår storm på norra upplandskusten. Den tyvärr fruktlösa räddningsaktion som igångsattes av lotsarna på föranstaltande av radiotelegrafisten vid Hernösands kustradiostation är värd all respekt. Så snart NEDJANs nödläge blev känt förlorades ingen tid av vare sig telegrafisten eller lotsverket.

Det bör emellertid även uppmärksammas, att den tidsförlust, som kan ha uppstått genom viss omständighet från rederiets sida vid beställning av assistans, ej kan ha haft någon inverkan på utgången av det hela. Även om en bogserbåt eller bärgningsbåt legat i högsta beredskap i närmaste hamn och omedelbart larmats, skulle den lika litet som lotskuttern från det närbelägna Bönan ha kunnat hinna ut till det nödställda fartyget i tid. Anledningen till att begäran om hjälp ej utgått tidigare från NEDJAN är ej känd. Synbarligen har befälhavaren ej ansett situationen så oroande, att han ansåg assistans nödvändig på tidigare stadium.

Detta kan ha berott på felbedömning av läget men kan också tyda på, att någon oförsedd händelse av okänt slag inträffat efter telefonförbindelsen med katastrofen som följd.

Efter drygt fyrtio år på havsbotten återfanns så vraket av NEDJAN kl 21.15 den 13 juli 1996 av Stiftelsen Marinhistorik strax sydost Lövgårds Rabbar.

"I en av mig upprättad 'reservsökruta' förutom den ordinarie", avslutar Håkan Thorén sin sammanställning av ångaren NEDJANs sista resa.

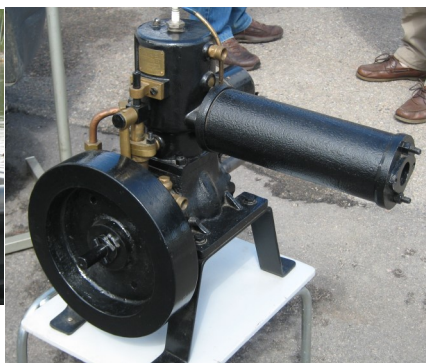
Materialet inskickat av Lars Brolin



Oljemålning av PALLAS blev senare NEDJAN.

**Hjälp oss skaffa fler medlemmar  
till Skärgårdsföreningen!**

**BÅTLOPPIS** anordnades gemensamt av Söderhamn båtklubbar den 28 maj. Plats var vid Sjöräddningsstation i Stugsund. Arrangemanget tilldrog sig stort intresse och kommer säkert att upprepas nästa år. Förutom att båtägarna kunde köpa och sälja båttillbehör av de mest skilda slag så passade Båthuset samt Åkerströms på att marknadsföra sig. Båten VILDA från Hudiksvall, som har det inofficiella hastighetsrekordet Ystad-Happarande fanns också på plats och erbjöd provturer som gick ut till Käringolaskär, som rundades, alla provturer blev fullteknad.



Bilder från Båtloppisdagen, motor är en "Åkemotor", tillverkades av Åkerströms Mek.



# FISKARE MUSÉET *Gäddan*

## Program sommaren 2011

### Öppettider:

7/7, 14/7, 21/7 1400-1700

26-28/7 1500-1900 Eilert Andersson och Britt Ruuska  
ställer ut i Galleri Gäddan.

4/8, 11/8 1400-1700

11/9 1100-1700 Kulturarvsdagen



Britt Ruuska och Eilert Andersson, två lokala konstnärer ställer ut i Galleri Gäddan 26-28 juli.

Fiskaremuséet finns på Öster, Hambreusgatan. Öppethållande på andra tider t.ex för grupper, ring någon av styrelsens medlemmar. Tfn finns i början på detta blad. Fiskaremuséet Gäddan är medlem i Arbetslivsmuséerna.

## Adressetikett

# B

SVERIGE  
PORTO BETALT  
PORT PAYÉ

Avsändare  
Söderhamns Kust & Skärgårdsförening  
c/o Barbro Olsson  
Gästrikevägen 9  
826 39 SÖDERHAMN

**Kust&Skärgårdsföreningens** målsättning är att värna om kustens miljö och dess kulturarv. Detta gör vi bland annat genom att träffas måndagkvällar eller ibland på dagtid, i vår klubblokal Gäddan. Titta på vår hemsida under Aktuell. Där finns våra träffar inlagda. Vi jobbar ibland praktiskt, ibland diskuterar vi händelser och historier. Skriver och katalogiserar, samt inte minst viktigt, tar en kopp kaffe och macka. Vi välkomnar alla som är intresserad av Skärgården och dess miljö.

**"En man som ser världen på samma sätt när han är 50 år som när han var 20 år, har slösat bort 30 år av sitt liv." - Muhammad Ali**

**Söderhamns Kust & Skärgårdsförening**



Bg 5705-0700  
Medlemsavgiften är 150:-