

**Stefan Jönsson**

**FÄRJOR OCH  
FÄRJELEDER  
i  
JÄMTLAND  
och  
HÄRJEDALEN  
år 100 - 2012**

**Hackås 2012**

Inledning	1
Ammer, Ragunda	4
Ammeröleden	4
Aspnäs, Ammerån	8
Aspås	16
Bodsjö, Åre socken	16
Duved	16
Finneråsnäset	16
Flatnorleden	18
Gäddede	20
Gällö	20
Hammarforsen	20
Hammerdalssundet	20
Hede	21
Håkansta-Norderön	21
Högländ-Järkvissle	27
Imnäs	27
Isöleden	27
Järpen	31
Kammarvågen	32
Kolslätt, Älvros	33
Krokomsleden	33
Liden	33
Linsäll	33
Lit	33
Nacken	34
Näldsjön	34
Ragunda	34
Rödösundsleden	34
Sannsundsleden	41
Selet, Ammerån	50
Stadsbergsviken, Ragunda	53
Stafresundet, Nälden	53
Stamsele, Strömsundet	53
Strömsund	53
Stugun	59
Sundsbackssundet	59
Sveg	61
Tännäs	61
Vallsundet	61
Ytterturingen – Ön	83
Öhn-sundet, Strömsund	83
Östersundet	85
Ångfärjor	88
Betongfärjor	88

Färjebeskrivningar	88
Färjornas ledbeskrivning	117
Ledernas olika färjor	121
Karta över lederna	125
Källor	126

## INLEDNING

Om vi tittar på Storsjön så ser vi att den ser ut som en hand med uddar och halvöar. Detta har gjort att det varit svårt för de boende runt sjön att komma över på andra sidan sjön. Långt tillbaka så ser vi att våra förfäder oftast samlades vintertid till olika evenemang, detta troligen bl a för att det var lättare att färdas på vintern då såväl mark som vatten var fruset. Våra hedniska förfäder firade solens återfödelse mitt i vintern och då var det lätt att färdas. Denna fest har i våra dagar blivit julen. De första människorna som kom till Jämtland och Härjedalen för ca 7 000 år sedan brukar vi kalla för stenåldersmänniskorna. Ungefär vid Kristi födelse inträffade något viktigt i vårt län, Jämtlands. Från den tiden är de första tecknen på att ett nytt sätt att leva nått hit. Människorna blev bofasta.

Människorna började att bearbeta myrmalm i Jämtland redan vid Jesu födelse. Så tidigt som på 300-talet exporterades vapen och järn till Romarriket från Jämtland. Faktum är att det fanns ”återförsäljare” för dessa produkter vid den här tidpunkten. Frösön var en högborg så att man färdades över sunden Rödön, Vallsundet och Östersundet var naturligt alltså redan vid tiden för Jesu födelse. När en husgrund på Räntmästarvägen 6 på Frösön skulle grävas ut så hittade man 43 myrjärnstackor. Dessa härrörde från förkristen tid. Platsen var belägen nära det gamla tegelbruket som fanns vid Tegelvik.

Medeltiden, 1050-1100 e Kr, visar på en del märkliga saker. Genom att studera ben från en medeltida kyrkogård vid Västerhus på Frösön har man fått en massa spännande fakta om medeltidens jämtar. Dessa människor verkar ha ätit en förvånansvärt god kost eftersom det finns få spår av vitaminbrist i benen. I dagens spritdiskussioner kanske man ska komma ihåg att på 1500-talet hade Sverige en enormt hög spritkonsumtion. Man tror att det berodde på den salta maten. Varför används inte det argumentet idag?

I gamla jämtländska källor beskrivs vintervägar 1441 men har naturligtvis förekommit innan dess. Isvägarna var oskattbara tillgångar och den viktigaste samfärdseln förlades till den kalla årstiden. På somrarna fick man ta sig över vattendragen på eget bevåg. De färjeleder som jag skriver om har funnits bemannade från de årtal som nämns i texten. Jag hade tänkt hålla mig till Storsjöns färjor men jag har tagit med information om andra färjeleder då jag ”ramlat” över dessa. Därför återfinns övriga vattendrags färjeleder endast sporadiskt.

Gregoriemarknaden som hålls årligen i Östersund nuförtiden fanns redan på medeltiden, 1300-talet, men den hölls då på Frösön.

Jämtland blev svenskt 1645 men jämtarna accepterades som svenska medborgare först 1695! Det var krigiska tider, för trots att Jämtland blivit svenskt 1645 erövrades Jämtland av den norske generalen Bjelke 1657. Hans här bestod av 2 000 man. När erövrarna kom behövde man bl a flytetyg för att ta sig över sunden men det fanns varken båtar, färjor eller folk. Jämtten höll sig undan. När Bjelke kom till Frösön 1657 kom han troligen via Rödösundet. Bosätterna rymde men färjan klarade sig och därmed tog sig Bjelkes soldater över till Frösön.

1696 inträffade ett missväxtår som blivit ihågkommet.

I femårsberättelserna över Jämtlands län 1856 – 60 skriver man:

*Utom det dryga vägenderhållet sommar- och vintertid har länet också att underhålla flera dyrbara broanläggningar samt icke mindre än 13 färjesund i Jemtland och 2 i Herjedalen.*

*Såväl bro- som färjepeningar uppbäras enligt fastställda taxor; men oberäknadt dessa afgifter, som färjemännen vid sunden åtnjuta, uppgår Jemtlands hemman utgående bidrag för färjeroddens uppehållande till mera än 1.000 kubikfot korn årligen.*

Ett tag hade färjorna nummer med antingen 61 eller 62 framför. 61 betyder att de är frigående och 62 att de är linstyrda. Här i Jämtland är det bara en färja som haft 61 före sitt ordinarie nummer och det är Håkanstafärjan. De övriga har följaktligen haft 62. Dessa två siffror har jag utelämnat i texten. Många kanske blir förvånade när ni läser att en del färjor hade nummer som ni inte känner igen vilket de inte hade då de var nya. De fick nummer senare och då har jag valt att numrera de redan från start så blir de lättare att följa i texten.

Jag har blivit imponerad över den yrkesstolthet som både pensionerade och verksamma färjemän har. De allra flesta jag talat med har växt minst 2 tum när de berättat om sina färjor. Denna entusiasm har naturligtvis smittat av sig på mig. Det är många som hjälpt mig med denna sammanställning och jag tackar Er alla för ett fantastiskt bemötande. Utan Er hjälp hade jag aldrig lyckats med denna skrift.

Ett problem har varit var jag skall börja med färjningen. Vid byggnadsarbeten på sjukhusområdet 1953 hittade man en spjutspets som är daterad till omkring 2000 före Kristus. På 300-talet fanns det förbindelser mellan Västlandet (Norge) och den Bottniska kusten. Det sägs att 1016 kom män från Trøndelagen för att utkräva skatter vilket slutade med att männen dräptes. 1026 kom nya indrivare som inte fick med sig några pengar men några klarade livhanken. 1276 står det i Magnus Lagabölers landslag som infördes i Norge det året och som i stort även gällde i Jämtland och Härjedalen. Där står det att den som ägde närmaste gård skulle sköta färjningen över sundet. När färjan blev gammal skulle bygdens folk tillsammans bekosta en ny. Jämtland har ju tillhört Sverige, Norge och Danmark i olika varianter under årens lopp. Vad man kan konstatera är att folket, indrivare, stråtrövare och militärer måste ta sig över vattdragen och då måste man ha använt enkla flottor, så följaktligen började denna trafik tidigt i historien. Mina beskrivningar över färjelederna börjar då jag har hittat information om respektive led.

Ett varv som förekommer flitigt i sammanhanget är Waplans Mekaniska Verkstad i Nälden. De både byggde färjor och stod för ombyggnationer. Jag skriver endast Waplans i texten. Ett stort tack vill jag rikta till Nils-Erik Kingstad på Waplans för det fantastiskt fina bemötande Du gav mig före, under och efter mina besök hos er. Att få fri tillgång till ritningsarkivet löste många problem för mig. Tack även för guidningen i verkstaden.

Alf Nilsson som körde färja i 32 år var den som jag först kom i samspråk med och han ledde mig rätt i många frågor.

Erik Johannesson som arbetat i många år på och omkring färjorna, vi har ”bollat” många frågor emellan oss.

Jan Häggström på Färjerederiet som hjälpt mig att finslipa materialet med oerhört viktiga färjenummer och årtal.

Följande artikel var införd i Färjerederiets tidning Sjövägen januari 2009.

Färjor och färjtrafikens betydelse i äldre tiders vägtransportsystem i Sverige.

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

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

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

1734 års lag stadgar om färjhållning. Frågan om färjhållningsskyldigheten togs upp redan vid förarbetena till lagen. I såväl 1692 och 1694 som 1713 års lagförslag uttrycks den generella skyldigheten att hålla färja mycket tydligt. I t.ex. 1694 års lagförslag står i byggningsbalken ”Der landzwäg till och öfwer sund och watten löper, och ej broo byggas kan eller må, så och der bro förderfwas af flod, eld eller annorledes förfallnar, der skola dhe som broen hålla, färja och flåtta hafwa, eller böte 10 daler för hwar weka som ej hålles; upprättes ej broo innan 1 månad sedan den byggias kan, böte 40 daler.

Den slutligen fastställda lagtexten i 1734 års lag blev dock ”Brinner bro up, eller går bort med flod; tå skola the, som then bygga böra, färjo eller flota hålla, till thes bro gild varder. Bygges ej bro up innan dag förelagdan; tå böte then, som treskas, tijo daler. Ther färja eller flota eljest är, böte then, som hålla bör, tijo daler för hvar veko, han then nederlägger. Sker ther igenom skada; gælde och then åter.” Denna bestämmelse kom att gälla ända till år 1895 då 1891 års väglag trädde i kraft.

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

Färjhållningen var av hävd en angelägenhet eller skyldighet för väghållarna, dvs. de jordägande bönderna, liksom väghållningen överhuvudtaget. I de fall färjan inrättats och underhölls på enskilt initiativ bedrevs färjhållningen som ett enskilt företag och finansierades genom avgifter för överfärjning av vägtrafikanter. Men i de flesta fall hade färjan inrättats av och i varje fall underhölls den av väghållningsskyldiga. Dessa bidrog gemensamt, oftast med naturprestationer, till byggandet av färjan och underhöll. Men det förekom även, i varje fall under 1700- och 1800-talen, att man bidrog med pengar, s.k. färjemål. Skötseln av färjningen uppdrogs, vanligen genom utarrendering, till någon eller några personer. Detta var grunden för att färjningen liksom också färd över vissa större broar som regel var belagd med avgift. Taxorna fastställdes normalt av Kungl. Maj:t men det tycks också ha förekommit att landshövdingarna fastställt sådana. I förordningarna 1862 angående kommunalstyrelse på landet, respektive stad stadgas att ”--- förslag till nya eller förhöjda afgifter å den allmänna rörelsen, såsom väg-, bro- och färjepeningar, mm.” skulle underställas Kungl. Maj:ts prövning. I samband med vägväsendets förstatligande 1944 försvann slutligen bro- och färjavgifterna på det statliga vägnätet.

I 1600-talets domböcker finns många uppgifter om tvister mellan socknen och färjkarlen (entreprenören). Färjtrafikens äldsta historia är därför betydligt bättre känd än motsvarande för den vanliga väghållningen. Resenärer och konstnärer har genom tiderna i text och bilder beskrivit färjetrafiken, exempelvis H C Andersens som i sin berömda reseskildring från resan i Sverige sommaren 1849 skriver ”Vi glide langsomt med Heste og Vogn paa den store Faerge hen over dybe, stride Stöm under Bålstads maleriske Kyst, her breder Elven sig og ruller majestätisk gennem et Skovlandskab, udstrakt og stort, som Nord-Amerka eier det.” Platsen för hans färjöverfart är nuvarande Båtsta på riksväg 70, strax norr om Borlänge. Färjan vid Båtsta fanns kvar till 1931 då en bro byggdes på platsen.

## **TOPOGRAFISKA FÖRUTSÄTTNINGAR**

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

## **AMMER, Ragunda socken**

Denna färjeled låg vid Ammeråns utlopp i Indalsälven. Färjerodden inrättades troligen i slutet av 1700-talet och bron byggdes i mitten av 1800-talet.

## **AMMERÖLEDEN**

Långt innan vägen ut till Ammerön byggdes och färjeleden öppnades var trafiken livlig. För de boende på Ammerön handlade det om dagliga resor över till Stavre där barnen gick i skola och där man hade både affärer och järnvägsstation. Eftersom innevånarna i byarna Stavre och Mälgåsen tillhörde Revsunds församling måste de ta sig över sjön för att komma till kyrkan i Revsund. I mitten av 30-talet påbörjades vägbygget ut till Ammerön och Nor. Medan vägbygget ännu pågick påbörjades uppbyggnaden av färjeläget 1938. Året efter var färjan klar att sättas i trafik. Ammeröleden ligger i Revsundssjön och går mellan Ammerön och Stavre i Bräcke kommun. Ammerön tillhör en av landets 5 största insjö-öar. Antalet boende på ön för närvarande knappt 150 personer fördelade på byarna Ammer, Nor, Rind, och Ösjö. Nära Ösjö har Ammerön fast förbindelse med fastlandet via bron över Skåknoret.

I februari 1938 öppnades anbudet för bl a en ny färja till detta sund. Jerfeds och Sunds bruks verkstäder hade det lägsta priset men motorn syntes vara väl svag så det blev Arbrå som fick ordern. Kontrakt undertecknades den 30 juni 1938 för leverans den 1 oktober samma år. Priset var 28 800 kr. Motorn skulle vara en 4 cylindrig Scania-Vabis, lika den som satt i Rödö-sundsfärjan. Tanken var att den första färjan skulle sättas i sjön 1939 men däckets brann precis innan sjösättningen så premiäråret blev först 1940. Färjans linhjul hade en diameter av ca 2,5 meter. Dessa hjul var tillverkade av Waplans. Innan denna färja kom i trafik fick man ro. 1941 infördes gengas generellt på färjorna, detta för att oljan var en bristvara under kriget. Hon kom att trafikera denna led fram till 1972 då hon ersattes av färjan som trafikerat Sundbacksundet i Storsjön.

Vid ett tillfälle kom en bonde åkande med traktor från Ammerön ned mot färjan. Han hade lagt ur växeln och därmed fått upp en bra fart. Han kunde inte stanna traktorn på färjan utan åkte rakt över den till grinden i andra änden på färjan. Den var tack och lov kraftig så det blev stopp för bonden och traktorn.

Färjan som kom från Storsjön var en egendomlig farkost, se färja 281. Hon hade en fil och var ca 30 meter lång. Hon var byggd så för att kunna transportera 24 meter långa timmerbilar i Sundbackssundet i Storsjön. Hon var hopsatt med delar från tre färjor varav delen från Väst-kusten rostade mest. Gösta Berglin minns att det var hart när omöjligt att svetsa i den rostiga biten. Hon tog en timmerbil och en personbil eller 6 personbilar. När hon kom till Revsunds-sjön så svetsades hon ihop i Gällö på mark som ägdes av Gällö flottningsförening. Sölve Jönsson vid Herke slip var med om att både dela på henne och sedan svetsa ihop henne igen vid Revsundssjön. Skrovet sattes på slanor och när hon var klar så drogs hon ut i sjön. I och med att hon var så smal rullade hon bra i sjön, i synnerhet om en fullastad timmerbil fanns ombord. Vikterna var inte så mycket mindre på den tiden mot i dag. 50 ton och uppåt var inga ovanligheter. Hon hade ett egendomligt drivsystem bestående av två hjul, det ena drog vajern och det andra hjulet bromsade. En 3-cylindrig BM traktormotor stod för kraften till hydraulmotorerna.

Det hände mer än en gång att färjan wobblade. Drogs hon för fort framåt ville hon dyka som en u-båt. Då fick färjemannen bromsa upp färjan till dess hon åter kommit i jämvikt innan resan kunde fortsätta. Trafiken med denna färja och mätt med dagens mått måste bedömas som livsfarlig. Tack och lov gick allting väl under de år hon trafikerade denna led. När färja 281 skulle ersättas bogserades hon med en liten båt med 50 hk utombordare. Färja 250 hade kommit från Karesuando 1982 och kom i trafik på Ammerösundet 1983. Sedan färja 281 tagits ur trafik skars hon ned, 1984, sörjd och saknad av ingen. Slitdäcket på 281:an bestod av 4"x 4" plank som låg diagonalt på staldäcket. Vid den här tidpunkten, åren 1980 – 1983 fanns det en utredning om Ammeröledens indragning. Än idag, 2011, går färjan

1983 ersattes som nämnts ovan färja 281 av en färja från Karesuando och denna färja trafikerar leden idag, år 2012, och det hörs inga röster för ett brobyggande. Hon har två filer och är lindragen. Motorn kommer från en Volvo Viking som driver färjan och hydraulsystemet som är en kombination mellan ett tyskt företag och Hägglungs. Detta fungerar mycket bra vilket det förra systemet inte gjorde. En olycka inträffade då en flicka fick en hand klämd mellan en klaff och en lastbil. Färjans är 26 meter lång och timmerekipagen är ofta 24 meter långa och när klaffarna fälls upp så blir det trångt.

Genom Bräcke kommun går dels Europaväg 14 och dels en livligt (!) trafikerad järnväg. Två timmars bilresa bort finns hamnstaden Sundsvall och på ca fyra timmar når man Trondheim på norska sidan. I omedelbar närhet till färjeläget ligger s/s Alma af Stavre som under sommaren gör turer på Revsundssjön. Alma är byggd 1873 och mellan åren 1875 – 1879 trafikerade Alma och Thomée Revsundssjön.

I ångtrycket nr 4 1998 skriver Mats Eriksson följande:

*I år är det 58 år sedan färjetrafiken över Ammersundet kom i gång och det är 60 år sedan färjemansbostaden började byggas. Innan var det roddbåt, iseka och annat som gällde för att komma över sundet till affärer, post, järnväg och skola i Stavre. Redan tidigt på 30-talet påbörjades byggandet av vägen mellan Revsund och Ösjö där också ny bro över Skåknoret ingick. Vägbygget fortsatte sedan förbi Ösjön och Rundklingerberget fram till Rind där man för tillfället avslutade byggnationerna. Önskemål kom emellertid både från Gåsböle, Nor och*

*Ammer om en fortsättning av byggverksamheten. Därför fortsatte också vägbyggandet på ön och 1937 kunde Nils Kristoffersson i Stavre, som var chef för byggverksamheten överlämna den färdiga vägen. Man skulle kanske kunna säga att detta är bakgrunden till att planerna på färjförbindelse i organiserad form kom till.*

*Av Sven Henriksson köpte Vägförvaltningen mark för färjeläget och färjemansbostaden. Arbetena påbörjades 1938 och det hela var klart att tas i bruk året efter. Konrad Pettersson och hans hustru Inez flyttade som de första hyresgästerna in 1939. Konrad var förste färjeman på leden dit han kom från båttrafiken på Revsundssjön. Färjan som senare fick nummer 62/69 byggdes i Arbrå 1938. Den tillverkades i delar och transporterades till Bräcke dit den anlände den 31 oktober 1939. Där nitades delarna ihop. Maskineri och spel monterades. Till sist lades plankdäcket på. Under de sista arbetena med iordningställandet fattade plankdäcket eld och någon vecka försenad, onsdagen den 5 juni 1940 kom färjan till Ammer med hjälp av bogserbåt.*

*Den 14 juni 1940 var en stor dag i Ammer. Då invigdes färjan i vackert väder. Så står det i min fars anteckningar, berättar Sven i Torkels. Det troliga är att de ansvariga hade tänkt sig att inviga leden på Svenska Flaggans Dag den 6 juni. På den här tiden fanns det inte mindre än fem roddbåtar vid färjan, alla till trafikanternas tjänst. Första sommaren som färjeman hade Konrad Pettersson ett styvt arbete med att ro trafikanter över sjön eftersom det inte fanns någon färja. När så färjan kom 1940 gick den i mycket begränsad omfattning, någon enstaka tur per dag. Kriget hade brutit ut och det var ont om bränsle. För att klara färjetrafiken fick Konrad Pettersson hjälp av personal från vägstationen i Gällö. Bror Svensson och Arne Bäckman från Ösjö var några av dem.*

*När färjan över Flatnorsundet sattes i trafik flyttade Arne Bäckman dit och min far Lars Erik Larsson från Gällö blev den andre ordinarie färjemannen på leden 1942. Nu utökades turlistan och färjan som kom till Ammer försedd med en Scaniamotor hade konverterats med gengasaggregat ett år tidigare. Vintertid öppnade man som idag en vinterväg och färjeleden som på den tiden inte hade luftledning tvingades som regel att stänga strax före jul. När jag själv började som färjeman och efterträdare till Konrad Pettesson i Ammer den 4 juni 1969 gick fortfarande den gamla 62/69 efter nära 30 år i sjön. Den tog fyra bilar och det var inte ovanligt att man på morgonen klockan 06.30 fick köra både två och tre färjelaster för att få över alla pendlare.*

*Några år in på 70-talet fanns ingen annan utväg än att sätta in en större färja och när broarna över Kvitsleströmmarna i Mattmar var klara blev den färjan ledig, 62/281. Ett specialbygge för transport av lastfordon, enfilig, smal och rank. Idag skulle den knappast betraktas som speciellt säker, men den tog sex personbilar och alla var glada över kapacitetsökningen. 1981 kom den färja som trafikerar Ammersundet idag, 62/250 kallades den då, men när Vägverket omorganiserades och alla färjor skulle ha namn i stället för nummer fick den heta Arnljot efter ortens kändis med samma namn. 10 bilar går på om de inte är för stora och med den har vi hittat den storlek på färja som motsvarar vårt behov.*

*Arnljot är byggd i Arboga 1960 och sattes i trafik mellan Sverige och Finland vid Karesuando innan den kom till Ammer. Av och till har det diskuterats brobygge, men bottenförhållandena vid leden har fått projektörerna att backa och kanske skulle ett sådant bygge bli dödstöten för båttrafiken på Revsundssjön.*

*I en skogsbygd bodde en äldre torpare med sin fru i en ensligt belägen stuga. På vintern gick de över isen på sjön för att fortare komma till byn där affären låg. Oftast var det gumman som fick fara och handla, men det var alltid gubben som skrev ned inköpslistan och skickade med pengar. En vårdag satte han ett litet PS till handlaren längst nere på lappen: "Sänder inga pengar med idag, isen börjar bli svag".*

Om färja 250 Arnljot kunde man läsa följande i Färjerederiets tidning Sjövägen i mars 2006.

#### **ARNLJOT FÅR BREDARE DÄCK**

*Tvåfiliga färjan Arnljot har aldrig varit utrustad med speciellt generösa utrymmen på däck. Snarare skulle man kunna beteckna som en smula snålt tilltagna. På senare år har det blivit allt vanligare att trafikanterna kommer i vans, pick-ups och stadsjeepar, vilket gjort utrymmena mellan bilarna ännu sparsammare.*

*Nu blir det rymligare. Vi flyttar ut passagerarhytten och bränsletanken och får på så sätt 75 centimeter mer på bredden, berättar Svante Ljungdahl, färjeledschef. Tankarna på utrymmeskapande åtgärder har mognat under ett par år, men nu fick man pengar till projektet och Fridhems Varv i Lysekil har varit på plats en tid. Jack Kårenheim med personal startade med att lyfta bort passagerarhytten, demontera rörsystemet till bränsletanken och avlägsna även den. Sedan har vi förstärkt skrovsidan ochskrovkanten med 10 millimeters plåt för att få något stadigt att fästa konsolerna i, berättar Jack Kårenheim som är varvets arbetsledare på Ammeröleden.*

*Arnljot är byggd 1960 i Arboga för Vägförvaltningen i Norrbotten där den gått i trafik mellan Sverige och Finland vid Karesuando. Precis i början av 80-talet var broförbindelsen över gränsälven klar och färjan ledig för andra uppdrag. Ammeröleden var i skriande behov av ersättare för sin hårt slitna och provisoriska färjelösning och därför hamnade den gamla gränsfärjan till sist på slip i Gällö. Fram till dess att manöverhytten byttes ut och hydraulsystemet moderniserades 1998 hade den inte varit föremål för några större åtgärder.*

*Idag är färjan i utomordentligt skick, välskött och exemplariskt underhållen och därför räknar man med att den skall vara i trafik ännu i många år. Omedelbart på utsidan om bränsletank och passagerarhytt gick tidigare styrwiren och när man nu flyttat ut dessa måste man samtidigt lyfta dem för att de skall gå klar för wiren. Vi har flyttat både tanken och passagerarhytten nära fyra meter längre förut och räknar därför med att trimmet skall bli bättre än tidigare. Kanske kan vi plocka bort en del av de vikter vi haft hittills och då skulle vi tjäna lite vikt också, säger Svante Ljungdahl.*

*När Sjövägen besöker Ammeröleden pågår arbetena för fullt, men strax efter månadsskiftet februari/mars skall det mesta av jobben på Arnljot vara avklarade. Vi har åtgärdat drivhjulet och bytt ut brythjulspaketet under drivhjulet. Allt är i princip nytt. Nu är gavlarna mycket kraftigare än tidigare och vi bedömer att de skall hålla lite bättre framöver, säger Jack Kårenheim. Fridhems varv har som vanligt svarat för en gedigen arbetsinsats. Förstärkningar, konsoler för passagerarhytt och tank samt inklädningar och kompletteringar av reling och räcken är gjort med stor omsorg och det hela ser mycket tilltalande ut.*

*Det här blir bra och det blir snyggt. Vi tar halva passagerarhytten till förråd och däckschapp ombord. Det räcker gott med halva hytten för passagerarna, säger Svante Ljungdahl.*

*Målningsarbeten kan man av förklariga skäl inte klara av just nu. De får anstå till våren eller försommaren. Därefter anses arbetena med Arnljot avslutade för denna gång.*

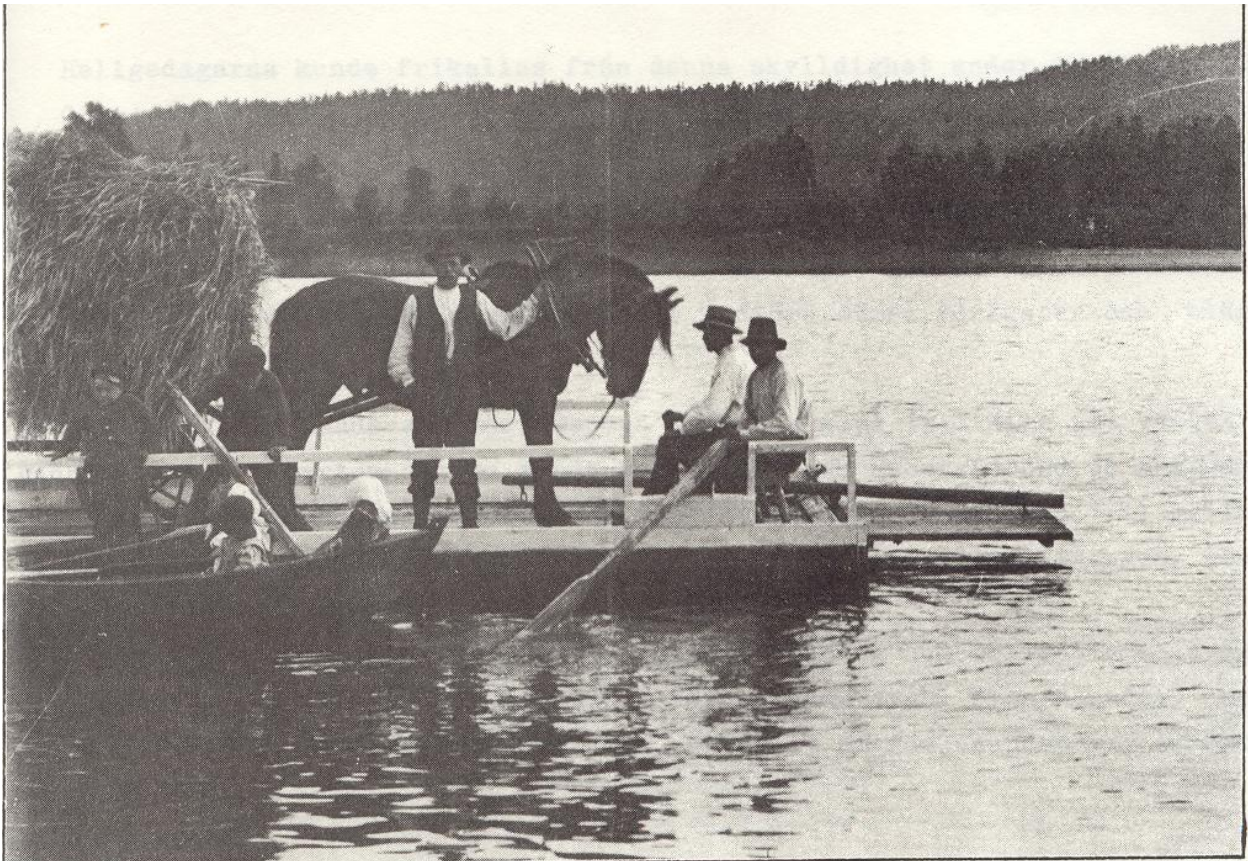
Färjor som trafikerat denna led:

1940 – 1972	Färja 69, lindragen färja, såldes till kusten
1972 – 1982	Färja 281, lindragen färja, byggd i stål, kom från Storsjön
1983 –	Färja 250, Arnljot, kommer från Karesuando

Ammeröleden:	Väg 564
Ledens längd:	525 m

## ASPNÄS

Denna färja trafikerade Ammerån vid Skyttmon. Ammerån får sitt vatten från Fyr sjön vid Hammerdal och Ammerån rinner sedan ut i Indalsälven. Färjan som trafikerar Stavre – Ammerön ligger i Revsundssjön. De har alltså inget samband med varandra.



5. Roddfärjan vid Aspnäs, Skyttmon, omkr. 1909. Foto: B. Mårtensson (JLM).

Redan 1666 fick 6 nybyggare tillstånd att anlägga nybyggen i Aspnäs om 6½ tunnland. De torde därmed ha varit de första bosättarna där. Tidsperioden 1400-talet till 1800-talets mitt kallas för lilla istiden pga. av det bistra klimatet. Nödåren kom med regelbundenhet. Fyråsberget arrenderades av Skyttmons nybyggare av bönderna i Solberg, Fyrås under åren 1750 – 1773. De fick betala 1 kg smör årligen. 1773 fick bönderna i Solberg släppa berget till Skyttmons, Öravattnets och Mårdsjöns skifteslag.

För att återgå till uttrycket lilla istiden kunde man läsa följande i Länstidningen onsdagen den 1 mars 2006:

*Den så kallade lilla istiden i Europa kan ha utlösts av den världsepidemi som kallades digerdöden och som krävde runt 20 miljoner människors liv, en tredjedel av dåtidens europeiska befolkning. Forskare vid ett nederländskt universitet tror, utifrån ingående analyser av växtreseter på sjöbottnar, att klimatet kylde ner när miljontals träd sköt upp på övergiven jordbruksmark och sög upp koldioxid från atmosfären.*

*Genom att analysera växtresterna kunde forskarna avgöra hur mycket koldioxid växterna absorberat. De fann att trädens och växternas koldioxidupptag ökade kraftigt efter 1350. Det ledde, antyder de, till kraftigt minskade koldioxidhalter i atmosfären och betydligt lägre temperaturer. Orsaken, tror forskarna, är digerdöden och följande pestepidemier som skördade miljontals européers, bland dem hundratusentals jordbrukares, liv. Sjukdomarna härjade i perioder under åren 1340 – 1740 och lilla istiden pågick ungefär samtidigt, från 1400-talets början till mitten av 1800-talet.*



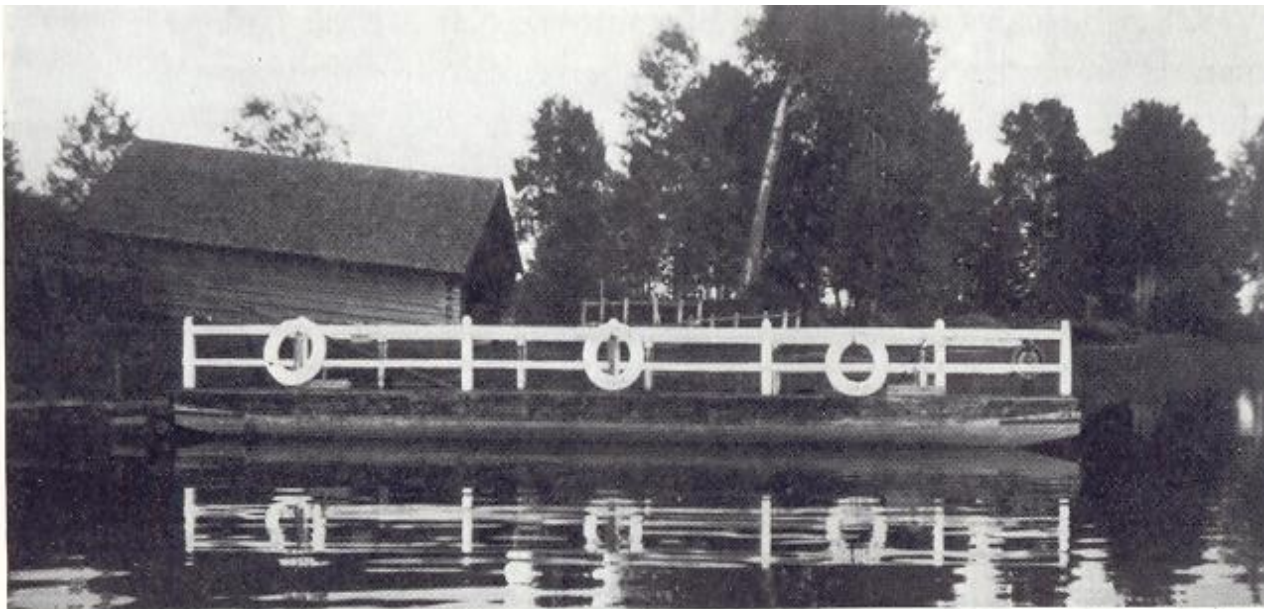
*Färja byggd år 1910. Färjeman Nils Lindgren. Foto: Nikolaus Henriksson 1923.*

Den 22 februari 1857 föreslogs en höjning av skottpengarna på järv, lo och varg i Skyttmon. Törs någon föreslå det i dag?

Sedan vägen mellan Skyttmon och Öravattnet blivit färdig, troligen år 1876, ordnades med färja över Ammerån vid Aspnäset i Skyttmon. Denna färjetrafik kom att vara fram till 1950. Den första färjan var en flotte tillverkad av 12 – 15 grova stockar. På flotten fanns en rodställning med åror men man använde även långa slanor. Denna enkla flotte ersattes i början av 1900-talet av en modernare rodd- och handdragen färja. Denna färja tjänstgjorde till 1926. Året efter, 1927, ersattes den i sin tur av en ny färja. Den ökande trafiken tarvade en större färja. Denna färja tog två personbilar! 1927 års färja var betydligt större och kraftigare än sin företrädare, den var 2 meter längre än den gamla. Lastbilar och bussar började bli större och större. Vid den här tidpunkten var lönen ca 600 kr/år vilket inte var så mycket. Timmerhuggning fick tillgripas på vintern för färjemannen.

Timmerflottning förekom flitigt i Ammerån vid den här tidpunkten vilket skapade problem för färjan. Vajern tyngdes ned av timret så man fick lyfta på den och ro färjan istället till förtret för färjemannen. Man fick då vara två som hjälptes åt, en fick ro och den andre sköt på. Den 5 maj 1941 skrev Ragunda Vägdistrikt till Indalsälvens Flottningsförening om problemen med timmerflottningen. Färjan kunde komma ur kurs med en avdrift på 6 – 700 meter beroende på att man måste lyfta på linan. Den 14 juni kom så svaret från Flottningsföreningen, man var dock kallsinnig. Den 17 juni fick flottningsföreningen ett nytt brev som man svarade på den 21 juni 1941. Ingen extra ersättning var att räkna med från deras sida. Man hänvisade till att bensenbristen gjorde att biltrafiken minskat. Punkt slut!

Färjeman Nils Lindgren nr 2 hade alltid alla sina pengar i plånboken och vid ett tillfälle när han sköt på färjan med sin slana så fastnade den i sjöbotten. Nils släppte inte taget utan stod på huvudet i vattnet! Hans medhjälpare, Tore Hjelm, hjälpte honom upp på färjan med en båtshake. Nils fick bråttom att ta fram sedlarna och dela på dem ty han var rädd att de skulle färga av sig och bli värdelösa. Nils stora intresse var trav och när Östersunds travbana var klar 1936 så åkte Nils dit varje söndag. Stig Andersson och en kompis till honom skötte då färj-



*Färja byggd 1927. Foto: Nikolaus Henriksson*

ningen. De var i 15-års åldern och de fick dela på en femkrona! Detta var mycket pengar för två gossar vid den här tidpunkten.

Färjan hade faktiskt två leder. Eftersom vattenståndet varierar ordentligt (Ammerån är inte reglerad) vår och sommar så gick färjan en nordligare rutt höst och vår. På våren gick den ut från samma ställe på Skyttmosidan men anlöpte längre nedströms på Mårdsjösidan. Vid lågvatten gick hon längre upp mot Fyrås sett. Eftersom vattennivån växlar så mycket hade färjemannen ett slitsamt arbete med att flytta färjebryggorna efter vattenståndet. Han kom överens med en bilägare att han skulle ta fart när han körde ombord på färjan och tvärbromsa på den. Då ryckte han med bryggan en bit ut i vattnet. Det gick för det mesta bra, dock icke den gången färjemannen hade glömt att lossa bryggan från land. Bilens framhjul åkte över kanten på färjan. Nu blev det ett tungt jobb med att få upp bilen på färjan istället.

En av de tyngre transporterna på färjan var när Kalle Söderberg från Kälarne kom med sin vägghyvel. Det var en tung pjäs byggd av järn med massiva gummihjul bak och järnhjul fram. Märket var "Bitvargen" och den hade en 20 hk Fordsonmotor. När vägghyveln hade kört på färjan så var halva bakre däckets under vatten. När Kalle låg ute på jobb hade han sin 98 cc motorcykel uppe på vägghyvelns ram. Han kunde då åka till de byar som låg närmast. Den färja som byggdes 1935 byggdes så lång att två personbilar rymdes samtidigt. Tyvärr blev färjan tung och svårmanövrerad. Denna färja var identisk med Finneråsna sets, endast några cm skiljde dem åt i storlek. På hösten 1950 var så bron klar och färjan överflödig. Den såldes till bröderna Palmqvist i Selet som fraktade den ned till Selet där de använde den för privat bruk under några år.

Den första färjemansbostaden var ett skjul av låg kvalitet. 1932 inköptes ett nytt hus åt färjemannen. Huset var byggt 1840 på hemmanet Skyttmon nr 3 som då ägdes och beboddes av bonden Per Månsson. Nämnas kan att denna färjemansstuga såldes och är numera sportsuga i fjällen. Det finns även en ritning på en färjeslip daterad den 24/8 1939.

Någon gång på 30-talet höll folket andan då en personbil körde genom isen. Människorna klarade sig – så även motböckerna! I Ramsele drev en man turtrafik mellan Ramsele och Östersund. Han ägde en Packard med släpvagn, som han körde dessa turer med. Ena dagen gick den till Östersund och nästa dag tillbaka.

*Anmodad i resolution den 27 augusti 1940 att inkomma med påminnelse angående förslag till indragning av busstrafiken å vägen Öravattnet-Skyttmon, får jag med återställande av remisshandlingarna värdsamt anföra följande.*

*Såsom av Kungl. Järnvägsstyrelsens yttrande framgår, är färjan gammal och otidsenlig. En nyligen företagen provbelastning av densamma har visat, att färjan doppar ner under vattnet, om man kör på den med ett hjultryck av 900 kg. Vid vårdslös påkörning uppstå stora skakningar i densamma, vilket tydligt visar, hur svag dess konstruktion är. Med anledning av de vid provbelastningen erhållna resultaten torde man kunna fastställa färjans maxilast allra högst till vad som motsvarar ett maximihjultryck av 1 200 kg. Därest större last tillåtes, föreligger risk för snabb förstörelse av färjan och tilltagande större osäkerhet för även all annan trafik.*

*Den av Kungl. Järnvägsstyrelsen föreslagna anordningen med påkörningslämningar har provats vid andra färjeställen, men befunnits olämplig, då vid oförsiktig påkörning av färjan läm-*

men slår upp i bilarnas underrede, beroende på att färjor av denna storleksordning har för liten stabilitet i längled i förhållande till de stora laster, varom här är fråga.

Beträffande vägen Öravattnet-Skyttmon så är den, såsom jag i min skrivelse av den 27 juli 1940 framhållit, smal och otillfredsställande byggd. Å sträckan finnes knappast någon möjlighet att mötas och trummorna äro svaga. Vad angår vägens öppenhållande för motortrafik vintertid, vilket Kungl. Järnvägsstyrelsen anser nödvändigt, har jag under hand erfarit, att vägstyrelsen är av rakt motsatt uppfattning. Järnvägsstyrelsens förslag att koppla framplög till omnibussen är icke tillfyllest, då för vägens öppethållande erfordras såväl framplög som sidoplog. För övrigt torde det icke vara möjligt att öppenhålla vägen vid svåra snöfall med det begränsade antal turer, - 4 per vecka – som busslinjen för närvarande har.

Under åberopande av ovanstående och av vad förut anförts får jag vidhålla mitt gjorda yrkande. I sak har inget andragits, som visar vare sig behovet eller nödvändigheten av just denna trafik. Då jag icke har mig bekant, att Kungl. Järnvägsstyrelsen eller annan bedriver tyngre lastbilstrafik för transport av mjölk eller andra varor, har jag icke haft anledning beröra dessa fordon i skrivelsen om persontrafiken. Men det är klart, att även dessa inbegripas i aktionen att tillskapa trafiksäkerhet å vägdel. Som villkor för tyngre trafik utöver vad förut omförmälts, föreslås:

- att företagare eller eventuella sökande skola förbinda sig att iståndsätta vägen för avsedd tung trafik och att bekosta alla erforderliga härför,
- att den nuvarande färjan utbytes mot ny mera bärkraftig sådan på deras bekostnad,
- att mötesplatser anordnas enligt gällande föreskrifter,
- att svaga trummor förstärkas eller ersättas med provisoriska sådana av trä tillräckligt starka härför,
- att de genom den tyngre trafiken uppstående kostnaderna för underhållet av vägen bestridas av dessa trafikanter.

Vägdistriktet torde icke kunna åläggas vidtaga andra anordningar än som äro erforderliga för vidmakthållande av vägen att förmedla annan trafik än den, varför den byggts, allra helst som vägdistriktet visat sig villigt ombygga vägen för tidsenlig trafik för vilket ändamål ansökan om statsbidrag föreligger.

Kungl. Järnvägsstyrelsens påstående att inga olyckshändelser eller allvarligare trafik hinder förekommit utesluter icke, att osäkerhet för allmänna trafiken råder, där järnvägens omnibussar söka sig fram. I våras anmärkte jag till bilassistenten, att vid möte med järnvägens buss å den breda allmänna vägen Bringåsen – Lillsjöhögen cirka 5 km bortanför Bringåsen min bil trängdes ut mot dikets kant och min siktruta blev nedstänkt, så att utsyn genom sikrutan trafikfarligt skymdes, med följd att vägkanten doldes. Genom sin tyngd och sitt låga chassi sprida omnibussarna omkring sig vid blöt väderlek kaskader av smörja och smutsvatten och vid torka tjocka moln av damm i omfattning att fara för andra fordon uppstår, om de icke sakta sin fart vid om- och förbikörningar. Någon ändring till det bättre har icke förmärkts, ty ett par gånger i sommar har jag mött samma buss, men icke kunnat spåra att bättre hänsyn till andra trafikanter tillämpas än förut.

*Därtill har inrapporterats till mig, att för annan järnvägens buss mellan Lit och Bye intill vägskälet till Fjäl nyss inträffat olyckstillbud genom att järnvägens buss icke körde ur vägen för mötande personbil med 4 passagerare. Rapport därom läser ha lämnats även till bilassistenten. Det går icke an, att järnvägens omnibussar tillåtas fara fram på vägarna, så att de bilda fara för annan trafik. Vägtrafikstadgan medger inga undantag. Därest körtiderna äro för korta och tvinga till sådan framfart, böra de regleras, så att avsaktning vid möte medges, körning åt sidan av vägen vid möten medhinnas och omkörningar tillåtas och bliva möjliga utan fara för andra vägtrafikanter. Av vikt att uppmärksammas är att vintertid, då väglaget är halt och osäkert, kräves längre körtider för trafiksäker körning än sommartid. Beror åter, framfarten av andra orsaker, torde förtydligande instruktion vara påkallad. Hänsyn bör tagas till att det finns andra människor och vägtrafikanter än bara järnvägens, vadan ena parten icke äger disponera mera än halva vägbanan för sin del vid om- och förbikörningar och vid avstannande. Östersund den 28 augusti 1940. Ax. Uhnöo.*



*Färjan uppdragen på land för vintern. Foto 1929. På däck fr.v. Erik P. Eriksson, K.O. Andersson, Erik Gärd, Axel Bergvall, Otto Svénsson, Artur Åslund, färjemannen Karl Åström samt Axel Andersson. Foto: Nikolaus Henriksson*

Utdrag ur protokoll fört vid sammanträde med vägstyrelsen i Ragunda vägdistrikt hållet i Kälarne den 9 december 1940. Närvarande herrar J.H. Sälldin, T Vivvägg och Olof Lund samt undertecknad Frändén ordförande.

## § 2.

*Länsstyrelsen har i skrivelse den 11 sistlidne november anmodat vägstyrelsen inkomma med yttrande i fråga om förordnande för vägingenjören att verkställa undersökning om med bibehållande av den nuvarande färjan vid färjesundet i Skyttmon åtgärder äro möjliga för provisorisk förbättring av trafikanordningarna för tillgodoseende av trafiksäkerheten.*

Såsom i skrivelsen relateras har civilingenjören Nils Lundh upprättat arbetsplan för omläggning och förbättring av vägen Öravattnet-Skyttmon med bro över Ammerälven vid Skyttmon. Ifrågasvarande arbetsplan har godkänts av såväl vägstyrelsen som vägstämman och är nu beroende på Länsstyrelsens prövning. Vägstyrelsen vill emellertid till protokollet anteckna att

kravet på broförbindelse över Ammerälven vid Skyttmon är mycket gammalt och har även tidigare föranlett undersökning av sakkunnig.

Vägdelen Öravattnet-Skyttmon utgör en fortsättning av den under ombyggnad varande och snart färdigställda delen Stugun-Mårdsjön-Borgvattnets sockengräns. Även om brobyggnaden över Ammerälven ännu en tid framåt kan ersättas med färjeförbindelsen kvarstår dock kravet på förbättring av den synnerligen backiga, krokiga och trafikfarliga vägen mellan Öravattnet och färjesundet. Vägstyrelsen är av den mening att hela detta företag är ett av de mest trängande inom vägdistriktet och därför snarast möjligt bör komma till stånd.

Emellertid vill vägstyrelsen icke under nuvarande förhållanden motsätta sig Länsstyrelsens förslag om undersökning av möjligheterna till förbättring av trafikförhållandena vid färjesundet. Kostnaderna för den eventuella provisoriska förbättringen böra dock med hänsyn till det ovan anförda, icke få bli större än de provisoriska åtgärderna väl kunna motiveras. Vägstyrelsen hemställer att Länsstyrelsen måtte förordna vägingenjören i länet major Ax. Uhnö att verkställa den av Länsstyrelsen föreslagna undersökningen.

Den 20 januari 1941 fick Ax Uhnö i uppdrag av Länsstyrelsen att uppgöra en arbetsplan för provisorisk förbättring av trafikordningarna vid färjesundet i Skyttmon.

### U T L Å T A N D E

*Den nuvarande färjan över Ammerälven vid Skyttmon är en dragfärja av trä med 10,4 meters längd och 4,05 meters bredd. Höjden är 0,55 meter och fribordet 0,35 meter, då färjan är o-belastad. Färjans bärande konstruktion utgöres av spant av trä på 0,60 meters centrumavstånd. Ovanpå spanten äro lagda fem stycken i färjans längdled gående syllar, på vilka däck-  
ket är spikat. Bordläggningen och botten bestå av 1" plank och däck av 2". Färjan är i båda ändar något utspetsad, så att den har båtform. Landningsbryggorna äro av trä. Tillfartsvägarna luta brant å sista delen ned mot färjeläget i älven, vilket orsakat, att landningsbryggorna gjorts förskjutbara i vägens längdriktning för att utjämna inverkan av vattenståndsväxningarna. För att hindra att färjan doppas ned för djupt till följd av den osymmetriska belastningen, som uppstår, när ett fordon kör på eller av densamma, har under hösten 1940 landningsbryggorna utformats, så att färjan kan låsas fast vid dessa. Denna anordning är dock av provisorisk karaktär och icke i längden stabil för tyngre laster.*

*Färjan som till typen är av svag konstruktion, avpassad för blott lättare trafik, och nu 6 år gammal, befinner sig i ett relativt gott skick, men den har för liten bärighet och stabilitet för den enstaka tyngre trafik, som på sistone sökt pressa sig fram över färjeleden. En i augusti 1940 företagen provbelastning av färjan har visat, att färjan då doppade ner under vattnet vid på- och avkörning med fordon av hjultryck av 900 kg. Vid vårdslös körning uppstå stora skakningar i färjan, vilket med önskvärd tydlighet visar, hur svag dess konstruktion egentligen är. Med ledning av de vid provbelastningen erhållna resultaten torde man kunna fastställa färjans maximilast allra högst till vad som motsvarar ett maximihjultryck av 1200 kg eller totalvikt vid jämnt utbredd last av 4000 kg. eller motsvarande cirka 50 personer utan annan last. Av hänsyn till färjans krängning vid osymmetrisk lastställning bör belastningen begränsas till högst 40 personer. Därest större last tillåtes på färjan i nuvarande skick, kommer den snabbt att förstöras och snart bli osäker för trafiken även med smärre fordon. Färjan och landningsbryggorna böra stå under ständig uppsikt från vägstyrelsens sida, så att underhållet av desamma icke eftersättes.*

*En förstärkning av färjan blir nödvändig, ifall begränsning av hjultrycket i enlighet med ovanstående icke äger rum. Förstärkningen bör i så fall inriktas på en ökning av färjans bärlighet, vilket innebär en ökning av såväl längd som bredd och höjd. På grund av färjans konstruktion låter sig detta icke göra genom enbart på- och tillbyggnad utan erfordras härför så omfattande ändringar, att byggandet av ny färja blir att föredraga. Såsom från vägdistriktet framkastats, kan ju tänkas en provisorisk förstärkning genom anbringandet av tunnor på långsidorna av färjan. Stabiliteten skulle därigenom visserligen något förbättras, men med hänsyn till isgångar och flottningen i älven torde detta förfaringssätt då medföra sådana besvärligheter vid färjans manövrering, att detta icke kan ifrågakomma.*

*Enligt Länsstyrelsens förordnande har Civilingenjör Nils Lundh uppgjort förslag till färjledens ersättande med broförbindelse. Det synes därför icke motiverat att nu nedlägga så stora kostnader på färjeleden som byggandet av en ny färja innebär. Under tiden bör såsom ovan nämnts maximihjultrycket på färjan begränsas till 1200 kg. Genom en dylik nedsättning av hjultrycket blir färjan i befintligt skick tillfyllest i flera år för den lättare trafik, som färjeleden är avsedd att tillgodose. Som genomgångsled för den tyngre trafiken saknar routen häröver ur allmän synpunkt mindre intresse, varför man ännu en tid bör kunna åtnöja sig med de inskränkningar, som betingas av nedsättningen i hjultrycksbelastningen, i avvaktan på att vägen Skyttmon – Öravattnethinner att omläggas och förbättras.*

*Av vad som ovan anförts framgår, att ombyggnad av gamla färjan icke är ekonomiskt realiserbart utan återstår endast att välja mellan att antingen bygga ny större färja eller bibehålla den gamla färjan i sitt nuvarande skick, varvid dock provisorisk förstärkning av däckets av längsgående 1½" tjocka plankor i hjulgången till fördelning av hjultrycket bör vidtagas. Där-est bro inom kort kommer att anläggas över vattendraget härintill, bör givetvis tanken på ny större färja helt skrinläggas.*

*Östersund den 3 april 1940.*

*Ax.Uhnoo.*

På 1940-talet fanns det planer på att skaffa en ny och större färja men eftersom bron kunde skymtas i horisonten blev det ingen ny färja, redan 1939 fanns det förslag på en bro över Amerån. 1942 fanns följande statistik per dygn för leden: hästar 3,75, motorfordon 12,83, cyklar 24,00 och fotgängare 24,17. Färjan var godkänd för 3 tons last och 40 passagerare. Fordonen skulle stå i en rad. Vajern som styrde färjan var en galvaniserad ställlina, 19-trådig och 18 mm i diameter. Vajern skulle bytas vart sjunde år. Överfarten tog normalt 7 min. Trots att en bro var i faggorna så fanns det förnyade planer på en järnfärja 1943. Detta kan ha att göra med att det inte var bestämt var bron skulle byggas, Selet var ju ett alternativ för bron.

Den första färjemannen var Olov Henriksson bosatt på Aspnäsgråden. Han kom att arbeta som färjeman under några år till dess att Olov Persson efterträdde honom. 1905 eller 1907 blev Jonke Holmberg ny färjeman, han hade även smeknamnet Lång Jonke. Jonke arbetade som färjeman fram till 1920. Han som efterträdde Jonke hette Johannes Nilsson som i sin tur arbetade på färjan i tre år. 1921 började en man vid namn Nils Lindgren nr 1. Han hade även det mindre smickrande smeknamnet Etter Nils pga sitt häftiga humör. Han kom att jobba på färjan bara ett år. 1924 efterträddes Nils av Karl Åström som kom att jobba tom 1930. Under denna tidsperiod ökade trafiken markant vilket gjorde att färjejobbet var tungt. 1931 jobbade en Eugen Fjällström från Borgvattnet på färjan. Redan 1931 ersattes han av Nils Lindgren nr 2 som i sin tur jobbade på färjan i 17 år. Färjans siste färjeman blev Erik Gillberg från Hammerdal. Han jobbade från 1948 till dess bron var klar hösten 1950.

Färjemän som arbetat på Aspnäsfärjan:

1905/07	Olov Henriksson, (Ol Hinnera)
1905/07 – 1920	Olov Persson, (Ol Persa)
1920 – 1923	Jonke "Lång Jonke" Holmberg
1923 – 1923	Johannes Nilsson
1924 – 1930	Nils Lindgren, (Etter Nils)
1930 – 1930	Karl Åström
1931 – 1948	Eugen Fjällström
1948 – 1950	Nils Lindgren nr 2, bördig från Mårdsjön
	Erik Gillberg, Hammerdal

Färjor som trafikerat Aspnäsleden:

1876ca – början 1900	Enkla timmerflottar
Början 1900 – 1926	Ny mer ändamålsenlig träfärja, rodd- och handdragen
1927 – 1935	Träfärja
1935 – 1950	Träfärja byggd av Strandberg i Hammerdal

Ledens längd vid normalt vattenstånd: 194 m. Största djup är 3,30 m.

## ASPÅS

Fale Burman skrev att bron över Långan efter Föllingevägen byggdes i 1700-talets början för att ersätta en farlig färjerodd med flottar. Aspås fanns inte med i 1706 års färjetullsreglering.

## BODSJÖ, Åre socken

På 1840-talet byggdes en bro över Bodsjöundet sedan den första bron år 1820 spolierats genom vattenflöde och isgång. Troligen fanns ingen färjeman här.

## DUVED

Detta färjesund inrättades möjligen under det krigiska 1600-talet. Fale Burman skriver: *Vid Duveds skans har man av ålder farit med flotte eller färja över älven.* En bro byggdes troligen under 1700-talet som senare förstördes. En ny bro byggdes omkring 1855.

## FINNERÅSNÄSET

Bertil Berger bor i dag, år 2003, i den färjemansbostad som byggdes 1897. Denna led gick över Indalsälven mellan Finneråsnäset och Nybodarna strax utanför Stugun. Redan 1892 fanns det en färjeled här och man hade även då, 1892, föreslagit att en bro skulle byggas här. Den bron är inte byggd än. Officiellt öppnades leden 1898 med avlönad färjeman.

1898 blev en ny väg klar från Finneråsnäset till Dockmyrs järnvägsstation.

1899 blev en ny väg klar från Stuguns färjesund till Finneråsnäset inom Stuguns socken, delen mellan gamla landsvägen vid Stuguns färjesund och södra tillfartsvägen till nya bron över Indalsälven vid Stugubron, klar.

Samma år, 1899, ordnade man till färjstället vid Finneråsnäset med tillfartsvägar samt reservfärjställe vid Fredrikslund.

1901 uppgick intäkterna vid denna led till 140 – 150 kr. 1917 uppstod en palaver ty flottningen ställde till med problem för färjan. Man flyttade färjan till ett reservfärjställe, nämligen till Strånäset. Vissa ville att färjan skulle flyttas till Fredrikslund under den tid då Finneråsnäset var blockerat av timmer. På 1920 och 30 talet så hade man festligheter på Långholmen och som bro mellan fastlandet och holmen användes då en utrangerad färja, sundet var inte bredare. 1931 lades en ritning fram på en färja byggd i trä med måtten 3,46 invändigt och 4,12 m invändig bredd, totalt med klaffar var hon 4,33 m bred. Längden var 11,02 m. Bordläggningen var 1½” kärnfuru. Syllarna som däcket stod på var 3” x 9” och sliddäcket var 2”. Denna färja byggdes inte 1931. I juni 1935 var färjan som var byggd 1927 lastad med en lastbil. Mitt i strömmen så for lastbilen mot räcket som inte höll utan lastbilen ramlade i sjön och sjönk. Färjan blev svårt ramponerad men lagades. Lastbilen, en Chevrolet som hade gått 1 700 mil vid olyckstillfället, bärgades efter några dagar. Färjan var godkänd för 6 000 kg och lastbilen vägde totalt 4 660 kg. Lasten bestod av cement, byggnadsmaterial, en sågklinga samt mjukt bröd. Färjeman vid detta tillfälle var August Vilhelm Sivertsson, född 1880. Alla tre ombord på färjan klarade sig trots att läget var kritiskt ett tag. Alla tre + en kvinna som var på land fick avge vittnesrapport till polisen. Man enades om att det var den starka strömmen som var orsak till det hela. Efter denna olycka höjdes röster för att ersätta färjan som ansågs vara liten, ruttan och livsfarlig. Man ville ha en järnfärja som var 2 m längre och 1 meter bredare. Detta pga den ständigt växande trafiken Nu blev det inte så och den gamla färjan reparerades aldrig riktigt bra efter olyckan 1935.

En Gustaf Ekström var flitig med pennan och han skrev många och kraftfulla brev bl a till Länsstyrelsen. Han klagade bittert på att den gamla färjan aldrig reparerades, inte ens en ny spik offrades. Efter mycket om och men byggdes emellertid en ny färja av Strandberg i Hamnerdal. Han byggde den efter 1931 års ritning. Det märkliga var att när den nya färjan var klar så behöll man den gamla ”farliga” färjan. Den var förstås mindre och lättare att handskas med och den var kvar i trafik så sent som 1940. 1940 blev den ordinarie färjemannen inkallad så den ”gamle” Sivertsson fick köra färjan. Färjans tidtabell ändrades så att hon låg helt stilla från midnatt till 06.00.

Färjemannen räddade en 7-årig gosse från att drunkna en kall höstdag genom att kasta sig i älven och dra upp pojken på land. Han fick ingen respons för sin bragd vilket upprörde ortsbefolkningen.

Vid ett tillfälle hade en man gjort affärer på Stugusidan. Efter fullgjord affär blev det en liten fest. Efter festen skulle så vår man hem och när han kom ned till färjeläget så var färjan på Bomsundssidan. Mannen höjde rösten och skrek till färjemannen att komma över med färjan och hämta honom. ”Du ska få bra betalt”. Färjan kom över och den överförfriskade resenären tog fram en sedelbunt och sade till färjemannen. ”Du ska få 6 000 kronor om Du färjar över mig!” Naturligtvis kunde inte färjemannen ta emot detta trots att mannen insisterade!

1935 byggdes en färja för trafik i Aspnäset, Skyttmon, och denna färja var identisk med Finneråsnäsets. Det var bara några cm som skiljde dem åt. Båtbyggare Strandberg byggde även den.

1953 fick man färja 179 men den gick bara ett år på denna led och hon förflyttades till Rödösundet där hon kom i trafik 1954. Finneråsnäset fick då färja 55 och hon kom att gå i trafik på

denna led till dess att färjan drogs in 1967. Under iordningställandet av färjan 1967 sjönk hon torsdagen den 16 mars. Hon bärgades och körde säsongen ut, 1967. Därefter förflyttades färja 55 till Storsjön där den kom att användas som plattform för Vägverkets personal som använde henne vid arbeten på färjorna och sliparna vid Valla och Herke. Färja 55 var Jämtlands minsta järnfärja, hon tog tre bilar av Hundkojans storlek och två om bilarna var lite större. Största trafikanhopningen var mest på bingokvällarna, då kunde det bli kö! Ett år, 1969, fick hon rycka in och tjänstgöra i Sundsbackssundet några veckor innan färja 281 blev klar för trafik där. Färjemannen Helge Kvick följde med färjan till Storsjön och kom att arbeta med färjor här. Helge hade börjat i Finneråsnalet 1949.

Färjor som trafikerat denna led:

– 1898	Okända flytetyg, ingen organiserad färjeled
1898 – 1927	Okända färjor, avlönad färjeman
1927 – 1935	Träfärja, byggd av Strandberg, Hammerdal. 8,35 x 4,0 x 0,85
1935 – 1952	Färja 68, Träfärja, också Strandberg, Hammerdal. 11,02 x 4,33 x 0,55
1953 – 1953	Färja 179
1954 – 1967	Färja 55
Ledens längd	215 meter

## FLATNORLEDEN

Här kommer en färjeled till som också ligger utanför Storsjön. Den 29 oktober 1980 fanns följande artikel införd i Länstidningen, Östersund.

*Om färjorna och färjemännen i detta sund ger Arne Bäckman en återblick. 1904 auktioneras färjemanssysslan ut till Olof Nilsson som efter en tid flyttade till Rissna. Han överlämnade då färjemanssysslan till sin svåger Olof Alfred Andersson i Flatnor. Ersättningen var hela 300 kronor per år. På den tiden var det roddfärja, liknande en stor båt med tvär akter. Om någon ville över från motsatt sida flaggades med vit färg. Andersson upprätthöll färjetrafiken till 1906.*

*1906 till 1910 var det Jonas Hamberg i Skurun som svarade för trafiken över sundet, med samma utrustning och arbetsvillkor som Andersson haft. Hösten 1910 emigrerade Hamberg till Amerika. I elva år, från 1911 till 1922 var det Manne Höglin som stod för överskeppningen i Flatnorsundet, till en början med samma utrustning som hans föregångare. 1912 eller 1913 byggdes en större färja vilken styrdes med lina och drogs med klotsar som hakades på linan. Nu kunde äntligen häst och vagn samtidigt överskeppas.*

*Under senare delen av Höglins tid som färjeman skaffade han en stor motorbåt vilken även ofta användes till lustturer på Bodsjö. På sitt sätt blev det närapå en glanstid för Flatnor och Skurun. Men 1922 flyttade Höglin med familj till Östersund där han bland annat sysslade med båtbyggeri. Höglin och hans söner var mycket musikaliska. Alla känner till det populära Höglins kapell som spelade runt om i länet på danser och fester.*

*Färjemanssysslan i Flatnorsundet har tidvis gått i samma släkt. 1923 blev Olof Nilssons son Erik Olsson färjeman. Även han emigrerade till Amerika i januari 1925. 1924 byggdes det åter en större färja, även den av trä, vilken sjösattes i juli 1924. Den utrustades med en Archi-*

*medes utombordsmotor som hängdes på sidan av fartyget. Därigenom underlättades över-skeppningen betydligt. John Erik Olsson började som färjeman 1925, med något så när ordnade anställningsförhållanden. Hans arbetsuppgifter var främst att sommartid sköta trafiken över sundet. Vintertid blev det sortering och kontroll av utkörda kubikmetergrus från grusgropen "Getryggen" vid Herrevadsströmmen. Utkörningen av grus skedde med häst och släde till upplag efter vägarna. 1934 krossades grus och kördes ut med lastbil. Då fick färjemännen ägna sig åt underhåll av färja och bryggor samt kontroll av isväg mm.*

*1938 sjösattes första plåtfärjan, byggd vid Waplans Verkstäder. Denna färja lastade 18 ton. Samma år tillsattes en biträdande färjman och det blev John Eriks son Torkel Jonsson och arbetsuppgifterna delades upp på två man. 1942 slutade Torkel som färjkarl och i stället kom brodern Henry Jonsson. John Erik Olsson gick i pension efter 25 års tjänst 1950. Sonen Harry fick pension den 1 juli 1980. Då hade han varit färjeman sedan 1942, således i hela 38 år. LT:s sagesman Arne Bäckman blev i april 1950 färjman tillsammans med Henry Jonsson och från 1962 även med Bertil Holmberg. Arne Bäckman pensionerades efter 24 års anställning som färjman 1974. Nuvarande anställda vid flatnorsundet är Jonny Jonsson, Bertil Holmberg och Allan Nilsson. Från 1977 är en ny färja i drift. Både färjmän och resande är i allmänhet mycket nöjda med den nya färjan, vilken nu på grund av missriktad sparsamhet skall dras in. Till endast besvär, ökade kostnader och tidsspillan för glesbygdens boende, framhåller man.*

1937 undersöktes behovet av en ny och större färja till Flatnorsundet. Den gamla träfärjan var 14 år gammal och rutten. Förfrågningsunderlag gick ut i december 1937. Anbudet att få bygga denna färja öppnades den 7 februari 1938 och det var Jerfeds och Sunds bruks verkstäder som hade det lägsta priset men även här, det var likadant i Stavresundet, ansågs motorn vara väl svag så ordern gick till Arbrå Verkstäder. Det står i artikeln att färjan från Waplans sjösattes 1938 men den slutliga ritningen specificerades den 1 november 1938 och därmed torde färjan ha kommit i trafik 1939. Det märkliga är att kontrakt skrevs den 30 juni 1938 mellan beställaren och Arbrå om att leverera färjorna till både Stavre och Flatnor till ett pris av 28 800 kr styck för leverans den 1/10 1938. Waplans byggde emellertid denna färja åt Arbrå. Märkligt kan tyckas eftersom Waplans hade lagt ett eget dyrare anbud. Tydligt förekom samarbete mellan Waplans och Arbrå. Färjan besiktigades och ansågs vara klar den 9 juni 1939. Motorn skulle vara en Scania-Vabis, lika den som satt i Rödösundsfärjan. Färjan skulle byggas så att den lätt kunde delas på vid en eventuell förflyttning. En bro fanns med i planerna, så även en färjemansbostad.

Redan i september 1938 skrevs en rapport där man ansåg att den nya färjan var för liten. Nåväl, färjan byggdes och den ersattes 1977 av en ny, nummer 235. I början på 1980-talet aktualiserades brofrågan igen och man räknade med att en bro skulle kosta 5 miljoner kronor att bygga. Driften av färjan uppgick till 700.000 kr/år så en bro skulle följaktligen vara betald på fem år. Ulf Adelson, dåvarande kommunikationsminister, lovade att Flatnor skulle få en bro. 1982 var bron färdig och färjan därmed överflödig. Bron är 70 meter lång. Färja 235 såldes för 35.000 kr till Kalix Sjötjänst AB 1983.

Färjemän:

	Petter Hellström
1904 – 1906	Olov Nilsson
1907 – 1910	Jonas Hamberg
1911 – 1922	Manne Höglin
1923 – 1924	Erik Olsson
1925 – 1950	John Erik Olsson

1950 – 1974                      Arne Bäckman  
1977 –                                Bertil Holmberg (1962) och Jonny Jonsson

Färjor:

1890ca – 1904                    Enkel spelflotte  
1904 – 1912/1913                Roddfärja av trä  
1912/1913 – 1924                Dragfärja av trä  
1924 – 1938                        Träfärja som drevs av en utombordsmotor  
1939 – 1976                        Färja 70, järnfärja, byggd av Waplans.  
1977 – 1982                        Färja 235

Ledens längd var ca 300 meter.

## **GÄDDEDE**

När vägen mot Strömsund började byggas 1872 hade en färjeförbindelse planerats nedanför Gäddeforsen. Senare beslöts dock att en bro skulle byggas. Fram till dess användes båt och flotte. En närboende brukade hjälpa till med rodden men var troligen inte anställd.

## **GÄLLÖ**

Gällö var ett gammalt färjesund, troligen hade man bemannad färjerodd redan under medeltiden. Broar byggdes 1644 och 1665.

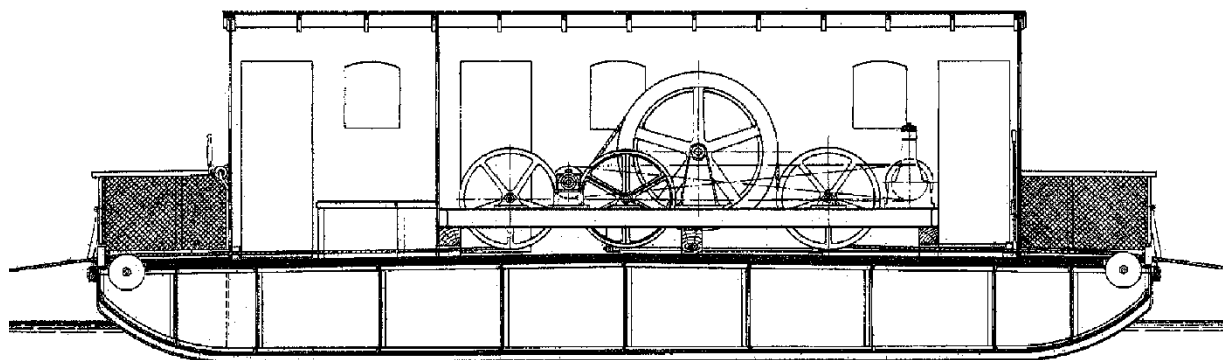
## **HAMMARFORSEN**

1891 undersöktes om möjligheterna att bygga en järnvägsbro över Ammerån vid Hammarforsen, ”världens yngsta vattenfall” som någon betraktare uttryckte det.

## **HAMMERDALSSUNDET**

På 1700-talet kom ordinarie färjemän både till Hammerdalssundet och Strömsundet. 1768 var kommunikationerna mellan Hammerdal och Stugun dåliga pga brist på vägar. 1791 hade man börjat bygga väg mellan dessa två orter. Vägarna tycks ha varit i dåligt skick generellt sett i Jämtland. From mitten av 1800 sköttes denna färjetrafik i flera generationer av släkten Glantz. Far Erik Glantz var färjeman i 26 år tom 1875. De boende utom socknen fick betala 5 öre, för häst 15 öre och för lass 20 öre vid den här tidpunkten. Myndighetspersoner fick åka gratis.

1899 förbättrades ”anordningarna” runt färjeläget vid Hammerdals kyrka. 1900 fortsatte man med förbättringarna.



Ovan ser vi originalritningen på färja 62/79 som byggdes av Waplans och som levererades 1930.

Hans son Erik Glantz d y tog över sysslan efter sin far och han var färjeman i 42 år. Sonen Erik var känd för sin kroppsstyrka. Så sent som 1940 var det Glantz i fjärde led som skötte färjningen. 1930 levererade Waplans en järnfärja till Hammerdal. Runt detta sund har ett flertal människor mist livet både genom olyckor och handgemäng. 1939/40 gjorde Mårtenssons smidesverkstad arbete på färjan, även Unger och Son utförde arbeten. Den 4 november 1944 var bron klar och färjan gick sin sista tur. Den förflyttades till Strömsund. Riksväg 45 som numera heter E 45 går i dag över denna bro.

När denna bro som blev klar 1944 skulle ersättas 1992 så omkom en arbetare den 3 juli då ett brospann rasade.

– 1887	Roddfärja i trä
1887 – 1894	Roddfärja i trä
1894 – 1920	Dragfärja i trä, drogs med kätting istället för vajer
1920 – 1927	Dragfärja i trä
1927 – 1930	Samma som ovan men försedd med motor
1930 – 1938	62/79, järnfärja
1938 – 1944	Samma som ovan men förlängd 5 meter

## HEDE

Hede fick bro redan 1760. Tyvärr förstördes den och dess efterträdare av isen innan man år 1786 lyckades bygga en bestående bro. Innan dess fanns en färja.

## HÅKANSTA-NORDERÖ LEDEN

År 1518 får ön namnet Norderöy. Norderöns kyrka dateras till 1000-talet. Norderön har fått namnet efter guden Njord.

Sedan urminnes tider har bönderna på Norderön haft sina utmarker på Marbysidan och därför varit tvungna att ta sig över den 2 700 meter breda Håkanstaleden. Färjningen här tycks ha börjat i mitten på 1800-talet med en enkel farkost. 1860 byggde Per Ny en färja som skulle gå mellan Norderön och Håkansta.

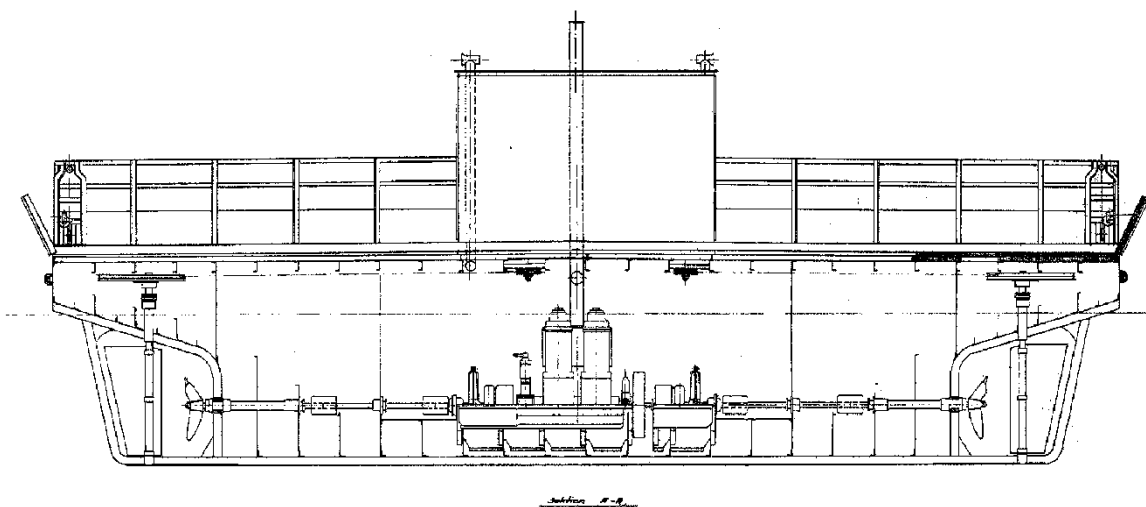
Vägen mellan Önsta på Norderöns östra sida och Västane på den västra sidan där Håkanstafärjan utgår, byggdes på 1870-talet. År 1899 begärde Norderöns sockenmän att också Hallen och Marby socknar skulle delta i kostnaderna för färjrodden men man fick avslag. År 1911 anskaffade man tillsammans en rodd- och segelfärja för att kunna ta sig själv och sina djur till beten och skogsarbete på fastlandet. Erik Norelius, mångårig färjekarl på denna led, minns den kombinerade rodd- och segelfärjan redan 1928. När vägstyrelsen tog över trafiken 1930 anskaffades en Spånåsbåt i trä, 12 m lång och 5 m bred och driven av en 12 hk Penta-motor. Nu anställdes också den förste färjekarlen, Otto Frisk. 1932 körde man så pass länge på hösten att träskrovet tog skada av isen. Man fick reparera för 350 kr. 1935 fanns det två förslag på ny färja till Håkansta. Det ena var en lindragen färja och det andra en motordriven. 1936 övertogs färjeförbindelsen av Hallens tingslags väghållningsdistrikt. 1938 fick P. Oscar Nilsson tjänst som färjeman och han sökte även tjänsten på den nya färjan 1943. Hans löneanspråk var 2 400 kr. Vid den här tidpunkten körde färjan 3 turer per dag.

Den 20 november 1940 blåste det hård nordvästlig vind och färjekarlarna ombord styrde upp mot vinden, mot Verkön. Där fick man motorstopp varvid färjan drev söderut upp på land. Att man kastat dragg hjälpte föga. Det slogs hål i båten, en skada som fick lagas till nästkommande säsong. Man ska ha i åtanke att denna färja fraktade mycket djur mellan Norderön och Håkansta så "skitlukten" var konstant. Denna träfärja var ute för en del olyckstillbud så därför hastade det att skaffa en ny och bättre färja.

1939 kom ett nytt förslag på en motordriven färja och den 22 maj 1940 så var nybyggnadsritningen klar och det blev en propellerdriven färja. Det var många turer mellan beställare och tillverkare på den nya färjan, den som fick nummer 73. Flera varv var tillfrågade och de lämnade även anbud. Betongfärjan ansågs vara överlägsen säkerhetsmässigt men Waplans var det anbud som hade flest fördelar så Waplans fick ordern och 1941 var färjan klar. Nu hade kriget brutit ut och den råoljemotor som skulle driva färjan skulle bli för dyr att bygga om till gengasdrift varför beställaren begärde in offerter på motorer utrustade med gengasaggregat. Waplans offererade en Scania-Vabis typ 1664 och Arbrå en Volvo motor. Arbrå fick ordern och de fick montera in den i Waplans lokaler i Nälden! Man hade ansökt om att få bensin till motorn men fick avslag. Man undersökte 1941 om ångaren Thomée kunde köra denna led under kriget men man fick nej från redaren. Lite märkligt kan tyckas eftersom Norderöborna ägde Thomée och dessutom hade markintressen på Marby-sidan. Thomée gick märkligt nog turer från Norderö brygga som ligger på öns östra sida bla till Hallen så det skulle inte ha blivit fråga om en speciellt lång omväg. År 1943 byttes så träfärjan ut mot denna nya plåtfärja och denna färja fick som sagt nummer 73. Efter kriget så byttes Volvomotorn ut mot tändkulemotorn som hade stått i Waplans lokaler sedan 1941. Man kan se i brevväxlingen att Waplans var lite irriterade över handläggningen med 73:an. Den stod i deras lokaler och 1941 skrev man att man inte hade tid att färdigställa färjan enligt beställarens önskemål, det var full verksamhet i lokalerna. Man kunde inte heller längre stå för offertpriserna. Det var onekligen en segdragen historia, anbudet togs redan 1939 men 73:an kom inte i trafik förrän 1943 som nämnts. Hon var klar för provkörning i Dvärsätt den 16 mars 1943. Den här färjan trafikerade efter ombyggnad leden fram till 1967 när den ersattes av 218/Skade.

När denna färja slutar att gå för året då isen lägger kör man helt enkelt på isvägarna. Så ock denna vinterdag någon gång på 1940-talet. En åkare Albertsson från Hallen körde en lastbil lastad med kastved från Hallen mot Östersund. Kommen till Norderön bar det sig inte bättre än att isen brast och lastbilen for igenom, kastved spreds över isen och de två personerna i lastbilen hann rädda sig genom att hoppa ut ur lastbilshytten.

Då denna färja drabbades av fel och fick ställa in turer så hoppade Ante på Verkön i in och körde med sin båt som var rejäl. Denna motor hade startsnöre och vid ett tillfälle skulle prästen åka med men han satt ivägen när Ante skulle starta motorn. ”Flytta på Dig, prästfan”, sade Ante. Prästen antydde senare att han inte var nöjd med bemötandet!



Ovan ser vi originalritningen på färja 61/73 som levererades 1943 efter segslitna turer.

En färjeman var inte blyg av sig, det hände att han tog färjan och körde in till staden där han gick på Stadskällaren! Även resor till Verkön förekom där det festades på natten, på morgonen hemfärd med färjan!

Den 9 november 1942 så upptäckte man att befälhavaren på denna färja inte hade tillräcklig kompetens. Färjan fick trots allt ta 113 passagerare.

Från början var det Offerdals vägdistrikt som hade ansvaret för denna färja och sedan blev det Hallens kommun. När färja 73 körde sin premiärtur 1943 så sköttes spakarna av landshövding Löfgren.

Ångaren Thomée hade slutat att gå mellan Norderön och Östersund 1955 och 1956 blev ett år då bönderna fick frakta sina produkter via Håkansta- och Sannsunsfärjan till Östersund. En rejäl omväg. För att komma i gång så tidigt som möjligt så sprängde man isen med dynamit för att öppna rännan. Det gick åt ca 600 kg dynamit. Vid ett tillfälle var vägmästaren och en person till i samarbete med sprängningen. Den ene av dem låg på färjklaffen då klaffen vek sig och gubben for i vattnet!

En sak som verkar märklig är att inte Norderöbönderna anlidade någon av Storsjöns ångbåtar för djurtransporter vid den här tidpunkten mellan Norderön och Håkansta. Ångaren Tor hade en naturlig väg från Östersund till Hallen bl a anlöpande Norderö brygga fram tom 1930. Till staden anlidades ångbåtarna för allehanda transporter. Den första bilen kom till Norderön i början av 1930-talet så färjorna var inte byggda för biltrafik i någon större skala.

Innan skifttjänstgöring kom i bruk fick färjorna anlitas vid behov på de tider som inte var normala, bl a nätter. En av färjekarlarna fick man prata försiktigt med om man skulle få honom att göra en tur utanför tidtabellen. Vid ett tillfälle skulle provinsialläkaren åka över sundet då färjan inte gick. Mannen som körde bilen visste att det gällde att prata försiktigt med färjemannen så han gick in i stugan och började prata med skepparen. Allt gick så väl att efter en stunds prat skulle så färjekarlen köra över ekipaget. Precis då han ska sätta fötterna i skorna kommer läkaren in och ryar ”Varför tar det så’n tid?” med åtföljande kommentarer. Färjemannen tog lugnt ur sina fötter ur skorna så det var bara för de två herrarna att köra runt via Svenstavik in till Östersund.

En annan färjekarl var däremot väldigt snäll och körde extraturer när så behövdes. En gång fick han frågan om han kunde köra en extratur men innan han hann svara sade frun: Det kan Du väl göra. Då tittade han på sin fru och sade, ”kanske Du ska köra”.

På 1950 och 60-talet var flygplanet Tunnan stationerat på F4 på Frösön. Det fanns en skicklig pilot där och han tyckte om att skrämma färjepersonalen ibland. Han kunde flyga över färjan och fanns det ingen ombord mer än personalen flög han ned mot Svenstavik, vände och flög tillbaka med full fart precis strax över färjehytten. 10 meter över vattnet och ca 900 km/tim! Dånet lär ha varit enormt.

Trots dubbelbemanning så kunde tröttheten ta överhand. En gång tog färjan en underlig kurs från Håkansta på sin färd mot Norderön. En kvinna som åkte med färjan sökte upp en av färjemännen som satt och sov tillsammans med sin kompanjon. De var då på god väg mot Vällviken så det var bara att vända tillbaka.

1958 skulle färjan förlängas varför hon kördes upp till Ytterån där Waplans gjorde jobbet. Hon fick även en ny styrhytt. Det var ett ganska stort arbete som skulle göras och det tog nästan hela sommaren innan 73:an var tillbaka i trafik. Under tiden fick Göte Höglund köra skolbarnen i en plåteka. När det var dåligt väder så slog vattnet in i båten och blandade ut bensinen vilket i sin tur gjorde att motorn stannade. Barnen både grinade och skrek innan Göte fått i gång motorn igen. Flytvästar fanns inte ombord. Allt gick emellertid bra och färja 73 kom tillbaka på hösten förlängd ca 10 meter. En gång var vädret så hårt att färjan inte klarade av att angöra vare sig Håkansta eller Norderön. De gick då till Verkön och körde upp henne på en sandstrand där och inväntade bättre väder. Tack och lov har det aldrig förekommit haverier i hårt väder.

Det har varit svårt att förtöja vid Håkansta då det har varit smalt pålat vilket gjorde att de var tvungna att köra för full maskin så att de fick skydd av pålverket vid hårt väder. De som inte var vana resenärer på denna led satte hjärtat i halsgropen när de såg med vilken fart de närmade sig färjeläget. Att backslaget dessutom var knepigt att hantera gjorde inte saken lättare för personalen.

Vid ett tillfälle när det var ordentlig dimma så tog färjemannen ut kompassriktningen och körde iväg från Håkansta. Eftersom det var höst så startade den enda bilföraren ombord sin bil-

motor. Detta fick till följd att färjans kompass började snurra runt och innan de fått bilföraren att stanna motorn var de helt ur kurs. Nu fick de köra helt på ”känn”. Efter några timmar fick de syn på land – Verkön! Skam den som ger sig, de gav sig åter iväg mot Marby-landet och efter en stund kom de mycket riktigt i land, dock en bra bit från färjeläget. De körde vidare men återkom tre gånger till samma plats! Trägen vinner och efter en stund hade de kommit närmare färjeläget och efter 7 timmar kunde de äntligen förtöja vid färjeläget. Resan tar normalt 12 minuter.

Den 1 november 1959 började Alf Nilsson köra denna led mellan Norderön och Håkansta. Han körde därefter färja i 32 år, mestadels denna färja. Alf fick även hoppa in och köra färjor överallt på sjön eftersom han hade behörighet till detta. Färjorna användes också av elverket då det förekom mycket kabeldragningar i Storsjön. Dessutom levererades ju färjor samt att de skulle upp på slip för service, inspektioner och reparationer.

Det har också hänt att de kört i cirklar ute på sjön när dimman varit tät och kompassen konst-  
rat. Man blir fundersam när man möter sina egna svallvågor på en lugn sjö!

På våren så ville man komma igång så tidigt som möjligt med färjetrafiken så man sprängde helt enkelt upp en fåra. Detta var nog inte helt ofarligt. Ibland drog man en kälke lastad med dynamit, tändhattar och borrh. På morgonen bar isen bra men fram på eftermiddagen kunde det räcka med att sätta staven i isen så gick den igenom. Detta förfaringssätt förekom på de flesta av sjöns leder.

Det kunde vara vanskligt att transportera djur på färjorna eftersom de parerade vågorna men kom i otakt vilket kunde göra överresan obehaglig. Man fick dessutom kryssa med 73:an för att minska rullningarna ombord då vädret var svårt. En sak som det fanns gott om var djurspilling så odören måste ha varit vanligt förekommande. En av skepparna kom på att han kunde passa på att ”spola” av däcket med hjälp av sjön. När sjögången var kraftig och det inte fanns några resenärer ombord passade han då på att fälla ned den klaff som gick mot vågorna. Tanken var att vågorna skulle slå in över däck och skölja det. Dock var vågornas kraft för stark så hydraulkolvarna som höjer och sänker klaffen knäcktes! På något vis lyckades han förklara händelsen på ett någorlunda trovärdigt sätt för arbetsgivaren.

1960 infördes 3 skift. Då 73:an var lite egen att hantera med roder och backslag hände det när det kom ny personal att det kunde smälla lite i bryggorna vid angöring. Den rutinerade kunde säkert ”hjälpa” till också! Vad gör man inte för att få spela små spratt. Dubbelbemanning och treskift innebar höjda kostnader så de ansvariga funderade på att bygga om 73:an till lindrift för att därmed kunna ta bort en man.

Vid ett tillfälle då färjan hade dubbelbemanning försov sig den ene färjekarlen. Hans kollega tog då resolut och körde färjans tur ensam. Allt gick bra och han fick varken ris eller ros för detta!

Den 4 december 1964 blev Alf ut för en olycka i maskinrummet på färjan. Vid arbete nära motorn fick han handen i mellan drivremmen och hjulet som driver remmen varvid ett finger förkortades och tummen blev svårt skadad. Tack och lov kunde läkarna rädda tummen. I september 1967 kom färja 218, Skade, till Håkanstaleden från Sannundet. Kylningen till motorerna sker här uppe på Storsjön oftast med sjövatten. Storsjöns vatten har både bra pH och dH värde. På 73:an hade man dock vatten mellan skotten och allteftersom vattnet värmdes upp av motorerna så pumpade man vattnet mellan skotten. En sak som var och är farlig är när spri-

darrören för dieseloljan spricker och oljan sprutar direkt på det heta grenröret. Detta förekom ganska ofta på färjorna vid den här tidpunkten. Nu är denna farlighet bortbyggd i de moderna motorer som installeras.

Färja 218/Skade hade avgasrören märkligt dragna från början, de var dragna så att de skulle kunna värma upp klaffarna när det blev kallt. I med detta så blev hon högljudd. En av färjemännen var mycket försiktig och hade låga motorvarv för han trodde att det var bra för motorerna. När sedan hans kollega körde gasade han lite mer vilket medförde att motorerna rök ganska mycket ett tag. Den försiktiga körningen innebar att en motor sotskar.

1980 ville vägdirektören Olle Andersson dra in tre färjor i länet, bl a Håkanstafärjan. Anledningen var att denna färja kräver två mans besättning och då arbetade sammanlagt 11 personer vid denna färja. Vid den här tidpunkten fraktades 175 personbilar per dygn på denna led mot 1 000 vid Vallsundet.

I juni 1986 förtöjde färjemännen som vanligt för natten, d v s endast att klaffens klor satt i färjeläget. På natten blåste det upp till 20 m/s och färjan slet sig och gav sig iväg på en oplanerad resa. 100 meter söderut gick hon på land. Denna landkänning orsakade stora skador på färjan. Man fick lov att anlita Rödösundsfärjan för att komma loss och därefter bogseras till Herke slip. På slipen låg redan en färja för reparation. Nu blev det bråttom att få den färjan i sjön så att färja 218 kunde komma upp för reparationer. Sedan blev det ett ordentligt omstuvande av färjorna på Storsjön för att ersätta 218. Eftersom Håkanstafärjan är frigående så har den en annan utrustning, bl a lanternorna och dess placering, som inte de andra färjorna har.

1989 var det åter tidningsrubriker om denna färjas framtid. Vägverket drog ned på turtätheten och det skylldes man på att färjan vibrerade så mycket att personalen blev lidande.

Nu finns det folk som propagerar för att Håkanstafärjan ska flyttas från sin nuvarande led en bit söderut. Tanken är att den då ska köra mellan Vällviken och Orrviken. Då skulle man slippa bilkörningen över Norderön och färjan som går mellan Norderön-Isön. Restiden för de boende på Hallensidan skulle då minska.

De som arbetar på denna linlösa färja tycker det är intressant när vädret är lite ”flurigt”. Den vanliga vardagen bryts då av. Det har varit smalt att köra in färjan på Håkansta-sidan då det har varit smalt pålat vilket gjort att de som åker för första gången blivit nervösa av färjans fart in mot färjeläget. Man har varit tvungen att ha bra fart för att vinden inte ska kunna ta färjan.

1991 var det så lite vatten i Storsjön att Håkanstafärjan inte kunde gå ty hon skrapade mot sjöbotten. Allt enligt en tidningsartikel. Nu är inte lågt vattenstånd direkt ovanligt i denna sjö så tidigt på våren utan det onormala denna vår var att isen hade gått så tidigt så det upplevdes som om sjön var onormalt låg.

När färja 300/Skidbladner sattes i trafik 1998 på denna led fanns följande artikel i ortspressen:

*”Håkanstaleden i Storsjön i Jämtland har fått en ny ordinarie färja. Skidbladner har sjösatts vid Herke slip efter omfattande uppgradering. Skrovet har modifierats på så sätt att bottenlinjen dragits upp vid ändarna för att minska djupgåendet. Nya aquamaster (propellrar) modell CRP har monterats och ett aggregat har lagts i reserv. Dessutom har Skidbladner utrustats med nya miljöoptimerade maskiner. Kostnaden för upprustningen ligger på drygt 7 miljoner kronor”.*

Trots denna dyra ombyggnad fungerar inte Skidbladner till full belåtenhet. Dessa nya propellrar läcker både vatten och olja och hon kräver regelbunden tillsyn/reparationer. Hon har varit till bekymmer sedan hon byggdes. Varvet som skulle bygga henne gick i konkurs innan färjan var klar så Waplans fick göra jobbet färdigt. Hon skulle sättas in på denna trad mycket tidigare men hon gick så dåligt i sjön att hon inte kunde hålla tidtabellen. 300/Skidbladner blev då reservfärja till stort förtret för de färjemän som fick henne då deras ordinarie färja var på slip. Dessutom hade hon en del barnsjukdomar när hon kom i trafik. Hon går dock väldigt fint nu, inga vibrationer på däck och de kraftiga motorerna tvingar henne fram i sjön i god fart om så behövs.

Sedan Vallsundsbron blev byggd så har biltrafiken över denna led ökat markant eftersom man nu inte blir stående i kön vid Vallsundsfärjan. Det verkar som om också 300:an snart blir för liten på den här leden. Det finns planer på att lägga luftledning på sjöbotten för att kunna köra vintertrafik. Detta skulle naturligtvis vara en förbättring för de boende på Marbysidan. Det blir ju annars ett glapp från det att färjan slutar att gå på hösten till dess att isvägen blir klar och omvänt på våren. På isvägen kan dessutom ingen tung trafik köra.

Den 17 januari 2005 går fortfarande färjan, vintern har varit mycket mild vilket gjort att isen inte hindrat färjans trafik. Ja, tom i februari är den i trafik.

Färjor som trafikerat Håkanstaleden:

1860 – 1911	Enkel farkost, troligen roddfärja, byggd av Per Ny
1911 – 1929	Segel/roddfärja byggd i trä
1930 – 1943	Motordriven färja, byggd i trä av Spånås
1943 – 1967	Färja 73
1967 – 1998	Färja 218, Skade
1998 –	Färja 300, Skidbladner

Ledens längd: 2 700 m

## HÖGLAND – JÄRKVISSLE

Här gick färjan troligen till 1950-talet. Den fraktade personbilar men inga lastbilar. Man använde en färjningsmetod som gick ut på att man åkte med strömmen nedströms vid överfarten. När man landat drog man färjan uppströms en bit och sedan åkte man nedströms igen till färjeläget på den andra sidan.

## IMNÄS

1860 fanns det planer på att starta en färjeled mellan Imnäs och Vällviken. 1861 vädrades en möjlighet att starta upp med färjerodd.

## ISÖLEDEN

Innan det blev ordnad båttrafik på Storsjön fick Norderöborna ro då de skulle in till Östersund. Till detta hade man två roddbåtar vilka hette Frysihjäl och Svältihjäl. Redan 1889 fanns det ett förslag på en färjeled mellan Imnäs i Sunne och Vällviken men förslaget avslogs av landstinget.

När denna led skulle startas fanns det förslag att färjan skulle gå från Djupstan via Norderöns södra udde och därefter till Håkansta och omvänt. Andersön hade ingen broförbindelse innan denna färjeled öppnades utan Andersön fick landförbindelsen när Norderön fick sin färja 1957. Där färjan utgår från Isön i dag är det ett av de djupaste ställena, det är mycket grundare på sidan om detta färjeläge. Ändock måste färjorna byggas med så litet djupgående som möjligt. När färjeläget skulle byggas på Norderön så fick intressenter lägga anbud på stenfyllning. Så gjorde även Erik Norelius som hade en egen ångbåtsbrygga av sten liggande i omedelbar närhet till det nya färjeläget. Denna brygga hade kommit till av Eriks far som skjutsat sten ned till stranden då han brukade jorden och träffade på sten. Det blev en ansevärd mängd sten under årens lopp. Tjänstemännen på Vägverket blev förvånade när Erik lade anbud. Har Du sten? Javisst, svarade Erik. Var då? Alldeles intill det nya färjeläget! Men det ska ju vara piren för färjan utbrast tjänstemannen. Jag bestämmer väl över min egen sten replikerade Erik. Detta kunde inte förnekas så Vägverket skickade upp en man som beräknade stenfyllningen till 1 500 kbm. Erik fick 1,- kbm, 1 500,- kr. Bryggan hade kommit till på slutet av 1890-talet.

Isöleden ligger i Östersunds kommun och trafikeras liksom Håkanstaleden flitigt av resande från Östersundsområdet till fjällvärlden. Isön är historisk mark. Slaget vid Lillsundet är historiskt dokumenterat och märken efter dessa strider finns på Skansholmen där skansarna fortfarande vårdas som minnesmärken. Den gamla kyrkoruinen från 1178 är en annan sevärdhet.

Nämnas kan att 1941 kostade en taxiresa från Norderön till Östersund 10,-.

En gång i tiden hade F4 Bynäset som bombmål och en vinterdag hade ett Lansplan skjutit mot Bynäset. Vid vändningen missbedömde troligtvis piloten höjden för vänster vingpets hakade i isen och drog upp en reva som blev grövre och grövre till dess planet slog runt och kraschade. Det åkte sedan upp och ned i en kilometer spridande flygplansdelar omkring sig. De två ombord hade ingen chans att klara sig.

Om vi fortsätter att titta lite på bryggor så hittar vi Norderö brygga lite längre norrut sett från färjeläget. Den byggdes 1899 och renoverades så sent som vintern 2001/02 av bl a Bosse Eriksson och bryggan är nu i ett fantastiskt fint skick.

Ännu lite norr om denna brygga fanns bryggan som användes av dåvarande sågen. Sågen på Norderön brann 1905 och några år senare tog isen denna brygga. Ångaren Framåt hade sin slip alldeles invid denna brygga.

För att få isvägen körbar så fort som möjligt på hösten brukade man trampa snön. Istjockleken kunde då fördubblas på bara några dagar. Många fötter behövdes. Det ansågs på den tiden att det behövdes 8" för bilen. Det räckte inte riktigt en gång utan folk fick hoppa ur bilen fast den körde. När det blev stopp så sprang chauffören ut och började slänga mjölkkrukorna över isen.

Att bo på Norderön har både för- och nackdelar. Det omgivande vattnet ger sin speciella charm, men kan också vara ett stort hinder, när man behöver komma över till fastlandet. Normala vintrar frös isen till ganska snart, och Norderöborna lärde sig hur man behandlade isen för att fort få farbara isvägar. I bästa fall gick det att komma över med häst redan i slutet av november. "Goda" vintrar var isvägarna trafikabla till mitten av april. Men det växlade. En del vintrar "lade" inte sjön förrän i januari. Isväckning var då en nödvändig åtgärd för att snabbast möjligt få körbar is för hästfordon. Norderöborna, och även andra isberoende kring

Storsjön, förfor på samma sätt. Metoden kan ha flerhundraårig tillämpning. Så fort möjligt när isen bar, minst två tum, samlades tio - femton man för att, försedda med yxor, genomhugga isen på en bredd av femton-tjugometer. Hålen och tyngden av mannarna gjorde att ett vattenlager bildades över isen och snabbt förstärkte den. Norderön – Håkansta, Norderön – Sunne, Norderön – Digernäs över Andersön, sköttes av olika men ibland blandade gäng. Riktning och bredd markerades med ruskor. Så fort isen var körbar med häst, minst fyra tum, vidtog ”vakning”, riktning och bredd av vägen markerad med granruskor av större format.

Redan i april kunde isen bli för svag för hästskjutsar. För att då få mjölken till mejeriet, drog bönderna sina mjölkkrukor på kälkar över isen till Sunne. Sedan lejde man någon på fastlandet att köra den vidare till mejeriet. Det kunde bli ganska långt sjöförfall innan ångbåtarna, då oftast byggda av trä, kunde ta sig ut till Norderön. Sjön skulle nästan vara isfri.

Ett år under slutet av 1920-talet varade sjöförfallet 5-6 veckor. Kommunalordförande Lars Larsson ringde till flygflottiljen och förhörde sig om de kunde få postsäckar nedkastad från flygplan. Jo, det skulle gå. På ett fält i Ålsta fritt från elledning utbreddes ett vitt skyнке för att markera målet för postsäckarna. Två gånger den våren fick de ”luftpost”.

Bönderna måste själva ta vara på sin mjölk den tid det inte gick frakta den över isen eller med båten. Det ystades, kärnades smör och koktes messmör i varje gård. Riktigt fåbodliv.

Vardagar under sommaren avgick två ångbåtar från Östersund på eftermiddagen. Båda anlöpte Norderön, varefter den ena gick till Vällviken, Vattjom, Dillne och Berg och den andra till Gärdsta, Hallen och Arvesund. På beställning anlöpte den senare Verkön. Påföljande morgon återvände båda till Östersund. Under högsommarens söndagar avgick en eller båda från Östersund på morgonen för ”lusttur” och återvände på kvällen.

När man kommer i land på Norderön så kommer man till en mycket tvär högerkurva efter några hundra meters bilfärd. Man kan även svänga vänster in på en mindre väg. Denna tvära kurva skulle byggas bort men då var man tvungen att gå igenom en gårdstomt för denna kurva skulle inte få finnas. Gårdsägaren hade väl inte riktigt samma syn på detta som Vägverket. Nu är det emellertid så gjort att denna väg fortsätter till vänster efter sjöstranden och då kunde man kalla det för ett vägskäl och i med detta var problemet löst. Vägskäl var inte förbjudna! Isöleden är den yngsta av färjelederna inom avdelning Nord. Den öppnades för trafik den 6 juni 1957 då den invigdes av dåvarande landshövdingen i Jämtlands län, Anders Tottie. Fram till detta datum hade de boende på Norderön Håkanstaleden som sin enda led till och från ön. Den första färjan hämtades vid Sannsundet den 3 juni 1957 och kördes för egen maskin till Isön där den alltså sattes i trafik tre dagar senare. Vid Sannsundet hade den gjort tjänst i många år, sedan 1931, innan den kom till Isön. Denna färja kom senare att få nummer 74. Bytena av färjorna här kan verka lite märklig, Vallsundet hade fått en helt ny färja året innan, nummer 207. Vallsundets linfärja som kom att få nummer 72 senare åkte till Sannsundet 1957 och Sannsundets färja fick åka upp till Isön. För Sannsundets del var detta färjebyte ett nedköp.

74:an ”hoppade” ibland när hon skulle förtöja vid färjeläget så det var ganska precist med djupgåendet. 1963 fick man färja 72 från Sannsundet. 72:an hade byggts om rejält innan den sattes in på Isöleden. Hon hade förlängts med 10 meter och dessutom försetts med moderna Schneiderpropellrar och dubbla Scania-motorer. Även klaffarna var nya.

Vid ett tillfälle fick en liten gosse hjälpa till vid nitarbete på 72:an. Han fick sätta på sig en overall och krypa ned i den trånga kölen där det fanns rostvatten. Han fick hålla emot på ena sidan medan smeden slog på niten på andra sidan spantet. Efter tre timmars slit fick han sin välförtjänta belöning – 50 öre! Han gjorde inte om detta arbete!

Ett år tänkte man starta säsongen tidigare genom att försöka använda färjan i lite isbrytning. Detta slet dock ordentligt på det gamla maskineriet trots att man hade sprängt en ränna i förväg.

Tröttheten kan ta ut sin rätt även på dessa arbetsplatser. En gång så somnade färjekarlen men han vaknade till precis innan han skulle angöra bryggan, dock var farten alldeles för hög så det blev en kraftig törn. När inspektören kom upp för att undersöka vad som hänt hade färjekarlen en liten nödlögn till hands. Den var inte bättre än att inspektören sade åt honom ”Ska Du ljuga så ljug inte så att det blir sämre!”

En gång skulle en lastbil köra av färjan men det bar sig inte bättre än att när lastbilen skulle köra av så när framhjulen stod på land började bakhjulen att spinna, därmed sköts färjan bakåt så lastbilen hamnade i vattnet.

En luciaafton i slutet på 1980-talet när John Ottosson körde så började dagen normalt. Dock såg han en spricka i isen norrut mot Storsjöflaket och han var fundersam vad denna spricka kunde ha för framtida hyss för sig. Det fanns ingen snö på isen och vinden var västlig vilket gjorde att Vallsundsfärjan hade lite problem. Helt plötsligt slog vinden om till nordlig vilket gjorde att John fick vinden i sidan. Vindstyrkan ökade och helt plötsligt släppte isflaket vid den tidigare nämnda sprickan. Alltihop kom mot färjan. John försökte att komma i skydd bakom stenpiren vid Isö-sidan och han hade bara ca 100 meter kvar då isen nådde honom. Nu blåste det 35 m/s och kom så att göra ett bra tag framöver. Isflaket tog färjan med sig sidledes, vajern gick tvärt av, den gjorde en luftfärd och sedan var den försvunnen i sjön. John försökte att bryta sig ur isens grepp men han var helt chanslös. Han åkte sidledes söderut och färjan var nära Isölandet som inte är djupt. Han var också bekymrad för Gyltholmen. Hade färjan strandat så hade den frusit inne vilket inneburit att Norderön troligen blivit helt utan fast landförbindelse resten av vintern. Håkanstafärjan hade redan gjort vinter så på den sidan var det bara isvägen att förlita sig till.

Efter många timmars hårt jobb med att försöka komma loss så lyckades John till slut att få färjan ur isens grepp och kunde sätta kurs mot Norderön. Hela tiden var John bekymrad om motorerna skulle klara av denna påfrestning utan att gå varma. Allt gick dock bra och när han landade på Norderön så stod herr och fru Norelius där med varm förtäring. Gjorde gott dit det kom! Efter denna färd brukade John få frågan av sina arbetskamrater och om han tänkte ta med sig färjan hem till Vattjom!

År 2001 blåste det ordentligt vid ett tillfälle, 25 – 35 m/s nord-västvind vilket fick färjan att verka helt kraftlös. Blåsten orsakade stor skada på landbacken.

Även 2002 blåste det mycket vid ett tillfälle men nu gick linan av så färjemannen Gunnar Norelius ställde helt enkelt färjan mot vinden till dess att det lugnade sig.

Tisdagen den 20 augusti 2002 bytte man färja Fröja 274 mot Hymer 275 då Fröja skulle upp på slip för reparation av en propeller. Hymer kom i trafik 13.30. Fröja var uppdragen på slip

kl 15.15 samma dag. Ett litet dopp fick Gunnar Norelius ta sig i det vackra vädret då en bussning ramlade i sjön på Isö-sidan.

Länstidningen hade en artikel införd den 12 januari 2005:

*Vattnet i Storsjön har blivit kallare, det skapar problem för färjetrafiken. Problemen kan ha ett samband med bygget av Storsjö tunneln i Dvärssätt. Varje dag går det minst 37 avgångar mellan Isön och Norderön. I normala fall ska det vara isfritt runt bryggan där färjorna lägger in, så är inte fallet i dag. För att vi ska kunna gå i hamn måste en grävare ta bort isen, annars kommer vi inte in. Och så är det varje gång vi ska i hamn, säger Sven-Åke Grönvik, färjeman.*

*För att förhindra att isen fryser finns det en luftledning under vattnet där färjan går. På vintern är vattnet som varmast längst ner på botten och luftledningen gör så att det varma vattnet på botten kommer upp till ytan. På så sätt fryser inte vattnet och färjorna tar sig i hamn utan problem. I början av nittiotalet byggde Vattenregleringsföretagen en tunnel som ska tappa vatten ur Storsjön i syfte att effektivisera elförsörjningen. Storsjö tunneln tappar ur vattnet närmast botten, där det är varmast.*

*Personalen som arbetar med färjetrafiken tycker att luftledningen inte fungerar bra sedan Storsjö tunneln byggdes. De tror att det varma vatten som ska sugas upp av luftledningen inte hinner värmas upp, eftersom det tappas ur sjön genom tunneln. Alltså är vattnet inte tillräckligt varmt och isen smälter inte. Sedan tunneln byggdes fungerar inte luftledningen bra och så har det varit från första vintern. Det skapar mycket extra arbete för oss. Men det är ingen som tar hänsyn till våra problem, säger Sven-Åke Grönvik.*

*Vattenregleringsföretaget, som är ansvarig för Storsjö tunneln, har inte reflekterat över problematiken. Det var aldrig en aktuell fråga under byggtiden, säger Lennart Markland som var projektledare för tunnelbygget till LT. Jan-Erik Lundqvist, marinmeteorolog på SMHI, tror att isbildningen kan bero på att det blåst mycket på sistone. Att blåsten har betydelse för istäcket håller Sven-Åke Grönvik med om, men han tillägger: Det har blivit kallare, men förut var det inga problem. Blåst har det alltid gjort och landskapet ser ut som det gör. Det är någonting annat som har hänt, säger han.*

Färjor som trafikerat Isöleden:

1957 – 1962:	Färja 74, propeller utan roder, f d Sannundet, linstyrd
1963 – 1980:	Färja 72, f d Sannundet och f d Vallsundet
1980 – 1983:	Färja 300, Skidbladner
1984 – 1998:	Färja 275, Hymer
1999 –	Färja 274, Fröja

Ledens längd: 1 650 m.

Man kan av ovan utläsa att Isöleden aldrig har fått en ny färja utan alltid ärvt andra leders.

## JÄRPEN

Järpen tillhörde ett av de äldsta färjesunden i Jämtland. Flera broar byggdes under 1700-talet men alla raserades. Färjerodden upphörde omkring 1860 när vägen lades om och en bro byggdes.

Långt tillbaka beviljades statsbidrag med 15 140 riksdaler till byggandet av en bro över Hjerpeström.

I Östersunds-Posten den 6 december 2006 stod följande att läsa:

*Enligt Fale Burmans (född i Kall 7 april 1758) anteckningar, ska det ha funnits en bro i Järpen i början på 1600-talet, men den bron blev troligtvis uppbränd under Baltzarfejden 1611 – 1613. Uppgifter om den gamla bron 1611 bekräftas också av en samtida handling från den norske länsherren i Trondheim i samband med svenskarnas angrepp på Jämtland. Enligt Bo Oscarsons historia om Järpen, berättar han om en karta från 1682 där två landfästen skulle ha funnits där nuvarande järnvägsbro är byggd. Troligtvis blev den första bron byggd av norrmän eller danskar efter freden i Stettin 1570, då den dansk/norska administrationen behövde bättre förbindelser till Frösön och samtidigt bättre kunna försvara Jämtland mot svenskarna.*

*Omkring år 1712 byggdes den andra bron av Lars Ytter och den var byggd på stenkar. Denna bro blev fördärvad av islossningen 1716, men återuppbyggdes samma år av Hans Ranklev, länsman i Undersåker. Denna bro kvarstod till 1781. Dessa båda broar var byggda en bit nedanför Ede, mitt för gamla Racklövskas skolan. En ny bro byggdes 1782 av Jonas Hellström, konstmästare vid Huså-Fröå gruvor men denna bro raserades redan 1787. År 1712 fanns vid Hjärpe skans ett livligt trafikerat färjeställe. Om man läser färjor och färjetrafik i Jämtland och Härjedalen kan man se att färjerodden upphörde omkring 1860.*

*Den femte bron byggdes när vägen lades om och en ny bro byggdes från Tossön till Järpen och landade där som nuvarande Åre bokhandel är belägen idag. Bro nummer sex byggdes åren 1907-09 av Bergsunds Mekaniska verkstad AB i Stockholm, enligt beskrivning och ritningar från Vägverket Mitt i Östersund. Bron är ritad av Fritjof Wejneblad, Stockholm den 16 maj 1906. Material i landfästena var huggen sten i kallmur enligt arbetsbeskrivningarna. Denna sten hämtades från berget nedanför Järpe Skans för norra sidans landfäste. Den södra sidans landfäste hämtades från berget nedanför Virens hus på Tossön. Bron är uppförd under åren 1907 – 1909. När bron fyller 100 år vet jag ej. Kanske något gammalt kommunprotokoll kan omtala det.*

*År 1910 revs den gamla pålbron, den som gick parallellt med SJ:s bro. I slutet av 1800-talet byggdes järnvägsbron över Järpströmmen och den sjunde landsvägsbron när E14 byggdes 1960.*

*Vad är flödet i dag under broarna? Ungefär 210 kubikmeter vatten per sekund när Järpströmmens kraftverk kör för fullt. Vattenståndet under broarna är också beroende av Indalsälvens flöde, särskilt under vårfloden då vattenmängden vid Tännforsens spegel kan visa på över 700 kubikmeter vatten per sekund.*

*Gunnar Hassmund*

## KAMMARVÅGEN

När Kvittslebron var klar 1929 så fanns det planer på att lägga ned Sundsbackssundet och flytta färjan till Kammarvågen. Den 4 november 1930 gjordes den första undersökningen. Färjans storlek föreslogs vara 9 x 4,5 meter. Då skulle 4 ”automobiler” få plats. Färjan borde

vara motordriven och vara byggd i trä. Ledens längd var 1 415 meter. Man hade tittat på färjorna i Flatnor och Ammer (Bräcke) och de ansågs passa. En ny färja skulle komma att kosta 83 700 kr men om man kunde få Rödösundets färja skulle kostnaden stanna vid 53 100 kr.

Rödö- och Vallsundet gjorde nämligen allt som stod i mänsklig makt för att få nya färjor och då föreslogs bl a att Rödösundets färja från 1925 skulle placeras i detta sund. Detta förslag lades fram 1936. 1940 kom återigen förslaget att Rödösundets färja skulle placeras i Kammarvågen. Tanken var att Rödösundet då skulle få Vallsundets färja från 1934 och Vallsundet skulle då få en helt ny färja. Nu blev det inget av med detta, färjan blev kvar i Sundsbacken ett tag till.

## **KOLSLÄTT, Älvros socken**

Kolslätt är det äldsta färjestället i Härjedalen. Det ersattes 1937 av en landsvägsbro i Älvros.

## **KROKOMSLEDEN**

Det byggdes flera broar även här liksom i Järpen på 1700 och 1800-talet. Broarna fick ersättas av färjerodd när de raserades.

Det byggdes en bestående bro 1861 och efter det årtalet har det inte funnits någon färja där. Denna bro planerades den 12 augusti 1860 och man tillhörde märkligt nog Brunflo socken.

## **LIDEN**

Denna led är också gammal. Min farmors morfars morfar, Olof Persson, var färjeman här i slutet på 1700-talet för 1796 tömde Vild-Hussen Ragundasjön och därefter behövdes ingen färja här.

## **LINSÄLL**

Bron över Ljusnan vid Linsälls kyrka byggdes ånyo 1750. Innan dess använde man båt och flotte.

## **LIT**

Indalsälven kallades även för Litsån 1540. Det byggdes en bro 1711 – 1713 och den var 57 m lång. Den tycks inte ha varit speciellt bra byggd för den bröts av redan 1715! Den lagades men bröts sönder igen 1718. Nu fick man återigen införa färjerodd och det höll man på med till 1840. 1868 var Litsbron den enda bron som hade broavgift. Den var uppförd och underhölls av ett enskilt bolag. Landstinget hade nämligen beslutat år 1868 att broavgiften skulle slopas ”som på provinsens gemensamma bekostnad underhållas”.

Man tycks ha haft problem med att bygga broar på flera ställen för Järpens bro bröts också sönder vid den här tidpunkten. Färjerodd fick startas upp. Hede sund i Härjedalen hade färja åren 1761 – 1786 då man fick en bro. I Duved fanns det färjesund redan före 1700.

## NACKEN, Fors socken

Detta färjesund kom troligen till i början av 1900-talet. Kommunalstämman i Fors begärde år 1917 att Ragundas tingslags väghållningsdistrikt skulle överta kostnaderna för färjehållningen, vilken blivit alltför dyr för kommuninnevånarna. Ersattes av en bro 1926.

Denna led var belägen vid Bispgården. Den gick mellan Bispgården och Böle beläget på den södra sidan. Troligen fanns färjan här sedan lång tid tillbaka och fram till 1930-talet då bron byggdes.

## NÄLDSJÖN

På Näldön fanns det även en mindre träfärja för transport av bl a levande djur. Hon kunde antingen ros eller bogseras av en mindre motorbåt. Idag är dessa öar obebodda och öde.

## RAGUNDA

Vid kyrkan inrättades i slutet av 1700-talet färjerodd över Indalsälven. Omkring 1850 byggdes en bro som raserades av isen och vårdslös flottning, därmed tvingades färjningen att återupptas. 1898 byggdes en järnbro.

## RÖDÖSUNDSLEDEN

Redan vid tiden för Jesu födelse började innevånarna bearbeta myrmalm här i Jämtland. Så tidigt som på 300-talet exporterades vapen och järn till Romarriket. Faktum är att det fanns "återförsäljare" för dessa produkter vid den här tidpunkten i Norrland. Frösön var en högborg så man färdades över sunden Rödö-, Vall- och Östersundet vid sina resor. Rödösundet har även burit namnet Västersundet. Redan på 100-talet e Kr så färdades man över Rödösundet på ett någorlunda ordnat sätt.

Redan på 300-talet gick det en välkänd handelsväg i öst-västlig riktning från Trøndelagen via Jämtland till Medelpad. Då fanns det inga gula färjor vid sunden och väntade utan man hade med sig små båtar som man bar mellan sunden när man färdades sommartid. Allteftersom åren gick så blev flera leder till vägar.

Torbjörn från Surnadal som ligger några mil sydväst om Trondheim reste till Frösön på 900-talet. Där träffade han en kvinna, Gisle Sursson, som han gifte sig med. De fick tre barn och den yngste flyttade tillbaka till Frösön.

När Harald Sigurdsson flydde efter slaget vid Stiklestad år 1030 (1032 hävdar vissa) tycks han ha kommit denna väg och vidare över Frösön.

De livliga handelsförbindelserna mellan Norge och Frösön finns dokumenterade i Frostatingslagen 1170.

I diplomatarium för Jämtland nämns Rödön för första gången år 1311 eller 1312. Rödösundet är bland de äldsta färjesunden i Storsjön. De äldsta, bemannade färjesunden torde alltså ha varit Öster- och Rödösundet. Rödösundet kallades även för Västersundet långt tillbaka. En färje-

man omnämns 1636 i detta sund. Redan 1865 gjordes en undersökning för en brobyggnad med ritningar och kostnadsförslag. Bron över Rödösundet blev klar 1993!

Biskop Wallin åkte med Rödösundsfärjan 1708 på sin resa västerut.

År 1753 fick Rödösundet låna ut sin färja till Östersundet eftersom bron mellan Östersund och Frösön rasat den våren.

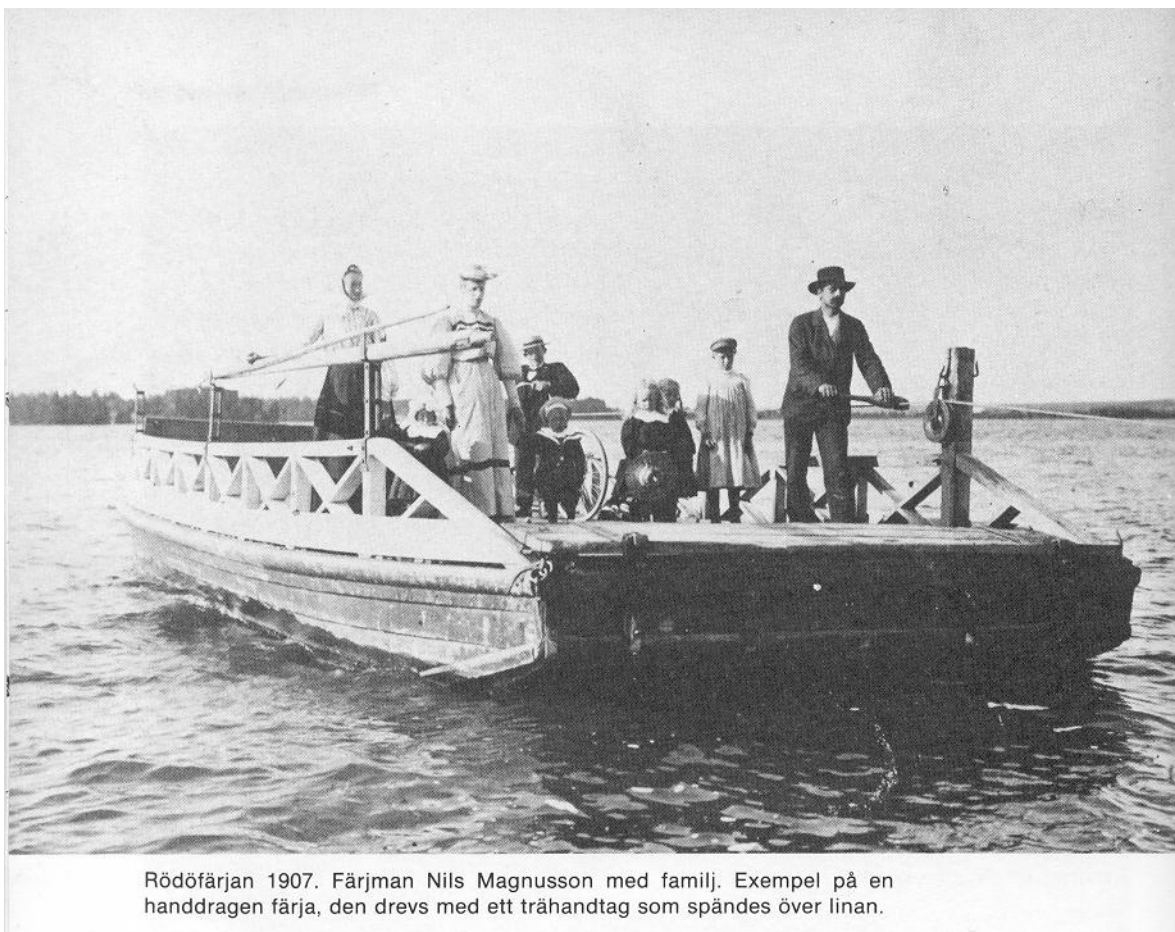
1792 skriver Törnsten att det finns 12 bemannade färjesund i Jämtland som vart och ett hade 1 färjemansstuga, 1 större och 1 mindre färja samt 1 båt. Flottar kallade man 8 á 10 sammanlagna stockar av 9 till 10 alnars längd och ca 7" tvärlinje med stolpar och ledstänger på sidorna.

I slutet på 1800-talet skrev John Kruse följande: *Så blir det ända tills vi komma till vägens slut vid Rödösundet. Vi ha genomvandrat Frösön men ha lust fortsätta till Carl Zetterströms fädernebygd Rödön, som icke är en ö utan ett stycke af fastlandet, som skjuter långt ut i sjön. En gammal fiskare af osedvanlig fulhet färjar oss över det smala sundet. Vi äro framme och gubben får sin 10-öring. Om returresan skriver han: Om en liten stund voro vi åter vid färjstället. Färjan syntes redan på väg från andra stranden. Denna gång var det en stor baktrågsartad pjäs, som forslade ett åkdon med häst och karl samt två officerare med damer och cyklar. Den gamle fiskaren - färjkarlen hade fått hjälp af en ung jämte som var från Offerdal. Det var ett styft arbete för de båda roddarne, och när de landat på Rödösidan, lunkade den gamle fiskaren i land för att hvila.*

I september 1880 så anmälde färjkarlen på Rödösundsfärjan att de resande hade problem då de väntade på färjan på Rödön, de fick vänta på landsvägen. Fråga uppstod om man skulle köpa mark som var till salu mot Vikelandet till för att där kunna bygga en liten väntsal.

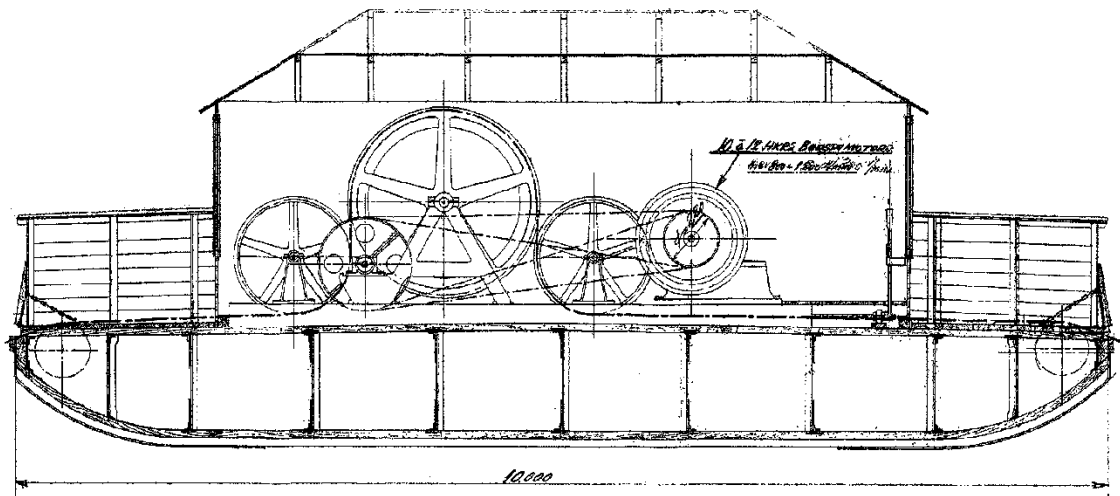
Fredagseftermiddagen den 9 september 1898 seglade Fredrik Johansson från Rödön med sin privata segelfärja ut på sin sista seglats. Färjan var hårt lastad med 99 säckar gödningsämnen och ett stort parti läder. Endast några decimeter av båten låg över vattenlinjen. Men Fredrik Johansson, 64 år, hade varit färjeman i Rödösundet i 33 år och han var van vid sjön. Sedan han slutat färjemanstjänsten hade han skaffat sig denna lilla segelfärja med vilken han drev fraktrafik mellan Östersund och Rödöbygden. Med sig på färjan hade Johansson en äldre finne vid namn Blomqvist. Det var vid 7-tiden på eftermiddagen som färden startade från Östersund med god förlig vind. Normalt skulle färden ha tagit några timmar men då färjan kom ut på Åssjön blåste det upp kraftig storm med regn. Ingen vet hur tragedin gick till men förmodligen förlorade Johansson kursen och seglade på grund varvid färjan kantrade och sjönk. I kvällsmörkret var det ingen som observerade tragedin. Han sörjdes närmast av fru och fyra barn av vilka en son var kapten på bogserarångaren Birger, senare Aktiv. En annan son var kapten på ångaren Åreskutan.

1902 fanns det allvarliga planer på att bygga en bro i Rödösundet. Den skulle bli 980 m lång och kosta 296 900,- kr. Man skulle även då fylla ut och minska vattengenomströmningen i Rödösundet för att därmed tvinga vattnet att gå genom Östersundet på sin väg upp till Krok-om och ut i Indalsälven. Detta för att det kom ut så mycket kloakvatten från Östersund och Frösön som rann rakt ut i sundet mellan staden och ön. Den ökade vattengenomströmningen skulle då ta med sig kloakvattnet längre norrut, bort från staden och kallbadhuset som låg alldeles vid kloakutloppen. 2010 hände något som kom att bli riksbekant med Östersunds dricksvatten. Mer om detta vid Östersundet.



Rödöfärjan 1907. Färjman Nils Magnusson med familj. Exempel på en handdragen färja, den drevs med ett trähandtag som spändes över linan.

1922 så undersökte man möjligheten att ersätta den gamla handdragna färjan med en ny motordriven färja. Färden över sundet tog 12 – 15 minuter med befintliga färjan men man räknade med att kunna halvera tiden med en ny motordriven dito. Den färja som gick fram tom 1925 var byggd i trä med måtten 9,7 x 3,9 m. Hon var handdriven och i dåligt skick, i januari 1925 skriver man att hennes skick är underhaltigt. Hon hade även alltför ringa bärighet. Dessutom hade biltrafiken ökat vilket gjorde denna färja hopplöst omodern. Man räknade dock med att den nya bron i Krokombro skulle ta den övervägande trafiken, vilket skulle avlasta Rödösunds-färjan. En ny färja behövdes trots bron i Krokombro. Den 10 januari 1925 har Waplans lämnat en förslagsritning på en järnfärja med måtten 10 x 7 meter. Anbudet från den 28 februari löd på 14 000 kr. Diametern på linhjulen var 1,675 meter. Även Bergsunds Mekaniska Verkstad lämnade ett anbud men det låg på 31 500 kr och förkastades omedelbart. Jerfeds Mek Verkstad kom in med ett sent anbud på 11 350 kr men då tillkom det ”oberäknliga utgifter” varför även detta anbud ratades. Jerfeds skickade in två ritningar i februari 1925. Den ena färjans mått var 10 x 6,98 m och det andra förslaget hade måtten 12 x 6,5 m. Balkarna till däck var 6” x 6” x 6,5 m. Det fanns grovt virke på den tiden. Waplans fick ordern den 25 februari 1925 till priset av 13 500 kr och färjan gick i trafik från sommaren 1925. Denna nya färja byggdes med vattentäta skott för att förhindra en upprepning av olyckan i Vallsundet 1924. Hon besiktigades och godkändes 1927. Skrovet var av järn men bildäcket av trä.



Här ser vi ritningen på färja 62/71 som levererades 1925 och kom att vara leden trogen tom 1953.

1929 levererade Waplans ett nytt färjospel och 1934 fick färjan en ny Scania-Vabis motor för 4 675 kr. Även motorer från Tidaholm och Volvo hade offererats. 1936 hade denna färja blivit för liten ansåg man så man ville ha en ny och större färja. Även Vallsundet ansåg att deras nya färja, den från 1934, redan var för liten 1938. Nu var det många turer runt färjeansskaffandet. Det föreslogs bl a att Rödösundet skulle kunna få Vallsundets färja och att Vallsundet skulle få en ny färja. Rödösundets gamla skulle då kunna placeras i Sundsbackssundet alternativt Kammarvågen. Man fick förslag 1938 på en ny färja med måtten 15 x 8,25 m från Waplans och motorn skulle vara en Bolinder Diesel på 50 hk. Den skulle byggas i Ytterån och bogseras till Rödösundet så fort isen gått, runt den 15 maj 1939. Priset var 63 000 kr. Även Arbrå och Jerfeds Verkstäder lämnade anbud, de var dock högre än Waplans. Totalt beräknades en ny färja med kringkostnader kosta 96 700 kr och att få Vallsundets färja skulle kosta ca 30 000 kr. Det tycks ha varit en turbulens under många år för det finns många dokument med allehanda förslag om färjebyggen och byten. Allt rann dock ut i sanden. För anbudsgivarna kan det inte vara roligt sådana här gånger med ideliga anbudsberäkningar. Samma turbulens förekom nämligen i Vallsundet också. Rödösundets färja delades mellan Revsunds och Offerdals vägdistrikt så sent som 1938.

I augusti kontrollerade man gengasaggregaten på både Rödö- och Vallsundsfärjan. Bägge hade Svedlunds aggregat, dock olika typer. Resultaten var inte bra. I ÖP den 23 juni 1945 var en artikel införd om att bo på Rödön. Man har kämpat länge för en bro. *Visserligen har man färjan, men den förbindelsen är alltid besvärlig.*

Vägförvaltningen fick 1946 Rödösundets bryggas magasin för att kunna bygga en väntsal för resnärerna. 1948 klargjorde emellertid Vägförvaltningen att man ville inte befatts sig med magasinet ifråga.

Den 26 september 1946 fanns en ny artikel införd i ÖP berättande om färjkarlen Adrian Svensson. *I snart 31 år har Adrian Svensson svarat för färjetrafiken i Rödösundet men till nyåret tänker han lägga upp. Då är det meningen att sonen Karl skall ta vid. Det har ändrat*

*sig en hel del sedan jag kom hit 1916. På den tiden var det nämligen en dragfärja här i sundet, och då gick trafiken inte lika smärtfritt som nu. Som vanligt på den tiden fick man dra över färjan med handkraft, och var det stormigt och blåsigt så var det inte överstökad på 5-6 minuter som nu utan det kunde ta ända upp till halvtimmen att ta sig över. Det här att köra färjan med en Scania-Vabis bensinmotor är ju rena semestern. Det var 1925 som vi fick byta ut den gamla dragfärjan och ersätta den med en större och motordriven.*



Ovan en bild av Rödösundets färja fotograferad av Erik Johannesson, årtal okänt. Den blygsamma färjan syns i höger bildkant.

Av Adrians berättelse kan man utläsa att den färja som kom 1925 fortfarande var i trafik 1946. Troligen var den i trafik fram tom 1953 då färja 179 kom. Det tog många år innan 1925 års färja byttes ut, trots att den ansågs för liten redan på 1930-talet. Naturligtvis inverkade andra världskriget på färjeanskaffningarna. 1953 kom färja 179 som hade tjänstgjort i Fineråsnäset i Indalsälven vid Stugun.

På 1960-talet fraktades mycket grus från Rödön in till staden då det byggdes intensivt där. Vid ett tillfälle då denna färja, 207, skulle in till staden blev det en rejäl rökutveckling och väl kommen till kaj så kom brandkåren och släckte brasan. Motorns grenrör var dåligt isolerat så elden hade kommit lös i maskinrummet. Motorn var en Scania-Vabis. På denna tid var det ingen vattenkylning av grenrören så de alstrade naturligtvis ordentligt med värme. På dessa Scania-motorer var det vanligt att spridarrören sprack och dieseloljan sprutade då på det heta grenröret. Efterhand fick rören små hattar så att oljan inte skulle kunna spruta på grenrören. Att inte svåra olyckor inträffade är ett mysterium. Idag händer det bussbränder av samma orsak. På marinmotorerna är det numera väl sörjt för att denna typ av olyckor inte ska inträffa.

1962 blåste det fruktansvärt efter det att isen lagt. Vindmätarna slog fullt ut, alltså mer än 35 m/s. Färjbryggorna i Rödö- och Vallsundet vek sig trots att det inte fanns några vågor. Lamporna på husväggen vid Härke blåste ned.

Som tidigare nämnts så fraktades mycket grus på lastbilar över denna färjeled efter det att prämtrafiken upphört i skiftet av 1950 och 60-talet. Det var nu, 1962/63 som Rödösundet fick den större färjan 207 från Vallsundet. Den tidigare lindragna färjan, 179, hade nu gjort sitt i Rödösundet.

När lastbilarna stod på däckets så lossnade mycket lera, grus och smuts som blev kvar på färjedäcket. Vid en tomtur så tänkte färjemannen göra det enkelt för sig när han skulle städa däck-  
et. Han fällde helt enkelt ned den ena klaffen så vågorna skulle skölja över däck-  
et så slapp han spola det sedan. Denna manöver höll på att ta en ände med förskräckelse, färjan formligen  
dök ned i sjön och det var några kvalfyllda sekunder för färjekarlen innan han lyckades klara  
ut situationen. Tack och lov så höll hydraulkolvarna vilket troligen hindrade färjan från en o-  
frivillig dykning. Samma sak gjorde även färjekarlen på Håkanstaleden vid ett tillfälle.

Det sades allmänt att Rödösundsfärjorna var tvåkoppar och snusdosor. De var "klenas" fram  
till dess att 207:an kom. De lindragna var försedd med s.k. skrapspel. Vi ska komma ihåg att  
denna led var kort och grund vilket gjorde det svårt att sätta in en färja från någon annan led.  
207:an kunde sättas in i trafik tack vare att hon var relativt grundgående. När så 242:an skulle  
sättas i trafik så byggde man om färjelägena samt flyttade ut bryggorna så att den nya färjan  
kunde trafikera leden.

Erik Johannesson arbetade bl a med att besöka färjorna och utföra servicejobb på färjorna un-  
der gång. Vid ett sådant tillfälle skulle han göra sitt jobb på Rödösundsfärjan men färjekarlen  
sade åt Erik att sätta sig i styrhytten så de fick prata lite. Nä, jag vill göra rätt för lönen svara-  
de Erik. Då tittade färjemannen på honom och sade: "Det är länge sedan någon pratade så  
dumt"!

Det var en liten grabb som var väldigt intresserad av Rödösundsfärjan och han var på färjan så  
ofta han kunde. Hans föräldrar hade sommarstuga i närheten så besöken på färjan blev många  
och långa på somrarna. Den ena färjemannen tyckte det var roligt att pojken åkte med och  
grabben fick också köra färjan när den väl lagt ut och färjan var tom. Pojken nådde inte upp så  
att han kunde se instrumenten men han tycks ha haft motoröra för han ställde in motorerna på  
exakt rätt varv varje gång. Den andre färjemannen var inte lika positiv till pojken utan jagade  
honom av färjan när tålamodet tröt. Dock försökte färjemannen att lura grabben med att cykla  
hem till mamma och till henne skulle han säga att färjemannen behövde en ½ flaska whisky.  
"Se till att Du kan ta Dig iland Du, gubbjävvel" svarade pojken. Ett mycket bra svar tyckte  
färjemannen. Nämnas kan att det var ganska ovanligt att färjemännen hade uniform på den här  
tiden. Man kunde bära delar av den, keps, jacka eller byxor.

I december 1969 fick Vallsundet sin nya färja, 274, vilket medförde att färja 242 kom i trafik  
på Rödösundet från 1970. Färja 207 blev nu reservfärja.

Det fanns en färjekarl på denna led som inte var buskablyg. Klottrare hade målat på styrhytten  
och när de skulle åka med färjan vid ett tillfälle stannade färjemannen helt enkelt färjan och  
gav grabbarna pyts och tvättmedel. Varsågoda och tvätta bort skiten, vi går inte en meter för-  
rän ni är klara vilket också skedde. En gång var det en man som öppnade bildörren och tömde  
ut askkoppen på färjdäcket. Färjemannen hämtade en sop och skyffel, sopade upp askan, öpp-  
nade bildörren och kastade in askan i bilen!

Vid ett tillfälle fraktades flygplanet Tunnan per hjul med Rödösundsfärjan. Tunnan skulle till  
Gåijeholmarna där Hilding Andersson hade ett museum som lär ha innehållit mycket saker.

Sommaren 1975 åkte färja 274, Vallsundet, till Härke slip där hon drogs upp för översyn. Rödösundets färja 242 fick då rycka in i Vallsundet och färja 207 fick ta Rödösundsleden. Hösten kom och med den isen. Nu blev det bråda dagar eftersom 274:an riskerade att frysa inne på slipen. Färja 275, Sannsundet, stod och väntade på slipplats för sin ombyggnad. Man fick ”knäcka” isen bakom slipvagnarna för att få i 274:an. När hon väl var i vattnet så återtog hon sin plats i Vallsundet. 242:an fick bryta is när man for upp till Rödösundet med henne. Väl där så frigjordes färja 207 och hon kunde köra tillbaka till Härke. Färja 275 från Sannsundet kunde nu dras upp på slipen. Platsen i Sannsundet hade tagits av den helt nybyggda färja 300/Skidbladner. Nu hade man inte behövt ha så bråttom för isen gick nämligen upp senare på hösten.

Bron över Rödösundet blev klar 1993. Ledens längd var 677 meter. Den 29 juni 1993 gick färja 242 sin sista tur på Rödösundsleden. 242 skars nu ned och såldes. Bron kom att bli Sveriges första betalbro, något som nu är borta. Annars var avsikten att bron skulle vara avgiftsbelagd i 20 år men genom regeringsbeslut kunde avgiften tas bort den 1 januari 1999. Bron var då fortfarande den enda betalbron i Sverige. När vi nu har halkat in på broar kan nämnas att det funnits 25 eller 26 broar i Storsjön.



Färjor som trafikerat Rödösundsleden:

100 – 1636	Primitiva flytredskap
1636 – 1752	Enkla farkoster, roddfärjor
1753 – 1753	Färjan utlånad till Östersundet pga broras i Östersundet
1754 – 1900	Enkla farkoster, roddfärjor
1900 ca - 1925	Handdragen linfärja byggd i trä, 9,7 x 3,9 m
1925 – 1953	Färja 71, Rödösundets första järnfärja, 10 x 7 m

1954 – 1961	Färja 179
1962 – 1969	Färja 207
1970 – 29 juni 1993	Färja 242

Ledens längd: 620 m.

## SANNSUNDSLEDEN

Denna led är mycket gammal. Den ena av de s.k. Jämt-Norgevägarna gick över Sannsundet. Det var en farled av stor betydelse redan under medeltiden. Den gamla huvudvägen genom Jämtland gick från Borgsjö i Medelpad följde i stort Ljungan upp mot Jämtskogen där den tog in över Jämtlands gräns vid Bräcke. Den gick sedan genom Gällö, över Revsund och Bodsjö. Vidare genom Hackås, över Sannsundet och fram till Billsåsen och vidare mot Norge. Troli- gen fanns det en färja i detta sund redan 1642.

Att vara färjeman vid den tidpunkten var nog ett tufft arbete. Han skulle finnas tillhands när- helst någon ville färjas över sundet, dag som natt. Färjemännen var naturligtvis missnöjda med sådana arbetstider. I en ansökan 1820 från färjemännen i tre sund i Storsjön begärs bl a: ”att någon tid på aftarne måtte utsättas, då färjemännen kunde befrias från skyldigheten, att befordra överfart, ävensom att han om helgdagarne kunde frikallas från denna skyldighet under de timmar då gudstjänst hålles”. Dessa önskemål avslogs av landshövdingen med motiveringen att detta kunde ”föranleda till missbruk” samt att ”några timmars uppehåll kunde medföra stora förluster och olägenheter” för den resande. Detta var lite märkligt agerat av landshövdingen eftersom det rådde kyrkplikt och arbetsförbud på helgdagarna. Ända till långt in på 1900-talet var färjningen ett 24-timmars jobb.

Färjekatastrofen i Sannsundet den 28 september 1771 var en dyster händelse som från släktled till släktled har blivit omtalad ända till våra dagar. Enligt anteckningar i kyrkböckerna omkom 12 personer. Endast en person skulle ha blivit räddad. Det var en man från Västerälvens by i Myssjö socken. Om honom har prästen i kyrkobokföringens marginal antecknat: ”War i lifsfara på Sannsundet, enär det för många genom förlastning på färjan under öfwerfarten i stormväder michaelitiden på 1700-talet drunknade, hwarifrån han dock lyckligt räddades men förmodligen af då åkommen förkylning har sedan haft svagt bröst och till en del hörande lung- sot”.

På den tiden då olyckan skedde hade man marknad i Sanne by. Denna marknad hölls på den- na plats åren 1767 till 1780. En då betydelsefull tillställning som efter färjeolyckan flyttades till Borgen i Oviken på andra sidan, dock först efter nio år. Vid marknaden i Sanne denna dag hade mycket folk samlats. Det var bönder från båda sidorna av sjön, det var drängar, pigor m.fl. När marknadsdagen led mot sitt slut hade hotande ovädersmoln hopat sig kring Oviks- fjällen. Marknadsfolket från Oviks- och Myssjösidan samlades vid färjestället när skymningen började falla och en hotande ovädersvind drog fram över Storsjöns vatten. Vågorna började gå höga och färjemannen i sin båt blev orolig när han märkte att många var överlastade av starka drycker. Han försökte fördela lasten i båten men det var omöjligt och trots hans starka protes- ter stakades båten ut från land av några berusade människor. Färjemannen försökte så gott han kunde att manövrera båten men den fick snart slagsida i den hårda stormen. Den fellastade båten vräktes åt sidan av en kraftig kastvind. Förgäves hade han ropat åt sina ”hjalproddare” att hålla båten i lä. Han var egentligen ensam vid sin åra när båten tog in vatten. Hästarna bör- jade skria och slita sig. Han satt hjälplös i fören när hästar och folk vräktes överbord. På marknaden hade man även handlat med hästar och några av dessa hade lastats i båten. När

dessas djur spolades överbord försökte de ta sig tillbaka i farkosten. De trängde då ned båten ytterligare i den skummande vreda sjön. Några modiga män från Sannssundssidan rodde ut med sina små båtar för att undsätta de nödlidande men de slogs tillbaka av de höga vågorna och hästarna som försökte att ta sig upp i räddningsbåtarna. Folket på Sannestranden såg genom höstskymningen hur de drunknande försvann i Storsjöns skummande vatten.

Senare på natten tog sig en frustande häst i land på Ovikssidan. I hans sadel hängde en livlös fastbunden man från Ovikssidan men han led sedan av ”swagt bröst” ända till sina döddagar den 6 december 1818. Muntliga traditioner säger att hästen var en hingst som hade sålts på marknaden av en hästhandlare från Oviken. I stället för att simma tillbaka till marknadsplatsens strand valde hästen att ta sig tillbaka till Oviken där han hörde hemma. Då katastrofen inträffade några hundra meter från stranden av den andra sidan Sannundet hade det varit naturligare om hingsten hade valt att simma tillbaka, men han kämpade sig fram i mörkret närmare en kilometer med sin nye ägare.

Erik Johannesson, mångårig arbetare på Härke slip och även på färjorna, hade en släkting med på denna tur. Det var hans morfars farfars mormor, Kerstin Persdotter, endast 25 år gammal. Hon drunknade och begravdes den 13 oktober 1771. Hon efterlämnade en dotter och hon var dessutom gravid när hon drunknade. Kerstins pappa var Per Olofsson som byggde flera kyrkstaplar runt Storsjöbygden.

Förbindelsen över sundet fortsatte med enkla roddbåtar även efter katastrofen, man hade inget val. Man flyttade emellertid färjestället till en annan plats där sundet är bredare men där sjön är lugnare vid hård blåst. Vid olyckstillfället låg färjestället ett par kilometer söder om det färjeställe som användes i modern tid. Den gamla leden gick mellan Sanne och Gånäsudden. Det var ett tungsamt och många gånger riskfyllt företag att med enkla roddbåtar forsla folk och få över detta sund i Storsjön.

Midsommaraftonen 1851 inträffade en svår olycka mellan Gärdsta och Hackås. Ingen färja var inblandad men nio personer från samma familj drunknade.

Man hade kommit ända fram till 1880-talet då man kom på andra metoder. Då var det färjemannen Nils Petter Johansson som lät bygga en segelfärja. På denna färja fick man plats med fyra hästar och hästkärror. Färjan var utrustad med två segel, storsegel och fock. Man hade en vimpel i masten, inte för syns skull utan för att få informationer om vindriktningen. Med detta enkla flytetyg överskeppades även kreatur från Hackås och Näs till fäbodlotter i trakten av Oviksfjällen. Kor och hästar bands fast vid de på båten längsgående stängerna på båtens reling. Denna farkost var ett stort framsteg för Sannsundets färjetrafik. Man kunde kryssa sig fram över sjön och därmed underlättades den tungsamma rodden. Denna färja som sattes in 1884 kunde ta 3 – 4 hästar och lika många små lastkärror.

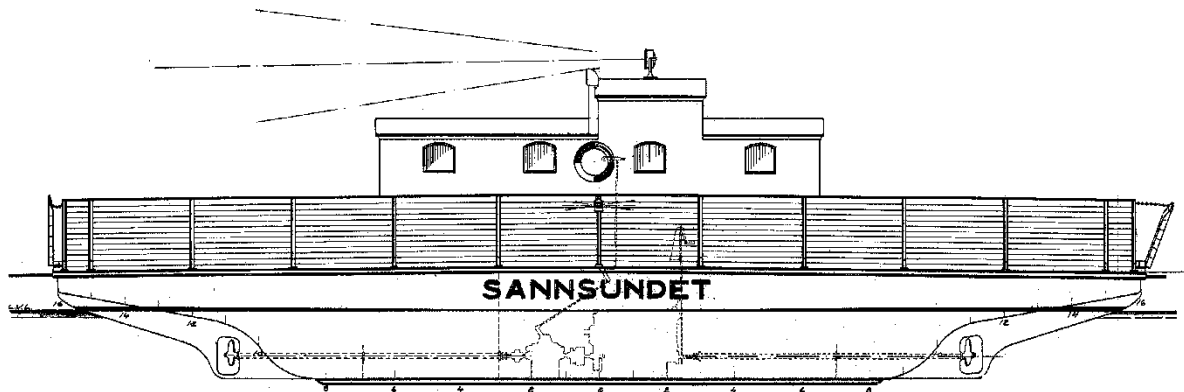
Nils Petter fick ca 800 kr per år av Jämtlands läns landsting för att svara för färjetrafiken. Pengarna skulle också täcka underhåll av bryggor samt lön för dräng. Färjemannen skulle även svara för förstärkning av isvägen genom uppvattning. När färjorna skulle tjäras uppåddes 25 man för att hjälpa till att vända på färjorna. Det var nämligen inte bara en färja utan dessutom två fullgoda roddbåtar samt två isekor. Lönen till de 25 männen uppgick till kaffe med dopp!



3. Segelfärjan i Sannsundet, 1890-talet (StV).

Efter sex år tröttnade Nils Petter på slitet med färjerodden och utrustade i varje fall nyfärjan med ett säckvävssegel som kom att bli något av en revolution i Sannsundsleden. Denna segelfärja använde Nils Petter även till att göra handelsresor in till Östersund.

De lokala vägstyrelserna i Ovikens samt Hackås och Näs väghållningsdistrikt svarade för färjetrafiken under 1800-talet och långt in på 1900-talet. Ett kontrakt om färjerodden mellan dessa väghållningsdistrikt och färjemannen Sven Jönsson har undertecknats den 30 mars 1898. Enligt detta kontrakt skulle färjemannen ansvara för färjerodden i Sannsundet. Han ålades att på egen bekostnad i lagligt skick hålla och underhålla nödiga färjor, båtar, isekor och landstigningsbryggor för trafikens uppehållande. Minst en av färjorna skulle vara försedd med segel. Lönen uppgick till 650,- kr per år men med en passus "att ifall Kungl. Majt kommer att bestämma att inga färjepennningar får upptagas, lönen höjes till 850,- kr". Kontraktet gav färjemannen rättighet att bo och bruka ett boställe under vissa förutsättningar. Han ålades nämligen att betala grundränta och "öfriga utskylder", hålla boställets jord i fullgod växtkraft. Vidare skulle han tillvarata boställets gödsel och utsprida den på ställets jord, utföra nödiga diken samt att verkställa smärre reparationer beträffande boställets åbyggnader. Slutligen har det i kontraktet föreskrivits "Härutöver åligger det färjemannen nyktert och plikttroget sköta sin befattning egande vägstyrelserna att, ifall färjemannen brister i utöfvandet af sin tjänst eller de i detta kontrakt åtagna förpliktelser, efter sex månaders uppsägning honom från befattningen skilja".



Här syns originalritningen från Waplans på färja 62/74.

1899 omlades och förbättrades landsvägen mellan Ålsta och Kårgärdebackarna vid Sannsun-  
det inom Näs och Hackås socknar.

Ett stort steg i utvecklingen för Sannsun-  
dets överfart inträffade 1908 då den första maskin-  
dragna färjan togs i bruk. Färjan var byggd i trä. Den hade ett maskinhus i mitten med en  
Skandia råoljemotor installerad. Den drog fram färjan efter två hjul med förbiväxling, d.v.s.  
ett linspel i vardera riktningen. Denna färja var i bruk tom 1920 då den ersattes av en liknande  
färja, även den byggd i trä. 1921 köptes ett färjspel av Waplans som sattes in i den nya färjan.

Bönder från Näs hade buföring i Oviksfjällen och då nyttjade de både färjan i Sannsun-  
det samt i viss mån ångbåtarna för överfarten på Storsjön.

När Sannsun-  
det skulle få sin nya järnfärja tillfrågades två varv, Waplans och Luleå varv. Wa-  
plans var billigast med 36 670 kr och de fick följaktligen orden. Den 1 oktober 1930 bestäl-  
lades hon av Waplans och 1931 byggdes en roderlös men propellerdriven färja som helt styrdes  
av lina. Hela affären med färja, bryggor mm kom att kosta 50 000 kr. Den första motorn var  
en Penta C6 som vägde 600 kg. Även en 6 cylindrig Volvo-Penta på 36-45 hk fanns med i  
diskussionerna. 1933 byggdes en ny slip och det blev J. A Sandberg i Hara by som fick or-  
dern. 1931 års motor tycks inte ha blivit långlivad för redan 1935 fick färjan en ny Skandia-  
motor.

Birger Svensson var en välkänd färjeman. Han gick i fädrens fotspår och tog vid när hans far,  
Sven Jönsson, inte orkade arbeta som färjeman längre. Birger arbetade som färjeman åren  
1922 – 1966. Vid en hård storm 1931 bröt han nyckelbenet när det blev slagsida då en lastbil  
med ett hölass rasade mot färjans reling. Trots denna skada gjorde han ytterligare en överfart  
men måste då använda knäet för att bromsa färjans koppling. År 1940, det år hans bror blev  
sjuk, körde Birger färjan ensam utan avbytare. 1941 installerade Arbrå Verkstäder en Scania-  
Vabis Hesselmanmotor, typ 1564, som kom att köras på gengas under kriget. Arbrå installe-  
rade även ett nytt spel 1941. Installationen drog ut på tiden för man skrev att i april 1941  
måste färjan komma igång för trafik.

Birger Svensson skrev följande:

*Jag är född i Sannsundet år 1903. Min far, Sven Jönsson, som hade hand om färjeförbindelserna, hade ett hårt arbete att med primitiva farkoster upprätthålla den nödvändiga förbindelsen mellan Kårgärde och Färjestan. Tidigt fick jag lära känna sjön med dess olika skiftningar, ibland den lugna vackra sidan, ibland det vresiga och stormiga vädret. Svåraste tiden var väl isbeläggning och islossning, då måste man använda isekan.*

*Som fjortonåring, strax före midsommar 1917, skulle jag ro över Per Esbjörnsson till Kårgärde. Det var bra väder, men när jag var halvvägs tillbaka, kom en häftig storm med hagelbyar och åska. Jag försökte hålla båten så gott jag kunde, men drev ändå iland utanför Tomténs i Kårgärde. Det var en kraftig storm som också fällde ner många aspar på skolgården i Ovi-ken. En motordriven träfärja, med 15 hästkrafters motor, var i bruk åren 1921 – 1931, då den avlöstes av den första järnfärjan. Denna hade en 36 hästkrafters motor och motorhytten placerad på mitten med en fil på var sida. Senare byggde vi på en meter breda "trottoarer" på vardera sidan. Men min önskan, att få hytten flyttad till ena sidan av färjan, dröjde.*

*På den tiden vi hade träfärja, gick det ju inte att köra i is med den. Isen slet ju på träet. Jag minns år 1926, när isen lade sig, kom det snö direkt, så isen bar inte. För att förlänga färjesäsongen band vi fast timmerstockar runt färjan och därmed skyddade vi den. Men sådana problem isproblem löstes när vi fick järnfärja. På vintern skulle isvägarna hållas öppna, när färjan var uppdragen för översyn. Då måste vi patrullera över isen, ibland flera gånger om dygnet, och kontrollera att allt stod rätt till.*

*Busstrafiken över sundet försvårades naturligtvis höst och vår då bussarna måste åka runt över Svenstavik till Östersund. Men så snart som möjligt ville man återgå till den gamla traden. Var isen lite svag avlastade man bussarnas tyngd genom att passagerarna fick gå eller springa efter bussen över isen. Några gamlingar fick väl sitta kvar i bussen. Ibland lämnade bussföraren dörren öppen för säkerhets skull vid överfarten. På våarna sågade vi upp isrännor. Det kunde vara bortåt en 20 man som sågade och isflaken stoppade vi ned under isen. Det kunde ta en vecka innan det var färdigt. På senare tid sprängde vi bort isen. Vi borrade en mängd hål och använde oss av elektrisk tändning. Sedan bökade vi undan isen med färjan. Senare fick vi en luftkompressor till vilken var ansluten en slang som låg på sjöbotten längs färjeleden. Slangen var försedd med hål där luften pressades ut och satte vattnet i cirkulation. Sen var det inget besvär med att hålla isrännan öppen. Färjetrafiken kunde fortgå året om. År 1944 övertog staten färjetrafiken och därmed började en ny epok som medförde förbättringar både med personal och material.*

1931 års färja gick i trafik i Sannsundet fram tom 1957, den fick nummer 74 senare. 74:an ersattes av Vallsundets gamla färja, den som kom att få nummer 72. Propellerfärjan som skulle till Isön hade inget roder så man byggde ett provisoriskt roder av trä och körde upp henne till Isön. De som körde upp henne var Alfred Karlsson och Lars Erik Eriksson. För Sannsundets del var detta ett steg tillbaka i utvecklingen för den lindragna färjan som kom från Vallsundet var inte rolig. Motorn och linan (vajern) gick i mitten på färjan. En gång fick John Ottosson maskinhaveri på eftermiddagen ute på leden. Ett mödosamt arbete vidtog, en annan färjeman som sett det hela från land rodde ut till John och tillsammans fick de manuellt vrida färjan till lands. Hon hade ett stort linhjul som de var tvungna att först låta en tross ligga längst in, detta för att förhindra att vajern slirade mot hjulet. Haveriet berodde på att en medbringare gick sönder. All el försvann och detta inträffade en mörk höstkväll. De kom till färjeläget kl 3 på natten. Färjan var åter i trafik i mitten på nästa dag.

1935 skulle hon få en ny motor men Scania var sena med leveransen så det drog ut på tiden. Priset för motorn var 15 000 kr. Motorn var en s.k. Scania 4:a, en fyrcylindrig dieselmotor. Den 4-växlade växellådan var osynkroniserad så det var besvärligt att köra henne. Hon kördes nämligen som en bil med växlingar! Det fanns ingen backväxel utan det fanns ett backslag ombord.

1949/50 fanns det förslag på en ny färja till Sannsundet med måtten 22 x 8,5 x 3,25 m. Drygt 3 meters djupgående verkar inte riktigt övertänt, det blev inte heller någon ny färja nu.

1954 skulle Hebe passera Sannsundsleden med en timmerflotte. Det blåste emellertid från norr så Hebe blev stillaliggande – mitt i färjeleden. Kapten Olle Höglund på Hebe tog ingen notis om att han stoppade färjan utan han låg envist kvar i 7 – 8 timmar och hindrade därmed färjan. Det hade varit enkelt att släppa Hebe baklänges för att kunna låta färjan gå, men icke.

Göte Höglund och John Ottosson började på Sannsundsfärjan 1957 och detta år är lite märkligt av följande skäl av vilka vi snuddat vid tidigare i exten. Den 6 juni 1957 så öppnades Isöleden och Isön fick Sannsundets propellerdrivna färja, 74:an. Sannsundet fick i sin tur ta Vallundets gamla lindragna färja, nr 72. Det skiljde inte nämnvärt i storlek mellan färjorna så det kan inte ha varit orsaken till bytet. Däremot var 74:an en bättre färja att arbeta med, hon var ju propellerdriven. Kanske det var lobbying bakom detta färjebyte. Sannsundet fick dras med 72:an tom 1960 då man fick den helt nybyggda 218/Skade. 72:an kom att helt byggas om efter detta. Man räknade med att styrvajern på färja 74 höll i fyra år medan dragvajern på färja 72 höll i två år. 74:an var godkänd för 135 passagerare och 72:an för 114.

När lastbilar som var lastade kom ombord fick man ibland palla under flaken för att de inte skulle tappa lasten. Speciellt kinkigt var det om lasten bestod av kastved. Den kunde bokstavligen kastas runt omkring.

72:an var som sagt lindragen och allt arbete runtomkring henne (bommar, klaffar mm) fick göras för hand. De arbetade dessutom ensamma utom under den tid det var festligheter på Fröjdholmen.

När den nya 218 var på ritbordet, den färjan som skulle efterträda 72:an, sade en av färjemännen i Sannsundet att detta kommer inte att gå när han tittade på ritningen. Jodå, sade hans arbetskamrater, det är klart att det kommer att fungera, det är ju ingenjörer som har räknat ut det. De får vara hur mycket ingenjörer de vill men det kommer inte att fungera. När så 218 skulle göra sin premiärtur så lastades hon men när de skulle köra iväg så stod hon på botten! Hon var för djupgående. Ingenjörerna hade räknat fel. Det blev säkerligen dyrbart eftersom Kronqvists smide fick jobba åtskilliga nätter för att rätta till färjelägena så att 218 kunde gå som tänkt var. Innan detta arbete var klart fick färjemännen lasta färjan med fingertoppskänsla för att de både skulle kunna komma iväg samt att kunna anlöpa färjeläget på andra sidan utan att få landkänning.

Ett vanligt tidsschema för färjorna var att de gick i normal trafik mellan 07.00 – 22.00. Klockan 23, 24, 01 och 06 kunde färjorna gå mot anfordran. Däremellan var det bara akut trafik som kördes, ex vis polis och brandkår.

Brobygget hade diskuterats fram och tillbaka och 1952 så högg man till och med ned skog för tanken var att en bro skulle byggas mellan Vattjom och Bolägdén. Det gick så långt att en del

människor investerade i bostadshus och en verkstad. Nu blev det emellertid inte så med brobygget.

1960 kom som sagt färja 218, senare Skade, till denna led. Det var Alf Nilsson som körde ned henne från Ytterån där hon byggts av Waplans föregående vinter. Hon var klar så pass tidigt på senvintern att Alf fick bryta is med henne när han körde från Ytterån. Sista biten fram till Sannsundet skulle chefen själv åka med. Det bar sig inte bättre än att en topplockspackning på den ena motorn gick sönder. Det var bara att vända om för reparation. Det blev en enorm förbättring för färjekarlarna när 218 kom och ersatte den gamla lindragna färjan. Det kändes som en befrielse att bli fri 72:an. Färjans första tur kördes av Alf Nilsson och John Ottosson. Här blev det lite problem som nämnts ovan. Det skadar inte om det finns vatten mellan båten och sjöbotten! Under åren 1960 till 1967 gick färja 218/Skade, på denna led. Hon förflyttades i september detta år, 1967, till Norderön-Håkanstaleden där hon ersatte färja 73.

En dödsolycka inträffade vid färjeläget då den inledda mekaniska verkstaden skulle utföra svetsningsarbeten på en av färjebryggorna. En man kom i kläm då den övre sektionen gled iväg mot den nedre sektionen. Emellan dessa stod mannen med ryggen vänd mot den del som kommit på glid. Han klämdes ihjäl omedelbart.

1967 fick Sannsundet färja 275, Hymer. När färjorna levererades skulle de provköras i 6 timmar innan Vägverket tog emot dem. När 275:an skulle provköras så var fartygsinspektören sen. Detta hindrade inte färjepersonalen utan de körde färjan som planerat. Fartygsinspektören kom sent omsider fram men han fick vackert stå och se på när färjan kördes ute på sjön. Han hade fattat humör under tiden men detta ignorerades fullständigt av de närvarande. Inspektören fick övernatta i Östersund och vara med om leveranskörningen först nästa dag. Hon kom att trafikera sundet till 1975 då hon togs upp på slip för ombyggnationer, bl a en förbättrad styrhytt. På sensommaren 1975 fick Sannsundet den då nybyggda färjan 300. Denna färja skulle trafikera Sannsundet till dess 275 var klar för trafik igen 1976. 300:an var inte till någon större glädje för de som skulle köra henne. Dörrar for upp, hon skakade, ja helt enkelt ingen rolig färja att köra. Dessutom var hon långsam. Denna färja har varit bekymmersam redan från starten, det började med att varvet som skulle bygga henne, Lunde varv, gick i konkurs. Waplans i Nälden fick då överta färdigställandet av henne.

En sommar byggde en sädesärla sitt bo vid livbåten. Hon var finurlig för när bilarna stod på färjan så gick hon obekymrat på däck och flög upp och satte sig på bilarnas kofångare. Sedan plockade hon insekterna från kylargallren! När hon kom till en folkvagn, en s.k. bubbla, visste hon att det fanns inga insekter att hämta så då gick hon bara vidare till nästa bil. När ungarna blev flygfärdiga så flög de iland på Ovikssidan men mamman fortsatte att flyga ut till färjan och hämta mat.

När Thomée besökte Hoverbergsbryggan 1981 så tog skepparen på henne den mycket farliga vägen nära Hara landet. Den av alla (nästan) kända och beryktade Harastenen måste ha passerats med minsta möjliga marginal. De som åkte med Sannsundsfärjan och såg Thomées kurs höll andan. Tack och lov gick allt bra.



Här ser vi hur timmerbilen har lagt sig till ro.

Taxichauffören Rolf Martinsson berättade i en intervju följande:

Det gick väl bra att köra vanliga taxiturer med färjan. Däremot kunde det vara nervöst med sjukskjutsarna. Att stå och vänta vid färjeläget och på själva färjan med t ex ett barn med kruppanfall var inte alls skojigt. Just patienter med krupp och hjärtbesvär var besvärligast att handskas med. På den här tiden fanns inte heller någon ambulans i Svenstavik. Taxi ombesörjde alla transporter. Kom larmet och någon behövde vård på lasarettet i Östersund, ja då plockade chauffören ur de vanliga bilstolarna och lade istället dit en bår. Nattetid kunde taxikörandet vara ännu mer besvärligt. En brådskande transport in mot Östersund måste dessa gånger föregås av en speciell beställning av separat färjetur. Vi fick ringa upp färjemännen och från Ovikensidan var det aldrig några problem. När vi själva däremot skulle hem mitt i natten efter utfört arbete, då tvingades vi köra runt via Svenstavik. Att en trött taxichaufför skulle hem och sova ansågs nämligen inte vara skäl nog för en extratur med färjan. Endast brådskande sjuktransporter hade den prioriteten att färjan gick extratur mitt i natten. Tiden med färjan vill man alltså inte ha tillbaka under några som helst omständigheter. Bron är det bästa som hänt Ovikenbygden avslutar Rolf.

En gång hände en olycka med ett timmerekipage. Det blåste kraftigt så färjeman Manfred Larsson frågade lastbilschauffören innan avgång om han hade bra fjädrar på ekipaget. Visst, fick han till svar. Väl ute på sjön började så gungningarna. Efter ett tag kom timmerbilen i o-takt med sjöns rullningar vilket medförde att ekipaget välte. Nu hade övriga bilister sett att fara var å färde så de hade kört samman och trängt ihop personbilarna så timmerbilen välte mot färjans reling och knäckte räckets samt lejdaren upp till styrhytten. Släpvagnen blev ramsned men inte värre än att det gick att reparera vilket gjordes av Berners i Östersund.

Mindre incidenter måste det finnas en uppsjö av, som när en folkvagn, bubblan, skulle köra av färjan från ytterfilen vilket innebar att han var tvungen att svänga in på innerfilen först. Föraren av folkvagnen hade rött ljus men körde ändå, rakt in i sidan på en Volvo. Folkvagnens kraftiga kofångare gjorde en rejäl repa i Volvon. Förarna körde i land varefter de fick reda ut det inträffade.

Den 27 augusti 1981 kl 15.15 kördes sista färjeturen med färja 275, senare Hymer. Sista färjeturen tog 7 minuter och det blåste kraftigt, skeppare denna sista tur var John Ottosson.

Talesätten måste också ändras: *Je skull ha vö te stan å vö der klocka 12. Je ta 11-brua, så je hinn.*

Så här skriver Rose-Marie Jacobsson som bodde vid färjeläget:

*Bosätta sig precis invid en trafikerad färjeled gör man nog bara om man vet att färjestället ska upphöra. Dom minnen som finns kvar är många, både positiva och negativa. Det var ganska trevligt med alla som kom in och pratade bort en kvart tjugo minuter när dom missat färjan, mindre trevligt var att somliga trodde att vi hade toalett bakom husknuten. Jag minns speciellt en gång när en herre ställde sig utanför fönstret ner mot sjön. Jag öppnade då fönstret och frågade av vilken anledning han trodde att vi hade offentlig toalett på tomten. Han blev så fruktansvärt generad att jag genast ångrade mig. Han väljer nog fortsättningsvis andra ställen att urinera på.*

*Sen minns jag också en påsk när det blåste så att färjan inte kunde gå. Vi blev fullkomligt nedringda utav färjeresenärer som ville veta om och när färjan gick igen. Efter dom första tio samtalen började jag svara till våra gästers stora förtjusning "Sannsunds färjan". Det var ingen som reagerade utan man fortsatte bara fråga om färjan gick eller när vi trodde den skulle gå igen. Jag har alltså jobbat som gratis jour åt Statens Vägverk inte bara den helgen utan ganska ofta. De nätter när vi vaknat av bankande på fönster och dörrar är inte heller så få. Vid tre, fyra-tiden har dom velat att vi skulle frakta dom över sjön. Så här i efterhand kan man ju tycka att det var ganska festligt, men när det hände tyckte vi inte att det var speciellt roligt. Ett annat minne som fastnat lite extra är en farbror som kom gående en söndagseftermiddag när färjkön var ända upp till Side och ville köpa glass. Det har ju innan vi flyttade hit varit både café och kiosk här. När vi talade om för honom att tyvärr så hade vi ingen glass att sälja och att verksamheten med kioskförsäljning upphört, nästan exploderade han med orden: "Och här har jag gått ända från Side. Oförskämt".*

*Den 27 augusti 1981 invigdes som bekant Sannsundsbron. Då återupptod Caféet för en dag. Klass 8A höll då till i köket hos oss och bredde över 3 000 smörgåsar som Konsortiet Sannsundsbron bjöd allmänheten på. Det här är bara en bråkdel av vad som hände medan färjan var i trafik. Vad vi hela tiden såg fram emot var ju att så småningom skulle vi få vara ifred och slippa människor som hela tiden dök upp utanför fönstren. Trodde vi då i alla fall!*

Färjor som trafikerat Sannsundsleden:

1642 – 1883	Enkla roddbåtar
1884 – 1908	Segelfärja
1908 – 1920	Maskindragen färja, byggd i trä
1921 – 1931	Maskindragen färja, byggd i trä, liknande den tidigare färjan
1931 – 1957	Färja 74, propellerdriven, roderlös färja, byggd i järn

1957 – 1960	Färja 72, lindragen färja från Vallsundet
1960 – 1967	Färja 218, senare Skade
1967 – 1975	Färja 275, Hymer
1975 – 1976	Färja 300, Skidbladner
1976 – 1981	Färja 275 Hymer
Ledens längd	1.300 meter.

## SELET, AMMERÅN

Detta sund fick färjetrafik i 1915. Den första färjan var en roddfärja byggd av gran. Den var i trafik till i början av 1920-talet. Därefter hade man enkla flottor för överfärden. Vid den här tidpunkten var det naturligtvis mest djur och hästar med olika redskap som färjades över. Bönderna hade mark på båda sidor om Ammerån så man var tvungen att ta sig över ån. 1923 drunknade en 27 årig man. De skulle över till den norra sidan och slå hö. När de hade kört på hästen med slåttermaskinen på färjan så hoppade en unghäst i vattnet för att simma över, den var van att göra så. Hästen på färjan reagerade likadant och hoppade i ån med slåttermaskinen efter sig. Paul hoppade upp på hästryggen, troligen för att försöka hejda hästen men det gick inte. Troligtvis fastnade han med benen mellan hästryggen och skaklarna för man bärgade ekipaget omgående och då satt Paul kvar på hästryggen. Just där olyckan hände var det 6 meter djupt vid olyckstillfället.

Nämnas kan att det fanns en liten färja till lite längre nedströms också.

När brobygget över Ammerån diskuterades så var man inte riktigt säker på var bron skulle byggas. Selet låg bra till ett tag, landshövding Löfgren var bl a till platsen tre gånger för att inspektera. Väg utstakades tom från Stugun till Selet. Slutligen byggdes bron vid Skyttmon, 2 mil uppströms från Selet.



Här ser vi ett fotografi från 1921.

Flotningen ställde naturligtvis till med problem för färjan även vid denna led. Vid ett tillfälle hade det bildats en bröt 8 km uppströms från Selet. Man fick inte isär denna. Då kom en okänd man vandrande på vägen. Han erbjöds mot betalning att lösa bröten. Han gick ut på den och lyckades med bedriften att lossa bröten. Tyvärr så åkte han med bröten och drunknade. Platsen fick namnet Hammarbergsströmmen efter detta.

1951 köpte man den gamla träfärjan från Aspnäs, Skyttmon, för 400,- av Vägverket. Man hade delägare som fick satsa 50 kr var till färjeinköpet. Birger Palmqvist fraktade ned färjan från Skyttmon på sin lastbil 1951. Färjan var så pass tung så man fick använda både vinsch och stubb-brytare för att få upp henne på lastbilsflaket. Hon gick till 1958 men hon var då så läck att delägarna fick schema på att länsa henne. 1959 köpte man en ny färja som är byggd på två längsgående pontoner. Den är ca 7 x 3 m. Hon kan lasta 4 ton. Nuförtiden så är det personbilar och traktorer som färjas över. På Selets norra sida finns det fast befolkning men på den södra sidan så är det sommarbostäder. Huvudvägen går på den norra sidan där den fasta befolkningen bor men det finns en skogsbilväg på den södra sidan som också går parallellt med Ammerån från bron i Skyttmon fram till Överammer. De som tycker om skog och att vara ensam

på vägen kan svänga av riksväg 45 vid Fyrås och köra över Finnboriset via Skytt-mon (på den södra sidan) ända ned till Överammer sommartid. Man kan även köra från Öra-vattshöjda till Överammer, 3,7 mil, på denna skogsväg.

År 2000 så hade pontonerna börjat läcka så färjan fick renoveras. Påfartsbryggorna är så pass



Bilfärja över Ammerån vid byn Selet mellan Överammer och Skyttmon

Foto: Jan Luthman

198 T

tunga att det är svårt att dra upp dessa på hösten. Man har sökt bidrag av Ragunda kommun för att kunna bygga dessa bryggor i aluminium.

Lördagen den 22 mars 2003 så stod jag på 1935 års färja. Resterna av denna ligger kvar alldeles nedanför färjeleden.

Det finns alltså minst fyra färjor i trafik i Jämtlands för tillfället, Isön, Håkansta, Stavre/Ammerön samt Selet!

Färjor som trafikerat Selet:

1915 – 1921, ca	Roddfärja byggd i trä
1922 – 1950	Enkla flottar
1951 – 1958	Aspnäs gamla färja
1958 – 1959	Ingen färja i trafik
1959 – 1999	Färja byggd av pontoner, 7 x 3 m, ca
2000 –	Samma som ovan men renoverad

Ledens längd vid normalt vattenstånd är ca 15 – 20 meter. Wirens längd är ca 150 meter.

## STADSBERG SVIKEN, Ragunda socken

Landsvägen västerut från Ragunda slutade vid det branta Stadsberget varifrån man rodde över Gesunden till Stugun. När vägen från Stugun österut anlades omkring 1855 lyckades man inte bygga runt hela berget och färjerodd inrättades över den lilla viken. Efter flera komplikationer blev vägen klar 1882 och färjningen lades ner. Numera är det en tunnel sprängd genom berget.

## STAFRESUNDET, NÄLDSJÖN

I Näldsjön fanns det en färja som gick mellan Stavre och Lungret. Denna färja fraktade mest djur men den 26 september 1861 kantrade färjan och Erik Jonsson från Västerstafre drunknade.

## STAMSELE, Ströms socken

Stamsele hörde före 1890 till Ångermanland. Färjstället inrättades troligen omkring 1875 när vägen Ström-Ramsele byggdes. 1928 stod bron klar och därmed upphörde färjningen.

## STRÖMSUND

Strömsunds municipalsamhälle, som ligger vid den märkligaste däld, som i riket är, Ströms vattudal, är huvudorten i norra Jämtland. Redan i urminnes tider, på stenåldern, har bygden varit befolkad. Man har i till samhället angränsande byar hittat stenåldersredskap. Utkomstmöjligheterna hade man i den fiskrika Vattudalen och de villebrådsrika skogarna. Naturligtvis var man tvungen att ta sig över sundet och återigen har vi ett gammalt färjesund Den 26 april 1347 säljer Torsten Aslesson sin del i fiskerätten till Niklas Petersson. Fiskerätten var viktig, det kan vi utläsa av ovan text. Ströms Vattudal är 9 mil lång och vid den här tiden tillhörde Hammerdal Norge men Strömsund tillhörde Sverige. Gränsen gick i stort sett efter Vattudalen. Hammerdal var den större av dessa två orter vid den här tidpunkten och då Strömsundsborna skulle till Hambradal som det då hette för man utrikes. Därav det uttrycket. Man kan då förstå att det krävdes någon sorts farkost för att ta sig över Strömsundet.

Det finns protokoll från laga ting med allmogen våren 1699 där det står att Ströms sockens allmoge skulle "nu straxt" göra sammanskott till en flotte att överföra hästar och boskap med. Ännu i slutet av 1700-talet synes flotte ha använts för överfarten och först i början av 1800-talet torde flotten ha bytts ut mot roddfärja med båtskrov.

1895 sattes den första dragfärjan i trafik. 1905 åkte riksdagsman Johan Olofsson med Strömsundsfärjan med sin bil. En enkel resa kostade tre öre men eftersom bilen var en ny företeelse så hade man inte satt något pris för den. Vad Olofsson fick betala för bilen framgår ej.

1924 fick Jerfeds Mek Verkstad order på en ny järnfärja. Därmed var Ström en av de allra första färjelederna att få en järnfärja. Motorn var en 4-cylindrig bensinmotor. 1925 levererade Waplans ett nytt och större linhjul, diametern var 1,675 m. Valfrid Karlsson, mångårig färjeman på Strömsundsfärjan berättade i en tidningsartikel:

*På hösten 1925 fick vi den första motorfärjan. Till att börja med gick den inget vidare vilket väl berodde på att man inte hade tillräcklig kännedom om hur en färja med motordrift skulle*

vara utrustad. De första åren med det här arbetet var svårast. Min huvudsakliga sysselsättning till att börja med var att skjutsa folk över sundet med roddbåt. När det blåste riktigt kraftigt orkade jag inte, men jag måste ändå göra det. Och att dra en färja för hand då det blåste riktigt kraftigt var inget arbete för en vekling.

1930 bytte Waplans ut motorn till en Pentamotor. 1938 förlängdes hon 5 m och byggdes om av Mårtenssons smidesverkstad i Östersund enligt ritningar från Arbrå.

1925 skickades ett cirkulär ut till landsfiskalerna i Ström, Hammerdals, Sunne, Rödöns, Ovikens, Revsunds, Ytterhogdals och Svegs distrikt samt vägstyrelserna i Hammerdals, Sunne, Rödöns, Hallens, Offerdals, Hackås-Näs, Revsunds och Svegs tingslags väghållningsdistrikt. Texten lyder som följer:

*I en den 11 juni 1925 till Kungl. Maj:ts Befallningshavande inkommen framställning, har Jämtlands läns Motorklubb uttalat önskemål att de färjor, vilka användas i allmän landsvägstrafik, måtte förses med livräddningsredskap. Sedan i anledning härav yttrande infordrats från vederbörande landsfiskaler, har distriktsingenjören, kapten Fr. Ploman på anmodan inkommit med förslag i ärendet. På grund av de sålunda och i övrigt inhämtade upplysningarna, finner Kungl. Maj:ts Befallningshavande nödigt föreskriva, att nedan angivna färjor inom länet skola förses med följande livräddningsredskap:*

*Färjan vid Hammerdals färjesund med 6 livbojar*

”	”	Ströms	”	8	”	och 1 räddningsbåt
”	”	Stamselesundet	”	6	”	” 1 ”
”	”	Vallsundet	”	8	”	” 1 ”
”	”	Rödösundet	”	8	”	” 1 ”
”	”	Sundsbackssundet	”	6	”	” 1 ”
”	”	Flatnorsundet	”	6	”	” 1 ”
”	”	Sannsundet	”	8	”	” 1 ”
”	”	Aspnässundet	”	6	”	
”	”	Kolslätt	”	6	”	
”	”	Sänna	”	6	”	

*Av livbojarna skola två på varje färja vara försedda med därvid fästade linor om 20 meters längd. Livbojarna skola vara upphängda på hakar, så att de kunna omedelbart lösöras. Roddbåten skall vara fästad vid färjan med en kortare lina samt till skydd mot törnar från färjan förses vid relingen med frihultsanordning av rep eller dylikt. Färjorna i Strömsundet, Vallsundet, Rödösundet och Sannsundet skola förses med lanternor, vilka i mörker skola hållas tända.*

*De sålunda föreskrivna säkerhetsanordningarna skola vara för färjorna anbragta senast den 15 juli 1926 och har vederbörande landsfiskal att härom till Kungl Maj:ts Befallningshavande inkomma med rapport.*

*Östersund i landskansliet den 31 maj 1926. Länsstyrelsen.*

1940 fanns förslag om att sätta drivmaskineriet på land och låta vajern löpa på ena sidan av färjan. 1940 anlätade militären färjan och de hade stora transporter. 1940 fraktade färjan under juni månad 8 448 fotgängare, 12 378 cyklister, 1 410 lastbilar och 796 personbilar. I juni 1942 var siffrorna 18 092 fotgängare, 15 673 cyklister, 3 735 lastbilar och 1 148 personbilar.

Den 6 maj 1941 fanns följande artikel införd i Östersunds-Posten:

*Dagen innan färjan gjorde sin jungfrufärd för året träffade Ö.P:s medarbetare på en grovlemmad, reslig åldring med yviga mustascher. Det var 75-åriga färjemannen Erik Karlsson på Långön. I 32 år var han färjeman på denna färja. Numera är han pensionär. På backen vid färjläget på Långön ligger färjkarlens stuga. Där har den gamle hedersmannen bott under alla de 32 år han tjänstgjort som färjkarl men nu är det sonen med familj som tagit stuga i besittning.*

*Det var på våren 1907 som jag blev färjkarl här. Svärfar min hade köpt Långön nittiåtta men det var några andra som skötte färjningen på den tiden. 1907 tog jag vid och på den tiden tillföll avgifterna färjemannen. Men det var mycket knog för pengarna. Avgiften för en person var 3 öre men mestadels ville folk bara betala 5 öre tur och retur. Så småningom gick det ändå att få dem att förstå att ett öre nog betydde mer för mig än för dem. Man må betänka att jag på inkomsterna skulle hålla allting i samband med färjningen: ett par drängar, färjor, färjlinor och allt annat och därtill försörja hustru och barn.*

*Då jag tillträdde lät jag bygga en ny färja och reparera upp den gamla som med åren blivit otät och sjönk alltemellanåt. På den nya färjan, storfärjan, kunde man ta ombord 6 lass och på den mindre 4. Färjorna gick bredvid varandra och ibland roade sig förbönderna och kördrängarna med att tävla ikapp över sundet. Då var det dragfärjor på den tiden så det gällde att vara stark i armarna, vilket de Karlssonska handlederna vittnar om än i dag. Det där att dra färjan för hand var naturligtvis mycket arbetsamt i längden och därför hittade jag på att sätta en motor på ena sidan av färjan. Jag tror att det var 1922. Och med den draghjälpen gick det finfint. 1925 kom en färja av plåt och det är den gamla färjan som går än i dag ehuru den under årens lopp fått byggas ut och göras större i tre omgångar. Rekordet att ro ligger på 5 minuter. Jag väntade på barnmorskan och under tiden kom det en handelsresande som absolut ville över genast. Jag drog iväg med färjan och handelsresanden – den gången tog det 5 minuter över och inte tog det lägre tid på återvägen heller. Just som jag kom tillbaka kom också barnmorskan ner till färjan och så bar det över igen med största fart. Inte en gång från 1907 tom 1938 har han varit borta från sin tjänst på grund av sjukdom. Inte heller har han varit ute för någon olycka med färjan.*

En vinter under krigsåren fraktades 70 000 kbm ved vid sidan om den ordinarie trafiken. Vedtransporterna skedde för det mesta på nätterna.

I november 1944 fick Hammerdal sin bro och därmed blev färjan överflödig. Den förflyttades till Strömsund där den skulle vara reservfärja. Av nedanstående tidningsartiklar tycks det ha blivit annorlunda.

I ÖP den 18 januari 1946 fanns följande artikel:

*Norra Jämtlands sorgebarn nr 1, färjan vid Strömsund, gör sig ånyo påmint och sedan i natt är det stopp i färjetrafiken, då såväl den ordinarie färjan som reservfärjan blivit obrukbara. I går eftermiddag började besvärigheterna, då den ordinarie färjan fick en läcka, som släppte in så mycket vatten, att det medförde för stor risk att vidare ha den i trafik. Man satte då in den färja, som man haft liggande i reserv, d.v.s. f.d. Hammerdalsfärjan, och detta vållade ett trafikstopp på fem timmar. Efter kontrollmätning av isen i sundet, som brukar vara synnerligen förrädisk till följd av underströmmar, vågade man sig på att släppa över även lättare*

*lastbilar. På så sätt slussade man över det mesta, men hela den stora vedtransporttrafiken över sundet blev det definitivt stopp för.*

*När Hammerdalsfärjan natten mot i dag varit i tjänst några turer gick emellertid ett vevstakslager sönder, och från kl. 5 i morn har färjan stått stilla. Färjestoppet medförde stora besvärigheter på fredagsmorgonen, inte bara för vedtransporterna utan även för alla bussar, mjölkbilar och andra lastfordon, som skulle in till Strömsund. Busspassagerarna fingo stiga ur och vandra över isen.*

I Jämtlands Tidning den 18 januari fanns det också en artikel införd om Strömsunds färjan:

*På onsdagen hände i Strömsund något, som kanske litet till mans länge gått och väntat på: färjan över Strömsundet sprang läck av påfrestningarna i issörjan. Man märkte det dock inte så mycket då, eftersom det hände på kvällen, men på torsdagsmorgonen blev man varse, hur illa det gått. Hela dagen måste man pumpa febrilt för att hålla skutan läns och när kvällen kom insåg man att något måste göras åt saken. Som tur är för vedtransporternas skull har man den gamla hammerdalsfärjan att ta till och det är också den, som nu får ta upp trafiken. I går kväll började man flytta över alla behövlige attiraljer från den hittills gångbara färjan till hammerdalsfärjan och i dag är det denna, som går traden över Strömsundet. Ytterligare en anledning till snarligt brobygge, anser strömsundsborna.*

Färjorna krånglade mycket vid den här tidpunkten, den 19 januari 1946 skrev Jämtlands Tidning följande:

*Även reservfärjan över Strömsundet är försatt ur spel. Som JT kunde meddela sprang den gamla strömsunds färjan läck i onsdags. Nu har situationen tillspetsat sig ytterligare genom att även reservfärjan är driftsoduglig. Ett vevstakslager gick sönder och därmed måste det gamla skrället kapitulera. Missödet inträffade, då hammerdalsfärjan gått endast ett par turer. Man började förstås genast jaga efter ett nytt vevstakslager, men detta var inte gjort i brådsket och ännu på fredagskvällen stod fartyget stilla.*

Några dagar senare, den 22 januari 1946 skrev ÖP följande:

*Eldsvådetillbud på färjan i Strömsund. Strömsunds brandkår kallades vid 1/25-tiden natten mot söndagen till färjan över Strömsundet där eld utbrutit i maskinrummet. Elden var vid brandkårens ankomst redan begränsad och några större skador hade ej elden orsakat. Elden började då färjan just var på utgående från Näsvisksidan. För att söka rädda en lastbil från färjan sökte man backa av denna men härvid hamnade det bakre hjulparet i vattnet så att bilen blev hängande mellan färjan och landfästet. Avbrott uppstod i trafiken men den var åter i gång på söndagseftermiddagen.*

Än var det inte slut. ÖP skrev den 21 juni 1946:

*Färjan i Strömsund – d.v.s. inte den ordinarie utan den som man har stående som reserv och som tidigare gått i hammerdalssundet – gick i natt till botten i Ströms vattudal. Man hade tänkt använda färjan för transport av virke från Näsvisks ångsåg till det blivande tegelbruket i Bonäset och lät för den skull på torsdagskvällen lasta färjan med virke. Under natten gick emellertid färjan till botten, då den var för tungt lastad. Det inträffade ger ånyo anledning till förhoppningen att strömsborna skola få någon annan lösning på sitt överfartspöblem än genom färjor.*

Hammerdalsfärjan blev ordinarie färja i Strömsund nu. Hon hette först Hammerdals färja då hon gick i Hammerdalssundet och Strömsunds färja 2 efter det att hon ersatt den av Jerfeds byggda färjan. Till sist fick Hammerdalsfärjan nr 79. Hon hamnade i Öhn-sundet 1958 efter det att hon byggts om av Waplans 1957.

I maj 1947 skrev man följande i Strömsund:

*När skall Strömsund få sin bro? C:a 200 bilar och bortåt 1 000 människor ha för tillfället det tvivelaktiga nöjet att varje dag sinka bort sin tid vid Strömsundets färja i Strömsund. Låt oss säga bara 10 minuter, så gör det 2 000 minuter om dygnet för bilarna och 10.000 minuter för vanliga dödliga utan bil. I timmar blir det cirka 35 för bilarna och bortåt 166 för folket varje dygn och per år allt detta 300 gånger, om man bara räknar arbetsdagarna. Var och en får själv räkna ut vad det blir i förlorad arbetstid. Detta bara som ett litet alternativ till de föreslagna broarna över Vallsundet och Sannsundet. Näsvikenborna liksom strömsundsborna ta det emellertid kallt, men de ha sin speciella åsikt om vägväsendet. Det blir alltid något över Näsviken, när ångsågen har kommit igång. Och det har den nu. Timret rullas upp på sitt uppfostringsverk och sågklingorna sjunga sin muntra sång, medan flitiga mannar staplar de sågade bräderna och planken mot skyn. Inspektör K. Grundström har fullt jobb att anteckna bitarna som rulla ut ur sågen, och man kan tom få se disponenten Oscar Carlsson stå och beskåda sitt verk.*

Senare i maj stod följande att läsa:

*Långa bilköer samlas i väntan på Strömsundsfärjan! Den arma gengasfärjan mellan Strömsund och Näsviken har satt trafikanternas nerver på hårda prov de senaste dagarna. Flera stopp ha kommit bilköerna att ringla sig längs vägarna på båda sidor om sundet, och det var ren tur att brandkåren kom över till eldsvådan i Hillsand i söndags och en ambulans till sjukstugan i Strömsund på tisdagen. Efter den förras överfart blev det tre kvarts stopp och efter den senares fem kvart. Orsaken till färjestoppen ha dels varit de nedflytande ismassorna och dels motorkrängel.*

Den 11 september 1947 skrevs följande rader:

*Den miserabla färjeförbindelsen över Strömsundet har vid olika tillfällen varit på tapeten. Här åter ett exempel på huru det är. Förliden måndag mellan kl halv sex och sju på e.m. kunde färjan icke gå, emedan en timmert stängde trafiken. Timret som skulle avlämnas vid det intilliggande sågverket bogserades med en snigels hastighet av en för ändamålet olämplig motorbåt assisterad med en roddbåt bemannad vid ett par åror. Till råga på eländet fick motorbåten stopp i sin motor och vägrade därefter att låta sig sättas igång. Timmertnoten låg då mitt i färjepassagen och makade sig sakta men säkert mot färjans stålwire, varför extra besvär uppstod att få timmerlänsen av wiren.*

*Det kan ifrågasättas, huruvida det är lämpligt att stänga sundet med timmerbogsering vid denna tidpunkt på dagen och utföra densamma med så underhållig dragkraft. Hur som helst därmed, men det inträffade aktualiserar ånyo det trängande behovet av en bro. Den gamla färjan synes undergå en omfattande och helt säkert mycket dyrbar reparation, vartill det nu skall tjäna. Kanske den en vacker dag sjösättes med pomp och ståt och färjeturerna dubblas.*

I januari 1948 hände en olycka på färjan. Det var en motorcyklist som kom körande från Hammerdalshållet ner på färjan vid Näsvisken i Strömssundet. Motorcyklisten hade god fart nedför backen och bryggan och när han skulle stanna på färjan misslyckades han. Motorcykeln sladdade och åkte sidledes på färjans däck under bommen och ned i det kalla vattnet. Föraren hamnade också i vattnet men såväl förare som motorcykel klarade sig bra.

Den 17 april 1948 gjorde den kraftiga islossningen i Strömssundet det att den is som tjänstgjort som väg bana under vintern gav sig i väg och lade sig ivägen för färjan. Det blev en stunds stopp i färjetrafiken innan färjemännen med hjälp av klubbor, båtshakar och järnspett kunde få bort isen.

I oktober 1949 drabbades länet av en svår storm. Färjan blev stoppad i några timmar vid middagstid. Trafiken fick dirigeras om via Ulriksfors och Hallviken.

I november 1950 havererade det stora linhjulet på färjan. Stoppet varade närapå ett dygn. Ortsbefolkningens tålamod sattes på nya prov.

Strömsundsborna fick utstå skadeglädje från Hammerdalsbornas sida då Strömsund hade fått Hammerdals gamla färja 1946. Strömsundsborna hade ett tag två ej alltför tillförlitliga färjor att stöka på med vilket framgår av ovanstående tidningsartiklar. Måttet rågades som sagt när Strömsund fick överta den gamla Hammerdalsfärjan och som ständigt skulle påminna om att Hammerdal hade fått ett storartat försprång framför Ström. Inte blev det bättre av att någon spillevink hade satt en adresslapp på Hotings gamla färja då den hade lagts på tork. På långt håll kunde man läsa ”Till Strömsund”! Trots den knaggliga starten för Hammerdalsfärjan i Ström så gjorde den ett utmärkt jobb och bar med tapperhet trafiken in i det sista.

Den 27 september 1956 var den så efterlängta bron äntligen klar. Samma år, 1956 byggdes radiomasterna i Brattåsen utanför Östersund. På det ena stället arbetade östtyskar och på det andra stället västtyskar.

I ett informationsblad om Strömsundsområdet 2006 fanns följande att läsa:

### **STRÖMSUNDSBRON FYLLER 50**

*I år är det 50 år sedan Strömsundsbron i Jämtland stod klar. Bron som är 332 meter lång och har 30 meter höga pyloner blev den första moderna stora snedkabelbron i Sverige och en av de första i världen. Den 17 juli är det dags att fira 50-åringen. Kampanjen Positiva Strömsund arrangerar och landshövdingen med flera deltar i brofirandet. Det blir veteranbilsrally med 50-talsfordon, linbaneåkning från bron, fisketävling, dyktävling efter den mytomspunna kyrkklockan som gick genom isen vid en transport i slutet av 1800-talet, fototävling med brotema och 50-talsdisco/dans. Dessutom är alla som föddes 1956 i Strömsunds kommun inbjudna som speciella VIP-gäster.*

Några färjemän som arbetat på Strömsunds färjan:

1907 – 1938

Erik Karlsson

1915 – 1956

Valfrid Karlsson, son till Erik

Några färjor som trafikerat detta sund

– 1907	Träfärja
1907 –	Träfärja byggd av Erik Karlsson
– 1918	Handdragen träfärja
1925 – 1937	Färja 78, byggd av Jerfeds Mekaniska Verkstad, 11,0 x 7,25 m.
1938 – 1947	Samma som ovan men förlängd 5 m till 16,0 m.
1946 – 1956	Färja 79, byggd av Waplans, kom från Hammerdalssundet

## STUGUN

1660 hade Stugun färja och 1898 fick man bron över Indalsälven. Den 1 januari 1897 överlät Jämtlands läns landsting byggnaderna vid färjemansplatsen vid Stuguns färjesund till Ragunda väghållningsdistrikt och 1899 byggdes tillfartsvägar till nya bron över Indalsälven vid Stuguforsen.

## SUNDSBACKSSUNDET

Detta sund är beläget vid Kvittsle, Mattmar. Detta färjeställe har anor ända från 1600-talet. Redan 1665 fanns det av allt att döma ett färjeläge här. 1924 fick Sundsbackssundet en ny träfärja med måtten 10,0 x 4,5 m. Dessa handdrivna färjor fanns i trafik i bl a Sundsbackssundet långt in på 1920-talet. Färjeman Åsén hade fostrat sina gossebarn så att de med specialgjorda dragträn i mindre modell än de vuxnas hjälpte sin far att dra färjan. 1929 så hade man intäkter på 1 600 kr men kostnaderna var 1 950 kr.

Denna färja som gick fram till 1938 tog fyra T-fordar. Färjorna som gick fram till detta år var fyrkantiga trälådor. 1937-38 när Rödö- och Vallsundet kämpade för nya färjor till sina sund så föreslog Rödösundet att deras gamla järnfärja byggd 1925 skulle kunna placeras i Sundsbackssundet alternativt Kammarvågen. Färjan i Sundsbacken bedömdes vara gammal och tård, träet hade börjat ruttna. Nu blev det inget av med detta utan 1939 fick Sundsbacken en ny träfärja som först drevs av en Penta utombordsmotor. Denna motor var lite känslig för när det blåste och det slog in vatten så hade motorn en benägenhet att vilja stanna till förtret för färjemannen och de åkande. Trots att färjan var ny så ansågs den inte vara trafiksäker 1939.

Det var många turer med att flytta färjorna i Storsjön vid den här tidpunkten. Ett förslag var att Rödösundets färja skulle flyttas hit 1940. Samtidigt så fanns ju planer på att slopa detta sund till förmån för Kammarvågen. Sundsbackssundet trafikerades bara av "amatörtrafikanter", den 1929 färdigbyggda bron vid Kvittsle ansågs ta den viktiga trafiken. När 2:a världskriget bröt ut så kom denna färja inte att drivas av gengas utan av brödgas! Man fick helt enkelt ta och lyfta vajern upp i en någorlunda bekväm höjd och därefter fick människorna som skulle med färjan + "frivilliga" hjälpa till att dra färjan över det ca 700 meter breda sundet. Kriget gjorde att det var minimalt med bilar som skeppades över utan det var människor, djur och hästdragna ekipage. Efter kriget så köptes en s.k. surplusmotor från överbliven amerikansk utrustning. Denna motor var en 22 hk:s Johnson som hade suttit på en landstigningsbåt. Pojkarna i byn tyckte det var intressant att åka med färjan och titta på kulhålén som fanns på motorn. När motorn fungerade så var den stark och snabb, men den ville krångla en hel del. Flera motorer som tycks ha figurerat på denna färja är bl a 2 st Archimedes.

Detta sund var grunt och man muddrade det även någon gång vintertid. Väntsalen var byggd så att det även fanns ett stall och byggnaden finns fortfarande kvar. Eftersom detta var före

mobiltelefonens tid så fick man signalera mera fysiskt. I väntsalen satt det två vitmålade luckor som vette över sundet. De åkande stängde en lucka om han ville att färjemannen skulle komma med en roddbåt, han såg då den vita luckan i sin bostad. Om den åkande ansåg att färjan behövdes stängde han bägge luckorna. När det var mörkt fick man signalera på samma vis men nu med ljus eller fotogenlampor. Roddbåten var fin att ro om man var 2 stycken. Senare trafikerades detta sund först av en liten träfärja byggd i Spånås och bogserad till detta sund av bogseraren Hebe 1957. Färjan som ersattes av Spånåsfärjan var i ett mycket dåligt skick och hon kom att sjunka strax därefter. Denna nya färja hade ett egendomligt propellerarrangemang, det kan närmast liknas vid det sätt som vindrutetorkare arbetar på. Motorn, en Volvo B4 eller B16, drev den ena propellern när färjan gick åt det ena hållet. Den ”lediga” propellern var då i luften och snurrade för sig själv. När så färjan gick tillbaka var det omvänt, den propeller som varit i luften jobbade nu i vattnet medan den andra propellern nu var i luften.

Denna färja kom att ersättas redan 1962 av en stålfärja. Träfärjan var i ett mycket bra skick efter endast några få år i trafik, dessutom var Spånås känd för att bygga bra båtar. Spånåsfärjan köptes av färjeman Kjell Olsson för 3 000 kronor. Kjell hade börjat som färjekarl i detta sund 1966. Han sålde sedan maskineriet för samma belopp men nu stod han med ett stort träskrov som han hade svårt att härbärgera. Till slut lyckades han bli fri skrovet och den f d färjan användes sedan för privat bruk, bl a lär hon ha fraktat en bandtraktor till Gåijeholmarna. Hon ersattes därför att det behövdes en större färja. Efter ett tag sjönk träfärjan och hon ligger kvar på sjöbotten. Timmerflottningen hade inte upphört 1962 men timmerekipagen ville hellre åka med färjan då Kvittslebron blivit för dålig och fått sänkt bärighet. Färjan som kom till Sundsbackssundet var Rödöns gamla järnfärja, färja 179. Den bogserades till Sundsbacken en vacker sensommar kväll 1962 av Alf Nilsson. Han använde en plåteka som ägdes av Vägverket. Färjan hade varit hos Byströms smide i Brunflo. Denna färja förlängdes 1968 vilket inte alls är ovanligt. Sättet i det här fallet är nog däremot ovanligt. Man hittade 2 skrov av samma typ som den befintliga färjans, färjorna 172 & 204. Ett skrov fann man i Bohuslän, 172:an, och ett skrov, 204:an hittades längre upp i Norrland. Därefter svetsades de tre bitarna ihop till en färja. Eftersom hon var lindragen fick hon, 179:an, bogseras av färja 73 när hon skulle byggas om.

Kommen till Hammarnäset började det att snöa och det blåste upp. Färden blev mycket svår i det hårda vädret men leveransen till Valla gick dock väl till sist. På tillbakavägen så gick ett motorfäste av på 73:an så de fick stanna på Isön där färjan frös in för den vintern. Alf Nilsson och Sölve Jönsson hade haft ett tufft arbetspass med denna bogsering. 281:an var dock inte klar direkt på våren 1969 utan man fick bogsera den lilla Bomsundsfärjan till Sundsbackssundet. Hon gick där i trafik någon månad innan 281:an kom. 281:an hade en trecylindrig BM motor som slamrade något alldeles fasansfullt. Motorn drev hydraulpumpar som i sin tur drev linhjulen. Systemet var inte det vanliga utan detta påminde om två fiskrullar. En ”rulle” drog färjan framåt och den andra rullen släppte ut vajer. Vinscharna kom från en mekanisk verkstad i Bergen, Norge. När hon lastades så fick färjemannen vara försiktig, om en timmerbil körde för långt fram blev hon framtung. Det fanns timmeråkare som lastade vad som rymdes på lastbilarna, inte vad lagen tillät. Var det dessutom fura så kunde det vara tungt. Skulle en personbil med så var det bättre om den stod framför timmerbilen, färjan blev då baktung men det var bättre än det omvända förhållandet.

1970 blev bron klar och 1971 låg denna färja på Herke slip, hon var den första färjan som drogs upp på den då nybyggda Herke slip. Hon kapades och fraktades på tre lastbilstrailers till Ammerösundet i Revsundssjön. Transporten gick nattetid med poliseskort. Man fick ta en del

omvägar eftersom ekipaget var 6 meter bred. En del björkar efter färdvägen fick också sågas ner. I Revsundssjön svetsades hon ihop igen.

Placeringen av bron som byggdes över detta Sundsbackssund hade diskuterats flitigt, i vanlig ordning var beslutsfattarna av en annan uppfattning än de närboende men lyckligtvis så be-sinnade sig de som bestämde och bron byggdes där folket ville ha den.

Färjor som trafikerat denna led:

1665	– 1898 ca	Enkla roddbåtar, flottar
1898 ca?	– 1923	Enkel träfärja, roddes
1924	– 1938	Färja 75, träfärja, 10,0m x 4,5 m, propellerdriven
1939	– 1956	Färja 76, enkel träfärja försedd med utombordsmotor.
1957	– 1962	Färja 141, Spånåsfärja byggd i trä
1962	– 1968	Färja 179, f d Rödösundet
1969	– 1969	Färja 55, Bomsunds gamla färja
1969	– 1970	Färja 281

Ledens längd                      700 meter

## SVEG

När järnvägen kom till Sveg 1909 passade man på att ersätta färjerodden med en kombinerad landsvägs- och järnvägsbro.

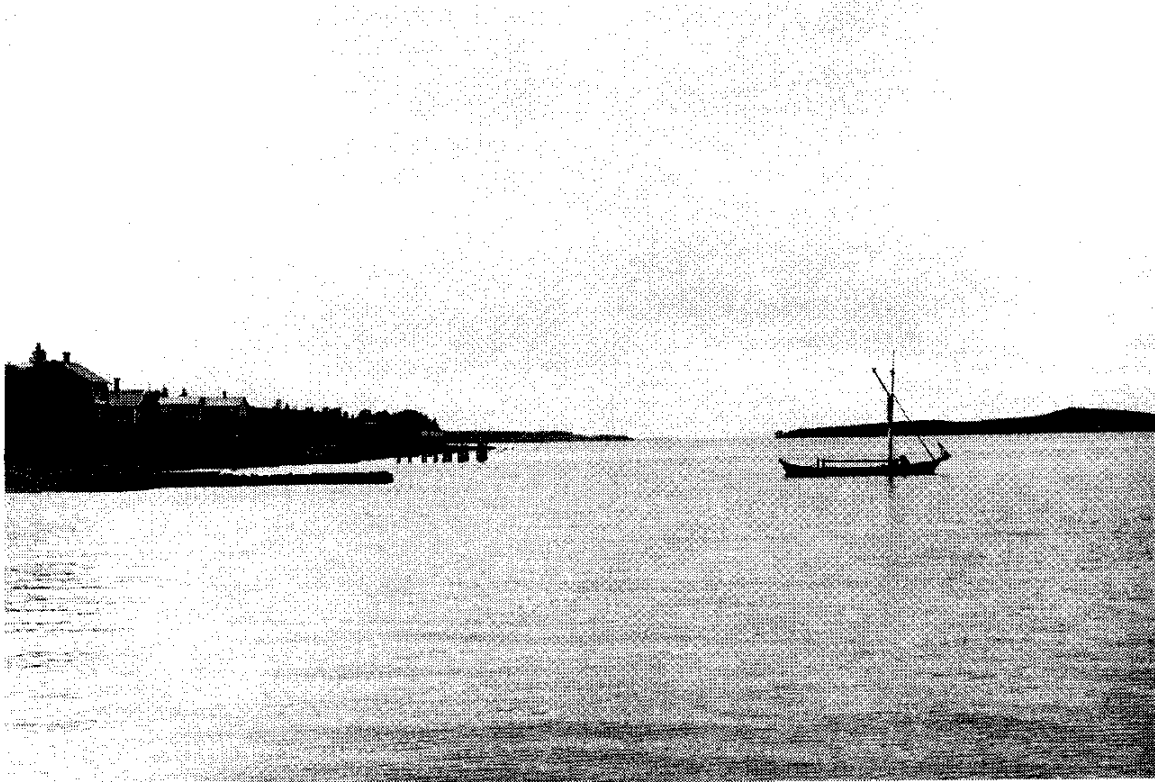
## TÄNNÄS

Återigen ett gammalt färjesund, ty 1740 byggdes en bro på Tännäs byamäns bekostnad. Innan dess fanns ett färjesund som hade bestått av en timmerflotte vilken med ett tåg drogs åt ömse sidor.

## VALLSUNDSLEDEN

Redan på 300-talet så var man tvungen att ta sig över Vallsundet när man skulle till Frösön. Som på många andra platser var öarna naturliga samlingsplatser då de var enklare att försvara än öppna ytor, så även Frösön. Kom man söderifrån så var Vallsundet naturlig överfartsplats.

En av pilgrimsvägarna till Olav den heliges grav i Trondheim gick över Frösön. Så tidigt som 1075 talar Adam av Bremen om dessa pilgrimer som från hela Europa var på väg till Trond-

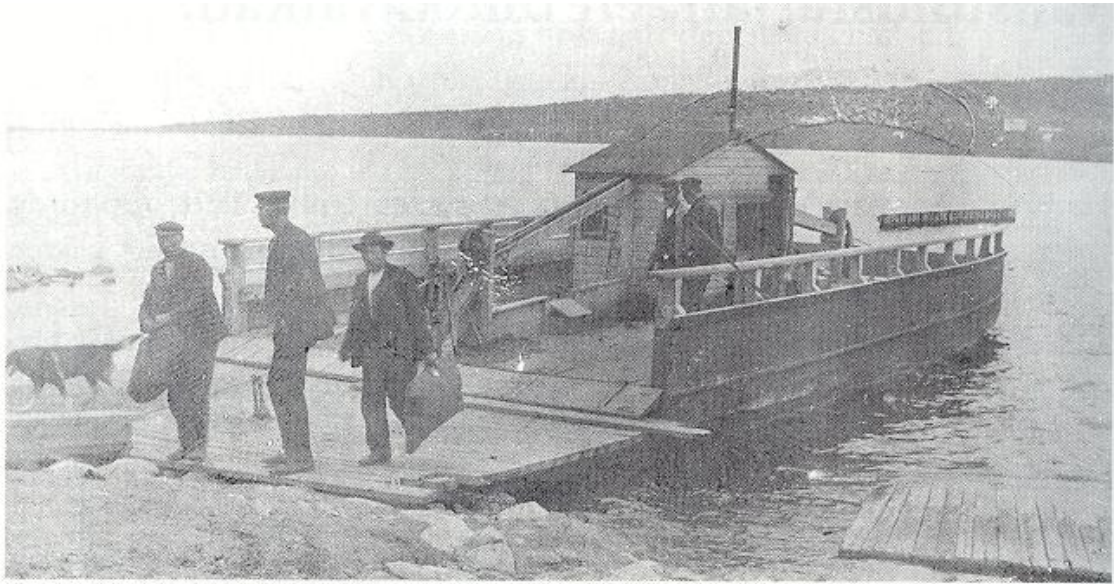


*Segelfärja i Vallsundet.*

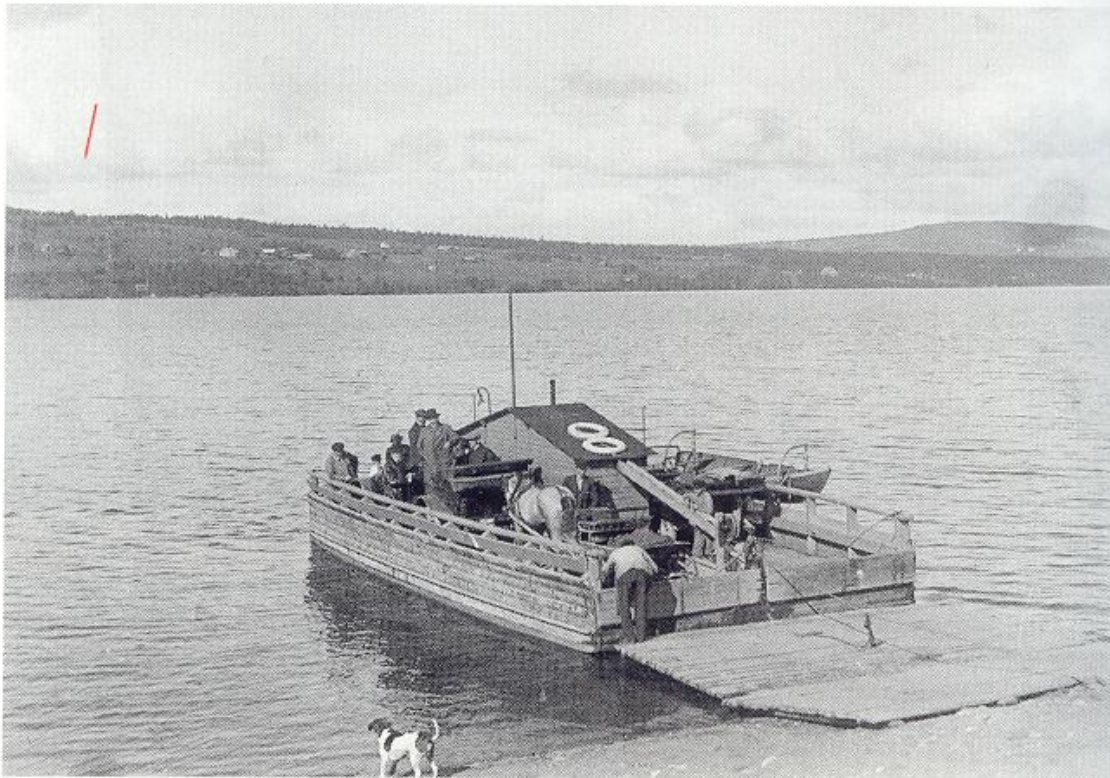
*Färjetrafik har funnits i sundet sedan 1600-talet. Då Urban Hjärne gästade Jämtland 1685 omnämner han en färja i Vallsundet då han besökte kyrkoherde Lundell i Sunne. På 1700 och 1800-talen var det flatbottnade större roddbåtar eller segelbåtar. Segelfärjorna användes fram till 1906. Vallsundet mellan Frösön och fastlandet är ca 1100 meter brett.*

heim. Nästa anhalt efter Frösön var Mattmar vars stavkyrka antas vara uppförd under tidigt 1000-tal. Nästa kyrka efter leden var i Stiklestad i Norge.

Vallsundsundet ärsom sagt ett urgammalt färjställe och ett farligt sådant då västanvinden ligger på från Oviksfjällen. Mer än en katastrof har inträffat här och nedan följer tidningsartiklar berättande om två olyckor i seklets början. Man vet dock att de första olyckorna inträffade redan under karolinernas tid, dvs. i början av 1600-talet.



*En färja av trä, med plats för fyra bilar sattes i trafik i början på 1900-talet. Färjan på bilden (bilden tagen 1912) byggdes 1909 och hade råoljemotor med liggande cylindrar samt två balanshjul. Det var den första motorfärjan som var i drift i Vallsundet.*



*Samma färja som ovan, fast ombyggd och utrustad med en del säkerhetsdetaljer lägg märke till de två livbojar på taket samt livbåten. Fotografiet från 1914-18, Det var denna färja som sjönk 1924.*

Vissa uppgifter gör gällande att Vallsundet kan ha fått sin första bemannade färja 1646 så uppgiften om att redan i början på 1700-talet transporterades folk och få på enkla flottor för vidare färd till Östersund stämmer. 1666 besökte Kung Karl XI Andersön och då krävdes en rejäl färja över Vallsundet. Erik Nilsson, Dalen, Andersön, fick i uppdrag att bygga denna färja som skulle kunna ta 4 hästar. I protokoll står att färjan gjorts. På 1670-talet fanns det ett fängelse på Frösön vid färjeläget. Urban Hjärne besökte Jämtland 1685 och då nämner han en färja i Vallsundet. Han besökte kyrkoherde Lundell i Sunne.

Bönderna fick på det viset avsättning för sina varor till den ökande befolkningen till vad som 1786 blev stad, nämligen Östersund. Redan nu, 1734, finns dokumenterat att det omkom 8 personer i en höststorm vid Vallsundet.

Den 19 mars 1750 drunknade en Carl Moberg.

De första flytetygen var flottor som senare blev rodd och segelfärjor. Nordvästvinden måste ha varit mycket svår för dessa färjor, leden var ju 1 100 meter bred.

Ibland belastades Vallsundsfärjan mycket hårt ty man ville undvika extraturer framförallt under den tid de roddes. Belastningen var som tyngst under höförsäljningen, lassen ställdes tätt tvärs över med häst mellan varje lass. Längs vardera sidan var en grov stång satt på fasta stöd lagom högt för att hindra överhalning i vågsvallet och stänga in hästarna som kunde bli skrämda.

En färjeman vid sekelskiftet var Pehr Nilsson, född 1841 och död 1923.

I september 1880 togs frågan upp om en färjeförbindelse mellan Knytta och Östersund upp. Detta är första gången som man kan läsa i tidningen om dessa funderingar att sätta in färjan mellan Knytta och Östersund. Vi kan läsa längre fram i texten att dessa tankar väcktes åter 1925.

I augusti 1890 förekom nya överläggningar i Hackås om att sätta en ångfärja i trafik i Vallsundet. Anskaffningskostnaden beräknades till 30 000 kronor och driftskostnaden till 20 kronor och 50 öre dagligen. Ärendet uppsköts.

Den 19 samma månad erbjöd sig Trondheims Mek Verkstad att leverera en ångfärja för 10 000 kronor. Kapaciteten skulle vara 8 hästar med lass samt 50 personer. Tyvärr brann varvet upp vid denna tidpunkt, enligt tidningen ödelades större delen av fabriken.

Den 17 februari 1902 var det auktion på färjerodden i Vallsundet för en tidsperiod om högst 5 år. Uppdraget skulle gå till den minstbjudande. Färjor och landbryggor skulle bekostas av entreprenören.

### ***Dystert decemberminne, Vallsundsfärjan gick under.***

*Bland den ansenliga mängd av minnen som den 76-åriga Kina- och Formosamissionären Hanna Wang, Frösön, har fått med sig genom livet, hör också katastrofen med Vallsundsfärjan den 16 december 1905. Om detta 62-årsminne berättar hon:*

*- Vår familj bodde då i Fillsta, helt nära färjeläget. Fadern brukade varje onsdag och lördag besöka torgmarknaden i Östersund. Denna ödesdigra lördag, den 16 december, träffade min*

*far en morbroder på torget. Efter att ha samtalat något sa morbrodern: Du far väl över Vallsundet du också, så får vi sällskap hem?*

*Nää, det gör jag inte, blev svaret. - Sån 't väder som det är ikväll så är det säkrare att ta båten till Knytta. Jag ska ringa hem och be dem möta mig där med hästen.*

I Östersunds-Posten den 16/12 1967 fanns följande artikel införd:



6. Motordriven färja i Vallsundet, omkring 1900. (JLM)

*Så blev det också. Fadern tog båten till Knytta, medan morbrodern tog vägen över Vallsundet. Stormen tilltog, och kvällen hade ett ödesdigert mörker över sig, då båten nådde Knytta. Just hemkommen hörde fadern nödrop utifrån färjan, skärande och ihållande och förstod att en olycka hänt. Färjan hade kantrat i stormen. En roddbåt sattes ut för att i den grova sjön söka nå fram till färjan. Då de till slut nådde de nödställda visade det sig, att det var tre personer som sökte hålla sig fast på kölen. De var fullständigt genomböta och genomfrusna. Stormen och mörkret härskade. Först senare gick månen upp över Öneberget och kastade ett svagt ljus över olycksplatsen. Men någon mera stod inte att bärga. De nödställda fördes skyndsamt in till familjen Mårdberg som bodde i handlaren Palms fastighet. Där hade frun just slagit upp mjölk i grytan för att koka risgrynsgröt. Nu kom den varma mjölken väl till pass åt de frusna, som också gned med snö för att de skulle återfå kroppsvärmen. Men mitt i*

*glädjen över dessas räddning, saknades fyra, som försvann i djupet. En av dessa var morbrodern.*

*Det visade sig sedan, att olyckan till stor del berodde på de hästar, som var med på färjan och som alla drunknade utom en. De var bundna vid en bom mitt på färjan. Våg efter våg slog över allt och alla, och i den starka kylan frös vattnet till is på däck. Hästarna förlorade fotfästet i de starka rullningarna och drevs mot ena sidan. Så skedde katastrofen. Dagen därefter hittade man en häst ilandfluten med sin ägare hängande kring halsen. Draggingar pågick ända tills sjön blev isbelagd. Först året därpå fann man morbrodern.*

En minnesbild av en annan överlevande:

*Den 26 december 1967 avled f d slakteriarbetaren Olov Göransson i Östersund i en ålder av 82 år. Han var född i Måläng, Sunne, och hans far hette Göran Olsson. Fadern hade slakterirörelse och sonen Olov var honom behjälplig och följde sin far varje lördag till torget i Östersund, där de hade sitt köttstånd. När de åkte mot hemmet och följde med färjan över Vallsundet i 7-tiden på kvällen den 16 december 1905, hände den mycket tragiska olyckan, då fyra män drunknade och endast tre räddades. Bland de senare var Olov Göransson. Hans far blev kvar i sjön och han har aldrig återfunnits. Den då 19-årige sonen fortsatte rörelsen och försörjde sin mor och yngre bror.*

*Han berättade att när han och fadern kom till färjestället i Valla blåste stark västan och det var mörkt. Färjan var då en segelfärja. Ingen hade talat något om att vänta eller fara runt över Brunflo, men han såg ett par skjutsar som vände. Då de startade överfarten fick han en bestämd föräning om en olycka, och när han skulle binda fast sin häst i färjans reling, gjorde han inte knuten på tömmen, utan i stället stod han kvar vid relingen och höll i tömmen. Detta trodde han var både hästens och hans egen räddning. När färjan efter drygt halva överfarten slog runt, höll han sig fast i relingen och kom därifrån upp på kölens mitt där han satt grensle. Ett par gånger halkade han mot färjans för eller akter men de båda färjemännen satt där på var sin kölända och knuffade upp honom igen.*

*Kapten Fredriksson på ångaren Östersund fick telefonorder från Fillsta om att omedelbart gå till olycksplatsen för undsättning men när man kom dit var de överlevande redan omhändertagna*

*När de räddats fick de sova över i Fillsta dit Göranssons häst redan tagit sig. När han på morgonen begav sig på hemväg, den s k Gilleråsvägen, stannade han till uppe i Genvalla-backarna och tittade ut över Storsjön som just då var alldeles spegelblank. Dragging pågick från en ångbåt som rekvirerats från Östersund.*

*De räddade var: Färjmannen Jonas Persson, Frösön, 35 år. Färjmannen Erik Olsson, Frösön, 35 år och Olov Göransson, Måläng, Sunne.*

*De omkomna var: Slaktaren Göran Olsson från Måläng, Sunne, 45 år. Hemmansägare Elias Hansson från Åkeräng, Sunne, 37 år. Torparen Per Persson från Grisselås. Lars Larsson från Namn, Marieby, 60 år.*

Efter denna olycka beslöt man att skaffa en ny färja och även en ny färjetyp, en lindragen. I juli 1910 inträffade en olycka då färjan var på ute på sjön på väg till Frösön. En motorbåt förd av ägaren själv, maskinhandlare O.A. Andersson från Östersund, skar färjans kurs. Båten tör-

nade emot färjans lina. Ombord på färjan fanns ett hästekipage, en häst fastspänd för en åktrilla där ägaren till hästen satt, Anders Andersson, Fillsta. Hästen blev skrämmd av motorbåten och rusade baklänges mot luckan på färjan som inte tålde påfrestningen utan gav vika. På några sekunder var den åkande med häst och vagn försvunna i djupet. Eftersom denna färja var lindragen så har tydligen den gamla segel/roddfärjan ersatts av en lindragen trädito mellan åren 1905 och 1910. Dessa träfärjor är lite svåra att hålla reda på då de saknar både nummer och namn men fram till 1921 trafikerades Vallsundsleden av träfärjor av olika typer. I mars 1921 reparerade Waplans färjan.

1920 började utrustningen den 6 april för ångaren Framåt och den 29 i samma månad gick maskinen runt. Den 5 maj började arbetet med att dra Vallsundsfärjan av land.

1922 fick man en helt nybyggd lindragen färja, tillverkad av järn av Waplans. Den ansågs då vara en mycket modern färja. Säfströms Mekaniska Verkstad i Östersund levererade en ny vevaxel och nytt vevhus till den nya färjans motor. Tyvärr blev hon förstasidesnyheter två år senare pga av en olycka som inträffade den 22/11 1924.

Den 24 november skrev Jemtlands Tidning:

*EN FRUKTANSVÄRD KATASTROF SOM KRÄVDE TRE MÄNNISKOLIV INTRÄFFADE I LÖRDAGS I VALLSUNDET.*

*Färjan mellan Valla och Fillsta överraskas av en orkanartad stormby, går överända och försvinner i djupet. Av de sju passagerarna räddas fyra däribland riksdagsman Johan Olofsson i Digernäs efter en förtvivlad kamp i de iskalla vågorna. Rykten om att färjemannen påtvingats en för stor last avlivas. Hr Olofsson skildrar några av de hemskaste ögonblicken i sitt liv och färjemannen redogör för olyckans förlopp.*

*Kl 11,15 fm lämnade färjan färjestället i Valla och medförde då, enl. vad färjemannen och andra ombordvarande uppgivit, sju passagerare, bland vilka befann sig riksdagsman Johan Olofsson i Digernäs. Med färjan följde två lastautomobiler, den ena tillhörig riksdagsman Olofsson och den andra chauffören Oskar Karlsson i Östersund, förd av dennes nittonårige son Lars Karlsson. Å dessa bägge bilar var lastade ett hyvelaggregat destinerat till riksdagsman Olofsson, vilken själv övervakade transporten. Den tyngsta delen av maskinen, enl. uppgift vägnande bortåt tvåtusen kg., var lastad på den bil, som stod på vänstra sidan av färjan, sålunda ur körriktningen sett, till höger om motorhytten. På vänstra sidan av denna hytt hade den andra bilen placerats. Denna var lättare lastad.*

*Ett par trehundra meter från Fillsta började i den hårda nordvästliga stormen och den höga sjön, hyvelmaskinen å den högra bilen att svänga utåt. Till slut kom den att välta från bilen mot det kraftiga skyddsräcket på färjan samtidigt som denna till följd av maskinens tyngd alltmer började luta. Räcket kunde emellertid icke motstå hyvelmaskinens enorma tryck utan bräcktes varvid några bordsplankor i däckets bändes upp. Genom den öppning som härvid uppstod i däckets, strömmade vattnet i och färjans lutning tilltog hastigt. Inom några få ögonblick gick så hela farkosten till botten och välvde härvid fullständigt om.*

Så här skrev en av ortstidningarna 25 år senare:

**Tragiskt 25-årsminne:**

### **Vallsundsfärjan gick under i storm. Tre personer omkom.**

*Det var en dag då det rådde västlig storm och vinden piskade sönder vågorna till skum som yrde i luften. Man skrev den 22 november 1924. Vid 10-tiden kom till Valla två lastbilar, den ena lastad med en maskinhyvel som skulle över till Fillstasidan. Färjan var då endast ett par år gammal och ansedd som en av de modernaste i Norrland och eftersom man varit ute i hårdaste väder tidigare tog man ombord bilarna utan tvekan.*

*Vågorna var ganska kraftiga och lastbilen med hyveln kom i svängning. Lastbilen slog loss ena sidan på maskinhuset och vågorna slog in. Drivremmarna blev våta och slirade, men färjkarlen Johannes Nilsson fick åter färjan att röra sig genom att lägga en spak på remmen. Hyveln på bilen krängde emellertid allt kraftigare och föll slutligen mot räckets som bröts loss. Räckets satt fast på ena sidan av färjan och därmed blev denna läck och började ta in vatten. Lastbilen med väghyveln gick överbord. I och med detta så bröts några däcksplankor loss och likaså några plankor av bordläggningen på ena sidan av färjan. Färjan hade inga vattentäta skott, men var uppdelad i tre längsgående avdelningar. Den ena delen vattenfylldes. Färjan välte och sjönk ett par hundra meter från Fillstalandet inom loppet av några minuter. Färjan befann sig ca 200 meter från land då den gick till botten. De åtta ombordvarande kom i vattnet. Här kan det vara tid att låta färjekarlen Johannes Nilsson, som fortfarande bor i Fillsta, berätta om händelsen:*

*- Jag kastade mig i vattnet så långt som möjligt från färjan och ovanför mitt huvud kom en gavelväggen flygande. På den kunde jag krångla mig upp och där stack jag foten genom en fönsterglugg och hjälpte sedan upp Oscar Carlssons chaufför och så småningom kom också min pojke Petter, som också var med på olycksfärden, simmande till luckan. Det var endast tack vare den hårda vinden som den höll sig flytande. Emellanåt var den på väg att sjunka, men så kom en stor våg som lyfte den och höll oss flytande en liten stund, tills luckan åter började sjunka. Det upprepades undan för undan.*

*Två båtar hade emellertid gått ut från Fillstalandet och i den ena togs Petter och chauffören upp, medan jag föredrog att släpa efter. Vi blev inlagda i Missionshuset och fick konjak och varm mjölk. Under det situationen var som mest kritisk var jag fullkomligt lugn men efteråt kom reaktionen och jag skalv som ett löv och måste ligga till sängs.*

### **Tre dödsoffer**

*Bland de övriga på färjan som räddades var riksdagsman Johan Olofsson i Digernäs. Han fick tag på en långsida av maskinrummet som bar honom bra. Han försökte få upp den andra chauffören, Mauritz Persson 27 år, Stugun, på luckan, men det var ganska besvärligt. Han hade klen fysik och var svårt medtagen. Tills räddningsbåten kom lyckades hr Olofsson hålla honom ovan vattnet. Han förlorade dock medvetandet och efter någon timma i land dog han, efter att ha mumlat "är vi inte i land snart". De två som följde med färjan i djupet var fjärdingsmansfrun Kristina Fastesson, 53 år, Valla, som efter några timmar flöt i land och skomakaren Zakarias Persson, 60 år, Valla. Liket efter honom har man aldrig hittat. Johannes Nilsson har sin teori om orsaken till detta: - Då färjan kantrade hängde han sig över kanten och skrek på hjälp och där blev han hängande då färjan sjönk. På botten, där färjan blev stående upp och ned, är gyttjelagret mycket djupt och antagligen begravdes han i gyttjan. Det pågick dragningar lång tid efter honom, men utan resultat".*

***Petter måste slitas från luckan.***

- Jag stod på gården och såg hur färjan kantrade, berättar en annan Fillstabo, Olof Larsson. Vi sprang ned till stranden och rodde ut, men det var svårt att nå de nödställda i den höga sjön. Så småningom kom vi dock fram till luckan där Johannes Nilsson och hans son och en chaufför låg. Petter (som inte var mer än 13 år) var dödsförskräckt och vi måste slita honom från luckan. Vi bar in de räddade personerna i Missionshuset där de så småningom repade sig. En annan båt hade gått ut och tagit ombord riksdagsman Olofsson och den andre chauffören.

*Senare samma höst bärgades färjan, lastbilen och väghyveln.*

***Många katastrofer tidigare.***

*Hur många katastrofer som har inträffat vid Vallsundet är svårt att avgöra. Vid dragningarna efter Zakarias Persson fick man upp fyra gevär från 1600-talet och enligt sägnen lär någon trupp soldater ha gått under här.*

Då undertecknad forskade på Länsarkivet i början på 1980-talet språkade jag med en man som hade hittat uppgifter om att en svår militärolycka inträffat här. Hur många som dog eller när det hade hänt framkom ej.

Hemmansägare Erik Gedeborg uppger för landsfiskal Uhlin att han följt med turen före olyckan på i sin bil. Överfarten hade varit så svår i stormen att han, vid åsynen av den last riksdagsmannen ville ha med när färjan vände åter, hade sagt till sin fru, som var med honom i bilen, att skulle hyvelverket med finge de nog bereda sig på att "bli våta".

Bärgningen av färjan kom att ombesörjas av ångaren Aktiv och två pråmar. Måndagen den 1 december förkunnar Jemtlands Tidning med stora rubriker: **DEN HAVERERADE FÄRJAN I VALLSUNDET BÄRGAD PÅ SÖNDAGMORGONEN.** Bragtes upp till ytan och läns-pumpades på söndagsmorgonen.

Riksdagsmannen som hade varit med på färjan kom under räddningsarbetet och menade sig ha goda råd att ge i fråga om kaptenen (på Aktiv) och besättningsens arbete med att ta upp färjan. Men kapten Lindström på Aktiv, på sitt sätt inte mindre kort i humöret än den ordinarie kaptenen på Aktiv, Oscar Ek, och inte heller rädd för att säga sin, avspisade riksdagsmannen.

Det står väghyvel i tidningsreportaget men det skall vara en maskinhyvel för snickeri- och träarbeten.

Det blev en utredning efter olyckan och där står att färjan hade en lastbil som vägde 1 850 kg, en lastbil som vägde 2 000 kg samt en såghyvel på 1 600 kg lastad på den lättare lastbilen. I den svåra sjögången började färjan att rulla, lastbilen med såghyveln kom också i gungning samtidigt som lastbilens fjädrar pressades ihop. Till slut välte lastbilen med hyveln mot färjans maskinhus som slogs i spillror, vattnet slog över färjan och träffade drivremmarna som började slira. Därefter välte lastbilen med sin hyvel över färjans reling varvid bordläggningen bröts sönder och vattnet rusade in i skrovet. Färjan fylldes med vatten till en ¼ del. Hon klarade inte av att flyta längre utan sjönk.

Denna hyvelmaskin fortsatte att ge Olofsson bekymmer. Året efter färjeolyckan skadade Olofsson sin vänstra hand så svårt att han fick amputera underarmen.

Efter olyckan fick färjan samtidigt frakta bilar och maximalt 50 passagerare, fanns inga bilar ombord fick hon ta 100 passagerare.

1925 kom frågan upp om att flytta Vallsundsleden till Knytta men det föll bl a på orimliga kostnader. De som ville flytta leden hade Alnöleden som referens. Den 16 oktober 1925 skrevs följande:

*Några förnuftiga skäl för en så egendomlig åtgärd, som att helt och hållet slopa den nuvarande rätt dyrbara och fullt tillfredsställande anordningen för överfart i Vallsundet för att bygga en ny 15 á 20 gånger dyrare färja utan att därmed vinna några fördelar men väl utsetta sig för nackdelen av en långsammare och sämre betjäning för allmänheten, hava icke anförts och kunna framletas. Sådana omständigheter som vållade den senaste olyckan i Vallsundet avlägsnar man icke genom att bygga nya färjor eller genom att flytta färjestaden, de måste byggas på annat sätt. Om vissa enskilda personers intressen skulle främjas genom den föreslagna åtgärden, är detta en sak, som icke bör och icke får vinnas på väghållningsdistriktets bekostnad.*

*Då det för allmänheten är bekvämare att ha färjestället i Fillsta än i Knytta, då man med den nuvarande färjan kan betjäna trafikanterna snabbare och bättre än med en ångfärja och då kostnaderna med den nuvarande anordningen ställa sig lägre än med den föreslagna beslöt styrelsen (Sunne väghållningsdistrikts) att avstyrka förslaget om en ångfärja Knytta – Östersund.*

1931 köpte Norderöborna ångaren Thomée och de använde henne för transporter in till Östersund. Thomées framfart på höstarna gjorde att isen bröts och drev in i färjerännan vilket i sin tur innebar att färjetrafiken stördes och avbröts för tidigt. Isen som bröts av Thomée drev in i färjerännan där träskrovet på färjan slets onormalt hårt. Även isvägen blev försenad pga. av Thomée. Därför föreslogs att Norderöborna skulle få bidrag till en slip för Thomée på Norderön för att stoppa upp trafiken med henne innan isen lade sig. Man kom överens om att förkorta säsongen för Thomée vilket gillades av färjefolket, säsongen förlängdes och isvägen blev klar tidigare. En brygga byggdes också på Frösösidan före färjeläget där Thomée lade till. Av förstaeliga skäl delads inte dessa synpunkter av Norderöns rederi, tvärtom. De menade att färjetrafiken startade tidigare på vårarna och pågick längre på höstarna pga. Thomée's isbrytning. Man hänvisade skadeglatt till ett tillfälle i december 1931 då färjan satt fast i issörjan när Thomée kom. Thomée tog ombord färjans passagerare och körde dessa till land. På hemväg från Östersund till Norderön drog man loss färjan och drog henne till färjeläget, där efter bröt man upp leden åt färjan!



Färja i Vallsundet, Frösön.

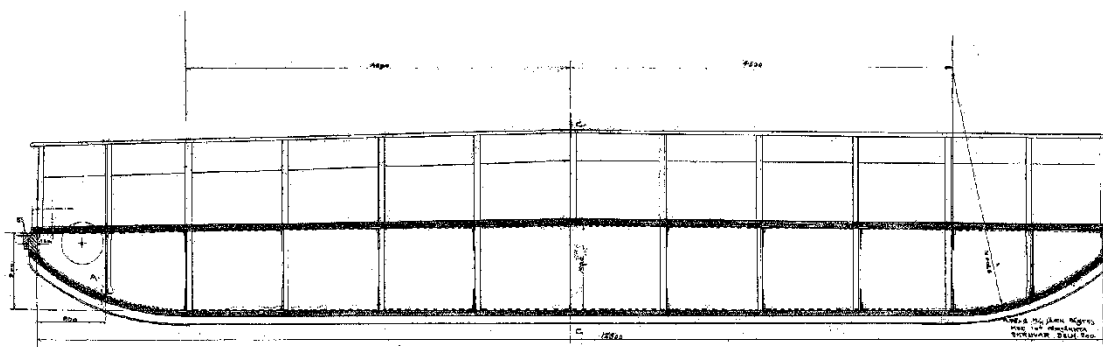
Den sista träfärjan byggdes och togs i bruk i mitten av 1920-talet. Den hade plats för åtta fordon. Bilden är tagen från Fillstasidan av Nils Thomasson på 1920-talet. Bilen, en Buick, hade Thomasson köpt 1919.



Strandparti Fillsta

Samma färja som ovanstående men fotograferad från motsatt håll i Fillsta Färjeläge. 1920-30-talet

Nedan ser vi ritningen på 1922 års färja.



1927 fick Vallsundsfärjan en ny råoljemotor men den var utsliten redan 1930. Färjemannen skriver då till de sin arbetsgivare att han inte tar ansvaret för färjan om inte en ny motor installeras till 1931 års säsong.

1932 skriver färjeman Jonas Andersson bl a följande:

*Färjan har varje vår blivit mer eller mindre reparerad och tätad, i synnerhet nu i våras då den blev ordentligt driven och beklad av fackman. Färjan var också då den sjösattes fullkomligt tät, men vid isforcering den 7 maj blev färjan bruten, så att en del nåt blevo otäta. Under högsommaren, då vattnets temperatur är högre, sväller näten vid lugnt väder, så att färjan är någorlunda tät, vid hård vind däremot börjar den läcka och läcker värre i mån som sjön är grov. Detta måste bero på, att själva stommen är bruten, så att näten öppna sig och släpper drevet. Detta har hänt flera gånger i sommar, men i lugn sjö har den åter blivit tätare. Nu är vattnet tämligen avkylt och färjan läcker oavbrutet. I skapligt väder går det bra att pumpa under gången, men vid grov sjö, måste man passa på då färjan ligger vid land, och trafiken är mest av den omfattning, att något stillaliggande för pumpning ej kan förekomma. Följden blir den, att under dagen, tar färjan in åtskilligt med vatten, som verkar som död barlast, utom det att en viss risk även föreligger. Förra hösten, då isförhållandena voro särskilt svåra, blev färjan de sista dagarna så läck, att vi måste länsa den fyra gånger i dygnet. Samma förhållanden torde även vara nu att emotse. Jag vill icke framhålla det arbete, som länsningen kräver, utan jag vill framhålla saken ur säkerhetssynpunkt, ty skulle färjan bli vattenfylld, sjunker den utan vidare. En annan olägenhet, som vidlåder träbordläggningen är även, att färjan på hösten blir sur och tung, samt mera djupgående bara därav, dessutom hinner den på våren aldrig torka såsom den borde göra, för att till fullo kunna tätas och konserveras, vilket ju förenat med isforcering är förspilt arbete, då farkosten sådan den nu är ej tål denna påfrestning. Vallsundet den 20/10 1932.*

1933 körde man så sent på hösten att maskineriet slets hårt vilket orsakade reparationer för 300 kr. Även vajern slets av ett isblock. Detta skedde tack och lov nära Fillstalandet så inga extra kostnader uppstod. Detta år hade färjeavgifterna tagits bort vilket innebar att resandeströmmen ökade markant. Planerna på en ny färja tog fart och man skulle då kunna flytta över den nya motorn till den nya färjan.

Den 23 november 1933 skrevs följande PM:

*Sedan den gamla färjan i Vallsundet allt mera försämrats och dessutom blivit otillräcklig för den under senare år starkt stegrade trafiken över färjesundet, har vägstyrelsen i Sunne tingslags väghållningsdistrikt infordrat anbud å utförande av en ny färja. Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen har därvid godkänt Waplans Mekaniska Verkstads Aktiebolag såsom entreprenör för färjan i enlighet med verkstadens anbud och preliminära ritningar. Det av den antagna entreprenören ursprungligen avgivna anbudet slutade å ett belopp av 32 400 kronor. Entreprenadsumman har dock på grund av ändrade betalningsbestämmelser enligt vägstyrelsen och verkstaden tecknat kontrakt sänkts till 30 330 kronor.*

I november 1933 skriver man att den gamla färjan måste utrangeras efter nästa säsong, 1934. Hon var i ett mycket dåligt skick och skulle kräva stora reparationer. Träbordläggningen måste, om färjan skulle fortsätta trafiken, bytas ut helt och hållet.

Civilingenjör Nils Lundh skrev följande PM den 23 november 1933.

*P.M.*

*ang byggande av ny färja i Vallsundet jämte nya färjelägen och slip, Sunne tingslags väghållningsdistrikt, Jämtlands län.*

*Sedan den gamla färjan i Vallsundet allt mera försämrats och dessutom blivit otillräcklig för den under senare år starkt stegrade trafiken över färjesundet, har vägstyrelsen i Sunne tingslags väghållningsdistrikt infordrat anbud å utförande av en ny färja. Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen har därvid godkänt Waplans Mekaniska Verkstads Aktiebolag såsom entreprenör för färjan i enlighet med verkstadens anbud och preliminära ritningar.*

*Det av den antagna entreprenören ursprungligen avgivna anbudet slutade å ett belopp av 32 400 kronor. Entreprenadsumman har dock på grund av ändrade betalningsbestämmelser enligt mellan vägstyrelsen och verkstaden tecknat kontrakt sänkts till 30 330 kronor.*

*I samband med insättandet av den nya färjan erfordras nya landningsbryggor jämte vissa fyllnings- och planeringsarbeten vid nedfarterna till färjelägena. Slutligen bör en ny slip för färjan anordnas. Kostnaderna för färjans anskaffning, nya tillfartsvägar och landningsbryggor samt ny slip beräknas till sammanlagt 46 100 kronor incl. 15 % tillägg för oförutsedda och diverse utgifter, kontroll m.m.*

*Östersund den 23 november 1933. Nils Lundh*

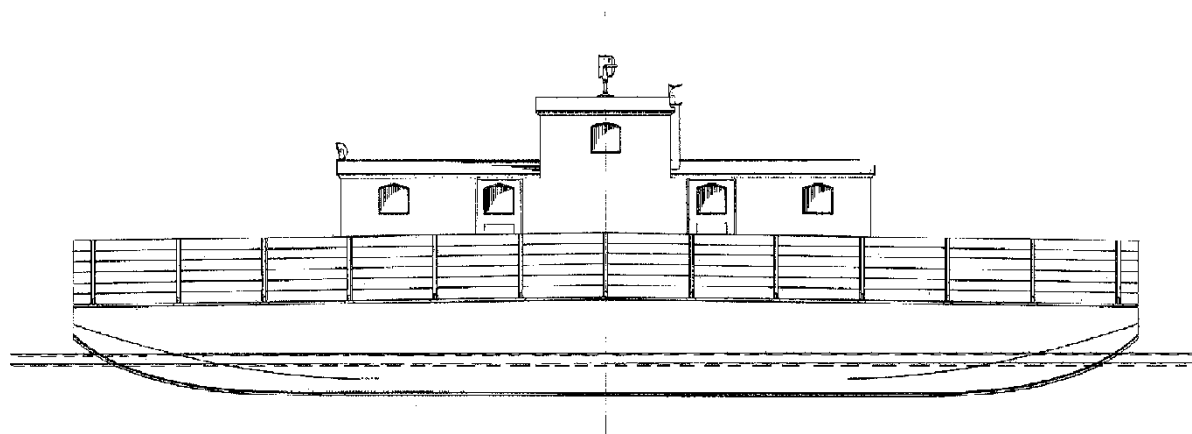
Man frågade alltså två tänkbara leverantörer av färjor om pris. Det var Waplans och Arbrå mek verkstäder. Waplans pris blev till sist 30 330 kr och Arbå's 49 600 kr. I kontraktet står att den nya färjan ska kunna provköras den 15 maj 1934. Motorn, ankaret, ankarkättingen samt flytvästarna skulle flyttas över från den gamla färjan enligt Waplans anbud. Den nya färjan byggdes i Ytterån och bogserades ned till Valla. Den 5 juni 1934 fick Vallsundet denna nya lindragna färja med motor och linhjulen placerad mitt på färjan, midskepps. Den nya färjan fick gott betyg när hon gick i issörja hösten 1934. I anbudet fanns ett alternativ att hon skulle utrustas med en 6-cylindrig Scania-Vabis råoljemotor typ Hesselmann. Hon ersatte följaktligen färjan som var med vid den svåra olyckan 1924. Den färjan bärgades och fortsatte i trafik tom 1934.

I Östersunds-Posten fanns följande artikel införd tisdagen den 5 juni 1934:

*Det blir ny färja i Vallsundet i kväll, om man nu lyckas få allt klart för invigning. Då fotograf Sundbäck och en av tidn. Medarbetare på tisdagsförmidd vid 11-tiden reste ut för att se på stapellöpingen såg det omöjligt ut att få den nya färjan klar, men det var många skickliga armar i arbete och arbetet var så väl planlagt att allt gick som smort. Det är Vaplan som levererat den nya färjan och priset är några hundralappar över 30 000 kr. Ett skapligt för att inte säga billigt pris för denna verkligt goda färja, som nu insättes. Den är helt och hållet byggd av järnplåt och 8 mm. tjock sådan. Endast motor och spel och linanordning förflyttas över från den gamla färjan. I övrigt är allt nytt och moderniserat. Färjan har fått mera båtform än den gamla och man räknar med att den skall bli både stadigare och snabbare än denna. Den nya färjan är 18 m. Lång och 8 m. Bred samt beräknas kunna taga 8 bilar. En särskild passagerarhytt är också inrymd å densamma.*

Den 6 juni 1934 skrev Jämtlands tidning följande:

*En ny färja insattes i går i trafik i Vallsundet. Den är levererad av Vaplans verkstäder och av betydligt större dimensioner än den gamla. Den nya färjan mäter 18 meter och har en bredd av 8 meter, och är avsedd att kunna bära 8 bilar samt har en särskild passagerarhytt. För övrigt använder man sig av materialen på den gamla färjan såsom motor, koppling och linanordning. Skrovet på den nya färjan är helt av stål och kostnaderna gå löst på 30- á 35 000 kronor. Den färja som nu utmönstras är densamma som i november 1924 gick till botten i sundet varvid tre man drunknade.*



Ovan ser vi den nybyggda färjan som kom till Vallsundet 1934 kom att få nummer 72 senare.

I och med detta så hade 1922 års färja seglat färdigt. Rutten, läckande och utan framdrivningsmaskineri var det slut.

Hösten – 34 var svår och färjan var ut för två olyckstillbud med isflak som kom drivande. Isen hade brutits sönder av Thomée så relationerna mellan färjefolket och Thomée var nog inte den bästa just då. Vid den här tidpunkten ställde man in färjetrafiken på vintern då rännan frös i-

gen. När våren kom så sprängde man med dynamit för att komma igång med färjetrafiken så fort som möjligt. När vajern brast på den linstyrda färjan så hände det att ångarna Östersund eller Thomée fick dra ”hem” färjorna.

Redan 1936-37 ansågs den nya färjan vara för liten, trafiken hade ökat så mycket att väntetiderna för de resande redan var långa. 1937 hade Arbrå fått i uppdrag att bygga om färjan. Man är dock inte tilltalad av färjans konstruktion. Ombyggnationen skulle komma att kosta 9 000 kr + 7 500 kr för en Scania-Vabis motor. Nu blev det i stället en Munktells motor. 1938 ökade resandetalet betydligt, under de tre sommarmånaderna juni, juli och augusti reste 1 500 personer/dygn med Vallsundsfärjan. Det fanns många förslag på förändringar, bl a dubbla färjor och nybyggnation. Man hade även funderingar på betongfärjor och två stycken lämnade prisförslag. Det var Contractor i Nyköping som skickade med en fyrasidig förklaring om betongfärjornas förträfflighet. Man hade även en artikel om en nybyggd betongfärja som gick till färjläget vid Ramsmora på Värmdö den 10 maj 1938. Man hänvisade även till en betongfärja byggd 1922 och som gått i trafik mellan Strängnäs stad och Tosterön. Efter 15 år utan nämnvärda problem förflyttades denna färja till en annan led. Aktiebolaget Betonerade Järnfartyg i Ramvik skickade in en ritning daterad den 14/10 1938 på en betongfärja med måtten 24 x 9 meter och med ett djupgående på 2 meter. En fördel med betongfärjor var att hela maskineriet rymdes under däck, de hade ett rejält djupgående, i detta fall 2,0 meter. Även ångfärjor diskuterades och man var och tittade på en sådan vid Alnön.

Man lämnade ut förfrågningsunderlag i december 1937 till 14 varv och mekaniska verkstäder, dock ej till någon av betongtillverkarna. Man frågade efter färjor till fyra färjeleder, Rödösundet, Vallsundet, Flatnor och Ammerösundet. Alla tillfrågade svarade inte och historien visar att slutligen blev det Arbrå som fick leverera färjorna till Ammerösundet, färja 69, och till Flatnor, färja 70. Dock byggde Waplans färjan till Flatnor. Vall- och Rödösundet fick inga nya färjor nu. Det tycks ha varit en stor turbulens vid den här tidpunkten runt Rödö- och Vallsundet. Det fanns förslag och idéer om i stort sett allting men det blev intet till sist. Bägge sunden försökte på alla vis att få en ny färja men den 14 september 1942 bordlades ärendet efter många års diskussioner. Andra världskriget pågick ju för fullt så det troliga är att det fanns annat att tänka på under den här tidsepoken. Biltrafiken upphörde nästan under kriget. Rödö- och Vallsundet fick vänta i många år till innan de fick nya färjor. Den geografiska indelningen kan tyckas lite märklig för 1938 tillhör Vallsundet Revsunds vägdistrikt.

Fram till 1940/41 var färjan utrustad med tändkulemotor men det blev brist på bränsle. I förfrågningsunderlaget var det tal om en Scania-Vabis motor men det verkar som om en tändkulemotor installerades vid nybyggnationen. Tändkulemotorerna gick inte att köra på gengas så man installerade en motor med tillhörande gengasaggregat sommaren 1941. Motorn som installerades blev en Scania-Vabis. Under den tid man höll på med ombyggnaden kunde inte färjan gå för egen maskin utan ångbogseraren Gärdsta förtöjdes parallellt med färjan och bogserade henne fram och tillbaka över sundet under ombyggnadstiden. I april 1942 fick man ett par nya linhjul levererat av Waplans, diameter på hjulen var 2,7 meter. Dessa hjul i gjutjärn måste ha varit tunga!



Ibland förekom även kortspel ombord på färjorna. Var inte partiet klart när man närmade sig land drog man helt enkelt ned på farten!

Under åren 1906 – 1940 fanns en förening som hette Jämtlands sjömannaförening. Medlemmarna utgjordes av kaptenerna på Storsjöns ångbåtar. Föreningen var nog mer ett ställe där gubbarna kunde roa sig utan inlägg. En sak tycks de dock ha gjort, nämligen att man tvingat fram att färjorna i länet förde ljussignaler så att man numera kunde se att det var en färja och åt vilket håll den var på väg åt.

När man åker på färjorna så ser man att det finns skyltar som förbjuder obehöriga att gå upp i styrhytten vilket även var fallet förr i världen. Ett krux var att man hade turlistorna i styrhytten! Nitiska tjänstemän ansåg att förbudet skulle gälla.

Redan 1949 infördes treskift på Vallsundsleden. Skiften var från 07.00 – 13.00, 13.00 – 19.00 och 19.00 – 07.00.

Färja 207 byggdes på isen år 1955 - 56. Den var byggd av Mohögs mekaniska verkstad i Sundsvall men hon monterades ihop vid Vallsundet. Hon kom i längsgående partier. Hon kom att bli den första färjan i Storsjön som blev utrustad med Schneider propellrar. Hon byggdes vintern 1955/56 på pålar invid färjeläget av varvet, Mohögs. Vid byggandet tappade man en sektion av färjan och den åkte iväg på sjöbotten under isvägen. Hon for långt, 150 meter, därför att sjöbotten sluttar brant ut mot sjön. Man fick låna ett spel från F 4 och helt enkelt spela hem färjesektionen igen. Måste vara tuffa dykare som vill jobba under isen vid sådana här tillfällen. Hon tog 28 personbilar. Den var mycket grund under däck. Hon var utrustad

med två raka åttacylindriska Scaniamotorer vars avgasrör var dragna ned i vattnet. De lär ha väsnats bra. Motorerna drev därefter via långa kilrep varsin propeller. Motorerna stod alltså en i varje ända, diagonalt, på färjan. Denna färja fick nummer 207 och hon var en svetsad och bultad färja. Vi ska komma ihåg att dessa tidiga motorfärjor hade motorerna stumt monterade i skrovet och hytten för färjemännen var även de stumt monterade. Ljudisoleringen var också den bristfällig så färjorna både skakade och väsnades rejält. Schneiderpropellarna är en tysk uppfinning och ska ha uppfunnits under kriget och monterats på tyska landstigningsbåtar. Många turister var förvånade då de åkte med 207:an men inte kunde se vare sig propeller eller roder. De gick från sida till sida innan de slutligen frågade färjepersonalen hur det förhöll sig. 207:an hade lågt fribord som gjorde att hon såg ut att försvinna i vågorna då det blåste.

I Östersunds-Posten den 18 mars 1955 fanns följande artikel införd.

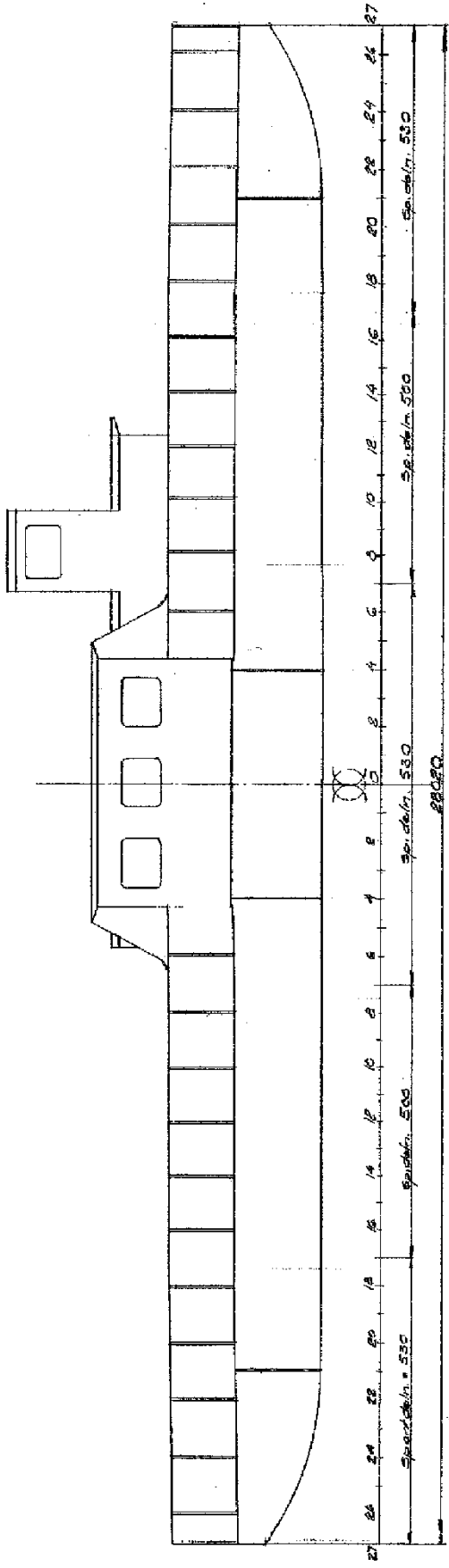
*Just nu pågår byggandet av en ny färja vid Vallsundet på Frösösidan. Det är Moheds(!) mekanska verkstad som står för arbetet med den nya vallsundsfärjan. Den byggs vid verkstaden utanför Ramvik i sektioner, som sedan fraktas hit och svetsas ihop. Färjan, som kommer att bli 32 meter lång och 11 meter bred, skall bestå av 10 dylika sektioner. Den kommer att få en 8 meter bred körbana, vilket innebär att den kan ta tre filer motorfordon ombord och antalet filmeter blir alltså 96. Färjan utrustas med två dieselmotorer om vardera 130 hkr samt förses med två propellrar, en för och en akter, försedda med ställbara blad, som manövreras från styrhytten, vilken placeras på ena sidan. Färjan skall även förses med styrwire. Man räknar med att kunna höja trafiksäkerheten något sedan den nya färjan i juli eller augusti satts i trafik. Besättningen kommer att utgöra 2 man.*

*Den gamla vallsundsfärjan kommer troligen att placeras i den nya färjleden mellan Sunne och Norderön, som skall vara klar hösten 1956.*

*När hon skulle dras ut i sjön var det timmerbogseraren Hebe som skulle dra ut henne i sjön. Det hela skedde midsommaraftonen 1955. 207:an ville emellertid inte lämna fast mark utan strid, Hebe fick ta i för allt vad hon mäktade med och till slut kom så färjan i sjön.*

Den gamla färjan, 72:an, hamnade inte på Isöleden 1957 som vi vet utan i Sannsundet.

207:an blev kortlivad på denna led för redan 1962 ersattes hon av en modernare och större färja, nummer 242. 207:an hade ingen värme ombord utan när det blev höst och kallt hade de rödsprit i en burk och eldade. 242:an tog 44 personbilar mot 207:ans 28. 242:an blev också kortlivad på denna trad, hon gick här i trafik i Vallsundet fram till december 1969 då hon i sin tur ersattes av färja 274, som senare fick namnet Fröja. Fröja fick först fick namnet Frey men hon fick inte bära det namnet då det redan fanns en isbrytare med det namnet varför namnet ändrades till Fröja.



Ovan ser vi hur 72:an kom att se ut efter den ordentliga ombyggnaden.

Den 28 juni 1961 fanns följande artikel införd i Länstidningen:

*Vallsundet skall – som LT redan tidigare kunnat berätta – få en ny färja, som blir landets största landsvägsfärja. Tyvärr kommer den dock inte i trafik under sommaren och topptrafiken utan det blir först frampå höstkanten i år som den nya färjan skall vara på plats. Den skall fraktas ned från Luleå varv i bitar per järnväg och sedan sättas ihop vid Vallsundet. Den färja som nu går över Vallsundet tar 30-talet bilar medan den nya skall ta 48 bilar – en mycket välkommen förstärkning alltså. Dessutom skall den nuvarande färjan förstärka den nya vid topptrafik.*

*-Vi skall redan i sommar bygga ett ytterligare färjläge vid Vallsundet uppger man på Vägförvaltningen för Länstidningen. Meningen är nämligen att den nya färjan och den nuvarande skall gå i trafik samtidigt under topptrafiksäsong. Vintertid kommer den nuvarande färjan att stå uppställd vid Vallsundet och dessutom tjänstgöra som reserv om någon annan av våra färjor i Storsjön måste repareras. Det gäller i första hand Sannsundet. Några planer på att låta den nuvarande Vallsundetfärjan ersätta nuvarande Sannsundetfärjan när den nya färjan är på plats i Vallsundet föreligger inte.*

*Vallsundetfärjan blir inte ensam om att vara störst i landet. Den första färjan av denna typ bogseras i dagarna till Stockholm från Luleå för att sättas in på leden Ljusterö – Östanå i Stockholms skärgård. Meningen var först att Vallsundet skulle få denna färja men så ansåg man att trafikproblemen var större på leden Ljusterö – Östanå än vid Vallsundet och därmed får jämtarna alltså vänta. Luleå varv skall förresten bygga ytterligare en färja för denna skärgårdsled.*

*Drivkraften levereras av två dieselmotorer på tillsammans 300 hästkrafter. Bygget har kostat en halv miljon kronor men det är enligt expertisen väl använda pengar. Utom de två färjorna till Ljusteröleden skall varvet bygga en liknande för leden Seskarö – Haparanda.*

1962 blåste det fruktansvärt efter det att isen lagt. Vindmätarna slog fullt ut, alltså mer än 35 m/s. Färjbryggorna i Rödö- och Vallsundet vek sig trots att det inte fanns några vågor. Lamporna på husväggen vid Härke blåste ned. Färjan fick problem i leden, det tog tid att ta sig fram. Sjön slog över färjan vilket gjorde att färjedäcket blev halt och bilarna blev nedisade. De bilar som stod på Vallasidan vände och for runt via Brunflo, en rejäl omväg, endast de mest erfarna väntade in färjan.

När luftblåsningen tillkom för att hindra isbildning i färjerännan hände det att fiskarna kom till luftslangarna. Färjemännen fiskade då på turerna. Man slängde i nät när man var på väg åt det ena hållet och plockade upp dem när man gick åt andra hållet. De fick mycket fisk. En färjeman tjänade så pass bra på detta att han köpte sig en snöskoter 1966. 207:an slet sig 1969 när det blåste kraftigt och vajrarna gick av, dock inte bättre än att den ena vajern fastnade i ett löphjul och det blev svårt att få loss den då det saknades rätt verktyg. Ett inte helt ofarligt arbete. Denna färja blev fort fullbelagd då det ibland kunde vara upp till 4-5 bussar ombord. Det var 2 bussar från Näs, men inte nog med detta, Hackåsbussen och Mariebybussen ville också med.

242:an hade ett litet takutskjut vid passagerarhytten och det gick inte så bra den gången det kom ett husvagnsekipage. Färjemannen såg att det inte skulle gå bra så han slog om påkör-

ningslampan till rött men bilen körde efter bilen framför. Färjemannen tutade för att göra bilisten uppmärksam men han körde vidare så husvagnen hakade i taket med rejäla skador på vagnen. 242 var ganska långsam i starten från färjelägena och blev färjan sen i avgången var det tji att köra in tiden. Långsam uppvarvning av motorerna + små propellerblad var bidragande orsaker.

Vallsundsleden har alltid varit tättrafikerad och 1990 fanns förslag på att öka turtätheterna. Ett annat förslag var att ”packa” bilarna fortare genom att varannan bil skulle köra på i vänster fil och varannan bil i höger fil. Möjligheter skulle då finnas att kunna öka på- och avlastning så att turtätheten kunde snabbas på till 20 min mellan turerna istället för 30 minuter alternativt nonstop körning under högrafik.

Trots att färjorna var över 50 meter långa kunde det bli problem att få på två timmerbilar efter varandra på färjan. Längdbegränsningarna på lastbilarna var generösa och när det slutligen bestämdes att maxlängden på lastbilar får vara 24 meter så kunde problemen ändå kvarstå. Man lastade helt enkelt så långt timmer att det stack ut en bit bakom släpet vilket gjorde att två sådana fordon tillsammans kunde uppnå en sammanlagd längd av mer än 54 meter.

274 byggdes 1969 i Dvärsätt av Waplans mekaniska verkstad. När hon var klar i Dvärsätt skulle hon köras ned till Östersund för vidare utrustning. Alf Nilsson och Gustaf Gren skulle ombesörja denna transport. Ute på Storsjöflaket alldeles vid ingången till Tjalmarsundet tyckte Gustaf att det luktade bränt. ”Har Du glömt och släcka pipan?” frågade han Alf. Alf kände efter i byxfickan men pipan var släckt. Därefter for Alf ned som en oljad blix under däck till maskinrummet. Han skrek till Gustaf att komma ned för det brann i isoleringen till motorernas grenrör. De var nu inne i Tjalmarsundet och Gustaf ställde färjan på tvären varefter han sprang ned till Alf. De lyckades med gemensamma ansträngningar släcka elden. I Östersund väntade både prominenta personer och brandkåren! Allt gick väl och 274:an sattes i trafik i Vallsundet, en trafik hon uppehöll fram till dess Vallsundsbron var klar den 16 september 1998. Klockan 15.15 gick så Fröja sin sista tur här. Befälhavare var Jan Åke Lage-stam, färjeman i tredje generation. Därefter lossades hon från sina linor och gick till Verkön där de ombordvarande åt mat. På slutet av färjeepoken transporterades mer än 600 000 bilar per år vilket gjorde Vallsundsleden till en av Sveriges mest tättrafikerade färjeleder.

Fram till dess att 274/Fröja började sin trafik i Vallsundet hade man haft stum kontakt med färjeläget på land. Detta betydde att det kunde bli hårda närkontakter vid tilläggning. Gustaf Gren hade funderingar på förbättringar. Han pratade med smeden som arbetade åt Vägverket, Sigurd Jonsson. Det tog inte många dagar förrän Sigurd hade tillverkat de kuddar som tjänstgör än idag. Nu har jag förenklat det hela lite grann för det hade varit tuffa tag mellan färjemännen och arbetsledningen ty den närmaste ledningen var emot denna förbättring.

Gamla färjebyggplatsen i Valla var belägen vid färjemansbostället, inte vid nuvarande slip. Nuvarande slip vid Härke fick förlängas eftersom färjorna har blivit längre och längre.

Fram till den här tidpunkten hade färjorna byggts utan tanke på standardisering, alla färjor hade olika linhjul vilket gjorde att det var tidskrävande att byta färjor. Ovan nämnde smed fick i uppdrag att göra samma typ av linhjul till alla färjor vilket han gjorde omgående. Detta fungerar klanderfritt än i dag. Denna smed, Sigurd Jonsson, var känd som en ovanligt skicklig yrkesman.

Följande kunde man läsa i "Minnesskrift över Färjetrafiken vid Vallsundsleden 1740 – 1998-09-16" skriven av Färjerederiet i samband med invigningen av Vallsundsbron.

- 1734 Första olyckan i sundet registrerad. Åtta personer omkom.
- 1750 En person drunknar under överfart.
- 1850 Överskeppning av folk och fä startade i organiserad form.
- 1944 Verksamheten förstatligas.
- 1957 Som första led i landet får Vallsundet luftledning.
- 1998 Den 16 september kl 15.15 går sista turen från Fillsta. Epoken Vallsundet är slut.

På sista sidan fanns följande historik om en trogen färjeman:

#### *FÄRJEMAN SOM TRAMPAT FEM DÄCK UNDER 42 ÅR.*

*Den här mannen känner ni kanske igen. Ja, det är färjemannen i Vallsundet. Förste färjeförare, om man skall vara riktigt fin med titulaturen. Namn: Arvid Lagestam. Han är verkligen att gratulera så här inför julen eftersom han nyss fått en splitter ny färja att kuska fram och tillbaka med mellan Frösön och Genvalla på sydsidan Vallsundet. Vi ska förresten också avslöja, att det är den femte färjan som han kör sedan han började som färjkarl 1928, fast då som hjälp åt sin far, Jonas Andersson, således som också var färjkarl.*

*Arvid Lagestam har vid det här laget 42 färjeår bakom sig. Det blir åtminstone så på nyåret, men just då passar han med årens rätt också på att ta pension från färjkarlsjobbet. 42 år på fem färjor har naturligtvis inte gått spårlöst förbi. Det händer alltid något vid en färja och vid Vallsundet har han ända till för kort tid sedan haft sin boplats.*

*Då jag började 1928 var det så att farsgubben hade färjan på arrende under en femårsperiod. För det fick han betala 500 kronor om året. I stället skulle han ta upp en avgift av dem som färdades med färjan. Det var 75 öre per bil med förare, annars 10 öre per person och 15 öre för cyklist med fordon. Mellan kl 10 på kvällen och 6 på morgonen var det 50 procents tillägg. Om nu nån tror att det var att skära guld med täljknivar är det fel. Vid den tiden var trafiken över Vallsundet mycket blygsam i förhållande till nu och färjeavgiften var familjens enda inkomst.*

*På tal om de fem färjorna var den första en s k linfärja, bara 13 meter lång. Det var förresten en olycksfärja, ty den var den som slog runt under en höststorm 1924, då flera personer omkom.*

*Nästa färja kom 1934. Den var byggd i Waplan och mätte 18 meter i längd. Den var verkligt förnämlig tyckte man eftersom den var byggd av pansarplåt. Tidigare hade färjorna varit av trä. Denna färja, som också var lindriven och fick tjänstgöra till 1956, då den ersattes av en nästan dubbelt så stor färja. Trafiken efter krigsåren hade nämligen börjat öka oväntat snabbt och man beslöt sig för att ta till ordentligt, så att man skulle klara sig åtskillig tid framåt. Det var också den första propellerfärjan, fast man måste förstås enligt föreskrifterna*

ha styrlina. Efter bara sex år blev den dock för liten för trafiken och 1962 fick man alltså sätta in den fjärde färjan, tillverkad av Luleå varv men hopsvetsad i Östersund. Den avgående färjan sattes in i Rödösundet, där den fortfarande tjänstgör. Luleåfärjan är bekant för de allra flesta med sina fyra filer, kunde ta 48 personbilar, men inte heller den räckte till så länge. Bara sju år.

Så kom den nya färjan, som också den håller 54 meter i längd men har fem filer. Få se hur länge man klarar sig med den. Den tar maximalt 58 personbilar och det antalet reduceras naturligtvis så snart det kommer ett större fordon som buss eller liknande ombord. Men sedan bygger man inte någon ny eller större färja. Då kommer man istället att dubblera. Åtminstone vissa tider av säsongen.

Visst har det varit skiftande stunder under de fyra decennierna vid Vallsundet, men mestadels har det hela gått sin gilla gång, fortsätter Arvid L. När vi hade lindriven färja kunde man inte hålla färjрэnnan öppen och då fick vi varje vinter söka ordna isväg över sundet och det kunde vara nog så besvärligt. Vid två tillfällen körde vi ner med en jeep, då vi var ute på rekognosering och ena gången var det nära ögat att vi följde med i djupet. Från 1957 har vi med moderna hjälpmedel hållit färjрэnnan öppen året om. Vallsundet har dock sina sidor. Väst är det då västan stormar fram över sjön. Då blir påfrestningarna svåra och en gång hände det att färjlinan gick av och vi drev ända neråt Sandviken. Då dök ångfartyget Östersund upp och lotsade oss tillbaka.

Nu har färjkarlsjobbet med hjälp av moderna apparater blivit betydligt enklare, men man får ändå ta det försiktigt när vinden ligger på. Jag tycker alltid synd om dem som skall stå och vänta på färjan i regn och rusk. Därför skulle jag vid sidan av en önskan om God jul till alla välbekanta trafikanter önska dem en riktig bro. Tänk om man fick uppleva den dagen!

Färjor som trafikerat Vallsundsleden:

1646 – 1665	Flottar
1666	Nybyggd färja, lastade 4 hästar, byggd av Erik Nilsson, Dalen.
1680 – 1850 ca	Enkla roddbåtar
1850 – 1905ca	Segel- och roddfärja
1906ca – 1921	Lindragna träfärjor
1922 – 5 juni 1934	Järn/träfärja, lindragen
5 juni 1934 – 1955	Färja 72, nitad, 12 personbilar.
1955 – 1962	Färja 207, 28 personbilar
1962 – 1969	Färja 242, 44 personbilar
1969 – 1998	Färja 274/Fröja, 54 personbilar.

Några färjemän har varit:

1790-talet	Pehr Nilsson
	Per Nilsson i Stensgård, född 1841
	Nils Persson, son till Per, född 1870
	Jonas Andersson, 1920-talet
	Arvid Lagestam, 1928 – 1970
	Jan Åke Lagestam Fram till 1998, sonson till Jonas Andersson

Ledens längd var 1.100 meter.

## YTTERTURINGEN – ÖN

Denna färja trafikerade Ytterturingen – Ön ända in på 1960-talet över Ljungan. 1961 skulle Edvin Olsson transportera sin trailer med grävare över detta sund. Han fick lasta av grävaren som vägde 25 ton, den fick inte åka med färjan som lastade 15 ton. Edvin färjade över lastbilen och så kom turen till grävaren. Han tänkte först gå över Ljungan för att se var han kunde larva över med grävaren. Det var vinter och 25 grader kallt och lågt vattenstånd. Detta höll dock på att gå riktigt illa, under sin promenad över Ljungan så föll Edvin ner i ett hål men lyckades bli hängande en bit nere i snön i ett hål. Han lyckades ta sig upp men nu gick han tillbaka. Edvin tog grävaren och körde med den, sopande undan snön med skopan. Det tog längre tid men var en säkrare metod.

Bron kom att byggas senare på 1960-talet.

## ÖHN-SUNDET, STRÖMSUND

Denna färja gick mellan Sundnäset, Öhn, och Mjösundudden på fastlandet. Färjetrafiken kom igång 1918. Man fick då den gamla träfärjan som trafikerat Näsvisken – Strömsund. 1921 var färjan ute för ett olyckstillbud som höll på att gå riktigt illa. 1934 var färjan i så dåligt skick att trafiken fick ställas in. 1935 ska färjan ha sjunkit, dock utan att någon kom till skada. Återigen kom färjans dåliga skick i fokus. Nu var trafiken ganska liten, sommaren 1934 fraktade man 504 personbilar. Den 8/6 1935 lämnade Waplans in ett förslag på en järnfärja med måtten 10 x 5 m, plåten skulle vara 5 mm. Något vekt kan tyckas. Någon affär blev det inte nu. 1936 hade man insett att det inte gick att bedriva färjetrafik längre med den gamla träfärjan. Den 22/12 1936 skickades förfrågningsunderlaget på en ny järnfärja ut. Den 19/1 1937 beställdes en ny järnfärja av Jerfeds. I handlingarna skriver man ”*brådskande, hemställes om snarast möjliga behandling av frågan*”.

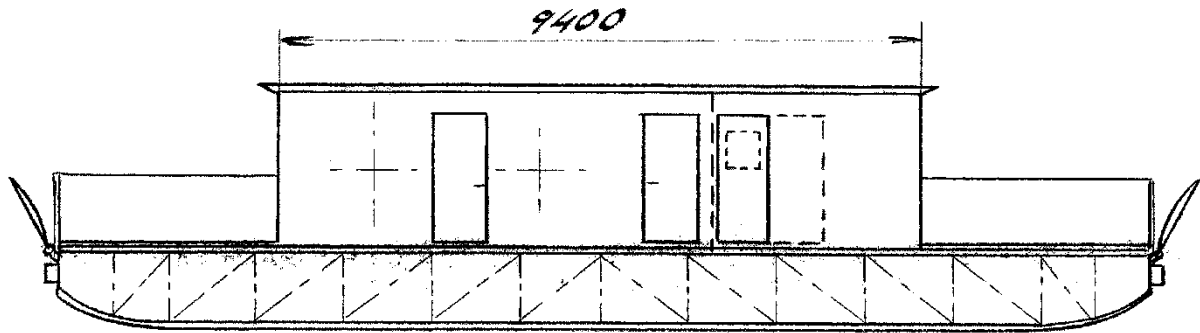
1937 kom så äntligen den nyttillverkade järnfärjan i trafik. Den var som sagt byggd av Jerfeds Mekaniska Verkstad som hade fått ordern den 3 februari 1937 i konkurrens med bl a Waplans. Färjan skulle betalas i tredjedelar. Hon kom i två delar, hon var nitad och hade en lastförmåga på 8 ton. Den manövrerades för hand. Däcket var av trä, det undre av 3” x 6” och slitdäcket var 1½” x 6”. Unger & Söner i Hammerdal hade lagt ett bud på en träfärja för 3 705 kr mot Jerfeds 7 800 kr. Så här lyder arbetsbeskrivningen från Unger & Söner:

*Till Hammerdals Tingslags Vägstyrelse, Gisselås.*

*Arbetsbeskrivning för byggnation av färja enligt bifogad skiss.*

*Färjans storlek 5 x 10 m som bygges av prima virke av gran eller furu. Bockryggar av 4”x5” sparrar med genomgående ¾” bult. Dubbel botten av en tums x 6 tums slätspånt, som spikas med förtent spik, noga tjäras och i varje skarv lägges vaddremсор som dränkes med tjära. På bägge ända i stället för bockryggar sättes ett plank om 3” x 11” vilket beklädes med plåt samt i övre kan övre kan ett vinkeljärn 2½” som slitskydd. Långsidorna påspikas 1½” spåntade plank som tjäras och vadderas i varje fog samt plåtbeslås till cirka ½ m höjd. Överliggare eller bjälklag av 4”x5” sparrar vilka noga fastbultas vid varje bockrygg. Däckbeklädnaden av 1½” spåntade plank lagda på tvären och en omgång längs efter färjan, vilka tjärstrykes mellan varje lager. Räckan på sidorna utföres av lämpligt dim. Virke med hållare för livbojar om så erfordras och oljemålas med vit färg. Färjan tjärstrykes två gånger in som utvändigt.*

*Hammerdal den 7 jan. 1937, Algot Unger.*



Färja 62/79, Waplans ombyggnadsritning från 6/2 1957.

Redan vid den här tidpunkten var man duktig på att skicka ut förfrågningsunderlag, i ovan nämnda fall skickade man ut det till 9 st tänkbara leverantörer, dock ej till Unger & Söner! Av dessa svarade alltså 2 st + Unger. Nu hade man i ett tidigt skede bestämt sig för att den nya färjan skulle byggas i järn, Ungers träfärja ansågs vara för vek samt att en träfärja blir tung när den vattendränkts. Ungers anbud var med andra ord utdömt redan innan det lämnades in. Jerfeds fick följaktligen ordern och den fick 5 200,- den 24 april 1937 och den 5 juni erhöll man ytterligare 2 446,- kr för uppdraget.

1958 och fram till 1976 trafikerades leden av färja 79, den hade blivit överflödig vid Strömsund och flyttades därför hit. 79:an hade börjat sitt liv i Hammerdalssundet 1930. Den 15 oktober 1976 öppnades bron och därmed var färjan överflödig för tredje gången i sitt "liv". I Länstidningen den 16 oktober 1976 fanns följande artikel införd:

*Prick klockan 12 igår fredag öppnades den nya bron över Öhnsundet officiellt för trafik. Samtidigt gjorde Öhnfärjan sin sista tur över det 200 meter breda sundet. Den gamla färjan kommer nu troligen att skrotas om inte någon hugad spekulant köper den. Långt tillbaka, innan färjan kom, tog sig öhnborna över till fastlandet i båt eller flotte sommartid. Nuvarande färja började bli gammal och sliten. Sista åren har den gått på förlängt tillstånd. Istället för att köpa en ny beslutade Vägverket att bygga en bro över Öhnsundet.*

Den kom att utrangeras omgående. Beppe Wolgers hade sitt sommarställe på Öhn ett tag vilket gjorde att turister åkte ut dit.

För den som vill läsa mer om denna färjeled rekommenderas "Färjetrafiken på Ö-sundet" skriven av Georg Hansson 1982.

Färjor som trafikerat Öhn-sundet:

1918 – 1936	Handdragen träfärja, kom från Näsvisen/Ström, 7,2 x 4,2 m
1937 – 1957	Färja 77, stålfärja tillverkad av Jerfeds Mekaniska Verkstad, 10,2 x 4,7 m
1958 – 1976	Färja 79

Ledens längd

188 meter

## ÖSTERSUNDET VID ÖSTERSUND

Redan på 300-talet gick en handelsväg från Jämtland till Trondheim. Frösön har varit en handelsplats sedan urminnes tider. Kom man österifrån så var det naturligt att ta sig över vid östersundet som både är smalt och ligger skyddat för väder och vind. Politiskt sett hörde Jämtland under danskt-norskt herravälde fram till 1645. Märkligt nog hörde Jämtland till Uppsala ärkestift ända fram till 1570. Den sten som Östman Gudfasts son lät resa är daterad till år 1050. Man har lyckats tyda texten till detta:

*”östman gudfasts son lät resa denna sten och göra denna bro och han lät kristna iamtland asiburn gjorde bron ariun rista”.*

Om texten på denna sten är riktig så ska det ha funnits en bro mellan Frösön och Östersund redan på 1000-talet fram till 1500-talet då en färjeförbindelse kom till stånd. Denna runsten har diskuterats flitigt under årens lopp, dels texten, dels om den verkligen har stått på samma plats eller om den flyttats. Avståndet mellan Frösön och Östersund var ca 300 meter och största vattendjupet ca 6 meter. En dalkarl som arbetade med det gamla kallbadhuset i Badhusparken har berättat att man fått spränga bort trästolpar som stod under vattnet. Härav uppkom diskussionen och teorin att Östmans bro skulle ha utgått från nuvarande Badhusparken. Behovet av en bro fanns och befolkningen beräknades uppgå till ca 5 000 personer på 1000-talet. Digerdöden 1350 sänkte naturligtvis innevånarantalet betydligt och det tog lång tid innan befolkningen åter var uppe i dessa siffror. När Gustav III grundade Östersund 1786 sägs det att den ende som bodde i Östersund var färjemannen.

Det finns folk som menar att det inte fanns kunskap att bygga en bro så tidigt i vår historia. Man ska komma ihåg att Norderö kyrka byggdes på 900-talet och den torde ha varit mer besvärlig att bygga än en bro över Östersundet.

Den gamla huvudvägen genom Jämtland gick från Borgsjö i Medelpad över Jämtnäskogen längs Revsundssjön förbi Brunflo ut på Frösön, därifrån vidare över Rödön, Alsen osv. västerut. Att denna väg var den medeltida huvudvägen framgår av ärkebiskopens återkommande visitationsresor.

Åren från 1500-talets mitt till 1711 fanns det en färjeförbindelse mellan Östersund och Frösön. Det finns protokoll från Landstinget där färjemannen i detta sund nämns 1626 så därmed torde Östersundet vara en av de första bemannade färjeleden i Storsjön.

1646 fick färjemännen på Östersundet, Vall-, Gällö- och Rödösundet betalt i bl a korn.

1665 fick Östersundet en ny *”god färja som kunde bära 4 hästar”*.

1667 står det skrivet: *Widh östra Färiesundett står een Ruhnsten medh een orm omkring och innantill med bookstäfwer rijtatt.*

Biskop Göran Wallin gjorde en visitationsresa genom Jämtland 1708 och åkte med färjan över Östersundet vilket han noterade i sina dagboksanteckningar.

Den bro som började byggas 1711 byggdes under ledning av timmermannen Laurentius Ytter. Bron blev klar året därpå, 1712. Vid mitten av 1700-talet var bron åtskilligt sliten och förstörd. Bron rasade 1753 efter det att vårisen varit alltför våldsam, säkerligen hade tidigare års islossningar också bidragit. Detta år, 1753, fick man lov att låna Rödösundets färja. Bron återuppbyggdes vintern därpå så 1754 var åter bron på plats.

Landshövding Fredrik Sparre skrev i februari 1760 till kronobefallningsman Olof Renström att denna bro bör ersättas med en stenbro annars må färja brukas och färjetull givas.

1764 undersökte man om att göra en 24 mil lång segelled från havet till Storsjön. Allt föll på de odrägliga kostnader ett sådant företag skulle kosta. En viss Vild-Hussen gjorde ett mindre lyckat försök i Hammarstrandstrakten.

1774 påbörjades en genomgripande renovering av denna bro. 1774 – 1775 gjordes ett nytt brunderlag och vid en besiktning i april 1776 bedöms bron vara välgjord. Runstenen ska ha stått norr om denna bro.

1775 ritade lantmätare Johan Törnsten en karta över Östersundet där han märkte ut vägen till Sundsvall, Ås, Lit och Frösö kyrka. Även bron över sundet är utmärkt. Det är en intressant omständighet att denna bro inte var byggd från udden som var belägen lite mer söderut, man hade då tjänat ca 60 meter i längd. Vägen till Sundsvall kom också rakt ned mot udden så det hade varit naturligt att fortsätta med bron i vägens längdriktning ut på udden och över sundet. Lektor Fale Burman skriver 1791 om stenkar som kunde synas vid klart väder på sjöbotten. Troligen utgjorde dessa stenkar att pålbron inte kunde byggas där.

1786 grundade Gustav III Östersund men det tog tid innan staden fick speciellt stor befolkning. Under en tid fanns det skattelättnader om man flyttade till staden, allt för att få fler invånare. Efter 50 år som stad bodde det endast 500 personer i Östersund.

### *DET OKÄNDA ÖSTERSUND*

*När Östersund blev stad 23 oktober 1786 fanns bara en invånare i stan – färjkarlen. Egentligen var Huså det självklara valet när kung Gustav III fick in sin lista på tänkbara stadsalternativ i Jämtland. Vissa historiska uppgifter säger att den ende som bodde i det enda huset i Östersund när kung Gustaf III skrev under det så kallade fundamentsbrevet var färjkarlen som skjutsade människor och kreatur över till Frösön. En stad med en invånare? Världens minsta? Andra uppgifter säger att det redan fanns en gård vid stadsbäcken – det som i dag är residensets trädgård. Fastigheten kallades von Engeströmska gården och ägdes av häradssdomare Jonas von Engeström.*

1804 hävdar vissa att det byggdes en ny bro, detta är dock osäkert.

1840 byggdes det en ny bro, mycket talar för att den gamla bron var så rutten att en ny bro måste byggas. Den hade körbana av tvärgående bräder. Pålarna stod mycket tätt. Det fanns träräcken på båda sidor om körbanan. Bredden var ca 6 meter och trottoarer saknades. Runstenen ska ha flyttats till en plats söder om denna bro.

1863 fick denna bro byggas om till en svängbro, ångbåtsepoken på Storsjön hade just tagit sin början. Hjulångaren Jämtland hade redan 1847 börjat med sporadisk trafik men i början på

1860-talet kom så hjulångaren Odin och därefter ökade ångbåtstrafiken ända fram till sekelskiftet.

1896 påbörjades byggandet av en ny bro, Oscarsbron. Den var till skillnad från sina föregångare byggd av sten och järn. Den blev klar 1898. 1897 var Kung Oscar II till Östersund tillsammans med sin son, blivande Gustav V. De skrev sina namn i bron varefter de ristades in och förgylldes. Bron hade två höga bågverk på var sida om bron och folk döpte den till ”kamelbron”.

Den gamla bron med en del virke som härstammade från 1700-talet auktionerades ut. Villkoret var att inget pålverk fick synas efter rivningen. En I A Holmer ropade in bron för 500 kr. Virket var i mycket gott skick trots att en del pålar stått i bottenlammet i år. Holmer fick till en anseelig mängd virke som han senare sålde.

1899 fanns det ett förslag på en färjelinje som skulle gå mellan Knytta – Önet – Östersund. Det var tal om en ångfärja från Trondheims Mek verkstad.

1899 var ett år då Storsjön var fylld med oerhört mycket vatten. Den 26 juni nådde vattnet upp till brons lägsta fäste.

När man grävde för en husgrund på Räntmästarvägen 43 på Frösön så hittade man 43 myrjärnstackor vilka härrörde från förkristen tid. Detta visar att det behövdes flottar vid sunden som trots allt kunde ta lite last.

1925 fanns det åter funderingar på att öppna en färjeled här. Förslaget var att flytta Vallsunds-färjan hit. Föll bl a på orimliga kostnader, en ångfärja skulle i så fall anskaffas.

1935 påbörjades byggandet av en ny bro. När nu Oscarsbron skulle ersättas 1935 så gjorde man på följande sätt: Man fyllde pråmar med vatten, drog dessa under den gamla bron, pumpade ur vattnet varvid bron lyftes. Så bogserade man bron en liten bit åt sidan där den placeras på pålar. Pråmarna bogserades av ångbogserarna Gärdsta och Aktiv + en till. Nu fyllde man pråmarna med vatten så att bron satte sig på pålarna varefter pråmarna drogs bort. Sedan byggdes den nya bron på den gamla brons plats. Den nya bron invigdes 1936 och den var i bruk tom 1972 då den nuvarande bron byggdes. Den gamla Oscarsbron såldes.

Nämnas kan att år 1706 fanns 11 bemannade färjeförbindelser i Jämtland och 1835 fanns det 14 stycken.

Färjor som trafikerat Östersundet:

300 – 1000 ca	Enkla flottar
1000ca – 1550	Östmans bro?
1550 – 1711	Enkla flottar och roddbåtar
1753	Rödösundets färja då bron rasat
1899	Förslag till ångfärja mellan Knytta – Önet – Östersund
1925	Nytt förslag om ångfärja, nu mellan Knytta och Östersund, Vallsundsleden skulle då dras in

## ÅNGFÄRJOR

Det fanns aldrig några ångfärjor vare sig på Storsjön eller i övriga länet men i en motion till Jämtlands läns landsting 1899 föreslogs inköp av en ångfärja för trafik mellan Knytta och Östersund via Önet på Frösön. Enligt ritning från Trondheims Mekaniska Verkstad skulle färjan rymma 50 personer samt ett antal hästar med lass. Priset var 10 000 kronor. Landstinget av-slog motionen, men beslöt att stödja eventuell enskild företagsamhet på denna förbindelse. Man ska ha i minnet att denna trafik också uppehölls av ett flertal av Storsjöns ångbåtar så konkurrensen var nog för hård för en renodlad färjeförbindelse. Å andra sidan kan man speku- lera i vad som skulle ha hänt med Vallsundet om denna ångfärja kommit i trafik. Intressant i sammanhanget är att här diskuterade man en ångdriven färja till skillnad mot övriga leders lindragna färjor. Denna ångfärja skulle naturligtvis ha blivit en oerhört modern färja i sam- manhanget om den byggts. 1925 kom åter ångfärja i fråga då man hade planer på att flytta Vallsundsfärjan till Knytta.

## BETONGFÄRJOR

På 1920-talet introducerades färjor byggda av armerad betong. Tanken var att de skulle bli billigare att underhålla än järnfärjor. I Jämtland har ingen betongfärja varit i bruk. De som byggde betongfärjor var dock med och lade anbud på färjor som byggdes för trafik på Stor- sjön på 1930-talet.

## ASPNÄSETS TVÅ SISTA TRÄFÄRJOR

1927 byggdes en träfärja för Aspnäsets led. Den gick i trafik tom 1935.

Längd	8,15 m
Bredd utvändigt	4,20 m
Djupgående	0,51 m
Spant	11 st 3 ”
Syllar som däcket vilade på	3 st 3” x 8”
Bordläggning samt botten	1”
Slitdäck	3”

1931 fanns en förslagsritning på en ny träfärja till Aspnäs. Det enda som skiljde från den som byggdes 1935 var att alla spant på 1931 års ritning var 4”x9” samt att djupgåendet var 0,54 m.

1935 års färja´s dimensioner:

Längd	10,93 m
Bredd utvändigt	4,12 m
Djupgående	0,55 m
Spant, de två yttersta i varje ända	4 st 4” x 9”, 4,2 m långa
Spant, resterande	12 st 3” x 9”, 4,2 m långa
Syllar som däcket vilade på	5 st 3” x 8”, 11,2 m långa
Bordläggning samt botten	1½”
Däck	3”

Slitdäck för två hjulspår	2''
Träslag	Kärnfuru
Byggare	Strandberg, Hammerdal

Virkesspecifikationen från 1935 löd:

5 st 3''x8'' 11½ meter långa plank  
 4 st 4''x9'' 4,2 meter långa plank  
 12 st 3''x9'' 4,2 meter långa plank  
 1½''x6''. 24 kvadratmeter slätspånt  
 1½2x6''. 48 kvadratmeter halvspånt  
 44 kvadratmeter däcksplank 4 m långa  
 70 längdmeter 4''x5'' sparrar  
 10 kubikfot 1''x7'' bräder  
 Ringklocka

Leder denna färja trafikerat:

1935 – 1950	Aspnäs, Skyttmon
1951 – 1968	Selet
2003	Ligger sjunken invid färjeläget vid Selet

## **HÅKANSTA – NORDERÖN, RODD OCH SEGELFÄRJA**

Denna namn- och nummerlösa färja roddes och seglades mellan Norderön och Håkansta åren 1911 tom 1930.

Roddfärjan var den vanligaste färjetyper innan den handdragna blev allmän i slutet på 1800-talet. Färjan var ofta byggd som en roddbåt i olika varianter. På några håll fanns i senare tid rektangulära roddfärjor liknande dragfärjorna. Enligt en militärbeskrivning från 1837 kunde färjorna i Rödö-, Vall- och Sannsunden ta 2-4 hästar och de andra färjorna 1-2 hästar med lass.

Segelfärjan ansågs vara något mer ovanlig än roddfärjan. Dessa segelfärjor användes i bl a Sannsundet i slutet på 1800-talet och färjan mellan Norderön – Håkansta en bit in på 1900-talet. Sannsundsfärjan rymde fyra hästar och fyra vagnar. Djuren bands fast vid de längsgående stängerna.

## **HÅKANSTA – NORDERÖN, SPÅNÅSFÄRJA**

Spånåsbåtarna byggdes i den norra delen av Storsjön av en norrman som höll till vid Ytteråns utlopp till Storsjön. Det fanns även en tjärfabrik i närheten av båtvarvet. Erik Johannesson var ute och stämplade ett år i Åse och då kom denne norrman och tittade på skogen. Han hade lov att se ut den skog han behövde för sin båttillverkning. Han använde gran till både spant och skroven. Han försökte att hitta så krokig, senväxt och kvistfri gran som möjligt till spanten och även det övriga virket skulle vara så senväxt som möjligt. Göte Höglund berättar att denne norrman även var i fjällkanten där han letade så krokväxt gran eller björk som möjligt. Han ville inte dela på kölens naturligt mjuka form i fören. De större båtarna som byggdes i trä för trafik på Storsjön var ofta byggda av fura på järnspant, ex vis Bergsviken, Tor, Carl XV och Odin. Spånåsbåtarna var kända för att vara sjösäkra båtar. De hade en rejäl köl och var lätt-

rodde, dessutom höll de kursen bra. Snickare som träffade grundaren Spånås sade att de hade ingenting att lära ut till denne båtbyggare. Spånåsbåtarna var vanliga i Västjämtland.

Den Spånåsbyggda färjan som trafikerade Norderön – Håkansta 1930 – 1943 var namn- och nummerlös. Hon var utrustad med en Penta utombords bensenmotor.

### RÖDÖSUNDETS SISTA TRÄFÄRJA

Denna färja var i trafik från början av 1900-talet fram till 1925 då den utrangerades. Hon var då hopplöst omodern och i ett dåligt skick. Hon var handdriven.

Leder denna färja trafikerat

1900ca – 1925	Rödösundet
Längd	9,7 m
Bredd	3,9 m

### VALLSUNDETS FÖRSTA JÄRN/TRÄFÄRJA

Denna färja ritades och specificerades den 24 januari 1922 och byggdes senare detta år. Hon var Waplans Mekaniska Verkstads första järn/träferja. I Waplans papper står det *1:sta Vallsundets Färja n:o 1*. Hon var inte en järnfärja rakt igenom utan hon var byggd av trä på järnspant. Bordläggningen, botten, sidorna och däckets bestod av 2½” plank. Waplans gjorde inte träjobbet, ”träkonstruktionen utföres ej” står det i Waplans papper. Det fanns skyddsjärn på färjans botten för att skydda planken när färjan gick mot land. Däcksplankorna låg på 3” fyrkantssyllar, detta för däckets höjande. Ovanpå däcksplanken låg det ett slitdäck bestående av 1½” bräder. Motorn låg på en timmerbädd. Motorn var på 30-36 hk och färjan var försedd med remdrift. Hon hade en bärkraft av ca 100 ton. Redan 1923 fick man göra ändringar i lin-spelet. Därefter trafikerade denna färja Vallsundet tom tisdagen den 5 juni 1934 då Vallsundet fick sin andra, riktiga järnfärja, den som senare fick nummer 72.

Pga att Thomée bröt isen sent på höstarna och tidigt på våarna from 1931 så fick denna 1922 års färjas skrov ta emot mycket stryk och hon slets ut. 1933 var det riktigt illa, hon ansågs som trafikfarlig och hon fick bara gå 1934 för att därefter utrangeras. Det bedömdes att man kunde ta den gamla färjans motor, slirkoppling, kedjeväxel, bottenplåt, ankare, ankarkätting, livbojar, livbälten, ackumulator samt strålkastare till den nya färjan. Vad som då återstod av den gamla färjan var bara ett läckande, tomt och dåligt skrov. Hon torde ha huggits upp omedelbart efter det att hon togs ur trafik. Hon finns inte nämnd alls i några dokument efter 1934. Redan på hösten 1932 ansåg färjemannen att trafiken med denna färja var farlig pga det dåliga och läckande skrovet.

Leder denna färja trafikerat:

1922 – 5 juni 1934	Vallsundet
Varv	Waplans
Byggår	1922
Längd	12,8 m
Bredd	8,3 m

## FÄRJA 55



Thoméé på Härke slip på 1980-talet. Till höger om Thomée ligger färja 55 som åren 1954-1967 trafikerade Finneråsnäset.

Lövuddens färja 1936. Hette senare Sandnäsets färja 151. Hette Finneråsnäsets färja 1954. Gick i Finneråsnäset from 1954. Efter det att hon dragits in vid denna led transporterades hon på lastbilstrailer till Brunflovikens strand vid Storsjöns strand. Därefter bogserades hon till Härke där hon kom att fungera som arbetsplattform för Vägverkets personal vid varvet. Under några veckor 1969 fick hon tjänstgöra i Sundsbackssundet eftersom färja 281 inte var klar för trafik där då isen gick. Efter detta monterades linspelet bort.

Leder denna färja trafikerat:

1936 – 1954	Leder vid kusten, bl a Sandnässundet, Lövudden
1954 – 1967	Finneråsnäset
1969 – 1969	Sundsbackssundet några veckor innan färja 281 var klar för trafik
1969 –	Arbetsplattform för Vägverkets personal vid Härke slip.

Byggår:	1936
Varv:	Mohögs Mek Verkstad
Längd:	12,0 m
Bredd:	5,51m
Lastförmåga	7,0 ton

## FÄRJA 68, FINNERÅSNÄSETS SISTA TRÄFÄRJA

Byggd 1935. Denna färja och Aspnäsets färja är identiska sånär som på några cm. Även däcket skiljde dem åt, Finneråsnäsets färja hade ett tunnare däck, 2" mot 3" samt inget extra slitplank för hjulspåren.

Längd	11,02 m
Bredd utvändigt	4,33 m
Djupgående	0,55 m
Spant, de två yttersta i varje ända	4 st 4" x 9"
Spant, resterande	12 st 3" x 9"
Syllar som däcket vilade på	5 st 3" x 8"
Bordläggning samt botten	1½"
Däck	2"
Träslag	Kärnfuru

Led denna färja trafikerade:

1935 – 1952                      Finneråsnäset – Bomsund

## FÄRJA 69

Färja 69 trafikerade Ammerösundet från 1940 till 1971 då den ersattes av färja 281. Hon var en järnfärja och hon såldes till kusten då hon blev ersatt i Ammersundet. Hon hette Ammerösundets färja tom 1947, därefter fick den namnet Stavresundets färja. Hon heter i dag Fagervik I. Hon köptes av Timrå Entreprenadmaskiner AB. 1959 förlängdes hon 5,0 m av Waplans.

Styrvajern i Ammerösundet är 600 meter lång.

Leder färjan trafikerat:

1940 – 1971                      Ammerösundet  
 – 2002                              Fagervik I

Lastade 12 ton.

Byggår	1938
Varv	Arbrå Verkstäder
Längd tom 1958	12,6 m
Bredd tom 1958	5,4 m
Djupg tom 1958	0,8 m
Längd from 1959	17,61 m
Bredd	5,4 m
Djupg from 1959	1,31 m

## FÄRJA 70

Det märkliga med färja 70 är att Arbrå Verkstäder hade fått ordern att tillverka denna färja. Tydligt hade man goda förbindelser med Waplans för de byggde henne. Arbrå byggde dessutom färjan till Stavresundet. Samtidigt förlängde man Hammerdals färja, den som Waplans hade byggt 1930! Färja 70 trafikerade sedan Flatnorsundet fram till slutet av 1977. Då hade den blivit så pass rostig så att hon inte godkändes längre för färjetrafik utan hon ersattes av en annan färja som kom från Erikslund, Ånge. Färja 70 hamnade därefter i Storsjön. Tanken var att hon skulle användas som plattform. Det tycks inte ha blivit något av med detta utan hon låg överksam i många år i Brunflovisen. I Båtologen 1980 står det att hon är såld till Timrå skrotaffär Eriksson & Co AB. Omdöpt till Fagervik II.

Leder färjan trafikerat:

1939 – 1977	Flatnorsundet
1979 ca - ?	Overksam i Storsjön
2002	Pråm, Fagervik II

Byggår:	1938-39
Varv som fick ordern	Arbrå
Varv som byggde färjan	Waplans Mek Verkstad
Längd:	12,6 m
Bredd:	5,4 m
Lastade 12 ton.	

## FÄRJA 71, RÖDÖSUNDETS FÖRSTA JÄRNFÄRJA

Denna färja ritades, beställdes och kom i trafik 1925 i Rödösundet. Leverantör var Waplans. Hon färdigställdes sommaren 1926 och "avsynades" 1927. Hon hade ett tungarbetat skrapspel. Anton Söderin, som arbetade på Bilbolaget i Östersund, konstruerade en linstyrning som kom att underlätta arbetet för färjemännen. Skrovet var av 8 mm plåt och däckets bestod av 2½" plank. Försvinner i rullarna då hon ersätts.

Leder denna färja trafikerat:

1925 – 1953	Rödösundet
Varv	Waplans Mekaniska Verkstad
Längd	10,0 m
Bredd	7,0 m

## FÄRJA 72

Denna färja är den färja i Storsjön som jag haft mest med bekymmer att få någon rätsida på. Det har tagit längre tid med 72:an ensam än med alla de andra färjorna tillsammans! Efter mitt besök på Waplans Mekaniska Verkstad där Nils Erik Kingstad så välvilligt hjälpte mig att leta i ritningsarkivet fick jag alla pusselbitar på plats. Det finns säkert de som säger att jag kan ha fel men jag törs ta diskussion med vem som helst efter den forskning jag har bedrivit runt denna färja. Ett stort tack också till Erik Johannesson som hjälpt mig med denna färja.

Första ritningen på henne är daterad den 10/10 1933. Hon var en lindragen färja från början. Hon beställdes den 13 mars 1934 att tillverkas av Waplans och hon började byggas 1934. Hon fick internbyggnummer 8 hos Waplans. Det står "*2:dra Wallsundets färja n:o 8*". Färjans längd var 18,0 meter och däckets bredd var 8,0 meter. Plåten var 8 mm tjock. När det gäller denna färja så gick hela proceduren från förfrågan till beställning och sjösättning mycket fort om man jämför med andra färjebeställningar. Det var naturligtvis den gamla färjans erbarmligt dåliga skick som föranledde detta. Den nya färjan skulle enligt kontraktet vara klar för besiktning redan den 15 maj 1934 men detta sprack. Hon kom i trafik tisdagen den 5 juni 1934 om aftonen.

Färjan var byggd helt i järn. Hon var som sagt lindragen. Hon var försedd med en vanlig växellåda från Scania. Det fanns ingen backväxel utan det var ett separat backslag till detta. Hon var öppen mitt i färjan där linan gick via två stycken stora linhjul vars diametrar uppgick till 2,7 meter. Dessa hjul var tillverkade av Waplans i gjutjärn. För att inte linan skulle slira fick man först lägga en tross närmast linhjulen.

Hon kom i trafik i Vallsundet i juni 1934 och hon gick där tom 1956 då hon ersattes av färja 207. 1957 bogserades 72:an ned till Sannsundet som i sin tur fick släppa färja sin färja, den som senare fick nummer 74, till den nyöppnade Isöleden.

Det måste ha varit något som inte stämde vid den här tidpunkten för det fanns förslag till ombyggnad 1957. Detta tycks inte ha skett utan hon hamnade i Sannsundet i stort sett i originalskick. I Sannsundet höll färjemännen sig för skratt då 72:an kom och de fick släppa sin färja 74 till Isön.

I december 1962 fanns det ritningar på en rejäl ombyggnad, bl a att hon skulle förlängas från 18 meter till 40. Dessutom skulle däckets breddas med 1,71 meter på den ena sidan och 1,65 m på den andra sidan. Det nya däckets bredd kom också att bli 11,36 meter. Maskinellt var det fråga om en ännu större ombyggnad. Hon fick nämligen två Scania motorer på vardera 150 hk som drev två Schneiderpropellrar. Tydligen var det något som inte stämde igen för den 16 februari 1963 visar ritningen att förlängningen stannade vid 10,02 meter vilket gjorde att hon fick en totallängd av 28,02 meter. Hon var dessutom lågt byggd, avståndet från bildäcket ned till kölen var 1,53 m. Hon fick även riktiga klaffar nu. Hade hon förlängts till 40,0 meter kan man undra hur sjövärdigheten skulle ha blivit. På ombyggnadsritningarna från Waplans står det färja 72, Vallsundet. Det verkar som om det inte var riktigt bestämt var 72:an egentligen skulle placeras. Hade hon blivit 40 meter lång kanske hon hade hamnat i Vallsundet. I samband med 72:ans ombyggnad fanns ju även färja 242 med i bilden.

Ombyggnadsjobbet gjordes i Dvärsätt 1962/63 av Waplans. När Alf Nilsson skulle köra 72:an till Isön från Dvärsätt fick de problem och var tvungna att gå i land vid Tibrandshögarna. Utrustningen i styrhytten var lastbilslik med runda, gamla mätare. Det gällde att lasta henne rätt eftersom hon hade ett smalt skrov och bildäcket var utbyggt utanför skrovsidorna. Hon var nitad från början men förlängningen svetsades. Hon hade ett trädäck som slitdäck som var lagt ovanpå ståldäcket. Planken låg diagonalt.

Hon fick som sagt 2 st av de helt nya Scania Vabis D 11 motorerna vid ombyggnaden 1962/63 En av dessa motorer gick i 12 år, 18 timmar per dygn. Det blir nästan 80 000 timmar! Räknar man 5 landmil per timme så blir det närapå 400 000 mil! Den motorn orsakade inga problem under dessa år, hon gick problemfritt och drog ingen olja.

72:an hade ett litet skrov vilket gjorde henne snabb, det gick att hålla hög fart ända in till bryggorna. Från början var avgasrören dragna ned i vattnet men efter ombyggnad drogs avgasrören upp i luften med minimal ljuddämpning vilket gjorde att hon väsnades bra. Hon gick även snett då vajern tyngde ned ena sidan på henne. Bränsletankarna var placerade på motsatt sida vilket innebar att hon gick mer plant då hon var nytankad. Hon hade även ett lågt fribord vilket gjorde att mer än en resenär blev blöt om fötterna då vågorna slog över bildäcket.

Vid ett tillfälle körde en tungt lastad timmerbil på 72:an, föraren körde så långt fram att framhjuln kom upp på klaffen. Tyngden gjorde att klaffarnas krokare hoppade ur sitt läge och klaffen föll ned vilket i sin tur resulterade i att lastbilens framhjul blev hängande i luften. Ett besvärligt lyftande av lastbilen blev resultatet.

Leder färjan trafikerade:

5 juni 1934 – 1955	Vallsundet
1957 – 1960	Sannsundet
1961 – 1961	Stillaliggande
1962 – 1963	Ombyggnation
1963 – 1980	Isön

Skrotad, det mesta talar för att hon skars upp 1983 på Härke slip.

Längd före ombyggnad	18,0 m
Längd efter ombyggnad	28,02 m
Bredd före ombyggnad	8,0 m, både skovet och däcket
Bredd efter ombyggnad	11,36 m, skrovet fortfarande 8,0 men bildäcket 11,36 m.
Varv	Waplans
Lastförmåga före ombyggnation var 8 ton.	

Detta var Vallsundets andra färja som byggdes av Waplans och hon hade intern/byggnummer 8.

## FÄRJA 73

73:ans nybyggnadsritning är från den 22 maj 1940 och beställningen undertecknades den 13 september 1940.

Färja nr 73 byggdes av Waplans Mekaniska Verkstad åren 1940 - 1943. Enligt originalhandlingarna så skulle hon utrustas med en tvåcylindrig Skandia tändkulemotor. Kriget ändrade dock på detta. Hon fick en Volvo motor istället. Under kriget kördes denna motor på gengas. Den ersattes efter kriget av Skandia tändkulemotorn som satt i färjan tom 1952, så denna motor kom i 73:an till slut. Denna motor köptes 1952 av Dväsätts flottningförening som satte in den i flottningsbåten Hissmon. Denna flottningsbåt, Hissmon, köptes senare av två privatpersoner då flottningen upphörde. 73:an fick därefter en Scania-Vabis dieselmotor, en rak åttacylindrig motor på 11,3 liters slagvolym. Denna motortyp kom att ge personalen mycket bekymmer från början då fodertätningarna fick bytas i parti och minut. Eftersom hon bara hade en motor fick dessa arbeten utföras på nätterna av två man från Berners (som representerar Scania i Jämtland) samt två man från färjan. Färjan skulle ju vara klar för trafik redan nästa morgon.

Denna färja hade ett roder i varje ända och skepparen fick stötta rodret i den ena änden när han vände vid färjeläget. Vid nästa vändning fick han göra samma sak fast omvänt. Hon hade dessutom en propeller i varje ände som fick skötas på liknande sätt, här hade de ett backslag som också måste hanteras vid varje vändning. Skorstenen gick rätt igenom hytten, det var enda värmekällan på vintern.

73:an kom att byggas om 1958 av Waplans, ombyggnadsritningarna är daterade 8 januari 1958. Ombyggnationen bestod bl a av en förlängning av färjan på nära 10 meter. Även hytterna för personal och passagerare byggdes om.

Hon användes bl a av elbolaget vid utläggning av elkabel. Alf Nilsson körde även 73:an när Ante flyttade från Verkön till Norderön. Han behövde hjälp med flyttlasset.

När man tittar på djupgåendet så var det ett ”riktigt” djupgående på 73:an. Hon hade riktig köl med genomgående propelleraxel och en vanlig trebladig propeller i varje ände på färjan.

Efter fullgjord tjänst på Håkanstaleden såldes 73:an till Frösö Båtklubb som i sin tur byggde om henne till Marinan. De sålde henne till Curt Sillström som i sin tur sålde tillbaka henne till Frösö Båtklubb eftersom 73:an inte fungerade till vad Curt tänkt sig. Frösö BK sålde henne ånyo, nu till ett företag som skar upp 73:an i två delar som i sin tur blev 2 pråmar.

Leder färjan trafikerade:

1943 – 1967                      Norderön – Håkansta

73:an såldes senare och blev Marinan i Östersund.

Längd före ombyggnad	12,785 m	
Längd efter ombyggnad	21,34 m + klaffar	
Bredd	5,6 m	
Klaffbredd	4,0 m	
Djupgående utan last	1,49 m	
Djupgående med last	1,79 m	
Fribord utan last	1,025 m	
Fribord med last	0,725 m	
Lastförmåga	15 ton	
Motor enligt 1940 års ritning		Kallstartande Super Skandia Marinmotor typ 212 BF.
Effekt		60 hk/500 r/min.
Den här färjan hade intern/byggnummer 10 hos Waplans.		

## FÄRJA 74

Detta var en propellerfärja utan roder. Det var Hackås Näs Tingslag som var beställare av denna färja. Den 21 juli 1930 ritades denna färja av Waplans och hon beställdes den 1 oktober 1930. 74:an kom att bli ett märkligt bygge. Hon hade en genomgående propelleraxel med en riktig trebladig propeller i varje ände. Men hon saknade roder och hade en vajer som styrde henne rätt vid färjelägena. Efter det att 74:an ersatts av 72:an på Isön 1963 låg 74:an vid viken på Isösidan ett tag. Hon skrotades rätt snart, enligt inspektion är hon upphuggen 1969, dock ej av Vägverkets personal. Avförd 1968.

Leder färjan trafikerat:

1931 – 1957	Sannsundet
1957 – 1962	Isön
1969	Upphuggen enl. inspektion den 20/2 1969

Byggd	1930 – 1931
Varv	Waplans
I trafik	1931 – 1962
Längd	17,18 m
Bredd	7,62 m
Djupgående	0,87 m tom och 1,15 m fullastad
Lastförmåga	25 ton

Den här färjan hade intern/byggnummer 7 hos Waplans.

### **FÄRJA 75**

Denna färja trafikerade Sundsbackssundet, byggd i trä.

1924 – 1938	Träfärja, 10,0m x 4,5 m, propellerdriven
-------------	--

### **FÄRJA 76**

Denna träfärja trafikerade Sundsbackssundet efter färja 75.

1939 – 1956	Enkel träfärja försedd med utombordsmotor.
-------------	--

### **FÄRJA 77**

Denna färja trafikerade Öhn-sundet och hon var byggd av Jerfeds Mekaniska Verkstad.

Led denna färja trafikerade:

1937 – 1957	Öhn-sundet
Byggd	1937
Varv	Jerfeds Mekaniska Verkstad
Längd	10,2
Bredd	4,7 m

### **FÄRJA 78**

Denna färja var en av länets första järnfärjor, byggd av Jerfeds Mekaniska Verkstad. Beställningen gjordes redan 1924. Hon gick i Strömsundet, se ”trasslet” med henne och Hammerdalsfärjan i texten om Strömsundet. Avförd 1956. 1956 var bron klar och färjan var överflödig. Bron hade byggts av östtyskar.

Led denna färja trafikerade:

1925 – 1947	Strömsundet
Byggd	1925
Varv	Jerfeds Mekaniska Verkstad
Längd	11,0 m
Bredd	7,25 m

## FÄRJA 79

Den 15 juni 1930 levererade Waplans denna järnfärja till Hammerdal. Hon var utrustad med en Penta motor. Färjan hade internnummer 6 hos Waplans. 1938 förlängdes denna färja 5 meter och detta arbete utfördes av Arbrå Verkstäder. Den 4 november 1944 var bron klar över Hammerdalssundet och färjan gick sin sista tur här. Riksväg 45 går i dag över denna bro. 79:an förflyttades då till sundet Näsvisken – Ström där hon ersatte den gamla färjan från Jerfeds Mek. Strömsundsborna hade många problem med sina två färjor 1946. 79:an var då reservfärja men fick hoppa in som ordinarie vilket hon tydligen fick fortsätta med. Jerfedsfärjan tycks ha varit i dåligt skick. 79:an hette först Hammerdals färja och senare Strömsunds färja 2. Hon gick i Strömsundet fram tom 1956. 1958, hamnade 79:an i Öhn-sundet, Strömsund. Hon hade då byggts om året innan, 1957, av Waplans. 1976 blev 79:an ersatt av en bro för tredje gången i sitt ”liv. Hon uttrangerades därefter. Avförd 1977.

Leder denna färja trafikerat:

1930 – 1944	Hammerdalssundet
1946 – 1956	Strömsundet, (Näsvisken – Ström)
1957	Ombyggd
1958 – 1976	Öhn-sundet, Strömsund
1976	Utrangerades omgående
1977	Såld till okända köpare. Omdöpt till <i>CALLEDONIA</i> .
1983	Såld till Anders Hellström AB, Stockholm.
19??.	Såld till S & G Skärgårdsborrning AB, Stockholm.
Byggd	1930
Varv	Waplans
I trafik	1930 – 1976
Längd 1930 – 1937	11,0 m
Längd from 1938	16,0 m
Bredd	7,25 m
Lastförmåga	20 ton

## FÄRJA 141

Färja bygd i trä av Spånås, Ytterån. Historik, se text i Sundsbackssundet. Efterträdde färja 76. Avförd 1962.

Led färjan trafikerade:

1957 – 1962	Sundsbackssundet
Byggd	1956/57
Varv	Spånås, Ytterån
I trafik	1957 – 1962
Längd	12,0 m
Bredd	5,0 m
Lastförmåga	10 ton

## FÄRJA 172

Byggd 1951 av Hjälmare Kanal. Hon gick i Hamburgsund på Västkusten. Den ledens längd var 92 m. Hon var en del i färja 281, den del som rostade mest. Hon avfördes 1969 som färja 172.

Längd	14,0 m
Bredd	6,0 m

## FÄRJA 179

En skrovdela till färja 281 var färja 179, byggd av Hjälmare kanal 1952. Denna färja bar ett tag namnet Finneråsnäset – Östersund, Indalsälven. Hon gick där ett år, 1953. Hon förflyttades därefter till Rödösundet och fick namnet Rödösundets färja. Hon gick i Rödösundet 1954 – 1961. 1962 förflyttades hon till Sundsbackssundet. Den leden trafikerade hon fram till senhösten 1968. Då fick Alf Nilsson och Sölve Jönsson i uppdrag att bogsera ned henne till Valla med färja 73 där hon tillsammans med färjorna 172 och 204 skulle sättas samman till färja 281. Bogseringen från Sundsbackssundet blev oerhört mödosamt eftersom vintern var i antågande och med den de vanliga höststormarna. Efter en mycket svår resa kom slutligen 179 till Valla. Färja 73 skulle köras till Isön dagen efter där hon skulle ligga över vintern. Även denna resa blev mödosam i det hårda vädret. Kommen till Isön konstaterade Alf och Sölve att 73:an inte hade kunnat gå många timmar till, bl a var ett motorfäste av och kylningen till motorn var nära att haverera. Färja 179 blev avförd 1969.

Det verkar som om denna färja, 179, var en nödlösning från det att den lämnade Rödösundet. Tanken var nog inte att den skulle tjänstgöra så länge i Sundsbackssundet, men den blev ju tom förlängd, något som säkert kostade pengar. I Ammerösundet fortsatte hon att gå i trafik med den fruktansvärt rostiga skrovdelen, säkerheten på denna färja har ifrågasatts av mer än en person. Att förlänga ett skrov med 2 ytterligare skrov till en avsevärd ny längd bör medföra problem. Hon kostade pengar med ideliga vajerbrott i Ammerösundet innan Gösta Berglin löste problemet med vinschningen. Styrvajern var 25 mm och dragvajern var först 14 mm men den höll inte så den ersattes med en 16 mm:s.

Längd:	14,0 m
Bredd:	6,0 m
Lastade	15 ton

Leder denna färja trafikerat:

1953 – 1953	Finneråsnäset
1954 – 1962	Rödösundet

1962 – 1968 Sundsbackssundet  
1969 Ombyggd, nummer 179 försvinner, en del i 281.

### FÄRJA 204

Denna färja byggdes 1954 av Mohögs Mek Verkstad i Sundsvall. Hon var en av tre färjor som blev färja 281. 204 hade tidigare gått i Vindelälven vid Stensund väg 1132, Sorsele-Giltjaur-Åbacka. Den ledens längd var 670 – 740 m. Hon avfördes som 204 år 1969.

Längd	14,0 m
Bredd	6,0 m

### FÄRJA 207

Denna färja kom till Vallsundet 1956. Hon byggdes på isen alldeles vid färjeläget. Hon utrustades först med två stycken Scania åttacylindriska motorer som senare byttes till raka se cylindriska Scania motorer, D 10:an. Motorerna var av industrimodell, det gick ju bra då motorerna stod på däck. Hon tog 28 personbilar. Hon var byggd i 6 mm:s plåt vilket gjorde henne klen i isgång. När hon skulle dras ut i sjön var det timmerbogseraren Hebe som skulle dra ut henne i sjön. Det hela skedde midsommaraftonen 1955. 207:an ville emellertid inte lämna fast mark utan strid, Hebe fick ta i för allt vad hon mäktade med och till slut kom så färjan i sjön.

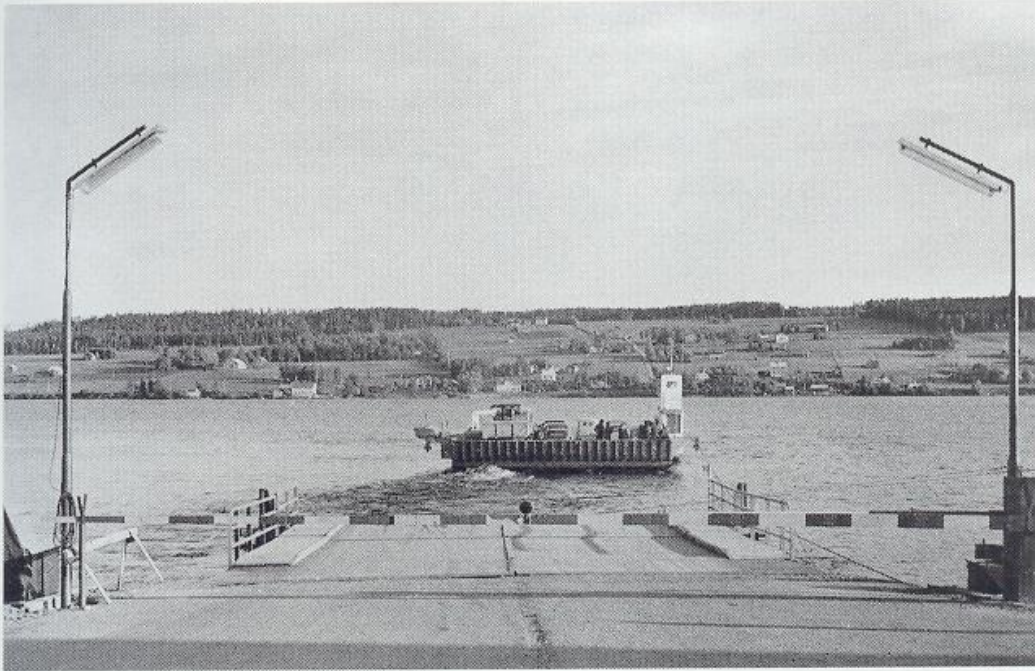
I en av ortstidningarna den 13 augusti 1955 fanns följande artikel införd:

*Vallsundets nya färja gjorde på lördagsförmiddagen sin första sjötur, då den, dragen av flottningens förenings bogserare Storsjön 1, gick till Brunflo för att vid vägförvaltningens verkstad färdigutrustas. I Brunflo kommer de båda 150 hkr starka Scaniamotorerna att monteras in och färjan för övrigt slututrustas. Färjans mått är 32 lång och 11 m bred och försedd med tre körfiler. Färjan drivs med två omställbara propellrar av tysk konstruktion.*

När hon byggdes på isen i Valla vintern 1955/56 så kanade en sektion i väg ut i sjön. Varvsarbetarna måste ha blivit långa i ansiktet när det fattades en bit när de kom på morgonen! Hon hade först en axelgenerator samt en hydraulpump på den andra motorn. Hon var flatbottnad, vilket var till fördel då hon var i trafik i det trånga och grunda Rödösundet. Erik Johannesson tyckte att hon var svår att rengöra invändigt, man fick skrapa med murslev och hink, att gå på knäna var ett måste. Det var kraftiga U-balkar som bar upp bildäcket och balkarna satt tätt. Sidostyckena var lodräta, skrovet påminde om en låda. Vid den här tidpunkten var avgasrören dragna ut i vattnet. 207:ans låga fribord gjorde att vattnet gärna slog över bildäcket då det blåste.

En färjeman som skulle köra färjan glömde vid ett tillfälle att stänga en dörr vilket gjorde att färjan tog in i vatten i det blåsiga vädret. Hon tog in mycket vatten innan faran upptäcktes och det hela kunde rättas till.

Efter det att hon tagits ur trafik 1969 användes hon som reservfärja och hon har använts många gånger av elbolaget vid utläggning av kabel i Storsjön. 207:an hade asfalt som slitdäck till att börja med.



1956 kom den första propellerfärjan i trafik. Den hade två propelleraggregat av märket Voight/Schneider. Aggregaten hade var sin motor av märket Scania. Färjan fick beteckningen 207 och den lastade 38 personbilar. Byggd av Lunde Varv. På bilden lämnar färjan Vallasidan med utsikt mot Genvalla. 1950-talet.



Färja 207, samma som ovan, här med avkörning mot Vallsundet – 1950-talet.

Den 1 december 1972 bogserade 207:an Thomée från Östersunds hamn till Härke slip där hon skulle dras upp för att bottenbesiktas och byta 2 plåtar, något som fartygsinspektören Hjertstedt ville. Alf Nilsson körde färjan vid detta tillfälle.

Hon var bultad, ej svetsad, i tre sektioner. När hon såldes 1976 var det då relativt enkelt att demontera henne. Skarvarna mellan sektionerna var dessutom fylld med olja, s.k. slussolja. Detta innebar att hon var helt rostfri i skarvarna. Hennes däck var belagt med en mjuk asfalt som i konsistens påminde om gummi. När Härke slip byggdes så använde man 207:an som transportör av det singelgrus som skulle användas. Singeln satte sig fast i asfalten på färjedäcket så man fick låna en högtrycksspruta för att rengöra färjan. Sprutan drevs av en folkvagnsmotor och det var ett mäktigt tryck i sprutan. All singel åkte iväg! Färja 242 hade också denna asfaltbeläggning på däck.

När färja 300 blev klar 1975 såldes 207:an. Då 207:an låg vid Härke slip så blåste det upp och färjan tog sig en resa helt på egen hand i nattmörkret. Hon återfanns ilandblåst vid Ope. De enda skador som uppstod var lite bucklor på plåten till passagerarhytten samt skrapmärken som Erik Johannesson fick bättringsmåla.

207:an såldes till Stockholm och sektionerna fraktades på järnväg men styrhytten och passagerarhytten fraktades på lastbilstrailer. Lastningen från sjön till fordon skedde vid Beijers. Färja 207 fick registreringsnummer 12089 när den kom i privat ägo. Hon var avregistrerad år 2002. Hon byggdes alldeles vid Härke på Frösön och hon fick senare namnet Härke i Nynäs-hamn! Avförd 1976.

Leder färjan trafikerat:

1955 – 1962	Vallsundet
1962 – 1969	Rödösundet
1969 – 1976	Reservfärja
1976	Såld. Ägare: Dyk & Byggnads AB Törnqvist & Tisé, Nynäs-hamn. Omdöpt till HERKE.
2002	Avregistrerad

Längd	32,0 m
Bredd:	11,0 m
Djupg	70 cm
Fribord	360 cm
Varv:	Mohögs, Sundsvall
Lastade 60 ton	

## FÄRJA 218, SKADE

I kontraktet stod att denna färja skulle levereras i maj 1960. Denna färja utrustades med 2 st raka åttacylindriska Scaniamotorer men fick senare tre stycken motorer av samma typ. Hon hade två bränsletankar på vardera 4 000 liter. Problemen med fodertätningarna i motorerna fortsatte även på denna färja men de var inte lika allvarliga nu då man kunde stänga av en motor medan man reparerade denna. Problemen blev färre och färre under åren som kom. Reservdelar till denna motortyp fanns det relativt gott om då även SJ:s rälsbussar var utrustade med samma motortyp. 218 byggdes 1959 – 60 för trafik i Sannundet och hon i det sundet fram till 1967. Alf Nilsson körde ner 218 från Ytterån där hon byggts av Waplans meka-

niska Verkstad. Från början var det ingen riktig stege upp till styrhytten utan det var rundjärn att klättra på. Inte alldeles ofarligt. Vid leveranskörningen till Sannsundet skulle en chef åka med men efter en stund så gick en topplockspackning till en av motorerna sönder så det blev till att vända åter för reparationer.

218 byggdes om i mitten av 1960-talet och förlängdes av Luleå varv. Detta arbete utfördes på gamla slipen vid färjemansbostället i Valla. Vid renoveringen 1991 fick hon fyra st Scania DS 9 motorer inmonterade, två i varje ände drivande varsin Schneiderpropeller. Att hon är försedd med fyra motorer beror på att hon skulle gå att manövrera med tre motorer i hårt väder, denna färja går utan linor och hårt väder är vardag på denna rutt. Dessa Schneiderpropellrar drivs av en eller flera motorer via grova kilrep. Dessa kilrep tycks ha en fantastisk livslängd och vållar få bekymmer.

Flera färjemän tycker att 218 var den bästa färjan. Hon är mer byggd som en båt än som en färja. Hon var lika fin i sjön efter förlängningen. Luleå varv hade bra personal på plats.

218 har varit med om lite sekretessjobb också. Hon drog ett år färja 73 då de lade ut en kabel åt elverket men var den ligger är hemligt. Kanske någon läsare minns ett konstigt ekipage ute på sjön?

Det kunde göras folkskillnad på denna tid också. Vid olika kabeljobb skulle inte färjemannen få betalt den tid elverkspersonalen hade rast, något som inte färjemannen inte hade, han skulle ju sköta färjan även då.

I LT den 8 juni 1996 stod följande:

*Håkanstafärjan har namnet Skade. Skade var en fornnordisk gudinna som älskade fjällen och föredrog att åka skidor i stället för att umgås med sin make Njord som helst vistades vid havet. Hon var också jaktens gudinna.*

Denna färja låg vid Härke slip sommaren 2002 för försäljning. Skade har en helt annan skrovform än de övriga färjorna så hon har egna slipvagnar som bara passar 218.

I tidningen Sjövägen, Färjerederiets tidning, fanns följande artikel införd i oktober 2005:

*Den gamla färjan som tidigare trafikerade Håkanstaleden har legat vid Herke slip allt sedan Skidbladner sattes i trafik på leden. Tidigare i år såldes färjan till en köpare från västra delarna av Jämtland. Denne hade för avsikt att transportera skogsmaskiner och annat dit inga farbara vägar fanns. Efter endast några veckor som ägare fick denne innovatör kalla fötter och sålde färjan. Den här gången var köparna flera, men vad de skall använda färjan till har ännu inte avslöjats.*

*Kort efter deras övertagande av färjan drog en ordentlig höststorm fram över Storsjön och Jämtland och då bar det inte sig bättre än att färjan slet sig från sina förtöjningar och gav sig i skydd av mörkret, i ensamt majestät av österut på Storsjön. Uppmärksamma personer upptäckte att färjan slitit sig och larmade polisen. Eftersom ingen hade någon aning om vart den tagit vägen stängdes Vallsundsbron av för trafik då man befارade att den kunde komma att kollidera med bron.*

*Endast några hundra meter från bron hittades färjan på natten. Den hade då gått på grund och för att vara på den säkra sidan förtöjdes Skade ordentligt. Med hjälp av Färjerederiet drogs Skade flott igen och återbördades till sina förtöjningar på Herke.*

Nu, 2012, ser det ut som om Skade kommer att skatta åt förgängelsen. Hon har i många år legat ankrad utanför Beijers i Östersund men nu verkar det som om ägarna kommer att skrota Skade.

Leder denna färja trafikerat:

1960 – 1967	Sannsundet
1967 – 1998	Norderön – Håkansta
1999 –	Utbjuden till försäljning
Längd	38 m
Bredd	7 m
Varv	Waplans
Ombyggnadsvarv	Luleå varv

Hon hade intern/byggnummer 11 hos Waplans.

### **FÄRJA 235**

Denna färja hamnade i Flatnor efter färja 70. Hade tidigare trafikerat Sandnäset. Hon var byggd 1958, 1985 inregistrerades hon i privat ägo. Nya ägare var Kalix Sjötjänst AB. De köpte henne 1983 av Vägverket för 35 000 kr. Fick då namnet Åttan, Kalix. Avförd 1983.

Leder denna färja trafikerat

1976 – 1982	Flatnor
1983	Kalix Sjötjänst AB

### **FÄRJA 242**

Denna färja byggdes 1962 och ersatte färja 207 i Vallsundet. Hon tog 44 personbilar. Hon hade en genomgående propelleraxel som ett flertal propellerdrivna färjor i Storsjön hade från början. Enligt dokumenten beställdes hon 1960 och skulle lystra till namnet Freja, vilket dock inte blev av. När hon byggdes vid gamla färjemansbostället i Valla så blev hon lite skev mitt på pga att slipen inte var i bästa skick utan den bågnade under färjans tyngd. Hon blev dessutom även lite skev på ”ena hörnet” så att den ena klaffen spretade upp lite grann. När hon hamnade i Rödösundet så kom det att smälla då grusbilarna körde av färjan. Nattsömnen stördes då för de närboende eftersom det var en livlig lastbilstrafik vid den här tidpunkten med bl a nattkörning. Man provade att minska smällandet genom att sätta gummiläppar mellan bryggan och klaffen och man försökte även att rikta klaffen. Helt bra blev det emellertid inte.

Hon hade ett lågt fribord vilket gjorde henne svårkörd då det blåste och hon var tungt lastad. Hon var också lågt byggd vilket gjorde att det var lågt i tak inne i skrovet. När det blåste slog sjön då över färjedäcket. 242 och 275 var lika stora men 242:an var rak i bägge ändarna vilket gjorde att hon tog 4 bilar mer än 275:an. 242:an ansågs vara Storsjöns bästa färja jämte 218.

Hon var utrustad med två Scania dieslar, D 10:an, för framdrivningen och en Volvo Penta stod för elförsörjningen. Scaniamotorerna var av industrimodell på 242:an, exakt lika som på 207:an. 242:an hade asfalt som slitdäck till att börja med. Från början stod motorerna på däck på ena sidan där normalt passagerarhytten finns. För att hon inte skulle vara snedbelastad så placerades kyltankarna på motsatt sida. Under däck fanns det 27 rum/skott. Hon kallades för Fröja av en del anställda men hon hette aldrig så verkligheten. Får ej förväxlas med färja 274 som heter Fröja idag.

242:an byggdes som sagt vid färjeläget i Vallsundet, vid gamla färjemansbostället. Den sista manöverhytten finns bevarad hos Vägverket i Borlänge. 242 hade två "helsystrar". Luleå Varv byggde nämligen två identiska färjor till, nr 254 & 256. Dessa två kom i trafik i Stockholm på Ljusteröleden.

Som nämnts på annan plats i texten så rationaliserades bl a linhjulen på 1970-talet. Innan dess hade varje färja sina egna linor/vajrar och hjul vilket var synnerligen besvärligt då färjorna skulle bytas. Ett färjebyte kunde då ta en ½ dag. Sigurd Jonsson smidde linhjul, det enda han köpte till var lager, sedan var dessa problem ur världen.

242:an såldes till Båtskärsnäs och det företaget hade planer på att sätta ihop färjan igen. Hon var i 15 bitar, tre längsgående som var och en var delade i fem bitar. Ett företag från London var intresserade av färjan för trafik på Themsen. Hon skulle där frakta långtradartrailers mellan olika hamnar i ett led att avlasta vägnätet. Engelsmännen var intresserade av en snabb affär men tyvärr fullbordades den inte. 242:an kom senare att säljas till en finsk skrotningsfirma som fraktade henne till Finland där skrotningen genomfördes. Priset lär ha varit 1,- kilot. En av Scaniamotorerna var ok men den andra hade fått vatten i sig och var helt slut och sönderrostad.

Leder färjan trafikerat:

1962 – 1969	Vallsundet
1970 – 1993	Rödösundet
2002	Såld, låg i 15 delar på land i Norrland, Båtskärsnäs
2005 ca	Såld till Finland och skrotad
Längd	54 m
Bredd	13,1 m
Motorer, hk	300, 2 x Scania D10, senare utbytt till 2 st D11 á 150 hk
242:an vägde 140 ton olastad.	

Varv: Luleå varv

1993 var 242:an utbjuden till försäljning och hon såldes också. Hon skars upp i 15 bitar och transporterades upp till Båtskärsnäs.

## FÄRJA 250, ARNLJOT

Följande fanns att läsa om Arnljot i Färjerederiets tidning Sjövägen i mars 2006.

*LIVET I TORNEDALEN VAR HÅRT*

*Omkring 1980 stod det allt mer klart att det gamla specialbygget för timmertransporter som Ammeröleden fått ta över sedan bron över Kvitsleströmmarna vid Sundsbackssundet var klar hade gjort sitt. Samtidigt var bron över gränsälven mellan Sverige och Finland klar, invigd och tagen i trafik, varför färjan var ledig för andra uppdrag. Vi var två personer som åkte från vägstationen i Gällö, eder redaktör och verkstadschefen Gösta Berglin. På vägstationen i Karesuando var man förmodligen inte van vid besökare så långt söderifrån och därför var uppställningen total. Områdets alla medarbetare var samlade i lunchrummet när färjespeku-lanternerna från Jämtland stegade in.*

*I Norrbotten pratar man inte i onödan och personalen vid vägstationen i Karesuando var ing-et undantag, utom en, vägmästaren. En trevlig man som höll låda så gott som hela tiden. Han pratade om allt möjligt och kom till sist in på hur man brukade spränga loss färjan på våren. Sprängningen var en ritual som man måste vara med om, det förstod vi. Han berättade mål-ande på sin speciella dialekt från ett särskilt tillfälle när färjan skulle skjutas loss ur vinterns grepp. Vi kom upp där och grabbarna hade laddat ordentligt. När det small lyfte färjan ur äl-ven och då kunde man se Finlands platta jord under färjan, berättade han. I det läget skratta-de till och med de norrbottniska vägarbetarna.*

*Undertecknad och verkstadschefen i Gällö, Gösta Berglin, har vid åtskilliga tillfällen skrattat åt vägmästarens berättelse som för vår del mera liknade ett torpederingsförsök. Sådan be-handling kan bara en viking som Arnljot klara och det får kanske betecknas som ett under att den är i sådant skick på sitt 46:e år att det anses vara en god affär att göra en så pass stor ombyggnad som den nu har varit föremål för.*

Kom i trafik i Ammerösundet 1983 där hon ersatte färja 281. Färja 250, Arnljot, kommer från Karesuando.

Längd	26,0 m
Bredd:	7,0 m
Djupgående:	1,1 m
Byggd år:	1960/1999
Byggare:	Hjälmare kanal & slussverk, Arboga.
Kapacitet:	10 personbilar, 50 passagerare.
Axel/boggitryck:	10/16 ton, max 34 ton.

### **FÄRJA 274, FRÖJA, ex FREY,**

När 274:an var ny, skulle hon lägga sig i Östersund för kompletteringsjobb, hon kom direkt från Dvärssätt. Då fick hon sitt första uppdrag. Elkabeln mellan Östersund och Frösön brast och det medförde att elverket hyrde färjan som arbetsplats. Hon placerades mitt över kabelbrottet, kabeln drogs ombord längs efter hela körbanan och ett tält sattes upp där elverksper-sonalen lagade skadan. Det var sent på hösten och det blåste, något som gjorde att det var svårt att hålla färjan still. Så mojnade vinden och det frös på istället. Skadan tog flera dagar att laga så färjemännen Alf Nilsson och Gustav Gren avlöste varandra vid rodret. När Gustav kom ut till färjan så åkte han skidor på den nylagda, tunna isen och Alf åkte på Gustav's ski-dor till land. Så fick man hålla på i några dagar tills kabeln var lagad. Alf var orolig för moto-rerna, de hade inte körts in riktigt och det fanns ingen möjlighet att kolla oljorna på ganska många gångtimmar. Allt gick emellertid bra. När detta arbete var klart så kördes 274:an till Vallsundet där hon sattes i trafik i juletid 1969. Hon fick bryta is då hon gick från Östersund till Valla.

När färjorna fick namn istället för nummer så fick 274:an först namnet Frey men det var upp- taget av en isbrytare så namnet fick ändras till Fröja.

På 1990-talet fick man byta ut sugmotorerna mot nya med både turbo och laddluftkyllning. Detta enbart för att sänka de skadliga utsläppen från avgaserna. Bränsleförbrukningen sjönk också ordentligt.

En sommardag 2002 blev en kamrat till mig ut för en incident vid avkörning från denna färja. Han körde av efter ljussignalerna men rampen var ej helt nedfälld! Nu körde han en allhjul- driven lastbil så ”fallet” gick bra. En personbil hade inte klarat detta lika bra.

Fröja var uppdragen på slip sommaren 2002 för en del småreparationer. Ett litet dopp fick Gunnar Norelius ta sig i det vackra vädret då en bussning till linhjulet ramlade i sjön på Isö- sidan vid färjebytet.

I passagerarredaren nr 4 2003 fanns följande att läsa:

*Den linstyrda färjan 274 Fröja, som normalt trafikerar Isöleden i Storsjön, genomgår för till- fället en total ombyggnation. I princip är det bara skrovet som blir kvar av den gamla Fröja. Färjan kommer att förbli linstyrd, men kommer att utrustas med Schottel Pumpjetaggregat, istället för vanliga propelleraggregat, för att få ett så litet djupgående som möjligt.*

*Drivlinan kommer att bestå av en Volvo Penta D12-450 på 330 kW i var ända av färjan. Det är likadana motorer som sitter i den nyligen levererade 340 Venus samt i kommande 341 Plu- to, vilket gör att dessa tre färjor kan dela reservmotorer. Generatoraggregaten är även de li- kadana i alla tre färjorna, Volvo Penta D5A-TA. Bägge dessa motortyper tillhör de absolut bästa på marknaden, framförallt vad det gäller emissionsnivåerna.*

*Då färjan inte kan lämna Storsjön så utförs det mesta arbetet på Färjerederiets egen slip vid Härke på Frösön. Arbetet på plats leds av Jack Kårenheim från Fridhems varv. Det mesta av arbetet bedrivs dock med inhyrd personal från företag i trakten. Sjösättning, tester och prov- turer av Fröja beräknas ske under slutet av maj, om bara vattenståndet tillåter.*

*Fredrik Skeppstedt, Färjerederiet.*

I Färjerederiets tidning Sjövägen, februari 2004, fanns följande artikel införd:

#### **FRÖJA FÖRSTA FÄRJAN MED VATTENJET**

*Det här är ett spännande projekt och trots att allt inte såg ut som vi förväntade oss när vi kom följer vi tidtabellen. Det säger Jack Kårenheim, Fridhems Varv i Lysekil. Han är ansvarig ar- betsledare för ombyggnaden av Isöledens Fröja. Fröja byggdes av Vaplans Mekaniska och le- vererades till Vallsundsleden i november 1969.*

*Några mera omfattande uppdateringar har inte gjorts under de år hon gått i trafik och därför var det nu dags för en större uppdatering. Nu byts drivlinan ut. Nya dieselgeneratorer monte- ras och det blir oljepanna i stället för el-slukande aerotempers. Samtliga överbyggnader byts också ut. Det blir med andra ord inte så mycket kvar av det ursprungliga bygget.*

*Den 1 september förra året togs Fröja ur trafik och torrsattes på Herke slip på Frösön. Från Fridhems Varv kom då Jack Kårenheim med ett arbetslag bestående av inhyrd personal från olika håll. Överbyggnaderna har rivits och ett nytt elhus har byggts. Övriga överbyggnader kommer att tillverkas på annat håll och dessa har ännu inte anlänt till Herke slip.*

*Vi har varit tolv personer som mest, men nu är vi åtta. När vi gjort bort de grövre jobben kommer att dra ner ytterligare, säger Jack Kårenheim. Sedan ombyggnadsstarten i början av september har en stor del av de grövre jobben blivit klara. Just nu prioriterar vi genomföringar och det som är kvar av bränn och svetsjobb. I början av mars månad har jag lovat målarna att köra igång, säger Jack.*

*I månadsskiftet maj/juni eller så snart vattenförhållandena medger sjösättning ska Fröja i vattnet. Vi ska spara en del jobb tills färjan ligger på vattnet. Bland annat monteringen av axeln mellan kopplingen och vattenjeten. Jag är rädd att vinklingen av axeln inte blir den rätta om vi gör det när färjan ligger på slipen, säger Jack Kårenheim. All utrustning är på plats under däck. Vattenaggregaten är monterade liksom huvudmaskineri och hjälpkärror. Det som i dagsläget inte är på plats är oljepannan.*

*Jack Kårenheim är mycket nöjd med hur arbetena har rullat på. Han ligger i fas med tidplanen vilket innebär att färjan kommer att sättas i trafik i juni månad om inget katastrofalt inträffar på vägen dit.*

*Vi har fått en fantastisk service av de företag som vi anlitat. Både de som har levererat varor och de som levererat tjänster. Tack vare Ivan Carlsson har det fungerat bra med materialleveranserna även när vi från varvet inte varit här, säger Jack Kårenheim.*

Torsdagen den 23 juli 2004 sattes så Fröja in i trafik på Isön – Norderön, något försenad då man haft problem med kylningen av motorerna. Problemet tycks ha legat i värmeväxlarna.

Länstidningen skrev lördagen den 24 juli 2004 följande artikel:

*I går möttes färjetrafikanterna på Storsjön av något nytt. Det är vägfärjan Fröja som återkommit i moderniserad form. Fröja trafikerar Norderön – Isön. Igår var det nypremiär för Fröja, under nästan ett år har hon renoverats och moderniserats. Det luktar målarfärg ombord på färjan och trafikanterna möts av knallvita markeringsstreck på däck. Den största synbara förändringen är dock styrhytten – den ser ut som ett flygledartorn. Vi tittar in i hytten och ser blankt trä, en diskho och en massa instrument. Just diskhon är något alldeles nytt som inte funnits i färjans hytt tidigare, men det är även många andra förändringar för däcksmannen och befälhavaren. Vi har mycket bättre uppsikt nu och ser mycket mer, det är som natt och dag jämfört med förut, säger befälhavaren Göran Nilsson.*

*Det är lite ovant att styra den nyrenoverade färjan. Men under höststormar och hård vind ska det vara lättare än tidigare. Fröja har nämligen vattenjet. Istället för med propeller som tidigare drivs Fröja numera med vatten som tas in och sedan skjuts med kraft. Det är mycket mer kraft nu. Nu kan gå 9,5 knop istället för sex knop, säger däcksmannen Anders Richardsson. Men hastigheten är inte det mest avgörande vid överfart mellan Norderön och Isön. Utan det viktigaste är att båten har blivit starkare och kommer att vara lättare att styra i hård vind.*

*Fröja har renoverats dels för att hon behövde en modernisering, men också för att det skulle bli bättre arbetsmiljö, säger Johan Eriksson, underhållsansvarig på Vägverkets rederi. Till*

*exempel står befälhavaren numera i färdriktningen när han styr båten. De nya motorerna ger också ifrån sig mindre buller och vibrationer. Att styrhytten blivit mycket rymligare och ljusare är en stor fördel för personalen. Däcksman Anders Richardsson och befälhavaren Göran Nilsson är mycket nöjda med den nyrenoverade Fröja, även om de inte hunnit vänja sig vid alla förändringar än. Det är bara skrovet kvar, resten är ombyggt, konstaterar Göran Nilsson.*

I januari 2005 fick en av de nya jetpropellrarna repareras, något som innebar att färjan fick tas ur trafik ett tag.

Färjan väger 150 ton olastad.

Leder som färjan trafikerat:

1969 – 1998	Vallsundet
1999 – 2003	Norderön – Isön
2003 – 2004	Ombyggd på Härke slip
23/7 2004 –	Isön

Färjans längd	54,0 m
Bredd	13,7 m.
Djupgående	2,5 m.
Byggår	1969.
Kapacitet	40 personbilar.
Axel/boggitryck	10/16 ton, max 150 ton.
Maskineri	3 st Scania DSI 11 á 250 hk tom 2003, därefter 2 x Volvo Penta D12 på vardera 450 hk.
Propellrar	2 st Voith-Schneider. Efter 23/7 2004 är hon utrustad med två stycken Schotteljetaggregat.

Bränsleförbrukning: Ca 35 lit/tim.

Varv Waplans mekaniska verkstad.

Hon hade intern/byggnummer 12 hos Waplans.

Fröja byggdes med färjenumret 274 trots att den byggdes efter 275, Hymer.

## **FÄRJA 275, HYMER**

Hymer byggdes för trafik i SannsunDET och sattes in där 1967 då hon ersatte färja 218, Skade. Hymer kom att trafikera SannsunDET fram till dess bron var klar 1981. 1982 till 1983 var hon reservfärja och tom utbjuden till försäljning. Ingen köpare fanns så 1984 sattes hon i trafik på Isöleden fram till 1998 då Fröja frigjordes från Vallsundet eftersom Vallsundsbron då var klar. From 1999 är Hymer reservfärja. Trots att Hymer byggdes tidigare än Fröja (274) fick Hymer nummer 275. Från början var 275 utrustad enbart med en axelgenerator. Efter SannsunDTiden fick hon en ny styrhytt, den första hytten var trång. Troligen byttes även elverket ut mot ett separat vid detta tillfälle.

I mitten på 1990-talet fick färjorna numren utbytta mot namn. 275:an fick först namnet Nord men det namnet var redan upptaget av en isbrytare så till slut fick hon namnet Hymer.

Hymer är numera, år 2002, utrustad två Scania DSI 11 samt två Schneider-propellrar. Hon var den första färjan i Storsjön som fick turbo och laddluftkylda motorer. Används nu som reservfärja i Storsjön och hon sattes i sjön den 7 augusti 2002 för att ersätta Fröja som skulle upp på slipen i Herke för reparationer.

275:an är nu utrustad för linfri trafik vilket innebär att hon kan köra Håkanstaleden.

Hon väger 140 ton olastad. Det är samma varv som byggt 242 och 275, Luleå varv, men färjorna hade olika skrovform. Däremot har 274, Waplans och 275 samma skrovform. Dock är inte 275 lika utbyggd som 274 vilket innebär att 275 fick en fil mindre vid nybyggandet. Detta med antalet filer och bredd mellan filerna har vållat en del bekymmer under årens lopp och därför kan antalet personbilar variera mellan olika år på samma färjor.

2003 fick Hymer åter börja trafikera Isön – Norderön då 274 Fröja drogs upp på Härke slip, detta för att genomgå en stor ombyggnad. Hymer kom så att trafikera Isön – Norderön fram till den 23 juli 2004. När Hymer togs ur trafik denna dag var motorerna i princip slutkörda. De tog 5 liter smörjolja per dygn.

Leder som färjan trafikerat:

1967 – 1975	Sannsundet
1975 – 1976	Ombyggnad
1976 – 1981	Sannsundet
1981 – 1983	Reservfärja
1984 – 1998	Norderön – Isön
1999 – 2003	Reservfärja
2003 – 23/7 2004	Isön

Längd	54,0 m
Bredd	11,7 m
Djupg	2,0 m
Byggd	1966
Varv	Luleå varv AB
Kapacitet	44 personbilar, 180 passagerare
Axel/boggietryck	10/16, max 150 ton

## FÄRJA 281

Färja 281 kom att bestå av tre färjor. De tre var: 172, 179 och färja 204. Det unika var att hon hämtades hösten 1968 i Sundsbackssundet som färja 179 men återkom som färja 281 sommaren 1969! De tre delarna hopsattes vid färjebostället i Valla av personal från Luleå varv vintern 1968/69. Den del som kom från västkusten, 172, har gjort sig känd som en enda stor rostklump. Efter det att denna färja entledigats från Sundsbackssundet 1970 blev hon den första färja som drogs upp på den nybyggda Herke slip. Hon delades på igen och fraktades till Amerösundet där hon kom i trafik 1972. 1982 var hennes karriär över och hon skars ned. Utranterad 1983.

Leder som denna färja trafikerat:

1969 – 1970	Sundsbackssundet
1972 – 1982	Ammerösundet

Byggår:	1968
Längd	30,62
Bredd	6,00
Djupg	1,10

Byggplats Härke nya slip

### **FÄRJA 300, SKIDBLADNER**

Vid leveransen var hon utrustad med 3 st Scania-sexor av sugmotortyp, d.v.s. standardmotorerna och Schneiderpropellrar. Vid renoveringen 1998 fick hon propellrar och hon är därmed den första Storsjöfärja som utrustats med ”vanliga” propellrar i stället för Schneiderpropellrarna. Hon har dubbla propellrar med varsin Scania DSI 11 i varje ända på båten. I varje ända sitter alltså en motor som driver ett propelleraggregat som i sin tur är utrustat med två motroterande propellrar, på Volvo språk kallat duo-prop. Detta med propellrarna har varit en källa för bekymmer. Man har även utrustat henne med enkla propellrar för att se om det fungerar bättre. 300 har en skrovform som påminner om 218/Skade. Hon har inte fullt lika plana skrov som de övriga färjorna. Under byggnationstiden gick Lunde varv i konkurs så färdigställandet fick göras av Waplans.

När 300:an var ny så var hon känd för att gå dåligt i is, bl a var iskorgarna för täta. Hon gick inte bra i vanlig sjö heller, hon plogade vattnet framför sig vilket i sin tur gjorde att det var svårt att hålla tiderna med henne. Efter ombyggnaden har 300:an blivit bättre. Hon lär ha kostat 7 miljoner kronor då hon byggdes. En av Vägverkets chefer ska ha sagt: Om jag fått dessa pengar hade jag byggt en bro över Rödösundet. Pengarna kanske hade räckt då, 1975.

300:an var inte alls omtyckt då den kom till sjön. Hon var tänkt att ersätta 218/Skade men det tog många år innan det skedde. Hon kunde inte hålla tidtabellen på Håkanstaleden som nämnts ovan. Färjemännen på de andra lederna tyckte inte om att få 300:an som reservfärja då de ordinarie färjorna skulle upp på slip. I och med att 300:an blev klar såldes 207:an.

Nu fanns det även personal som tyckte om 300:an. Hon är oerhört starkt byggd för originalritningarna är på en färja av 52 meters längd. 300 kortades ned till 40 meter men byggdes i alla fall enligt ritningarna vilket innebar att hon blev stark, tung och stabil.

300:an var den första färja i Storsjön som utrustades med septitank, dvs. uppsamling av WC-avloppet. Dock fungerade inte detta så bra alla gånger. Vid sjögång tömdes vattenlåset och varma sommandagar luktade det på ett sätt som inte beskrivs så lätt. Hon hade en egenhet till, det normala är att färjorna har 24 volt under däck men 220 volt ovan däck. 300 hade 24 volt överallt vilket lurade färjemännen när de skulle byta lampor ovan däck. Han blev även lurad som tog en 24 volts lampa med sig hem och satte i gårdslampan. Tack och lov satte han dit lampkupan innan han slog på strömmen. Det verkar som om 300:an vägrar släppa problemen bakom sig. De nya propellrarna fungerar inte tillfredsställande, trots ett nytt ingrepp för 7 miljoner kronor i slutet av 1990-talet.

Den 8 juni 1996 fanns följande artikel införd i LT:

*Den reservfärja som idag ligger färdigmålad på varvet i Härke heter Skidbladner. Det var guden Frejs underbara skepp som kunde färdas över både land och hav och som alltid hade förlig vind. Färjan skulle redan ha varit i sjön. Men vattenståndet i Storsjön är fortfarande för lågt. Skidbladner ersätter Håkanstafärjan som står i tur för ommålning och översyn.*

Nu har 300:an fått nya Scaniamotorer av typen D12, märkligt nog har de samma beteckning som Volvo's 12 litersmotor.

Leder som denna färja trafikerat:

1975 – 1976	Sannsundet
1976 – 1979	Reservfärja
1980 – 1983	Isön
1984 – 1997	Reservfärja
1997 – 1997	Ombyggd
1998 –	Håkansta

Har mest tjänstgjort som reservfärja.

Färjans längd:	40,0 m
Färjans bredd:	11,7 m
Djupg:	3,0 m
Byggd år:	1975/1998
Varv:	Lunde varv & verkstad vid Härke slip, Waplans därefter
Kapacitet:	36 personbilar
Axel/boggietryck:	10/16, max 150 ton

## **MOTORER**

### **Hesselmanmotorn**

I början av 1930-talet hade ingen av de tre svenska lastbilstillverkarna egna resurser att utveckla och tillverka den nya dieselmotorn. Utomlands fanns redan lastbilar med dieselmotorer, men tillförlitligheten hos dessa var tveksam. Därför sökte de svenska tillverkarna även andra alternativ för att ersätta de allt större och bränsletörstiga bensinmotorerna. Lösningen hittades på nära håll. Med utgångspunkt från existerande toppventilade bensinmotorer, och eget utvecklingsarbete med dieselmotorer, utvecklade den svenske ingenjören Jonas Hesselman en hybrid mellan bensin- och dieselmotorn. Kort sagt kan Hesselmanmotorn karaktäriseras som en lågkomprimerad allbränslemotor, huvudsakligen avsedd för drift med brännolja, alltså diesel, där bränslet direktinsprutas i cylindrarna och antänds med tändstift.

Under 1930-talet kom samtliga svenska lastbilstillverkare att utrusta sina fordon med Hesselmanmotorn. För Volvos del sträckte sig Hesselmanepoken mellan åren 1933 och 1947. Som grund för den egna Hesselmanmotorn låg Volvos toppventilade och sexcylindriga så kallade DC-motor. I Hesselmansutförande fick den namnet HA. Men Hesselmanmotorn var en helt egen konstruktion och alltså inte en vidareutvecklad bensinmotor.

## DIESELMOTORER

Den raka 8-cylindriga motor från Scania Vabis som fanns i ett tidigt skede av färjorna började att tillverkas av Scania redan 1939. Denna motor ingick i en motorserie som var moduluppbyggd, den fanns att köpa både som 4, 6 & 8-cylindrig. Eftersom motorserien kom precis när 2:a världskriget bröt ut så har den funnits både som bensin-, gengas- och dieseldriven enligt förkammarsprincipen och sedan 1949 började den moderna eran med direktinsprutade dieselmotorer och det var denna motor som kom i trafik i Storsjöns färjor. Dessa motorer hade ett par egenskaper som inte gillades av färjemännen. Dels så var cylinderfotstättningarna dåliga vilket innebar många natters jobb då de skulle bytas. Dels så sprack bränslerören rätt ofta vilket var mycket farligt. Diesel sprutade då på de heta grenrören men tack och lov hände ingen allvarlig olycka. Idag har en del bussbränder slutat i katastrofer, flera gånger pga att diesel sprutat på grenrören varefter diesel fattat eld. Denna farliga egenskap är bortbyggd i alla moderna marina motorer, oavsett fabrikat. Denna 8-cylindriga motor kunde från 1951 även levereras med turbo, och det var troligen Scania först i världen med. Dock kom inga sådana motorer i drift i Storsjöns färjor. Även vevaxelbrott förekom på dessa motorer. Motorerna kanske inte var nya då de installerades i färjorna.

Cylinderborrning	115 mm
Slaglängd	136 mm
Cylindervolym	11,3 liter
Effekt	150 hk var det normala i sugmotorversion på den marina typen.

En fyrcylindrig motor ur denna familj fanns i Vallsundsfärjan, 72:an, som hamnade i Sannundet 1957.

1958 presenterade Scania en helt ny motor, den s.k. D 10. Det var en helt nykonstruerad motor som redan 1962 fick slagvolymen höjd från 10,26 liter till 11,0 liter och beteckningen D 11. Denna motor kom att bli långlivad hos Scania och den var en bättre motor än den motor den ersatte, den raka åttan. Från början fanns den bara som s.k. sugmotor i sjöns färjor. Tillverkningen av D 11:an snuddade 2000-talet. Driftstimmar på 30 000 timmar är inget ovanligt. En av dessa motorer gick närmare 80 000 timmar på Isöfärjan utan några som helst problem, inte ens olja drog den. Tar man antalet gångtimmar och multiplicerar det med 5 landmil så blir 30 000 timmar ca 150 000 mil. 80 000 timmar blir alltså 400 000 **landmil!**

Idag har färjorna denna motortyp som är försedd med både turbo och laddlyftkylare. Dessa två saker höjer effekten men minskar bränsleförbrukningen samt sänker de skadliga utsläppen från avgaserna.

Cylinderborrning	127 mm
Slaglängd	145 mm
Cylindervolym	11,02 liter
Effekt	Beställs ofta efter vilket arbete den ska utföra, runt 250 hk per motor i färja 274, 275 och 300.

I 218/Skade sitter det en mindre Scania motor, den s.k. DS 9:an. Den motorn lanserades 1984 och den tillverkas fortfarande år 2003. 1996 genomgick motorn en rejäl modernisering och fick bli slaglängden ökad till 144 mm vilket ger en slagvolym på ganska precis 9 liter. Denna motor är alltså en ännu modernare konstruktion än de två övre nämnda. Dessa motorer i Skade har turbo men ingen laddluftkylning.

Cylinderborrning	115 mm
Slaglängd	136 mm
Cylindervolym	8,47 liter
Effekt	Beställs ofta efter vilket arbete den ska utföra, runt 200 hk styck i färja 218/Skade

Dessa motorer från Scania och från konkurrenten Volvo är i grunden lastbilsmotorer som förvandlas till marinmotorer. Dessa motorer specialanpassas för sina ändamål redan vid grundmonteringen. De genomgår dock alla samma procedur som lastbilsmotorerna med bland annat belastad provkörning, innan de transporteras till de verkstäder där konverteringen till industriell eller marinmotor sker. Marinmotorerna är lite mer komplicerade än industrimotorerna. På marinmotorn monteras betydligt fler specialdetaljer såsom backslag och värmväxlare. En del av detaljerna måste också monteras på innan motorn över huvud taget kan provköras. Den marina kompletteringen sker därför i två steg, ett före och ett efter provkörningen. Det är viktigt att motorn ska vara anpassad till kundens önskemål. Av den anledningen finns också en oändligt rik flora av varianter inom varje enskild motortyp.

Att komplettera en grundmotor till färdig produkt kan ta allt mellan 1 och 35 timmar. Efter monteringen är nästa steg i produktionskedjan målningen av motorerna. Eftersom dessa motorer ofta står synliga är det viktigt att de ser snygga ut.

Tittar vi närmare på dessa motorer och jämför de med sina bröder i lastbilarna ser man att marinmotorn bl a har vattenkylda grenrör, turbo och intercooler. Detta för att minska värmeutvecklingen och minska brandrisken, en sjömans värsta mardröm. Man känner när man står nära dessa marinmotorer att de genererar lite strålvärme mot lastbilens dito.

## HERKE SLIP

Namnet Härke (Herke) betyder besvärlighet, möda och uselhet! Platsen kan troligen ha haft någon ofördelaktig egenskap. Här låg Frösö fattiggård i början av 1900-talet.

Denna slip byggdes 1971 och 207:an körde ut gruset till slipen. Vid Härke användes en maskin med en s.k. basker som drog gruset av färjan. En dykare låg i sjön och höll upp ett rör för att visa var gruset skulle placeras. Denna dykare kan inte ha vetat vad rädsla var, inte nog med denna livsfarliga placering, hans lufttillförsel var enkel. Luftpumpen drevs av en bensinmotor vars avgasrör mynnade ut alldeles bredvid insugningsröret för friskluften till dykaren! Haldo Eriksson var med när slipen byggdes och slipen fick byggas om och förbättras redan innan den var klar. Pattformen man hade till hjälp var Bomsunds gamla järnfärja, en liten farkost som fanns kvar vid slipen till omkring 1977.

Spelet till slipen kom från en gammal valfångare. Slipen fick senare förlängas eftersom färjorna blev längre och längre. De större färjorna kräver tre vagnar och de mindre färjorna två. Detta spel är i bruk fortfarande.

En gång tog sig en slipvagn en alldeles egen färd ut i vattnet. Försöket att dra upp den med en traktor misslyckades. En väghyvel drog dock upp vagnen.

Den första färjan att slipdras på Härke slip blev Sundbackssunds färjan 1971. Där skars hon ned i sektioner och fraktades till Ammeröleden där hon kom i trafik 1972.

I Östersunds-Posten den 30 mars 2004 fanns följande artikel införd:

*I tisdags inspekterade Ivan Carlsson och jag Storsjöns isvägar och vi for härs och tvärs över sjön med jeep. Ivan är isvägarnas guru med stort ansvar. Han kan allt om isvägar, men kan inte säga när de stängs för året. Sådant är det här jobbet. Påsken brukar vara en gräns, säger han. Snart lämnar han sitt jobb som ansvarig för detta obeständiga livsverk. Till hösten går han i pension. Ingen är oersättlig, menar han.*

*Han har arbetat med isvägar sedan 1963. Efter en omorganisation där han fick ansvar för samtliga isvägar tituleras han färjrederingenjör. Isvägmästare hade varit bättre. Det är Ivan som öppnat och stängt isvägarna hittills. Redan när isen är fem centimeter börjar hans man-  
nar att kontrollera isen till fots. När isen vuxit till en decimeter kan man använda snöskoter. Numera görs isvägarna 40 meter breda med en lika bred mittfil som inte plogas. Det är för blåstens skull. De skulle driva igen lätt annars.*

*Numera finns tre isvägar på Storsjön. Ytterligare några finns i Norrbotten och ibland en i Hjälmaren. Det borde göras en turistbroschyr om isvägar, menar Ivan. Han berömmar de som skött årets isbana Medvinden.*

*Han berättar om mannen som kom från Zaire som kom för att köpa en färja som skulle användas på Kongofloden. Det var vinter och han erbjöds ta en biltur på sjön. Jag åker inte på vatten, sade han, men lyckades till slut övertalas. Då öppnade han bildörren och stampade på isen för säkerhets skull.*

*Nervöst har det varit många gånger, men inom ramen för arbetet har ännu ingen olycka hänt på själva isvägen. Dock när bilförare förirrat sig vid sidan om. Hans råd: Lyd skyltarna! Håll avstånd!*

*När det blåser hårt och snön driver på sjön och han ändå måste ut har han sina knep. Jag tittar uppåt och kan orientera efter stjärnorna eller Brattåsmasten, säger han. Så berättar han episoder. Som Anders Hallen som skötte isvägen Isön – Norderön. ”Hen e de sån vi kört ner jeepen som ligger på 42 meters djup”, sade Hallen när den unge vägmästaren Ivan kom på besök. ”Vi behöver en ny” – sedan var det inte mer med det. Jeepen bärgades och en ny inlånades i all hast. The show must go on.*

*De som nyttjar isvägarna kan vara trygga. Det finns marginaler, menar Ivan som tycker det är skönt att slippa sömnlösa nätter och i framtidens vintrar ägna sig åt isfiske.*

Om vi rangordnar färjelederna efter ålder blir nog följande inte helt fel:

1. Rödön, säkert från 300-talet, finns dock indikationer att sundet trafikerats redan på 100-talet efter Kristus. From 1636 är det helt klart att det bedrivits ordnad färjedrift här.
2. Östersundet. På 1550-talet fanns det färja här. Runstenen säger att det funnits bro här redan på 1000-talet. Denna stens budskap har diskuterats flitigt.
3. Sannsundets färjetrafik började 1642.

4. Först på fjärde plats kommer Vallsundet som fick färja 1646.
5. Stuguns färja kom i trafik 1660.
6. Sundsbackssundet kom i gång 1665.
7. Duved var också tidigt igång, före 1700-talet.
8. 1699 färjades det i Strömsund.
9. På tidigt 1700-tal var man i gång i Hammerdalssundet.
10. 1718 vet man att det gick färja i Lit över Indalsävlen.
11. Ca 1730 fanns det färja i Järpen.
12. 1876 fanns det färja vid Aspås, Skyttmon.
13. Trafiken mellan Håkansta och Norderön kom i gång på 1890-talet.
14. 1892 fanns det färja i Finneråsnäset.
15. 1904 färjades det i Flatnor.
16. 1940 fick Ammerön färja.
17. 1957 fick Isön den färja som förbinder Isön med Norderön.

### **FÄRJA 55**

Leder denna färja trafikerat:

– 1954	Leder vid kusten, bl a Sandnässundet
1954 – 1967	Finneråsnäset
1969 – 1969	Sundsbackssundet några veckor innan färja 281 var klar för trafik
1969 – 1977 ca	Arbetsplattform för Vägverkets personal vid Härke slip.

### **FÄRJA 68, FINNERÅSNÄSETS SISTA TRÄFÄRJA**

Led denna färja trafikerade:

1935 – 1952	Finneråsnäset – Bomsund
-------------	-------------------------

### **FÄRJA 69**

Led denna färja trafikerade:

1940 – 1971	Ammerösundet
-------------	--------------

– 2002 Fagervik I

## FÄRJA 70

Leder färjan trafikerat:

1939 – 1976	Flatnorsundet
1979 ca - ?	Overksam i Storsjön
2002	Pråm, Fagervik II

## FÄRJA 71, RÖDÖSUNDETS FÖRSTA JÄRNFÄRJA

Led denna färja trafikerade:

1925 – 1953	Rödösundet
-------------	------------

## FÄRJA 72

Leder färjan trafikerade:

5 juni 1934 – 1955	Vallsundet
1956 – 1956	Stillaliggande
1957 – 1960	Sannsundet
1961 – 1961	Stillaliggande
1962 – 1963	Ombyggnation
1963 – 1980	Isön
1985 ca	Skrotad på Härke slip

## FÄRJA 73

Led denna färja trafikerat:

1943 – 1967	Håkansta
-------------	----------

## FÄRJA 74

Leder färjan trafikerat:

1931 – 1957	Sannsundet
6 juni 1957 – 1962	Isön
1969	Upphuggen enl. inspektion den 20/2 1969

## FÄRJA 75

Led denna färja trafikerade:

1924 – 1938 Sundsbackssundet

**FÄRJA 76**

Led denna träfärja trafikerade:

1939 – 1956                      Sundsbackssundet

**FÄRJA 77**

Led denna färja trafikerade:

1937 – 1957                      Öhn-sundet

**FÄRJA 78**

Led denna färja trafikerade:

1925 – 1947                      Strömsundet

**FÄRJA 79**

Leder denna färja trafikerat:

1930 – 1944	Hammerdalssundet
1946 – 1956	Strömsundet, (Näsviken – Ström)
1957	Ombyggd
1958 – 1976	Öhn-sundet, Strömsund
1976	Utrangerades omgående

**FÄRJA 141**

Led färjan trafikerade:

1957 – 1962                      Sundsbackssundet

**FÄRJA 172**

Leder denna färja trafikerat:

1951 –	Hamburgsund, därefter en del i 281
1969 –	Ombyggd, avförs som nr 172

**FÄRJA 179**

Leder denna färja trafikerat:

1953 – 1953	Finneråsnäset
1954 – 1961	Rödösundet

1962 – 1968 Sundsbackssundet  
1969 Ombyggd, avförs som 179, en del i 281

### **FÄRJA 204**

1969 Gick i Norrland  
1969 Ombyggd, nummer 204 avförs, en del i 281

### **FÄRJA 207**

Leder färjan trafikerat:

1956 – 1962 Vallsundet  
1962 – 1969 Rödösundet  
1969 – 1975 Reservfärja  
1976 Söld. Ägare: Dyk & Byggnads AB Törnqvist & Tisén, Nynäs-  
hamn. Omdöpt till HÄRKE.  
2002 Avregistrerad

### **FÄRJA 218, SKADE**

Leder denna färja trafikerat:

1960 – 1967 Sannsundet  
1967 – 1998 Norderön – Håkansta  
1999 – 2010 Utbjuden till försäljning  
2011 Planeras att försäljas till skrot

### **FÄRJA 235**

Leder denna färja trafikerat

1977 – 1982 Flatnor  
1983 Kalix Sjöttjänst AB

### **FÄRJA 242**

Leder denna färja trafikerat:

1962 – 1969 Vallsundet  
1970 – 1993 Rödösundet  
2002 Söld, ligger i delar på land i Norrland  
2005 ca Söld till en skrotfirma i Finland och skrotad

**FÄRJA 250, ARNLJOT**

Leder färjan trafikerat:

1960 –	Övre Norrland, Karesuando
1983 –	Ammerösundet

**FÄRJA 274, FRÖJA**

Leder denna färja trafikerat:

1969 – 1998	Vallsundet
1999 –	Isön

**FÄRJA 275, HYMER**

Leder som färjan trafikerat:

1967 – 1975	Sannsundet
1975 – 1976	Ombyggnad
1976 – 1981	Sannsundet
1981 – 1983	Reservfärja
1984 – 1998	Norderön – Isön
1999 –	Reservfärja

**FÄRJA 281**

Leder som denna färja trafikerat:

1969 – 1970	Sundsbackssundet
1972 – 1982	Ammerösundet

**FÄRJA 300, SKIDBLADNER**

1975 – 1976	Sannsundet
1976 – 1979	Reservfärja
1980 – 1983	Isön
1984 – 1997	Reservfärja
1997 – 1997	Ombyggd
1998 –	Håkansta

### Färjor som trafikerat Ammeröleden:

1940 – 1971	Färja 69, lindragen färja, såldes till kusten
1972 – 1982	Färja 281, lindragen färja, byggd i stål, kom från Storsjön
1983 –	Färja 250, Arnljot, kommer från Karesuando

### Färjor som trafikerat Aspäsleden, Skyttmon (Ammerån)

1876ca – början 1900	Enkla timmerflottar
Början 1900 – 1926	Ny mer ändamålsenlig träfärja, rodd- och handdragen
1927 – 1935	Träfärja
1935 – 1950	Träfärja byggd av Strandberg i Hammerdal

### Färjor som trafikerat Bomsund/Finneråsnäset:

– 1898	Okända flytetyg, ingen organiserad färjeled
1898 – 1927	Okända färjor, avlönad färjeman
1927 – 1935	Träfärja, 8,35 x 4,0 x 0,85
1935 – 1952	Färja 68, träfärja, 11,02 x 4,12 x 0,55 m
1953 – 1953	Färja 179
1954 – 1967	Färja 55

### Färjor som trafikerat Flatnorsundet:

1904 – 1912/1913	Roddfärja av trä
1912/1913 – 1924	Roddfärja av trä
1924 – 1938	Träfärja som drevs av en utombordsmotor
1939 – 1976	Färja 70, järnfärja, byggd av Waplans.
1977 – 1982	Färja 235

### Färjor som trafikerat Hammerdalssundet:

– 1887	Roddfärja i trä
1887 – 1894	Roddfärja i trä
1894 – 1920	Dragfärja i trä, drogs med kätting istället för vajer
1920 – 1927	Dragfärja i trä
1927 – 1930	Samma som ovan men försedd med motor
1930 – 1938	Färja 79, järn
1938 – 1944	Samma som ovan men förlängd 5 meter

### Färjor som trafikerat Håkanstaleden:

1870ca-1911	Enkel farkost, troligen roddfärja
1911 – 1930	Segel/roddfärja byggd i trä
1930 – 1943	Motordriven färja, byggd i trä av Spånås
1943 – 1967	Färja 73
1967 – 1998	Färja 218, Skade
1998 –	Färja 300, Skidbladner

### **Färjor som trafikerat Isöleden:**

1957 – 1962	Färja 74, propeller utan roder, f d SannsunDET, linstyrd
1963 – 1980	Färja 72, f d SannsunDET och f d VallsunDET
1980 – 1983	Färja 300, Skidbladner
1984 – 1998	Färja 275, Hymer
1999 –	Färja 274, Fröja

### **Kammarleden/vågen**

Här kom ingen färja i trafik mellan Arvesund och Mårdsund trots långt framskridna planer på 1930-talet.

### **Krokomsleden:**

Här fanns det gamla träfärjor men det byggdes en bestående bro 1861 och efter det årtalet har det inte funnits någon färja där.

### **Färjor som trafikerat Rödösundsleden:**

100 – 1636	Primitiva och enkla farkoster
1636 – 1752	Enkla farkoster, roddfärjor
1753 – 1753	Färjan utlånad till ÖstersunDET pga broras i ÖstersunDET
1754 – 1900	Enkla farkoster, roddfärjor
1900 ca - 1925	Handdragen linfärja byggd i trä, 9,7 x 3,9 m
1925 – 1953	Färja 71, RödösunDETS första järnfärja
1954 – 1961	Färja 179
1962 – 1969	Färja 207
1970 – 1993	Färja 242

### **Färjor som trafikerat SannsunDETSleden:**

1642 – 1883	Enkla roddbåtar
1884 – 1908	Segelfärja
1908 – 1920	Maskindragen färja, byggd i trä
1921 – 1931	Maskindragen färja, byggd i trä, liknande den tidigare färjan
1931 – 1957	Färja 74, propellerdriven, roderlös färja, byggd i järn
1957 – 1960	Färja 72, lindragen färja från VallsunDET
1960 – 1967	Färja 218, senare Skade
1967 – 1975	Färja 275, Hymer
1975 – 1976	Färja 300, Skidbladner
1976 – 1981	Färja 275 Hymer

### **Färjor som trafikerat Selet, Ammerån**

1915 – 1921, ca	Roddfärja byggd i trä
1922 – 1950	Enkla flottar
1951 – 1958	Aspnäs gamla färja
1958 – 1959	Ingen färja i trafik

1959 – 1999	Färja byggd av pontoner, 7 x 3 m, ca
2000 –	Samma som ovan men renoverad

### **Färjor som trafikerat Stafresundet, Näliden**

I Nälidsjön fanns det en färja som gick mellan Stavre och Lungret. Denna färja fraktade mest djur men den 26 september 1861 kantrade färjan och Erik Jonsson från Västerstafre drunknade.

### **Färjor som trafikerat Strömsundet:**

– 1907	Träförja
1907 –	Träförja byggd av Erik Karlsson
– 1918	Handdragen träförja
1925 – 1937	Färja 78, färja byggd av Jerfeds Mekaniska Verkstad, 11,0 x 7,25
1938 – 1947	Samma som ovan men förlängd till längd av 16,0 m.
1946 – 1956	Färja 79, byggd av Waplans, kom från Hammerdalssundet

### **Färjor som trafikerat Sundsbackssundet:**

1665 – 1898 ca	Enkla roddbåtar, flottar
1898 – 1923	Enkel träförja, roddes
1924 – 1938	Färja 75, enkel träförja, roddes
1939 – 1956	Färja 76, enkel träförja försedd med utombordsmotor.
1957 – 1962	Färja 141, Spånåsfärja
1962 – 1968	Färja 179
1969 – 1969	Färja 55, Finneråsnäsets färja
1969 – 1970	Färja 281

### **Färjor som trafikerat Vallsundsleden:**

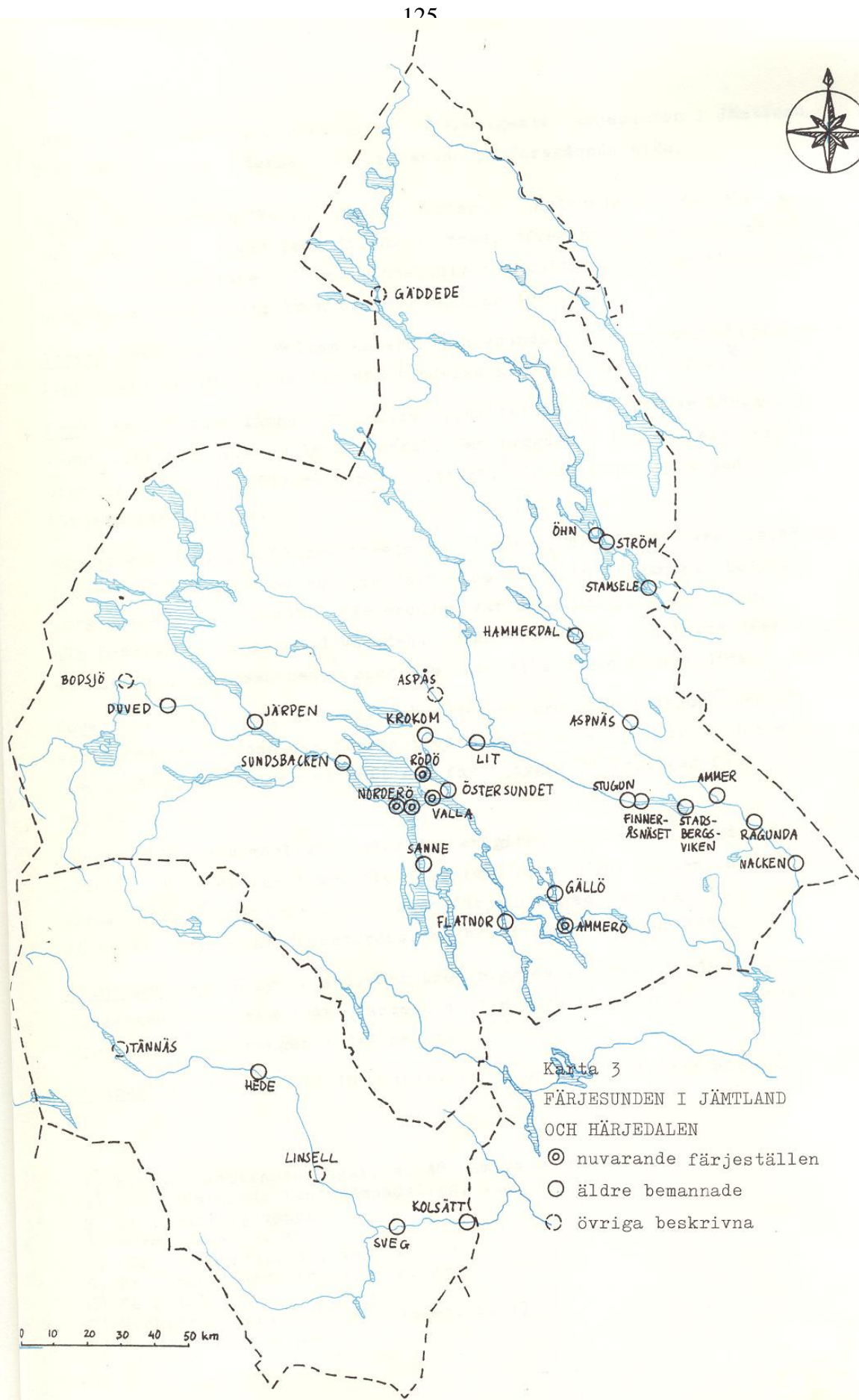
300 – 1646	Enkla och primitiva flottar.
1646 – 1800 ca	Flottar, nu börjar det likna ordnad färjetrafik
1800 – 1850 ca	Enkla roddbåtar
1850 – 1905ca	Segel- och roddfärja
1906ca – 1921	Lindragna träförjor
1922 – 1934	Järn/träförja, byggd av trä på järnspant, lindragen
1934 – 1955	Färja 72, nitad, 12 personbilar.
1956 – 1962	Färja 207, 28 personbilar
1962 – 1969	Färja 242, 44 personbilar
1969 – 1998	Färja 274/Fröja, 54 personbilar.

### **Färjor som trafikerat Öhn-sundet, Strömsund:**

1918 – 1936	Handdragen träförja, kom från Näsvisken/Ström, 7,2 x 4,2 m
1937 – 1957	Färja 77, stålfärja tillverkad av Jerfeds Mekaniska Verkstad, 10,2 x 4,7 m
1958 – 1976	Färja 79

**Färjor som trafikerat Östersundet:**

1550 – 1711	Enkla flottar och roddbåtar
1753	Rödösundets färja
1899 –	Förslag till ångfärja mellan Knytta – Önet – Östersund
1925	Återigen förslag att öppna färjeled här, att flytta Vallsundets färja



## KÄLLOR:

Stig Andersson, Skyttmon  
Alf Nilsson, Håkansta  
Erik Norelius, Norderön  
Gunnar Norelius, Norderön  
Sven Olsson, Selet  
John Ottosson, Vattjom  
Gustaf Gren, Överbyn  
Karl-Gustaf Gren, Överbyn  
Erik Johannesson, Överbyn  
K G Norberg, Färjerederiet  
Göte Höglund, Vällviken  
Örjan Bergqvist, Arvesund  
Bertil Berger, Bomsund  
Mats Eriksson, Färjerederiet  
Jan Häggström, Färjerederiet  
Nils Erik Kingstad, Waplans Mekaniska Verkstad  
Ivar Carlsson  
Sölve Jönsson  
Gösta Berglin, Gällö  
Joel Rohde  
Kjell Olsson  
Landsarkivet, Östersund  
Länsbiblioteket, Östersund  
Tidningsartiklar i LT och ÖP  
Färjor och färjetrafik i Jämtland och Härjedalen av Georg Hansson  
Fotografier som välvilligt lånats ut av privatpersoners familjealbum.

