

Färja i en historisk återblick och dess utveckling.

Nedtecknad av Harald Nordkvist 2020.

Platsen där Åstön haft sin förbindelse med fastlandet har under lång tid i folkmun kallats "FÄRJA". Namnet Färja har troligen använts så länge någon form av organiserad förbindelse funnits mellan ön och fastlandet. Orsaken till denna namnsättning är att den första organiserade förbindelsen mellan ön och fastlandet skedde med en så kallad roddfärja.

Färja har genom åren varit en samlingspunkt för många generationer, då det har bedrivits både handel med fisk, förädling av fisk, varit en festplats men även en trafikplats. För de som är födda på 40 talet var det samlingsplats för bybor med bad ("jumpning") och allehanda äventyr.

Nedan är en vy över området från sent 30 tal med den första fasta broförbindelsen efter muddringen av Tynderösundets östra kanal. Bron på bilden byggdes 1936 och förbättrades 1940 av militären för att kunna bära tyngre trafik.



Området fastigheten Bäräng 1:20 var fram till den 5:e maj 1945 en samfällighet enligt köpebrevet, ägare var syskonen Sjöström, Alexandra, Leonard, Alfred och Ture och köpare var Tynderö fiskareförening. Området blev i och med detta köp föreningens hemvist och är så än i dag.

Inledningsvis är här en kort kavalkad om vad som föregått på Färja:

Bild 1. Är från de så kallade fiskarfesterna, dansbanan var portabel och användes vart tredje år av föreningen, övriga år var det fiskare föreningarna på Spikarna eller Juniskär som nyttjade den.



Bilder 2: Visar laxfiskarna, Stig-Olof Boman, Börje Nordström och Gunnar Bergsten m.fl.



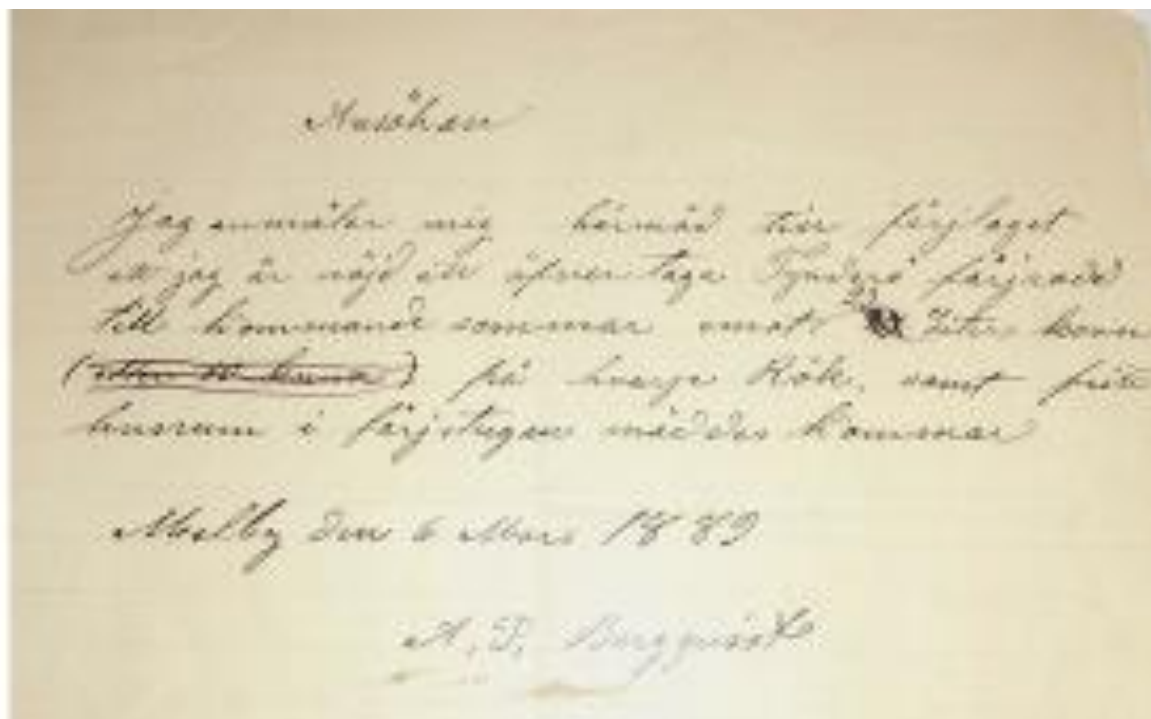
Bilder 3: Här ses i början på 1900 talet fiskmånglarnas bilar uppradade i väntan på sin del av fångsten, i förgrunden på bilden några skötbåtar, vackra och välbyggda.



Bilder 4: Visar Färja som trafikplats med både dragfärjan, bron och lastbåt som passerar.



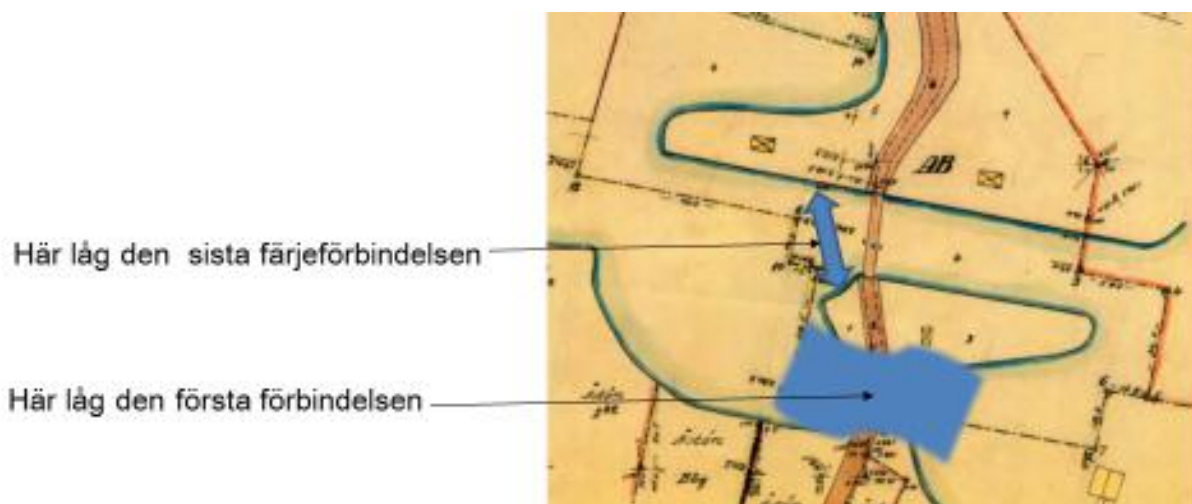
Ända sedan 1700 talet har Färja trafikerats av folk, fä och gods till och från Åstön. Så länge det har funnits bofasta på ön har man upprätthållit förbindelse mellan ön och fastlandet genom att ro över sundet, antagligen rodde man i egna båtar från början men med tiden blev rodden mer organiserad. Fram till år 1864 då den första bron byggdes fanns en så kallad roddfärja. Bilden nedan är en ansökan om rodd, (i dag offert), men inte riktigt offert då den som fått uppdraget att ro blivit erbjuden rodden via en omvänd auktion, billigast vann.



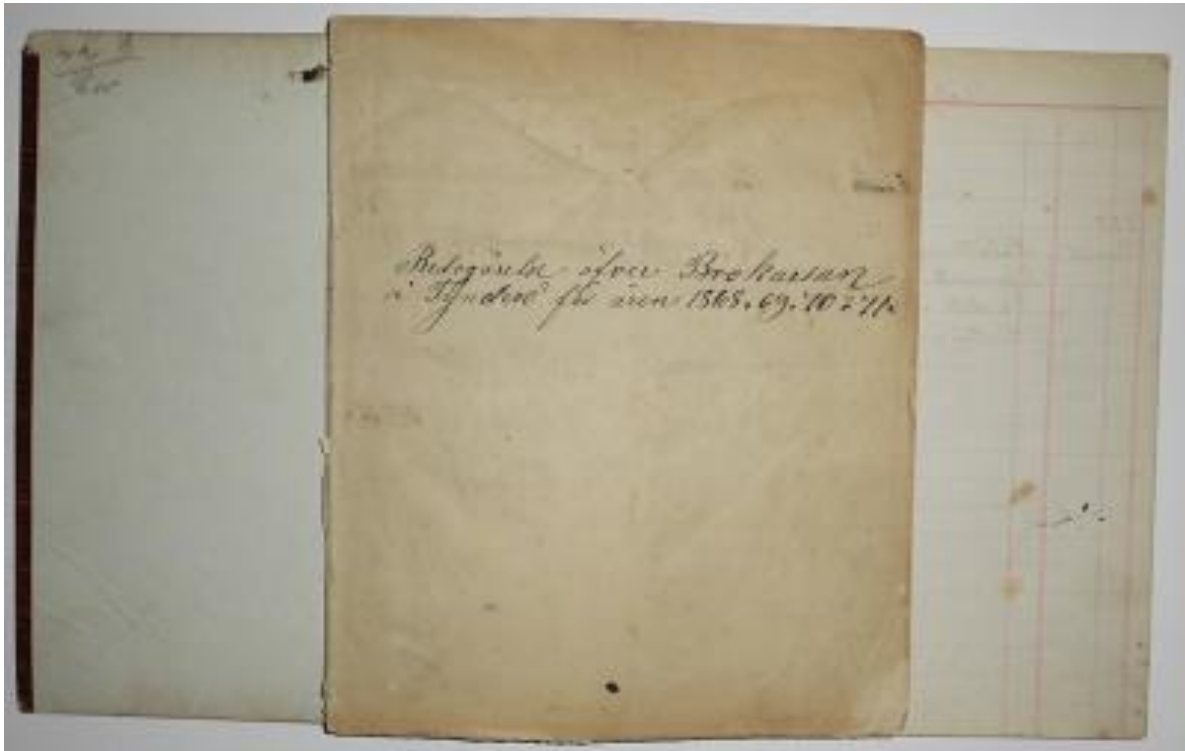
I dokumentet går att läsa begreppet "hemmans rök", ett ord som har använts i Norrland och Finland, betydelsen är, "självständigt brukat hemman bebott och brukat av bonde med eget hushåll".

Det kan konstateras utifrån vad som är skrivits i andra dokument/kvitton att de som fick uppdraget inte blev rika på detta, betalningen bestod som regel av en tunna korn eller liknande.

Roddfärjan mellan ön och fastlandet skede inte vid nuvarande kanal, utan då på den tiden var sundet beläget söder om nuvarande kanal, se bild nedan.



Brokassan som nämnts i källhänvisningen är en samling dokument och bokföring runt tiden då den första bron byggdes över den ursprungliga farleden och de första dokumenten är daterade 1868 och de sista anteckningarna är från 1897.



Bilden ovan visar kassaboken och protokoll boken.

Den förste och siste kassören för brokassan var E.A.Wreding, (Eva Holmströms mormors morfar.)

Nedan den första sidan i brokassan.

Räkenskaper för år 1868

Inkomster		Utgifter	
Beläning på fiska försämrade år 1868	112 00	Upphörd och underskrifts penningar	3 75
1868 ränta på år	5 21	ett belägningskost på år	2 75
ett belägningskost på år	38	Kö på belägningskost	75
		ditto kost	20 75
		(10) byråkost	
		Spenselkost på år	
<u>Summa</u>	<u>155 00</u>	<u>Utskottning</u>	<u>28 25</u>
			<u>166 75</u>
Lyndevärd	år 58	Lyndevärd	1869

Nedan en bild av de första räkenskaperna

Kalkyler källat vid Besättningen af Bergsman
Lyndevärd i Lyndevärd och Wärding den May 1879
om de tre Månaderna anstånd

1/2 ton Kross	5 15	G. A. Bergström	Wärding
1/2 dito	5 15	P. O. Sundberg	ditto
1/2 dito	5	G. F. Lötterberg	ditto
1/4 dito	2 75	ditto	ditto
<u>Summa Kross</u>	<u>18 05</u>		

intyg af A. C. Wärding
Johan Erik Holmgren

Några viktiga årtal från brokassans tid:

- 1864, den första bron byggdes över sundet.
- 1881, 25:e maj togs beslutet att riva bron.
- 1883, bron revs p.g.a. alvarliga kvalitetsproblem.
- Rivning av bron innebar att Hemmansrökarna hamnade i en rättstvist som avgjordes vid "Lagtima Wintertinget med Ljustorps tingslag å tingsstället Näset" den 24 februari 1886. I och med detta avslutade de inblandade Hemmansrökarna brokassan och delade på den kvarlåtenskap som fanns kvar.
- 1894, 15:e maj beslutades om försäljning av tomt och färjestuga.
- 1897, 25:e september upphörde brokassan formellt.

Efter att bron rivits återuppstod färjarodden och den pågick fram till att den nuvarande kanalen muddrats och att den nya färja-förbindelsen etablerats.

Plan och profil för uppmuddring av Tynderösundet fastställdes 1889 och muddringsarbetet var klart i början på 1890 talet och kanalen invigdes 1994.

Den största orsaken till att man muddrade de båda kanalerna in i Tynderösundet var att man börjat trafikera fiskelägen, samhällen och städer norr om Sundsvall med ångbåtarna Tynderö och Nyland. Det fanns med andra ord båtförbindelse mellan Sundsvall och ända upp till Kramfors/Nyland, den sista kvarvarande kajen från denna tid är Holmö brygga men det fann även två kajer till på Åstö sidan, Åstökajen och Åkerökajen, utöver dessa var Färja en angoringsplats för ångbåtstrafiken.

I och med att den nuvarande kanal var klar började en ny epok av färjeförbindelser över till Åstön och detta skede då med en så kallad dragfärja, se bild nedan.



Dragfärjan användes till 1936 då den första bron byggdes över kanalen. Det sista minnet från dragfärja epoken är det smidda järnräcket vid vår nuvarande sjösättnings ramp, rampen i sig är anlagd på "färjlavan" för dragfärja. På bilden nedan är "färjlavan" utmärkt som "färjeramperna", i bilden ses även den första bron som anlades över kanalen.



För båttrafik med större båtar var bron så konstruerad att den gick att plocka bort bro plank så större båtar kunde nyttja farleden. Bild nedan.

Bron som byggdes på 30:talet



1940 kom den första större ombyggnad av denna bro och detta kom sig av att militären som då hade etablerat sig på Skeppshamnsområdet behövde en bro med

betydligt större bärighet. Den ökade bärigheten på bron innebar att konstruktionen blev tyngre så för att ta isär bron för sjöfarten krävdes en kran/spel so var hand vevad.

På 1950 talet byggdes bron om så att mittsektionen kunde lyftas hel. I början spelades brodelen upp och ned med handkraft senare elektrifierades spelet. I folkmun kallades nu den nya bron för "höpressen". Bron var en bussbredd bred vilket medförde en del krångel då den var i smalaste laget för t.ex. plogbilen som inte kunde komma över med plog vingen monterad, utan måste ha en plogvinge på var sida bron.

Höpressen som förbindelselänk till Åstön varade till 1966 då den nuvarande bron var klar, efter detta revs höpressen och Färja området lämnades åt sitt eget öde och började så sakta att i princip att förfalla. Visserligen byggdes en ny kaj på fastlandssidan och ett kylhus för fisket men underhållet i sin helhet lämnade en del att önska. Tynderö Fiskareförening som äger området har arbetat för en återuppbyggnad av området, så att det skall få de faciliteter som i dag är efterfrågade Arbetet startade 2010 och pågår med full kraft. Utvecklingen kommer att fortsätta och förhoppningsvis då med fortsatt stöd från kommun, övriga myndigheter och näringslivet.

Höpressen i sin fullaste prakt

Gustav Svedins laxkutter

Sander & Sigge Sjöströms laxkutter



Nedan några bilder på utvecklingen från 2010 till i dag 2020.



Källor: Det några fått sig berättat.
Brokassan och andra dokument från mitten av 1800 talet, förvaltd av Eva Holmström.
Familjen Bergstens digitala bilder, Anita och Göte Eriksson