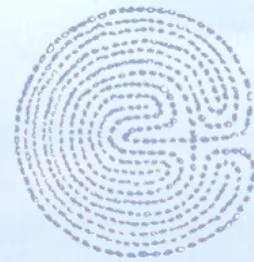


Bränningen



Medlemsblad för Söderhamns Kust & Skärgårdsförening

- Årgång 35 -

Nr 1 2021



Innehåll:

sid 2	<i>Coronavandringar</i>	sid 8-9	<i>Labyrinter</i>
sid 3	<i>"Livskraft Söderhamn"</i>	sid 10-11	<i>Eldbåten kommer</i>
sid 4	<i>Sofieholm på 30-talet</i>	sid 12-13	<i>Skeppare-Societeten</i>
sid 5	<i>Heta Kalla bad</i>	sid 14	<i>Fisket 1910 & en "Gåta"</i>
sid 6	<i>Bergqvistbåtar</i>	sid 15	<i>Till minne m.m.</i>
sid 7	<i>Ryssen kommer</i>	sid 16	<i>Kulmotorn</i>

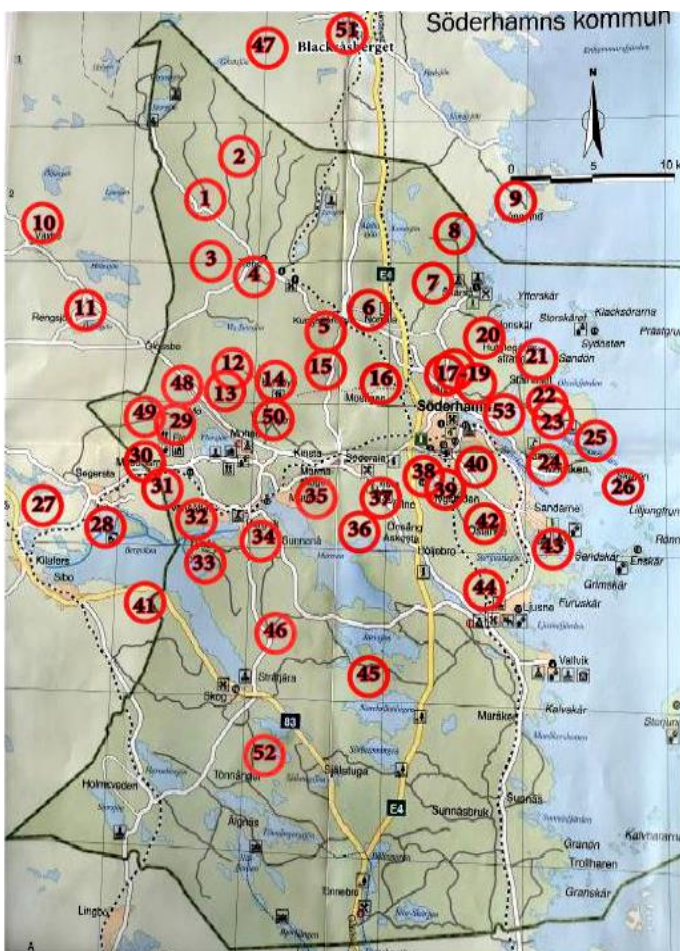
Coronavandringar

När Coronapandemin drabbade oss i mars 2020 blev man lite isolerad. Våra vandringstråk i vår närhet blev lite uttjatade samtidigt vår Basjumpagrupp upphörde. Som gammal orienterare har jag alltid varit intresserad av kartor. Lantmäteriet har på sin hemsida numera möjligheten att skapa sin egen karta. Här är länken till "min karta": <https://minkarta.lantmateriet.se/>.

PÅ "min karta" klickar du fram till det område du önskar. I mitt fall blev det Söderhamns kommun med omnejd. Jag sökte upp ett område där man kunde gå en slinga på c.a 6-7 km. Sedan beslutar man vilken skala man behöver, vanligast 1:50 000. Sedan är det bara att skriva ut kartbladet. Sedan packade vi ryggsäcken med lite fika, och gav oss iväg strax före 8-tiden på morgonen.



Vi var ute tidigt varje dag men mötte inte många människor eller vilda djur, men här kommer några kossor och hälsar.



Det blev cirka 50 platser att vandra på runt om i kommunen och även några avstickare till Hudiksvall och Bollnäs kommuner.

Så upprepade vi proceduren nästan varje dag fram till 1 juli. Det blev cirka 50 vandringar runt om kommun och med några avstickare in till Hudiksvall och Bollnäs kommuner.

Med hjälp av karta, kompass och GPS har vi hittat runt utan större problem. På grund av skogsavverkning har en del stigar försvunnit, men med GPS har vi hittat rätt. Alla rundorna är inte att rekommendera om man har svårt för att ta sig fram i besvärlig terräng.

Eftersom vi var ute tidigt varje dag mötte vi endast vid ett par tillfällen människor men konstigt nog inte många vilda djur. En hare, några rävar på avstånd och ett vargspår var resultatet. En del fåglar såg eller hörde vi. En fasantupp, ett antal duvhökar men annars var det ovanligt tyst och stilla.

Jag har sammanställt en PowerPoint med exempel och skapat ett bildspel som kanske kan vara intressant vid något möte, när pandemin är avklarad.

I nov fick jag tips om att det fanns pengar att söka för aktiviteter ute i det fria under 2021.

I år är det nämligen Friluftslivets år. Någon tyckte att jag borde söka pengar och erbjuda andra att följa med på några av de vandringar som vi prövat. Jag sökte och fick ett bidrag.

Flera idéer dök upp, som till slut blev **projektet Livskraft Söderhamn**. Det kan ni läsa om på nästa sida.

Lennart och Ann-Cathrin A.



OMSLAGSBILD:

Vid Morviksudden i Utvik kunde man den 18 januari iakta en flock Isfåglar ('Porphyrio' på latin), som landat på stranden. Lämplig väderlek lockade hit dessa tämligen oskygga krabater. Men de försvann vid nästa väderomslag.

FOTO: Sture Claesson

Ett nytt spännande projekt är på gång i Söderhamn!

Du kommer ingen vart med att grubbla över vad du inte kan, den avgörande frågan är alltid vad Du kan göra. Projektet Livskraft Söderhamn erbjuder dig en rad olika möjligheter till aktiviteter, både fysiska, kulturella och sociala. Välkommen att pröva på!



Deltagande föreningar i Livskraft Söderhamn



2021 Mars

Under hösten och våren och hösten har ett stort och spännande projekt vuxit fram. Pandemin som lett till ensamhet har även skapat idéer och kreativa tankar. Genom impulser från olika håll har flera olika projekt kunnat slås samman, till ett stort.

I projektet deltar 8 föreningar som ni ser här till vänster. Stödet kommer från en rad organisationer.

Projektet vänder sig i första hand till den äldre befolkningen, eftersom aktiviteterna som erbjuds sker på vardagar och dagtid.

Men alla är naturligtvis välkomna att delta. Inga avgifter, utan man betalar för det man "inmundigar" och ev. transporter.

Man behöver inte vara medlem i någon förening under projektiden, och har gratis provtid minst 3 tillfällen, men därefter måste man betala banhya (Boule och Bowling) och avgift för hyra av bassäng (Vattengymna).

Ett krav som är viktigt! Man måste boka varje aktivitet. Mer om hur man bokar och vilka aktiviteter finns på vår hemsida www.skargardsforeningen.se

I vårt sommarnummer av Bränningen kommer en specialbilaga, med tider, aktiviteter och övrig information.

Lennart A

Våra finansiärer och stödorganisationer



Gävleborg



Söderhamns kommun





Sofieholm utefter Utviksvägen på 1930-talet.

Vi får tacka Sören Bäck för dessa bilder, som visar hur det såg ut för 90 år sedan. Jag stannade till vid det hus som nu ligger på det stora vita husets plats för att kanske få reda på mer. Då öppnade en man som hade ett kuvert med dessa bilder och många fler. (Bilder, som nu också finns på DiBiS (XUI) för den som vill se fler).

Mannen var Sören Bäck, vars morfar, Oskar Wikberg, hade köpt fastigheten Ormudden 4:4, en fäbodvall, av Hållén från Enånger, rivit och byggt det stora vita huset 1933.

Byggnaderna nr 5, 10 och 11 på bilden tillhörde Oskar Wikberg. När Sören Bäck blev ägare, rev han allt och byggde nytt 1989.

Nr 12 tillhörde Per och Maria (Maja) Johansson, Sven Gunnar Johanssons farmor och farfar. Huset finns kvar men är tillbyggt. Båthuset nr 6 hör till och ägare till dessa byggnader är Ulf Johansson och Jenny Olsson. Ulf och Sven Gunnar är kusiner.

Hus nr 9 tillhörde Johanssons, Ivar, Algot, Hilmer (hade en dotter Vivan), Beda och David. De var kusiner till Sölve Johanssons pappa Helmer. David blev kvar som siste ägare innan Åke Olsson från Styvje köptes hus och bodar.

Nr 2, 3 och 4 är samma fastighet. Allt rivet och ersatt av ny byggnad.

Nr 8 ägdes av paret Söder. Huset finns kvar med ny ägare.

Oskar Wikberg, uppväxt i Klapparvik, startade här i Sofieholm kafé, affär, bensinmack och taxi. Han hade även ett par lastbilar. När folk åkte båt ut till sina stugor, stannade de och köpte bensin och tog en kopp kaffe på Wikbergs kafé. Det gick inte fort med båt på den tiden.

1940 måste Oskar Wikberg starta tillverkning av gengasbränsle och Sören fick paketera. Sören fick även hjälpa till med telefonpassning vid taxi-filialen i Vågbro.

En annan inkomstgren var att åka runt i en ombyggd fiskebåt och sälja matvaror till skärgårdsbefolkningen.

/Sture Claesson



Wikbergs bakom björken och t.h. Johanssons. På bilden nertill Oskar Wikberg t.h. i sin "matbåt", körde mat till hela skärgården, fiskare m.fl. Varrorna tog han från sin affär. Kvinnan t.v. med burrligt hår är Sörens mamma Sylvia som hjälpte till. (Sålde en sockerdricka till Ingrid Bergman när filmen "Bränningar" spelades in på Prästgrundet). Övriga okända.



Caféet med ingången alldeles vid vägen. På nedre bilden är "matbåten" på väg genom Svartsundsrännan. Syskonen Yngve och Ingegerd Wikberg, Sörens morbror och moster, var med denna på denna tur.



Kalla bad har aldrig varit hetare

Text o. foto Curt Risell

Under de senaste åren har vinterbadandet fått ett uppsving av sällan skådat slag. Aldrig tidigare har intresset för vinterbad varit så stort. Från att ha varit en liten exklusiv skara utövare har vinterbadandet blivit ett allmänt folknöje. Tusentals badare, gamla som unga, från norr till söder, har upptäckt de kalla badens tjustring.

Gerd Engman från Sandarne är en som det senaste året upplevt kallbadets eufori. Nästan varje dag tar hon ett dopp i en isvak på Stenö Havsbad och Camping.



Som nämnts är kalla bad inget nytt. I slutet på 1800-talet hade kallbadhusen sin storhetstid för att in på 1900-talet så sakteliga ebba ut. Kvar blev en och annan entusiast som högg upp sin isvak eller doppade sig i ett vintrigt hav eller sjö.

På 2000-talet har intresset för vinterbad stadigt ökat och inte minst under innevarande vinter har vinterbadandet sköljt över landet som en svallvåg. I media har reportagen om vinterbadare avlöst varandra och alla har de sjungit kallbadets lovsång.

Campingen i Stenö har också noterat en ökad uthyrning av bastun av folk från när och fjärran.

Gerd Engman tog sitt första vinterdopp den 3 januari 2020. Hon hade då läst en artikel på hösten om vinterbad som väckte hennes nyfikenhet. Vinterbadarnas upplevelser fick henne att till slut att

själv prova.

Så här i efterhand önskar jag att jag upptäckte tjustringen med vinterbad långt tidigare, säger Gerd när jag träffar henne på campingens bastuflotte.

Det är sista veckan i februari och temperaturen pendlar kring nollan. En svag snål nordvästlig vind blåser över havsviken och får mig att huttra till och gå i lä bakom bastuväggen.

Gerd tycks det inte bekomma när hon konstaterar att den övertäckta vaken inte frusit ihop över natten. I dag behöver hon inte använda yxan. Så var det tidigare under kallperioden när temperaturen kröp ner mot 15 grader och andedräkten ångade.

När jag frågar hur länge hon tänker basta innan hon doppar sig skrattar hon till. Nej, nej jag ska inte basta.

På ett ögonblick står hon där på stegen i baddräkt, små sockor, handskar och mössa.

Termometern visar på två grader när hon backar ner för stegen och glider ner i vaken.

Varför gör man så här frivilligt funderar jag.

I Gerd's ansikte vilar ett avslappnat lugn när hon lägger armarna på iskanten. Inga grimaser, hyperventilering eller rop på hjälp.

Vad är det som händer?

Det är inte så lätt att beskriva, men jag

kan säga att jag befinner mig i nuet och njuter till fullo. Jag känner ett välbefinnande när jag vinterbadar, ett lyckorus som jag tar med mig upp när jag sveper frottéhandduken om mig.

Nyttan av att bada i iskallt vatten diskuteras, men kanske räcker det med den tillfredsställelse som badaren själv upplever.

Det kalla vattnets magi har blivit en livsstil för Gerd. På söndagsförmiddagarna delar hon den med några andra kvinnor som socialt tillför ännu en dimension på badandet.

Insvept i handduken slår sig Gerd ner på bänken mot bastuväggen och håller upp en kopp kaffe. Den här stunden är också en viktig del av badet.

En blek sol speglar sig i hennes solglasögon när hon ser ut över skärgårdens vinterlandskap.

Där på bänken lämnar jag Gerd, skjuter upp axlarna och halkar iväg till bilen. För egen del känns vinterdoppet långt borta. Men något måste det ju vara som får allt fler att uppleva och älska de kalla baden.



Bergqvistbåtarna

Del 6



FOTO: Sture Claesson

Sjätte avsnittet i **Anders Torén:s** artikelserie om Bergqvistbåtar, som bygger på hans forskning om Erik Bergqvists båtbyggen och dess historia. Erik Bergqvist hade båtbyggeri i Hålsånge, Enånger och var verksam åren 1928 -1969.

Nu har vi kommit till den 10:e och 11:e fiskebåten av de 15 som beställts av fiskare här i Söderhamnsområdet. Den 10:e, till **Erik Eriksson**, sjösattes i Forsbacka, Söderhamn 1951. Den kostade 2 100 kronor. Den 11:e gick till **Anders Bergman**, Söderhamn.

BYGGÅR	TYP	MÅTT
1951	Öppen med akterruff	25' x 7,5'
BORDLÄGGNING	SPANT	MOTOR
ribb	galv. järnspant	Solo H 122
LEVERERAD TILL	PLATS	
Erik Eriksson	Söderhamn	



Sonen Rolf har sparat kvittot från Erik Bergqvist.



Frida och Erik Eriksson i båten. På kajen vid Sandarne prämvarv Kalle "Skara" Johansson, som jobbat på fabriken i Sandarne tillsammans med Erik när han lagt av med fisket.



Oktober 2006. Lastning på SMS område för transport till båtbyggare Pär Rosenberg Mellanfjärden, där båten lär finnas kvar än i dag.

Båten hade beställts något smalare för att få plats i båthuset ute på Brunbärsharet, den närmaste ön söder om Enskär, där Erik Eriksson, "Lång-Erik" kallad, hade sina fiskarboningar. Eriks far var också fiskare och hade byggt fiskarstället.

Motorn levererades från Skoogs motorfabrik i Borlänge. En 2-cyl H-122 SOLO Marin på 12 hk (800 varv), 2 förgasare, start på bensin och skiftade efter en stund till fotogen. Solon hade magnetändning.

P.g.a. att det gick håll på cylindern i slutet på 60-talet byttes den till en 2-cyl Albinmotor på 12 hk för bensin.

1983 såldes båten till Bengt Björk, Söderhamn, som sålde vidare till Kjell Persson, Sikfjärdsskäret. Därefter köpte Åke Lundholm båten och förvarade den inomhus i Skensta.

2004 köptes den av Johan Willander, Göteborg, och lät den 2006 transporteras till Pär Rosenberg i Mellanfjärden.



"Det stora fiskarfänget" sommaren 1972 när Erik slutat med yrkesfisket. Pappa Erik och sonen Rolf. Bergqvistbåten syns utanför.

BYGGÅR	TYP	MÅTT
1953	Öppen med akterruff	26,5' x 8'
BORDLÄGGNING	SPANT	MOTOR
ribb	galv. järnspant	Drott 7-10 hk
LEVERERAD TILL	PLATS	
Anders Bergman	Söderhamn	



Anders Bergman, Krokskär, Söderhamn fiskade ned båten och satte i en ny Drott 7-10 hk, som stått i trälådan i många år i sjöboden. Anders drunknade vid Halt-Mickel och Henrik Schönning, Mariehill fick båten till försäljning. Drottmotorn byttes till en Penta MD 2 i slutet av 60-talet. Omkring 1970 köpte Bertil Göransson, Sandarne, båten och hade den några säsonger för att sedan sälja den till Sven Erik Ängwald, Humlegårdsstrand. Han fiskade med båten samt plastade den utvändigt vit och byggde styrhytt.



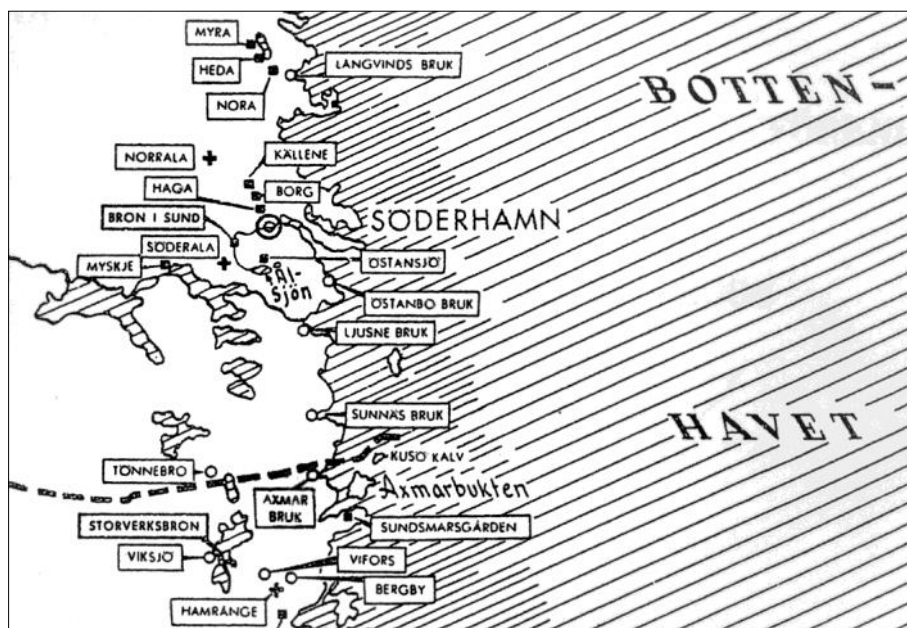
Båten låg vid Humlegårdsstrands brygga några år, togs sedan upp på land i Herkil, där den senare brändes upp. /Anders T.

Bilderna är från ett reportage i tidningen Ljusnan den 18 nov. 1982 med rubriken "Torsken slår ut 'havets silver'". Far och son Sven Erik och Sven Arne Ängwald, i SN 25, drar torsk-garnen över stävrullen i det bleka gryningsljuset.

RYSSEN KOMMER – för 300 år sedan.

Nu är det 300 år sedan Ryssarna härjade och brände längs ostkusten från Stockholm till Piteå. Tsar Peter ville ta tillbaka ryskt territorium, som Sverige erövrade under Karl XII:s styre. Efter ett misslyckat försök 1719 att angripa Stockholm återkom ryssarna 1721 med en annan strategi.

Det var då även vår kuststräcka blev mycket illa åtgången. Mycket har skrivits om detta och här har föreningsmedlemmen **Lars-Åke Svärdenholt** lämnat material till Bränningen, för att sprida och kanske berika förståelsen för forna generationers liv och leverne i vår kust och skärgård. Det är en av **Sixten Söderhielm**, tidigare befäl på I14, signerad uppsats "De ryska kushärjningarna i våra farvatten" (Hälsinge regementets Historia). Här får vi bland annat veta vad som återstod av Söderhamns stad efter den 21-22 maj 1721.



Utanför Gävle hade man siktat en flotta bestående av 33 galärer förutom mindre farkoster; ombord fanns (enligt ryska källor) 5 000 man och minst 300 hästar samt livsmedel och foder för tre månader. Tsarens order gick ut på härjning av städer, bruk och kvarnar, medan kyrkorna skulle skonas.

Den 20 maj landsattes ett 20-tal kosacker vid Ljusne bruk, som antändes och förstördes. Enligt rysk uppgift hade svenskt kavalleri visat sig vid stranden och beskjutits från fartygen. På kvällen samma dag kom flottan in i Söderhamnsfjärden och tände på Östanbo bruk, en halv mil från staden.

I Söderhamn var man okunnig om den hotande faran intill dess ljussken syntes från branden vid Sunnäs. Eftersom staden icke hade någon ordinarie trupp till skydd samlades borgerskapet med all tillgänglig bevapning på torget redan under aftonen den 19 maj för att vänta på den uppåddade allmogen. Ännu på morgonen den 20 maj syntes den dock ej till. När ryssarna den 21 maj någon timme efter midnatt landsteg utanför Söderhamn med både infanteri och ko-

sacker, kunde sålunda icke något motstånd bjudas. Staden plundrades och blev vid middagstiden nästan helt avbränd. Även ett par fartyg i hamnen brändes sedan ett parti musköter rövats från dem och överförts till galärerna. Kosackerna spred sig i olika riktningar ut från staden och brände byarna Östansjö och Sund västerut samt Haga, Borg och Källene norrut. Prästgården i Norrala blev plundrad men ej bränd.

Vid bron i Sund över ån från Ålsjön blev ett parti ryssar hejdat av ett 70-tal allmogemän, som samlats och leddes till strid av den från Hälsinge regemente den 30 september 1719 avskedade sekundkaptenen Samuel Johan Boursell. Denne bodde då i Myskje by i Mo socken och var möjligen av Hamilton förordnad som chef för den uppåddade allmogen i denna trakt. När

kosackerna höll på att plundra i Sunds by kom Boursell med sin styrka fram och drev dem under »musqueterie» över bron, som därefter revs. Härigenom hindrades vidare framfart i Söderala socken. Boursell sattes som belöning på expektanslön vid Hälsinge regemente 1723.

Ryssarna stannade i Söderhamn till fram på eftermiddagen, varefter flottan fortsatte norrut. Härunder brändes i kvällen samma dag Långvinds bruk och byarna Nora, Heda och Myra. Enligt en samtida lokal uppgift hade några kosacker under natten kommit ända fram till prästgården, men där hejdat av enångersbor genom eldgivning.

Piteå brändes den 14 juni men på grund av de återupptagna fredsförhandlingarna, avbröts den ryska flottans färd mot Luleå, som härigenom räddades. Men Ryssarna hade nått sitt mål, att diktera den för Sverige kända freden i Nystad den 30 augusti 1721.

För Gävleborgs län var förlusterna oerhört omfattande. I Söderhamn återstod endast kyrkan, gevärsfaktoriets borrhushus, norra tullstugan, kvarnarna vid ån samt några enskilda byggnader. Två stora fartyg och några mindre, som låg i hamnen, blev brända och 551 musköter, som var lastade på det ena fartyget, blev ryssarnas byte.



Omkring 1900. Ulrika Eleonora kyrka, sedan f.d. komministerbostaden bakom träden och närmast ligger norra tullstugan.

En gäckande fornlämning

Av Barbro Rabenius

Ordet **labyrint** kommer från labyrinthus, som är grekiska för irrgång. Det betecknar en fornlämning från många olika tidsperioder, kulturer och länder: Skandinavien, Storbritannien, Tyskland, Afghanistan, Indonesien och så vidare.

En känd historisk labyrint är farao Anememhet III:s gravtempel i Egypten. En annan, labyrinten på Kreta, som enligt grekisk mytologi hyste odjuret Minotaurus. /Så långt enligt Wikipedia/.

Men varför anlades alla labyrinter och vilken funktion fyllde de? Forskare och arkeologer är tämligen oeniga och några säkra svar finns inte. Har dessa fornlämningar med magi att göra, religion, lek, tidsfördriv? Fältet har varit och är fritt för spekulationer!

Många labyrinter har kartlagts i Norden. Omkring 200 i Sverige (en källa säger 300), i Norge ett 20-tal, 1972 noterades i Finland 141 och öster om gränsen 9. Runt Kolahalvön och Murmanskområdet ett drygt 40-tal. I Estland 7.

Namnen och modellerna varierar: Jungfrudanser, Trojaborgar, Rundborgar, Sankte Pers lek... I en jungfrudans ska en jungfru ha stått i mitten och pojkar tävlat om att nå hennes hand. Medan Trojaborg lär härstamma från antiken: labyrinten har med sina ringar visat vägen in till en stad, företrädesvis Troja.

Gemensamt för Sveriges omkring 200 (kända) labyrinter är att de flesta finns i kustområden i norra delen av landet. I Hälsingland inte minst. De har ofta öppningen åt samma håll, vilket kan ha att göra med sol och navigering.

Ska vi gå till "Trondheim"..?

Vi läsare av Bränningen kan skåda den som tidningens logotype, labyrinten på Prästgrundet.

När vi barn kickade boll på öns fotbollsplan för så där 60 år sen, visste vi dock inte vad som dolde sig under marken alldeles intill. Jo, visst hade vi väl hört från "di gamle" att den där stenen som stack upp en bit ur marken var del av en labyrint. Hur en sådan såg ut hade vi nog också en hum om. Men på den tiden var "vår" labyrint bara ett abstrakt fenomen.

Annat blev det 1968-1969 när AMS gick in med arbetsfolk och pengar för att rusta upp här och där på ön. Bagarstugan renoverades, stigen till badviken breddades och inte minst, man grävde fram den dolda men kända pärlan under markskiktet.

Jag minns hur jag anlände från Malmö till ön för sedvanlig sommaresemester, fick syn på den frilagda labyrinten, blev hänförd och genast började gå den in till mittenstenen. Att hitta dit var ju lätt. Det finns bara en väg genom labyrinten. Men det tog sin lilla stund och något yr i skallen blev man förstuds. Givetvis har vi på ön spekulerat i när och varför detta fornminne lades. Berättelsen jag och mina generationskamrater växte upp med är att Prästgrundets labyrint kallades för Trondheim, symboliserat av den största ste-



Labyrinten på Prästgrundet ur Barbro Sedwalls bok 'Fiskarbarn'.

/Med tillstånd att publicera i Bränningen/

nen i mitten. Labyrinten skulle lagts på 1700-talet som en replik på pilgrimsfärderna till Trondheim på medeltiden. Mer exakt, till Olof den heliges grav i Nidarosdomen. Prästgrundet

kan till och med ha varit en anhalt för pilgrimer på vägen västerut. Sant? Ingen vet.

När borgmästare Luntz i Söderhamn besökte Prästgrundet i augusti 1842 noterade han hur som helst följande:

"Omkring tvänne stenkast i norr från så kallade kyrkogården



återfanns för åtta år sedan vid bränning af enskog, en av smärre stenar vidsträckt lagd labyrint, hvilken ännu finnes orörd och ingen vet när och genom hvilken den tillkommit. Allmänna benämningen på den samma är Tronhjem".

Var det den första fornminnesinventeringen på Grunna? Ja, enligt arkeolog Mats Mogren, som besökte ön på 90-talet och hittade flera andra forn lämningar tillsammans med sina två kollegor.

En mer prosaisk förklaring än



Övre bilden 1990, Foto Sture Claesson. full aktivitet i "Tronhjems" irrgångar och i nedre bilden syns "Labbe" i nutid, fotograferad från andra hållet av Bengt Haglund, sommarboende på Prästgrundet.

pilgrimsfärderna till Trondheim är förstås att öns fiskare behövde tidsfördriv vid oväder eller i väntan på att dra näten. Därför höll de sig varma och sysselsatta med att bygga en labyrint. Alternativt att de ville få god fiskelycka med hjälp av sitt byggnadsverk. Det finns fler teorier, den ena vildare än den andra. Tidsmässigt kan man i alla fall något så när räkna ut när forn-

minnet anlades, eftersom landhöjningen måste varit så pass framskriden att det var möjligt att bygga en labyrint. I Prästgrundets fall kan den då inte vara äldre än cirka 270 år, varför vi hamnar nånstans i 1750-talet.

Men lita på att vi öbor är stolta över "vår" labyrint, som vi också håller fin och rensad för oss själva, allehanda gäster och båtfolk som känner för en liten pilgrimsvandring!

Källa: Boken Prästgrundet, red. Jan Engman



Det finns många modeller av labyrinter, men gemensamt för många är att de finns mest i kustområden och har öppningen åt samma håll, något med solen och navigering att göra. Oftast finns de i anslutning till farleder.

Källor: Wikipedia och Thomas Rosenborg i tidningen Skärgården utgiven av Åbo Akademi.

I staden Lovisa, lite österut från Helsingfors, har man anlagt en labyrint i strandparken, dessutom tagit upp en gammal bogserare för att profilera staden som en sjöfartsstad.

Varför skulle inte Söderhamn kunna göra något liknande. Plats? Stenö, eller varför inte Gurkparken!

Ett medborgarförslag till vår kommun?

Eldbåten kommer! Första ångfartyget når (nätt och jämt) Söderhamn

Av Janne Jonsson

Ångfartygen var ett riktigt genombrott för frakt- och passagerartrafiken på Norrlandskusten. Redan 1837 börjar reguljära turer mellan Stockholm och Söderhamn och 1855 får Söderhamn sitt första egna ångfartyg. Men när fick egentligen söderhamnsborna se den första 'eldbåten' komma?

Senare halvan av 1800-talet var Söderhamns stora expansionsperiod, och frågar man sig vad som låg bakom så blir svaret ganska säkert: Ångkraften. Den drev sågverken – det industriella underverk som förvandlade staden från en liten obetydlig handels- och fiskarstad till ett rykande modernt industriellt centrum. Den användes också i bryggerier, tegelbruk, mekaniska verkstäder, ångmudderverk, och förstås i ångloken. En särskild plats i historien är emellertid vikt åt ångfartygen. De var inte bara först i en historisk mening, de välkomnades ivrigt redan vid islossningen varje säsong. De kom med livsförnödenheter, när stadens invånare hade varit utan färskvaror i månader, och de gav invånarna en känsla av att man hade kontakt med den stora världen.

Vilket år kom då den första ångbåten till Söderhamn? Det är förvånansvärt svårt att hitta ett säkert svar på den frå-

Ångskonerten 'Norrlands' planerade turer – de första utefter Norrlandskusten. Det gick lite som det gick med dem, men under den isfria sommartiden juli-augusti torde det fungerat.

Tidtabellen publicerad i 'Norrlands Tidningar' 30 mars 1837.

– och han har förmodligen fel (och det har i så fall flera andra som följt Jensen i spåren).

Det som möjligen skulle kunna vara Jensens ångfartyg var hjulångaren *Oscar*, byggd på Samuel Owens verkstad i Stockholm år 1827. Just 1831, mer exakt den 7e november, anlände den till Gävle. Den hade från början gått i trafik i Norge och byggdes nu om för passagerartrafik på Stockholm med början sommaren 1832. Fartyget eldhärjades dock 1834 vilket temporärt hejdade ångfarten på Norrland. Jag har inte kunnat hitta några uppgifter på att *Oscar* tog sig till Söderhamn på vintern 1831, och det finns flera förhållanden som gör att det inte låter särskilt troligt.

"Norrland" och de supiga gubbarna

Istället verkar det sannolikt att det magiska året ifråga är 1837. Två år tidigare hade det *Norrländska Ångfartygs Bola-*

institution när det gällde att bygga ångfartyg eftersom han avancerade till disponent för och ägare till det klassiska Södra Varvet i Stockholm, där oräkneliga ångfartyg förfärdigades (bl.a. söderhamnsfartyg). Inte bara det, Lindberg skrev också ner sina hägkomster och gav ut dem i bokform år 1874-75, med den fantasieggande titeln *Några anteckningar angående de märkligaste händelser i mitt framfarna lif, till ledning för mig sjelf och mina Barn*. I den noterar han att s/s *Norrland* började sina resor på de norrländska städerna i juni 1837.

Detta hvar för mig i många avseenden särdeles roligt, synnerligen som den tiden aldrig någon ångbåt varit norr om Gefle och Norrlänningarne woro högeliggen förwånade öfwer Eldbåten, de woro då som nu särdeles fallne för att rumla hwarföre båtens restauration alltid war uppfylld med supiga Gubbar, så snart landgången blifwit utlagd.

Ångbåtsfart	
emellan Stockholm och Rikets Norra Orter,	
med Ångskonerten <i>Norrland</i> , byggd af Ek, om emellan 60 och 70 häflars kraft, förd af Kaptén O. E. Carlund.	
Detta Fartyg afgår hädanefter under Sommar-Månaderne:	
Från Stockholm till Öregrund:	den 4, 18 Juli, den 1, 15, 29 Augusti.
Från Öregrund till Gefle:	famma dagar eft. m.
Från Gefle till Söderhamn:	d. 5, 19 Juli, d. 2, 16, 30 Aug.
Från Söderhamn till Hudiksvall:	famma dagar eft. m.
Från Hudiksvall till Sundsvall:	den 6, 20 Juli, den 3, 17, 31 Augusti.
Från Sundsvall till Hernösand:	famma dagar eft. m.
Från Hernösand till Strömsundet i Norra Ångermanland:	d. 7, 21 Juli, den 4, 18 Augusti, d. 1 Sept.
Från Strömsundet till Umeå:	famma dagar eft. m.

gan. Redan under 1820-talet gjordes de första försöken i landet med att sätta ångmaskiner på fartyg och när regleringen av den inrikes sjöfarten avskaffats år 1832 och ångpannorna förbättrats byggdes allt fler ångfartyg. I sin *Söderhamns historia* från 1920-21 anger Jensen att den första ångbåten nådde staden år 1831, men utan att nämna några detaljer: Vad gjorde den i Söderhamn? Vilket ångfartyg var det frågan om? Vi vet att Jensen kryddade sin historik med en del sakfel – inte konstigt i ett så omfattande arbete. Han torde ha saknat källor till denna händelse, i alla fall anger han inga

get bildats i Stockholm, med syftet "...att tillvägbringa Ångbåts-communication emellan Stockholm och Sveriges Norra orter, samt dessa Orter sins emellan." Bolagets första ångfartyg på rutten Stockholm-Haparanda (med många mellanliggande hamnar) hette *Norrland*, helt enkelt, levererades 1837 från Kolboda Varf i Kalmar, var 32 meter långt, 10 meter brett över hjulhusen samt tog 40 passagerare. Bredden hade sin förklaring: Det var en hjulångare.

Som av en lycklig händelse fanns maskinisten William Lindberg med på första norrlandsresan. Han kom att bli en riktig

Det var en dramatisk första resa på den nya destinationen, helt oavsett de supiga gubbarna. Avresan skulle varit 23e maj, men sköts upp flera gånger på grund av isläget. Man lämnade slutligen huvudstaden i mitten av juni, men försommarvädret var fortfarande bitigt. Från Uppsala rapporterade man den 17e juni att man var fria från is, men att Gefle och Söderhamn "tros ännu vara inneslutna av drifis – få se om vårt *Norrland* kan göra sin midsommarresa till Torneå och dervid besöka nämnde städer."

Hjulångare var genom sin konstruktion

särskilt illa lämpade för is, men man lyckades ändå skovla sig upp till Gävle, dit man anlände fredag afton den 16e juni, enligt *Gefleborgs Läns Tidning*. Fartyget "hade kl. 3 på morgonen afgått från Öregrund, och emellan isstycken letat sig vägen genom grepen."

Svårt försenad som fartyget redan var, beslöt man sig att vända åter till Stockholm för att omedelbart gå norrut igen – kanske hade man frakt eller passagerare som krävde denna manöver, alternativt var isläget norrut fortfarande avskräckande. Man var tillbaka till Gävle "om aftonen den 20 och afgick norrut följ. morgon kl. 3... Det hade för att fullgöra den bestämda Torneå resan förändrat sine stationer, och mången från avlägsnare håll, som hit inkommit i afsikt att åtfölja det, måste af sådan orsak i sista stund inställa sin resa." *s/s Norrland* kan alltså ha anlöpt Söderhamn – eller snarare Stugsund, där djupgåendet var tillräckligt – den 21a juni år 1837. Men man kan också ha hoppat över Söderhamn, eftersom man var pressade på tid. I så fall torde man anlant till staden på nedresan den 30 juni – *Norrland* ankom Gävle den 31a.

invändigt kunde användas såsom sluphamn. Vid den nu så stolt utlagda 'förstaden' Stugsund fanns då knappast ett enda hus." I sin mer officiella historik förlägger Jensen denna ångbåtsbrygga till "farledens starka krökning", det vill säga, troligen nära 'hållet' mellan Stugsund och Mariehill, vid själva 'Stugsundet'. Att det fanns en tilläggsplats för ett större ångfartyg där när *Norrland* anlände talar för att man byggt den som en förberedelse för den planerade turen år 1837.

Det är dåligt med tidningsrapporter från den historiska händelsen – det är ännu tio år kvar till den första tidningen trycktes i söderhamnsområdet – men *Post- och Inrikes Tidningars* rapport från Umeå, dit fartyget anlände på midsommarafton, kan illustrera de entusiastiska stämningarna:

Det länge väntade Ångfartyget Norrland anlände äntligen hit i går den 23 [juni] på morgonen, och afreste, efter några timmars hvila, mot middagen till Haparanda... Med lifliga uttryck af glädje mottogs den efterlängtade gästen, genom hvars besök äfven vår aflägsna landsort kommer att närma sig Södern,

Resa med ångfartyg: Perfekt för att punktera sin tid.

Ångfartygen öppnade för en regelbunden trafik med andra städer – främst Gävle och Stockholm – och med en snabbhet och förutsägbarhet som på inrikes trafik överglänste segelfartygen och landsvägarnas diligenser. Fast 'snabbt och förutsägbart' gällde förstärkt mest på sommaren. Året efter premiären hälsades *s/s Norrland* åter och fördelarna med ångfartygen kom redan att framhållas. Det hade varit en svag skörd 1837 och det fanns dåligt med foder till de utmärklade hästkrakarna vid skjuthållen, och nu närmade sig regementsmötet på Mohed försommaren 1838. *Gefleborgs Läns Tidning* manade därför alla att ta sjövägen till Söderhamn:

Om man ock besinnar så väl den för resande plågande känslan, att se sig steg för steg transporterad af för åkdonet raglande hästar, hör allmogens jemmer och anhållan om skonsamhet mot de arma dragarena, och förlorar den för resans mål bestämda tiden, kan man ej annat än föredraga att, så widt möjligt är, särdeles under den wackra årstiden,



Hjulångfartyget Norrland, antagligen den första ångare som nådde Söderhamn, i juni år 1837.

Fartyget öppnade den reguljära passagerartrafiken mellan huvudstaden och Norrland, även den nordligaste delen.

Foto av en målning av PW Cedergrén, 1848-1851. Sjöhistoriska museet. (CC BY-SA 4.0) (Identifier: Fo192966DIA)

Oavsett det exakta datumet är det ganska säkert i juni år 1837 som Söderhamnarna för första gången får se en 'Eldbåt'. Enligt en kortfattad historik över Söderhamn (skriven år 1890 av någon 'som var med') var anläggningsplatsen "en rakt från land utgående, af träd timrad men illa takad 'väsel', hvilken längst ut gjorde en vinkel, så att den

och får skörda fördelarna af ett kommunikationsmedel, som snart öfverallt på jorden åstadkommit stora förändringar och nya förhållanden. Fartygets afresa helsades med styckeskotts aflossande från Kyrkotorget och lifliga hurrarop från den talrika folkmängden, som hade församlat sig på bryggorna vid stranden.

färdas med ångfartyg, på hwilken man har sällskap, alla beqwämligheter och kan punktera sin tid.

Argumentet att välja ångfartyg för att komma i tid visade sig dock snabbt vara ihåligt – den här perioden kallades inte för inte för 'lilla istiden'. *Norrlands* första tur för året blev mer än ordentligt försenad: I slutet av maj letade man >>

envis luckor i drivisen från Norrtälje till Söderhamn innan man slutligen kunde anlöpa Gävle norrifrån, och fartyget avgick sedan norrut mest på chans, "osäkert hwarest det finner nästa hamn." Inte var det i Söderhamn, så de som följt tidningens råd fick glädjas åt 'sällskap och beqwämligheter' när man istället stävade mot Hudiksvall. Men där gick det inte heller att komma till hamn, varför man fortsatte till Sundsvall. När

inloppet var tillfruset även där väntade man en natt till sjöss innan man gav upp och for tillbaka till Gävle. En och annan måste ha längtat efter hästkrakarna; först i början av juni kunde 'några passagerare' (de flesta hade nog sadlat om till landsväg) ta sig båtledes till Söderhamn.

Norrlands något irrande färder kom så småningom att kompletteras med fler ångfartyg: 1839 sattes först *Örnsköld* in på den norrländska rutten. Då hade, år

1838, redan Storzjungfruns fyr utanför Söderhamn byggts för att förbättra säkerheten för kustfarten. Så småningom kom också *Motala* (1848) samt syskonfartygen *Thule* och *Berzelius* (1849). År 1855 byggdes stadens första ångfartyg – *s/s Söderhamn* – och samma år sattes *Njord* in. Efter en omfattande muddring år 1852 kunde dessa fartyg ta sig ända in till Söderhamn, vilket förstas underlättade persontrafiken.

Referenser

- Carl-Gunnar Olsson (1997): *Svensk kustsjöfart 1840-1940*. Föreningen Sveriges - Sjöfartsmuseum i Stockholm: Sjöhistorisk Årsbok 1996-1997
- Jensen 1921, *Söderhamns Stads Historia Del II*, sid. 25-26
- Om *Oscar*, se Ingvar Henricsson i Gefle Dagblad (<http://www.gd.se/kultur/oscar-gavles-forsta-angbat>)

- *s/s Norrlands färd* norrut år 1837 kan följas i *Post- och Inrikes Tidningar* 19, 28, 29/6 1837, samt i *Gefleborgs Läns Tidning* 28/6 1837
- Information om väseln i Stugsund ges i "Staden Söderhamn för 60 à 70 år sedan", skriven av signaturen R.N.S.: *Helsingen* 8/4 1890
- Rådet att ta ångbåt: *Gefleborgs Läns Tidning*, 23/5 1838

Söderhamns Skeppare-Societet

Gick till Kungs när de skulle bilda förening och en Fond för "Stadens Skeppborgare".

Av Sture Claesson

Vår vän Lennart Svedberg hittade ett julkort på loppis, stämplat "Skeppare-Societeten i Söderhamn". Det var undertecknat 'Rutger'. Lennart kände inte till någon Skeppare-Societet. Han frågade mig, men jag visste lika lite. Jag kom att tänka på Rutger Hagberg, han på Hamnkontoret, som körde stadens isbrytare Garpen och skötte hamnkranen, när jag och andra skulle sjösätta och ta upp våra båtar. Var det den Rutger?

Mycket riktigt! Rutger Hagberg hade varit medlem i Skeppare-Societeten och visste att den bildades 26 februari 1860 och alltså firade 100 år 1960, då en jubileumsskrift även gavs ut. Skeppare-Societeten hade en viktig social funktion, då exempelvis efterlevande änkor och barn till medlemmar kunde få ekonomisk hjälp. I protokoll från 1926 står att för att bli medlem krävdes "lägst skepparexamen av 1:a klass", men även lotsar och annat sjöfolk fick tillhöra Societeten, berättar Rutger.

För att eventuellt få veta mer om denna förenings "uppgång och fall", ringde jag stadens bibliotek och fick veta att jubileumsskriften på 40 sidor fanns att låna!

Historiken börjar: "Skeppare-Societetens nuvarande ledamöter hava genom denna lilla Minnesskrift över Societetens 100-åriga tillvaro, velat giva en bild av vad som i huvudsak tilldragit sig inom densamma under dessa år".



Kistan fanns på Hamnkontoret i tullhuset när Rutger började där 1967. När kontoret flyttade till Stugsund 1985 hamnade kistan där och när föreningen upphörde omkring 1993 togs kistan till Rådhuset. Den siste ordföranden var hamnmästare Gillis Wiklander, berättar Rutger. Kassen överläts åt Skärgårdsföreningen och nu står kistan på Fiskarmuseet. Rutger hade hört att kistan med protokoll med mera, hade lämnats till ett arkiv i Gävle, men tydligen var det bara papperen, som lämnades till Gävle, för när jag hittat nycklarna och äntligen fick upp locket visades det sig att kistan var tom. Snopet!



FOTO: STURE CLAESSON

Och om kistan står att läsa: Vid sammanträde den 27 februari 1956 antecknades i protokollet: "en äldre järnkassakista, omnämnd i §12 i Societetens första reglemente, (som gällde fram till 1877), har lämnats som gåva av en släkting till en tidigare avlidne medlem". (Verkar som kistan varit på villövågar från okänt år till 1956? /red.)

I nämnda §12 kan man läsa: "Societetens penningar och fordringsdocumenter förvaras i en, i Äldsterns vård befintlig kassakista, försedd med trenne lås, hvartill Ordföranden, Äldster och äldste Bisittaren innehafva hvar sin nyckel."

Och om verksamheten står det i jubileumsskriften :

Societeten inrättade en hjälpfond för: "att ge hjälp till åldrige, orkeslöse medlemmar samt lämna begravningshjälp åt delegare och deras änkor och minderåriga barn".

För att finansiera detta, beslöts att: "inträdesavgiften skall utgå med 10 kronor, vilken avgift dock vid reglementets ändrande den 18:e januari 1877 höjdes till 15 kronor. 4 februari 1879 fanns 5.296,03 kr i kassan. Föreningen placerade även pengar i obligationer.

Som exempel kan nämnas att det under dessa 100 år utbetalats 8 225 kronor i begravningshjälp.

Orsaken varför man gick "till Kungs" var att den kommitté som utsetts att utarbeta förslag till Reglemente (Stadgar), vid sammanträde den 30 oktober 1859 beslutas att söka juridisk hjälp för att allt skulle bli korrekt. Ett protokoll med 36 paragrafer presenterades för Magistraten i Söderhamn vars svar blev: "...Vi hänvisa sökandena att hos Kongl. Maj:t i Underdånighet söka fastställelse av förslaget."

Här nedan citeras början och slut av brevväxlingen med Kungl. Maj:t ordagrant. **Lägg märke till språket!:**

"Stormäktigste Aller Nådigste Konung!

Af nämnde Protokoll täcktes Eders Maj:t Allernådigst inhämta, att Vår afsigt icke varit att till Thronen nalkas med detta underordnade ärende, men då wi blifvit dertill hänvisade våga wi i Underdånighet hoppas att Eders Kongl. Maj:t med Nådigt öfverseende betraktar ovannämnda underdåniga begäran.

*Med djupaste undersåtlig vördnad, trohet och nit framhärda,
Stormäktigste Aller Nådigste Konung!*

*Eders Maj:ts
Tropliktigste undersåter*

E. Törnros, H. C. Trapp, P. E. Pettersson, O. B. Rönning, J. C. Vanselow, Arvid Norling, J. C. Trapp, P. E. Åström, A. T. Backer och N. Bogren.

Söderhamn den 2 april 1860".

OCH KUNGL. MAJ:TS SVAR BLEV: (här endast de sista raderna av svaret, som är på en och en kvarts sida i jubileumsskriften.)

"Till hvad I sålunda hemställt, hafva WI som denna dag låtit berörda ärende Oss föredragas, funnit lämpligt meddela Wårt nådiga bifall, med tillkännagifvande häraf till vederbörandes förständigande och underdåniga efterrettelse och med bifogande af det insända protokollsutdraget för att till vedrörande återställas, befalle WI etc."

Stockholms Slott den 11 maj 1860.

CARL

Skeppare-Societeten i Söderhamn jubilerar 1960



Nedre rad fr.v.: Torsten Nordlund lots, Karl Söderholm lots, Erik Berglund lots, Gustaf Lindgren, Ivan Krogh mönstringsförrättare, Mauritz Andre lots.

Mellanraden: Stig Berglund lots, Erik Elffors lots (bror t. Åke E.), Karl Wingren hamnskeppare, Göte Nerlund stuveriet, Bertil Röstlund lots (son Bengt R.), Karl-Gustav Hemming stuverichef, Erik Ternström hamnkaptän.

Övre rad: Johan Falk hamnlots, John Elffors lots, Sune Lindgren, John Strömgren lots, Lars Berglund lots, Gustaf Elffors lots, Kurt Elffors lots, Karl-Bertil Ohlson sjökaptän, Gunnar Röstlund lots (bror t. Bertil R.), Åke Elffors hamnkaptän, Bengt Engdahl hamnkaptän, Erik Nordquist bogserbåtsskeppare åt Marma, Herbert Holmgren lotsplatschef, Åke Strömgren lots.

(Bild och namn är från jubileumsskriftenskriften "Söderhamns Skeppare-Societet 1860-1960". Övriga uppgifter om personerna, Rutger Hagberg.)

Tack vare Lennart Svedbergs intresse för gamla vykort och Rutger Hagbergs berättelse, har vi här fått en glimt av en epok i Söderhamn då många människor levde av vad handelssjöfarten kunde inbringa 160 år tillbaka. Vill du veta mer? Låna boken!

Hafsfisket vid Söderhamns och södra Helsinglands kust 1910.

För drygt 110 år sedan, oss efterlevande att grunna på...

I Hushållningssällskapets i dagarne i tryck utkomna årsberättelse och andra handlingar för 1910 finnes intagen en omsorgsfullt utarbetad redogörelse öfver fisket i Gefleborgs län under 1910 af sällskapets fiskeriinstruktör d:r Ivar Arwidson, hvarur vi här i kort sammandrag meddela några uppgifter beträffande vår ort, omfattande kusten från Granön t.o.m. Skärså och Korsholmen.

Samtliga med strömmingsfiske vid distriktets 22 fiskelägen sysselsatta personer utgöras af 148 fiskare med 192 biträden och 306 öfriga familjemedlemmar (kvinnor och barn) eller tillhoppa 640 personer. Största antalet kommer från Skärså med 48 fiskare och 90 familjemedlemmar, därefter Prestgrundet med 12 fiskare, 24 biträden och 25 andra medlemmar.

För fiskets bedrivande användas sammanlagt 1,282 skötar, däraf 384 i Skärså, 120 på Prestgrundet, 100 på Klacksörarne, 95 på Morviksharet (med Tallskär och Skatan), 90 på Stålnäsudden o.s.v. Sammanlagda värdet å dessa skötar uppgår till kr. 119,590. Vidare finns 327 drifgarn med ett värde af kr. 7,330, däraf 150 garn på Prestgrundet, samt 4 sillnät värda 2,625 kr. (i föl ej använda)

De vid fiskets utöfvande använda båtar utgöra tillhoppa 160, af vilka **29 äro motorbåtar**, som kosta från 1,000 till 1,500 kr. pr st. Af motorbåtarna finnas 4 på Granön, 4 på Prestgrundet, 3 på Morviksharet o.s.v.

Rörande själfva fångsten lyda rapporterna från nästan alla lägen, att fisket varit ovanligt dåligt, särdeles till af de myckna

nordliga vindarna, som varit rådande.

Resultatet, ställer sig sålunda (*se tabell*), vid de olika fiske-lägena, hvarvid märkes, att den första siffran för hvarje läge angiver **fjädningar** såld färsk strömming och den andra **tun-nor** saltad strömming, siffran inom parentes betyder **antal båtar**, som användts för fångsten:

Fiskelägen	Färsk	Salt
Granön: (11 båtar)	1,120 fj.	28 t:or
Kalfhararne: (4)	1,070 "	53 "
Forsbacka: (3)	710 "	20 "
Tupparne: (6)	550 "	35 "
Stångharn: (1)	120 "	12 "
Löfskär: (2)	410 "	24 "
Storjungfrun: (11)	1,762 "	140 "
Harald: (3)	400 "	1 "
Sion: (3)	350 "	3 "
Vattharet: (3)	330 "	-
Rönnskär: (6)	600 "	7 "
Enskär: (6)	300 "	-
Morviksharet: (24) m.Tallskär o.Skatan	2,000 "	87 "
Stålnäsudden: (6)	1,700 "	20 "
Korshamn: (2)	600 "	20 "
Stålnäsudden: (1)	350 "	12½ "
Sillharet: (6)	500 "	150 "
Klockarharet: (2)	100 "	15 "
Prestgrundet: (15)	1,500 "	80 "
Klacksörarne: (18)	1,500 "	125 "
Skärså: (24)	4,800 "	290 "
Korsholmen: (3)	175 "	100 "

Hela värdet af försåld färsk strömming uppgår till kr.35,479 och för saltad till kr.16,379.

Ett märkligt föremål på Prästgrundet



Vad är detta? När Elsy Perssons dotter och måg Katarina och Kurt, 2019, köpt Erik Berglunds stuga och båthus på Prästgrundet, hittade de vid röjning denna båtliknande grej på sjöbodloftet. Hur länge den legat där är svårt att veta. Ett urgröpt trästycke, **55 cm långt** och fint slöjdat och med **26 stycken milli-**



meterstora hål borrade på var sida och två i var ände.

- Trots att vi visat den för många så finns inga bra teorier om vad föremålet kan ha använts till säger Elsy.

- Vi får väl visa det för Antikrundan, tillägger hon, eller kanske räcker det med att vända sig till Bränningens läsare?

Hör av dig till Bränningen om du vet eller tror dig veta! /Red.

Till Minne

EDITH SVEDBERG 1925 – 2021

Vår Mor, Edith Svedberg född Norling, avled 6 januari 2021 i en ålder av drygt 95 år. En aktningsvärd ålder, som betyder att Mor har upplevt väldigt många unika händelser sedan födseln år 1925. Det började redan en knapp månad efter födseln i juli. Då utbryter nämligen tyfus i Söderhamn och elva personer blir smittade omgående.

Mor och hennes familj, som är från en gammal fiskarsläkt hade sitt fiskeställe på ön Harald, och dit kom inte tyfusen.



Mor Edith kunde och visste mycket om Söderhamns historia och kunde berätta om vad hon upplevt och hört då hon var klar som en dag i huvudet och i minnet ända till slutet. I "Bränningen" nr. 3 2020 skrev hon en artikel om episoder och människor från början av förra seklet.

Vi barn, Arne, Lennart, Håkan med familjer, sörjer vår Mor Edith väldigt mycket.

Lennart Svedberg

Edith Svedberg var intresserad av Fiskaremuseet, som den fiskardotter och -hustru hon var. Här i samspråk med Lars Lodmark under adventskaffet 2017. FOTO: HANS FRYKLUND



Bli medlem i

Söderhamns Kust & Skärgårdsförening

Stödande eller arbetande—alla är välkomna



Söderhamns Kust & Skärgårdsförening

Kassör:

Barbro Olsson
grimshararna@gmail.com

Styrelseledamöter:

Astrid Forslund, Anders Burman, Sven-Gunnar Johansson. Denny Månsson, Håkan Elffors/
Johansson, Stefan Engström.

Bränningen-redaktion:

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



Kust & Skärgård



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 macka.

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

Medlemsavgiften är 250:-/år
Bg 5705-0700

Välkommen att bli medlem!

OM DU TYCKER ATT BRÄNNINGEN KÄNNES LITE MINDRE SÅ BEROR DET PÅ ATT KORT- OCH LÅNGSIDA ÄR KAPADE 6MM
DÄRMED KLARAR VI VIKTEN FÖR LÄGSTA PORTOGRÄNS
MEN INNEHÅLLET ÄR LIKA RIKT OCH INTRESSANT SOM VANLIGT TACK VARE ALLA AMBITIÖSA MEDARBETARE

SVAR PÅ VÅR KULMOTORANNONS

EFTERLYSNING



Vi sökte en tändkulemotor!

I Bränningen för några nummer sedan kunde vi läsa:

"Vår ambition är att kunna skapa något liknade som på bilden till vårt Fiskarmuséum. Steg nummer ett är att hitta en motor som fungerar eller är möjlig att få i fungerande skick.... kontakta oss!"

Tänk att kunna få igång en gammal hederlig kulmotor och kunna lyssna till det ljudet på Österdagarna framöver tänkte vi. En motor som kanske gjort tjänst i en fiskebåt bland någon av våra fiskarförfäder. Det skulle vara kronan på verket och ett perfekt tillskott i vårt fina fiskarmuséum!

Och så här gick det...

Sven Gunnar Johansson rapporterar:

Nu har jag och kusin Lasse varit till Rönnskär och kollat på kulmotorn, där den nu finns att hämta och transportera iland. Det skall vara en "Lidan", tillverkad i Lidköping på 1920-talet. Nästan hundra år gammal alltså. Men i ganska dåligt skick eftersom den stått ute ganska länge. Den skall dock vara körd för kanske 10 år sen. Nånstans i gräset skall det finnas ett avgasrör enligt S-E Ellfors. Risk att mycket är fastrostat.

Det fodras mycket intresse och omsorg om den eventuellt

skall gå att starta. Bara måla upp den och ställa ut är ju mycket lättare att fixa. Jag tror att man kan bära den på två man om man hänger upp den i 2 st 2x4 tum plankor och bär som en bår.

/Sven Gunnar

"Söderhamns Mek. Motorverkstad" lär ha tillverkat tändkulemotorer också. Uppgift från nätet. Verksamhetsår 1911-1918. Är det någon som vet mer?

/Red.



FOTO: Sven Gunnar Johansson

Som synes mycket jobb kan det bli. Fritt fram för någon händig och intresserad att ta itu med.