

ÄLVBÅTARNA—EN SVUNNEN EPOK

Av Jan Stattin

*»Ringarna rostas i Ådalens kajer,
bräderna grånar multnar
och murknar bort.»
(Birger Norman)*

De som upplevde Ådalssomrarna på 1930-talet torde som ett av de starkaste intrycken bära med sig minnet av de vita älvbåtarna. När de år 1939 för alltid upphörde att gå i reguljär trafik avslutades ett jämnt hundraårigt skede.

Redan före ångans tidevarv var Ångermanälven en viktig kommunikationsled. Framför allt i samband med järnhanteringens blomstring under 1700-talet bedrevs sjöfart längs älven med ett stort antal farkoster, som huvudsakligen fraktade järnmalm. Denna kom med större fartyg från mellansvenska gruvor upp till först Hammar och efter 1732 Nyland, där omlastning skedde till smärre fartyg, s. k. haxor. Ännu så sent som 1862 ägde Sollefteå bruk fyra haxor, som gick i regelbunden trafik mellan Djupön och Bollsta.

Vid den tidpunkten hade ångbåtstrafiken bedrivits ett tjugotal år. Redan så tidigt som 1837 gjordes reguljära turer på Ångermanälven med ångbåt mellan Härnösand och Sollefteå. Det är anmärkningsvärt tidigt om man betänker, att det första ångfartyg, som byggdes i Sverige färdigställdes 1817, och att Motala Verkstad byggde sin första sjöångmaskin år 1828.

Denna första ångbåt insatt i passagerartrafik bar det välkända namnet »Strömkarlen». Det bör påpekas, att detta fartyg var en äldre kollega till den vackra, vita båt, som vi associerar med det namnet.

Den första »Strömkarlen» blev ett misslyckat experiment. Man insåg i allmänhet inte värdet av regelbundna turer utan använde liksom tidigare de skutor, som gjorde tillfälliga resor längs älven. Det bolag, som ägde »Strömkarlen» lät insätta

slupen i bogsering av pråmar från Nyland till Härnösand. Allt färre passagerare medföljde då restiden härigenom blev förlängd. Därtill kom, att fartyget var djupgående och ganska rankt, vilket ytterligare minskade intresset för resmöjligheten. Sommaren 1839 måste »Strömkarlen» försäljas och ångbåtstrafiken upphörde.

Många år skulle inte förflyta, förrän man sökte återuppta trafiken. Initiativet togs av brukspatronen, häradshövding Enblom. Vid ett sammanträde sommaren 1842 beslöt man bygga ett ångfartyg av järn till en kostnad av 10.000 riksdaler banco.

Man hoppades, att den vackra naturen längs älven skulle locka en mångfald turister på väg norrut längs kusten att göra den tio mil långa avstickaren upp till Sollefteå. Men man lockade även med andra attraktioner. Sånga källa skulle bli målet för dem som ville stärka sin hälsa, och man förutspådde en tid då det skulle bli modernt att göra en brunnssejour i Sånga.

Det utprop om aktieteckning, som införts i ortstidningarna hörsammades icke i önskvärd utsträckning. På senhösten 1842 hade av de erforderliga 210 aktierna endast 160 antecknats. Därmed stäcktes planerna för den gången, men intreserade arbetade oförtrutet vidare.

Den 14 maj 1846 meddelar Härnösands-Posten, att »tidningen i dag saknar utrymme för intagande av ångslupen Ellidas reseturer på Ångermanälven under Maj—Juli månader», men redaktionen meddelar ändå, att fartyg skulle avgå den 19 på morgonen från Härnösand till Sollefteå och återvända påföljande dag till Härnösand och under vägen anlöpa Veda, Nyland och Undrom. Man framhöll, att passageraravgifterna i allmänhet syntes understiga den gamla skjutslegan.

Redan föregående sommar hade denna ångslup inköpts från Gävle. Som synes av notisen i HP anlöttes endast några få platser, men passagerare upptogs under vägen om »utrodd» skedde.

Även »Ellida» blev en kortvarig gäst i våra farvatten. Redan 1849 försåldes den lilla ångslupen, vilket torde ha berott på att ett större fartyg samma år gått av stapeln och satts in i turer på älven. De var »Elfkungen», en välbyggd och kraftig båt, som ägdes av det nystartade Ångermanlands Ångfartygsbolag. Rederiet lät inom kort anskaffa ytterligare en båt, »Angur». Båda fartygen deklasserades efter ett tiotal år till bogserbåtar och övergick till nya ägare.

En episod ur »Elfkungens» historia må anföras. Den 4 juli 1855 gjorde den med landshövdingen ombord invigningsfärden genom Härnösands kanal. Stadspoeten I. A. Bolm apostroferade händelsen med ett kväde, vars första strof lyder sålunda:

»Jag tar mig friheten denna stad gratulera,
som fått en öppning i södra ändan med mera.
Nu stadens fågring den står i blommande knoppning.
Trafiken fått sig en tolfots vacker förhoppning.»

Den sista versraden torde tarva en förklaring. Många hade hoppats, att kanalen skulle bli farbar för ganska djupgående fartyg, men man bävade för kostnaderna och bestämde sig för ett billigare alternativ med 12 fots djup.

Ångermanlands Ångfartygsbolag upphörde 1866. Ett nytt rederi bildades, som inköpte en välrustad båt från ett stockholmsvarv. Den uppkallades efter borgmästaren Matthias Kiorning och blev en mycket populär resemöjlighet.

Det förvånar knappast att Härnösand vid denna tid dominerar som sjöfartsort vid älven. Men även i Sollefteå fanns intresse att driva rederirörelse. I början av 1850-talet tillkom sålunda Sollefteå Ångfartygsbolag, som anskaffade ångslupen »Eugenie». Denna ersattes 1857 med en söderifrån inköpt hjulbåt, benämnd »Sollefteå». Sedan även den tjänat ut, kom i dess ställe »Fänrik Stål».

På 1870-talet hade kravet på snabbhet och exakthet i trafiken ökat så, att man övervägde att för älvtrafiken anskaffa en båt kapabel att klara en färd fram och åter från Härnösand

till Sollefteå på en dag och därtill enligt en inte alltför elastisk tidtabell.

I september 1878 konstituerades Hernösand-Sollefteå Angbåts Aktiebolag. Påföljande år levererades det hos W. Lindbergs A.-B. i Stockholm beställda fartyget, som i dopet erhöll namnet »Strömkarlen».

För dem som kommer ihåg »Strömkarlen», väcker namnet vackra minnen till liv. De allra äldsta kanske erinrar sig en tid, som ligger sjunken bortom två världskrig. När Ådalen hade besök av den tyske kaiserns lustjakt »Hohenzollern», disponerade kejsaren »Strömkarlen» för färden uppför älven till Sollefteå. Det skedde två gånger, 1895 och 1905.

Kanske än mer uppmärksammat var det besök, som 1897 gjordes av en mera exotisk gäst, nämligen den siamesiske kungen Chulalongkorn, som kom hit upp på sin lustjakt »Maha Chakkri». Liksom kejsar Wilhelm gjorde han resan upp till Sollefteå med »Strömkarlen». Vid den middag, som serverades ombord förekom de norrländska läckerheterna gravlax och hjortron. Under färden uppför älven förde »Strömkarlen» förutom fullt flaggspel även den siamesiska nationalflaggan. Den bevarades genom alla år, och det blev en vacker tradition, att en solig dag varje sommar hissa den siamesiska flaggan. Förvisso ett egendomligt inslag i landskapsbilden, men samtidigt en vemodig påminnelse om svunnen idyll.

Men även berömda svenskar har från »Strömkarlens» däck njutit anblicken av de vackra vyerna längs nedre Ådalen. När den kände operasångaren John Forssell vid en resa såg det bord med kejsar Wilhelms namnchiffer, som minde om var den prominente gästen hade suttit, fann han sig föranlåten, att på det bord, vid vilket han intog sin middag, skriva: »Här tog John Forssell nubben».

De kan räknas i tiotusental, som gjort en färd med »Strömkarlen» och bär upplevelsen med sig som ett outplånligt minne. Och hur månget gossehjärta har inte klappat av stolthet vid anblicken av Sveriges största flodångare. När

man träffar Ådalsbor i förskingringen blir ofta den första frågan: »Var är Strömkarlen?» Den blev en del av landskapsbilden och ett uttryck för årstidsväxlingen. Man visste, att när »Strömkarlens» dova stämma ljöd för första gången under den nya seglationssäsongen, då hade äntligen sommaren kommit.

Åtskilliga härnösandsbor stod vid Nybrokajen och tog farväl den sommardag 1942, då »Strömkarlen» lämnade staden för alltid. Tillsammans med »Turisten» anträdde den då den långa resan till Göteborg, dit de båda fartygen försålt. »Strömkarlen» användes ännu några år, men 1946 ströks den ur rullorna och höggs upp.

★

De första åren på 1870-talet hade »Strömkarlens» rederi att kämpa med ekonomiska svårigheter, men under slutet av samma decennium ljusnade läget.

Efter några år uppträder en konkurrent till »Strömkarlen», en snabbgående båt, ägd av ett sollefteåkonsortium, och bärande stadens namn. Den var byggd i Härnösand och ursprungligen avsedd för Helgumssjön, där den också insattes i trafik. Då där var alltför grunt rände den ständigt upp på sandbankarna. Några sollefteåbor köpte den strandade båten och lät vintern 1880 dela den i tre delar och föra den landvägen till Djupön och sedan nita samman den igen. Den förde under den första tiden på älven namnet »Helgum» men omdöptes senare till »Sollefteå».

Samma företag lät även anskaffa en mindre ångbåt, som en tid gått i trafik mellan Ed och Sollefteå under namnet »Eden». När den insattes på denna trad fördes den längs Storgatan genom Sollefteå. Nu skulle den på nytt passera Sollefteåforsen, men denna gång genom bränningarna. Sedan man monterat ned skorstenen gjorde man den djärva seglatsen, som lyckades väl.

Detta hände år 1905. Båten fick efter en tid namnet »Ådalen», ett namn, som också burits av en hjulångare, som gjorde sin sorti från Ångermanälven år 1901.

»Ådalen»—»Eden» var en ganska liten båt, och det mest anmärkningsvärda var det ringa djupgåendet 3,5 fot. Det sades, att den gick så grunt, att den kunde gå i daggen i gräset.

Vid sidan av de här nämnda Härnösands- och Sollefteå-företagen bör framhållas även Trafikbolaget och Noraströms Nya Ångbåts Aktiebolag.

År 1875 började det förstnämnda företaget sin verksamhet. Den ledande mannen i rederiet var kapten O. F. Hedborg, som nämnda år förvärvade ångslupen »Trafik». Inom kort räknade rederiet inte mindre än fem slupar, utöver den nämnda även »Trafik I», »Gerda», »Ragnhild» och »Constantin».

Någon större komfort erbjöd inte trafikbåtarna, men de gjorde god tjänst, då de anlöpte alla smärre bryggor, som de större båtarna försmådde.

Vid sekelskiftet framstod Noraströms Nya Ångbåts Aktiebolag som ett av de större rederiföretagen vid älven. Dess flotta omfattade »Noraström», »Angur», »Hemsö», »Gurli» och »Nora».

Redan 1873 hade »Noraström» insatts på traden Härnösand—Noraström—Nyland, och den är den till tjänsteåren äldsta av alla älvbåtar. Redan innan den kom hit upp hade den varit verksam i Oskarshamnstrakten under namnet »Ivar Blåå». Det kan vara på sin plats att påpeka, att »Noraström» gjort tjänst ända fram till dessa dagar. Vid senaste årsskiftet i en ålder av nittio år avfördes den ur skeppslistan med motiveringen: »användes ej längre till sjöfart». Under de senaste femton åren har den gått som bogserbåt på älven. Som en liten episod från dess långa tjänstgöring kan relateras en händelse, som inträffade på 1920-talet. Då man en gång låg vid Köjasågens kaj kom en eldare rusande upp ur maskinrummet och ropade: »Spring i land, pannan flyger i luften». Alle man samlades på betryggande avstånd, och man väntade, att den torrkokta pannan skulle explodera. Då saknade man maskinisten. Befälhavaren, kapten Olsson, skyndade



Med Styrnäs kyrka i bakgrunden ser vi här »Strömkarlen», Ångermanälvens stolthet. Den mätte 166 bruttoregister-ton, var 33 meter lång, 6,5 meter bred och hade ett djuggående av 1,76 meter.

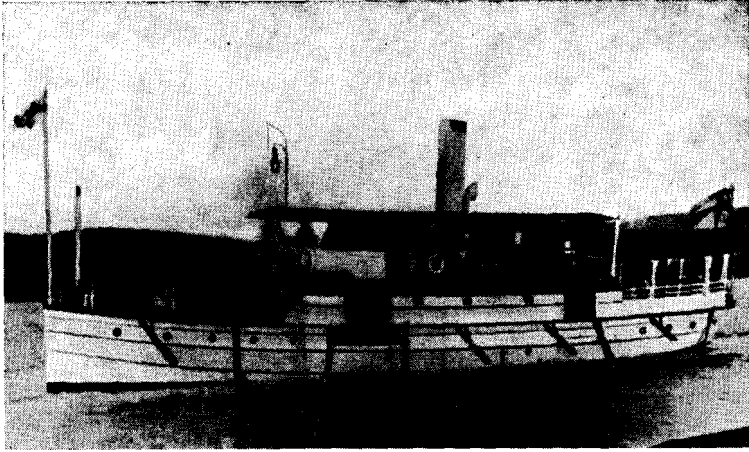
ombord. Nere i maskinrummet var maskinisten Sandqvist sysselsatt med att raka ur fyrarna. Genom sitt kallblodiga ingripande räddade han säkerligen »Noraström» den gången.

Under första världskriget genomfördes en fusion, varigenom Noraströmsföretaget införlivades med Härnösand-Sollefteå Ångbåtsaktiebolag, vilket tidigare även inköpt sollefteåbåtarna »Ådalen» och »Sollefteå».

»Noraström» insattes på traden Sandslån—Härnösand—Lugnvik, vilken resa gjordes ena dagen, och nästa dag anträdde återfärden. »Angur» gick dagligen mellan Bollsta och Härnösand medan »Gurli» upprätthöll trafik mellan Härnösand och Nyland. »Nora» betjänade socknen med samma namn genom att trafikera leden Noraström—Härnösand.

Framemot 1920 visade det sig att trafiken på Sollefteå krävde bättre tonnage. »Strömkarlen» gjorde visserligen god tjänst och var på det hela taget en ypperlig älvbåt. Dess rymlighet var otroligt stor. Utställningssommaren 1935 gick den en dag från Härnösand med 500 passagerare ombord.

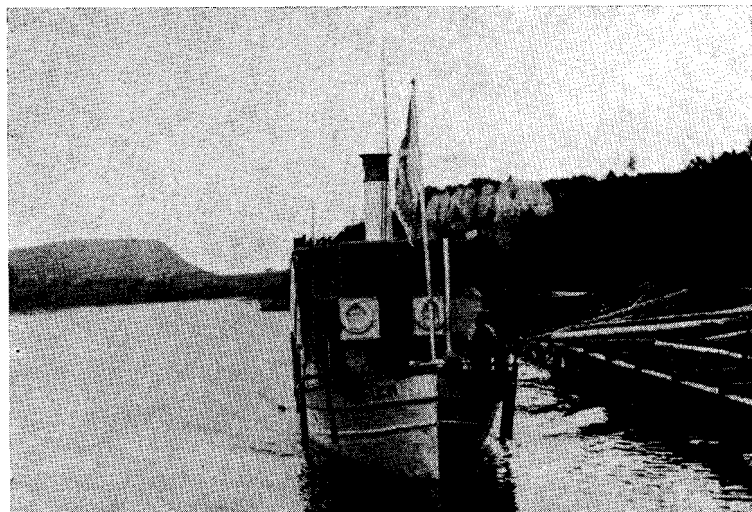
Kritiken riktades mot »Sollefteå». Den var visserligen snabb, men då den var synnerligen rank, kunde en färd med



»Sollefteå» var ökad för sin ranka gång. Sedan den sålts till Norrbotten kantrade den och sjönk i Piteå skärgård.

den bli något av ett vågspel. Det berättas, att befälhavaren såg till att passagerarna fördelade sig jämnt på ömse sidor för att inte utsätta resenärerna för obehaget av en svajig resa. Rankheten hos »Sollefteå» utnyttjades naturligtvis av okynniga resande, som om inte för annat så för att reta befälhavaren ordnade kantringstillbud.

Man beslöt att sälja »Sollefteå», vilket skedde år 1919. Redan året dessförinnan hade den tagits ur trafik. En ersättare skulle anskaffas och man begärde offert från Bergsunds mekaniska verkstad i Stockholm. Ett fartyg av önskad storlek skulle kosta 600.000 kronor. Det var en stor summa pengar, och man lät tanken falla. I stället fick man uppmärksamheten riktad på en ångbåt i trafik mellan Sundsvall och Bergforsen i Indalsälven, nämligen »Turisten». Den skulle kunna anskaffas till överkomligt pris, 70.000 kronor, och syntes vara väl lämpad för den tänkta traden. Djupgåendet måste vara det minsta möjliga, hastigheten så hög, att den skulle kunna göra resan Härnösand—Sollefteå fram och åter på en dag, och den skulle slutligen ha en bärighet motsvarande »Sollefteå». Alla dessa krav fyllde »Turisten». År 1888



»Ådalen» anlöper Djupön, Sollefteå hamn, under hela ångbåtsepoken.

hade den levererats från Bergsunds mekaniska verkstad för rederiföretaget Sundsvall—Indalsälvens räkning och gick i dess tjänst fram till 1922 då den övergick i Härnösand—Sollefteå Ångbåtsaktiebolags ägo.

Under den tid som förflöt mellan försäljningen av »Sollefteå» och inköpet av »Turisten» insattes på traden Härnösand—Björkå »Gurli» och mellan Björkå och Sollefteå »Ådalen». Detta arrangemang berodde på att »Gurli» var för djupgående för att gå hela sträckan upp till Djupön.

Som tidigare nämnts lämnade »Turisten» Härnösand år 1942. Efter tre år såldes den av sin nye ägare i Göteborg till nedskrotning. Men den gamla älvbåten blev seglivad. På dess skrov byggde man upp ett nytt fartyg, en tankbåt, som nu hör hemma i Göteborg under namnet »Redo».

Fram på 1920-talet eldades ångbåtarna genomgående med ved, men senare blev prisutvecklingen sådan, att det var bättre ekonomi att elda med kol. Flera av båtarna bunkrade ved vid Fröks sågverk. Så hade man under en följd av år kontrakt om 800 famnar för »Sollefteå» räkning.

Bland dem som i många år sågs i arbete på Fröskajen var även en kvinna, Brita Jätte. Hon fick utstå pikar och onda ord, men hon härdades under årens lopp, och hennes språk var mången gång både mustigt och fränt.

Även om de vita passagerarbåtarna var mest iögonenfallande och efterlämnar de starkaste intrycken, får vi för den skull inte glömma lastbåtarna.

De mest bekanta torde vara »Myran», »Pelle» och »Idog». Den förstnämnda tillhörde ett sundsvallsrederi och upphörde vid seklets början att trafikera Ångermanälven. De två senare gick ännu i början av 1930-talet i trafik längs älven.

»Idog» inköptes av Härnösand-Sollefteå Ångbåtsaktiebolag från Sveabolaget, som hade använt båten för att föra gods vidare uppför älven från de större kustfartyg, som anlöpte Nyland och Rossö. Ursprungligen kommen från England utmärkte sig »Idog» för ganska besvärlig gång, då den var rank. Dess lastförmåga uppskattas till cirka 60 ton. »Idog» är en av de få av de gamla älvbåtarna, som ännu är i verksamhet, även om den lämnat våra nejder. Den trafikerar numera Vätern och Trollhätte kanal.

»Pelle», eller som den mera populärt kallades Mjöllepelle, var känd som en stadig båt med stor lastkapacitet. Den förmodade bära upp till åttio ton, varav femtio i lastrummet och resten som däckslast. Då farten var ganska ringa, mindre än sju knop, hade den ingen möjlighet att forcera de timmerbrötar, som kunde komma i dess väg. Vid full last kunde det bli bekymmersamt att ta sig över deltaområdet vid Hammar. När den fastnade på sandbankarna, fick man tillgripa metoden att vinscha loss den, vilket många gånger också var nödvändigt vid passagen av »Stråken» vid Sollefteå. En vinter var den ännu första veckan i december i full verksamhet.

Hade passagerarbåtarna en tidtabell, som de följde ganska väl, kunde lastbåtarna ibland färdas rätt godtyckligt. Då den tekniska utrustningen för båtarnas navigering var ganska anspråkslös, blev det besvärligt vid gång i dåligt väder. Det hände någon gång, att det gick åt en hel vecka att göra tjugo-



»Gurlö» och »Ådalen» utväxlar gods och passagerare vid Björkä.

milaresan Härnösand—Nipstaden och åter, vilket nedanstående episod ger belägg för.

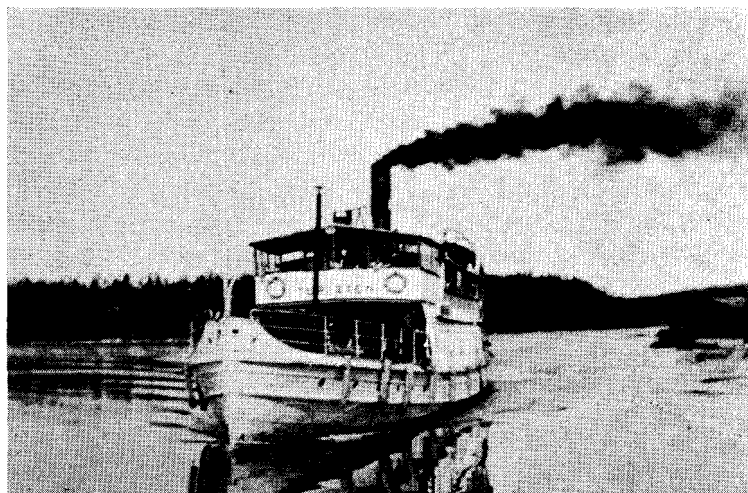
En eftermiddag då tjockan låg tät över Härnösand lämnade »Pelle» Nybrokajen för att gå uppför älven. Efter en god stunds färd siktade man land förut. Då var man — vid Härnösands verkstad. Man låg kvar där till nästkommande morgon, då man redan vid femtiden anträdde resan till Sollefteå. Det gick sakta och försiktigt, då tjockan snarare tätnade än lättade. Vid niotiden på kvällen var man i Lunde. Hade man väntat bättre väder nästa morgon blev man grymt besviken. Dimman låg ännu tät. Efter diverse äventyr lade man sig till ro på kvällen vid en dykdalb i den s. k. storbommen vid Hammar. Först nästkommande kväll nådde man Sollefteå. Den natten lossades och lastades, så att man redan tidigt nästa morgon kunde lägga ut från Djupön — fortfarande i dimma. Nu gick man på grund vid Skedom. Med vinschen fick man båten flott, och då man nått Lännäs förklarade skepparen: »Nu är det så svårt att komma fram vid Grillom, så vi ligger kvar här till i morgon». Det bör kanske påpekas, att befälhavaren var nygift och hade sitt hem här. Först näst-

kommande dag sent på natten nådde man Härnösand efter sex dagars bortovaro.

Det hade varit intressant, att medelst statistiskt material, siffror rörande passagerarantal och godsmängd, få en uppfattning om trafikens utveckling med den successiva nedgång, som utmärkte senare år. Emellertid lämnar båtbolagens statistik inga sådana siffror. Men eftersom bolagen arbetade med företagsekonomisk målsättning bedrevs trafik endast på linjer, där skälig vinst erhöles. Därigenom kan antalet turer till de olika orterna bli en mätare på person- och godstrafikfrekvensen. Tabellen nedan visar antalet dagliga förbindelser fram och åter mellan Härnösand och de olika orterna längs älven:

Tabell 1. Antal förbindelser med ångfartyg dagligen fram och åter till Härnösand utan byte av båt 1915—1939 (enl. L. Bucht).

Från:	1915	1920	1925	1930	1935	1938	1939
Rö	7	7	8	8	6	5	3
Utansjö	4	2	4	4	3	3	1
Åbord	—	2	2	2	3	4	3
Noraström	1	1	1	1	1	—	1
Nyadal	6	4	6	6	4	4	3
Ramvik	5	4	5	4	2	1	1
Nensjö	7	6	7	7	4	4	3
Lunde	6	5	7	7	4	4	3
Klocke	2	1	2	2	1	2	—
Sandö	3	3	6	6	4	4	3
Svanö-Strömnäs	4	5	5	5	4	4	3
Lugnvik	2	2	2	2	1	1	—
Frånö	5	4	5	5	4	4	3
Björknäs-Brunne	4	4	6	6	4	4	3
Kramfors	4	5	6	6	4	4	3
Sandviken	2	1	2	1	2	1	1
Köja	2	1	3	4	3	3	3
Bollsta-Dynäs	—	1	1	1	1	1	1
Marieberg	3	2	4	4	3	3	2
Nyland	2	2	4	4	3	3	2
Sandslån	—	—	1	1	1	1	—
Frök	2	2	2	2	2	2	2
Prästbäcken	2	2	2	2	2	2	2
Undrom	2	2	2	2	2	2	2
Holm	2	2	2	2	2	2	2
Björkä	2	2	2	2	2	2	2
Kläpp	2	2	2	2	2	2	2
Sånga	2	2	2	2	2	2	2
Sollefteå	2	2	2	2	2	2	2



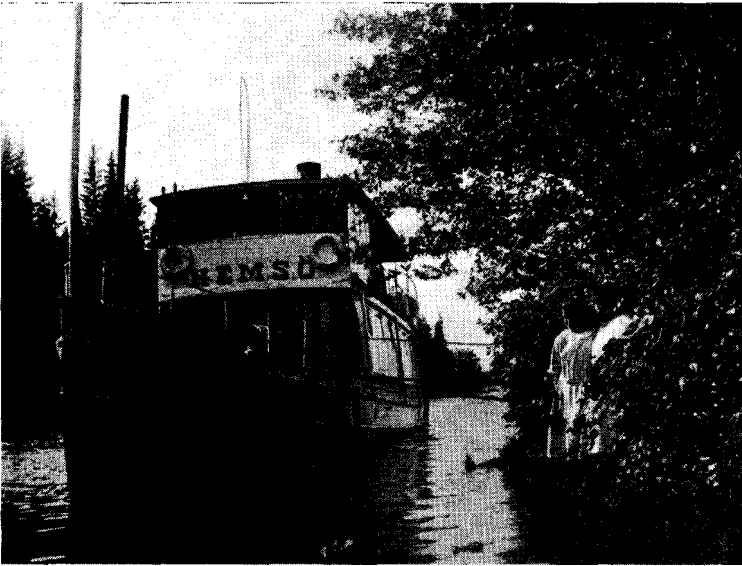
»Turisten» hörde först hemma i Sundsvall men kom till Härnösand 1922. Den mätte 131 bruttoregister-ton, hade en längd av nära 29 meter, en bredd av 5,8 meter och ett djupgående av 1,67 meter.

Förteckningen omfattar inte alla bryggor längs älven. Totalt borde antalet ha uppgått till cirka femtio, av vilka endast omkring trettio anlöptes av personförande fartyg.

Även bryggorna har sin historia. De blev ofta medelpunkten i bygdens liv. Båtarna kom med varor och människor. Till bryggan körde man ned godset med häst, där hämtade man fjärran från komna förnödenheter. Om söndagarna sökte man sig dit ned för att »se på båten». Här skall endast erinras om en oansenlig tilläggsplats, nämligen Torsdagsbryggan vid Lo i Styrnäs. Den hade en alldeles speciell funktion att fylla. Till Lo sökte sig från när och fjärran mödrar med sina spädbarn för att få dem jorddragna. Många år verkade här »Mor Sahlberg», som ännu i början av trettio-talet förebyggde rachitis och andra barnsjukdomar med sin kult. Sitt namn hade bryggan fått av det förhållandet, att jorddragning skulle äga rum torsdagar.

★

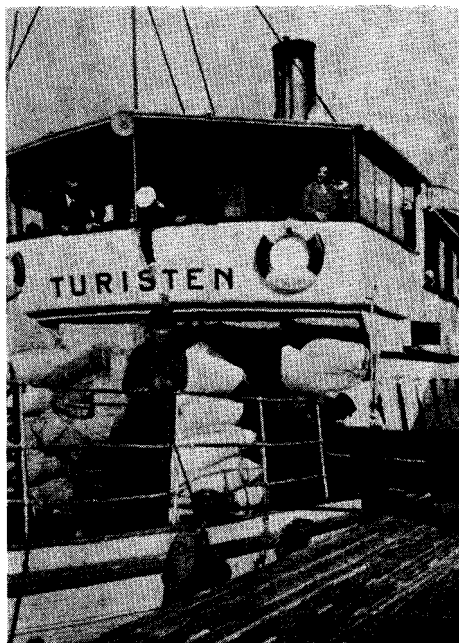
Man ställer sig kanske frågan, om det var nödvändigt att lägga ned båttrafiken.



»Hemsö» tillhörde ursprungligen Noraströms Nya Ångbåts Aktiebolag. När fartyget skrotades hamnade maskineriet på Navigationsskolan i Härnösand, där det gjort tjänst som demonstrationsobjekt.

Redan så tidigt som när Forsse kraftverk år 1908 togs i bruk började en del problem uppstå. När kraftverksdamarna stängdes på morgonen resulterade detta i en vattenståndssänkning, som kunde uppgå till flera tum. Detta medförde, att »Turisten», som lämnade Sollefteå tidigt på morgonen efter en stunds färd kunde sätta sig och få bottenkänning. I samband med de senaste årens kraftverksbyggnad har vattenståndets snabba variationer blivit en allmänt känd företeelse. På grund av dessa omständigheter torde båttrafik svårligen kunna upprätthållas uppströms Nyland.

Trafiken upphörde definitivt år 1939, det år det andra världskriget begynte. Det kan synas som om den förra händelsen var beroende av den senare. Men nedläggandet av ångbåtstrafiken orsakades inte av kristiden utan av det förhållandet, att trafikväsendet under 1930-talet hade undergått en strukturförändring, vars verkningar blev katastrofala för



»Turisten» har just lagt till och landgången läggs ut. Fördäcket är belamrat med mjölsäckar och allehanda varor. En stor mängd gods fraktades till affärerna längs älven, men lastbilarnas konkurrens blev slutligen båtarna övermäktig.

Älvbåtarna. Landsvägstrafiken upplevde en pånyttfödelse, lastbilen och bussen omgestaltade resvanorna. Tempot stegrades. Man hade inte råd, att sitta bort tid på båtresorna, och varorna kunde man få direkt till porten. Några tidsödande omlastningar behövde inte ske.

★

Älvbåtarna — det var inte bara de vackra, vita skroven med skeppsklockor och skinande mässingsbeslag — det var också de människor, som ombord på dem utförde sin dagliga gärning. Ett arbete, som många gånger genomfördes under hårda villkor, men som för åtskilliga ändå var något av ett äventyr.

När seglationen för alltid upphört träffades två av de gamla trotjänarna inom ångbåtsbolaget, kaptenen Bernhard Granlund och maskinisten C. G. Sundin. Den senare fällde då ett yttrande, som kan stå som en sammanfatning över detta

skede: »Vi har inte spunnit silke på vårt arbete, men vi fick uppleva älvens glansperiod, och vi har den hedern, att det aldrig hänt någon olycka under vårt arbete med att frakta människor uppför älven.»

★

»I ett evigt sommarlandskap
av grönska och blåa vatten
glider de vita skroven förbi
ett inåtvänt skådande öga.
Klang av förtöjningskrokar
däcksmännens rop, musik
från Strömkarlens söndagsfärd
när mig från sjunkande år.

Båtarnas gång
fjärran signaler
ekon bland Ädalens berg.»

(Birger Norman.)

KÄLLOR:

Äldre årgångar av Härnösands-Posten.

» » » Lloyds register.

» » » Svensk Sjöfartstidning.

Turlistor för Ångermanälven.

N. H. Quist: Ädalen del II. Stockholm 1946.

L. Bucht: Härnösands detaljhandelsområde. Arkiv för Norrländsk hembygdsforskning. Härnösand 1946.

Intervjuer med anställda hos Härnösands-Sollefteå Ångbåtsaktiebolag.

Samtliga foton har välvilligt ställts till förfogande av fröken Anna Persson, Sollefteå.