



Med Lill-Ante, Malgoma och Wolfgang på sjöarna i Vilhelmina

Henning Lundberg ●

"KÄLLA"

TIDSKRIFTEN

VÄSTERBOTTEN 1969

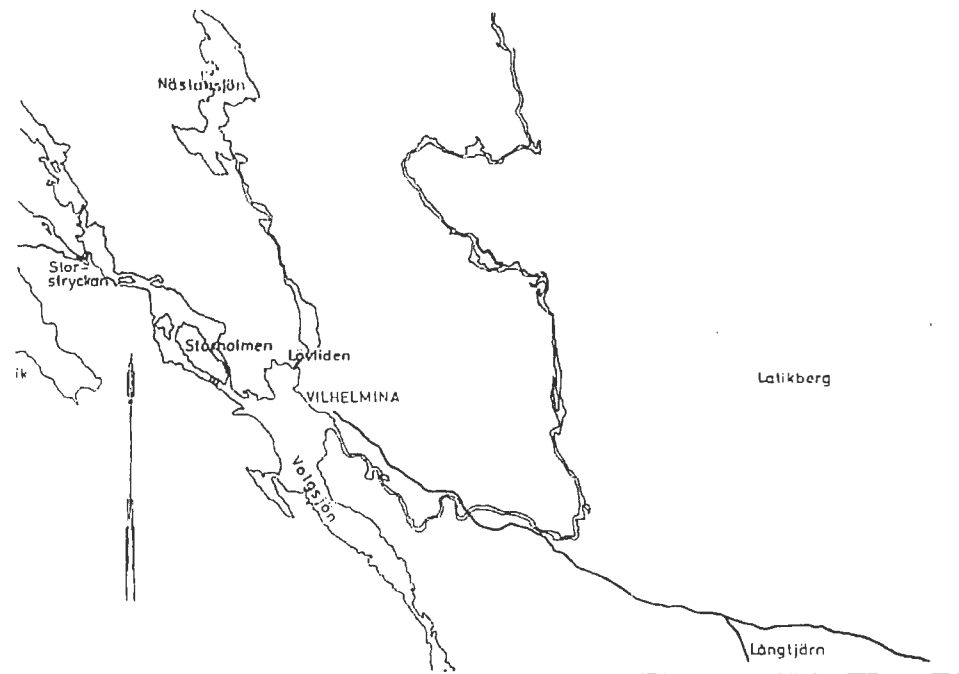
Av Kjellerstedts karta över Västerbottens lappmark 1876 - 82 framgår att två vägar på den tiden ledde in i Vilhelmina socken. Den ena vägen, som anlades åren 1867

- 1870 sträckte sig från Åsele över Långtjärn till Vilhelmina kyrkby. Den andra vägen anlades åren 1871 - 1880 och sträckte sig

från Lycksele över Råberg - Gransjö - Siksjö till Långtjärn, där den anslöt till den förstnämnda vägen. De på kartan upptagna folkmängdsuppgifterna anger att Vilhelmina socken hade 4701 innevånare.

Det var endast ett litet antal av socknens byar som låg i närheten av de anlagda vägarna, vilka år 1880 hade en sammanlagd längd av 7,4 mil. Samfärdseln mellan de övriga byarna skedde i bästa fall på upprädda och på enklaste sätt banade körvägar för hästfordon. De tunga varorna transporterades vintertid, då s.k. vinterväg var möjlig att hålla körbar även över isbelagda vattendrag och frusna myrar. Sommartid var det vanligt att färdas till fots på upptrampade stigar och över spångade myrar. Den tiden på året utgjorde roddbåten ett oundgängligt

Bilden: Bröderna Janne, August och Anton Lundberg.



Kartan: Allmänna vägar från Vilhelmina 1880: Långtjärn-Åsele eller Långtjärn-Lycksele. Storstruckan: fallhöjd 0, 5 m, forsarna vid Storholmen cirka 7 m.

transportmedel på de många sjöar och åar som utgör översta delen av Ångermanälvens flodområde. Årskilt besvärligt måste det ha varit när sjukdom eller olycksfall drabbade människor boende långt från allfarvägen. Det var många gånger fåfängt att böna Kan doktorn komma".

Efter det ovan anförda förstår nog även en ung läsare att det inte annars något bekvämt sätt att i slutet av förra seklet ta sig fram mellan byarna i socknen.

En tid under 1880-talet skötte bröderna Johan (Janne), August och Anton Lundberg en bogserbåt på Tåsjön som hette "Anna-Erika". Båten ägdes av Kramfors AB. En-

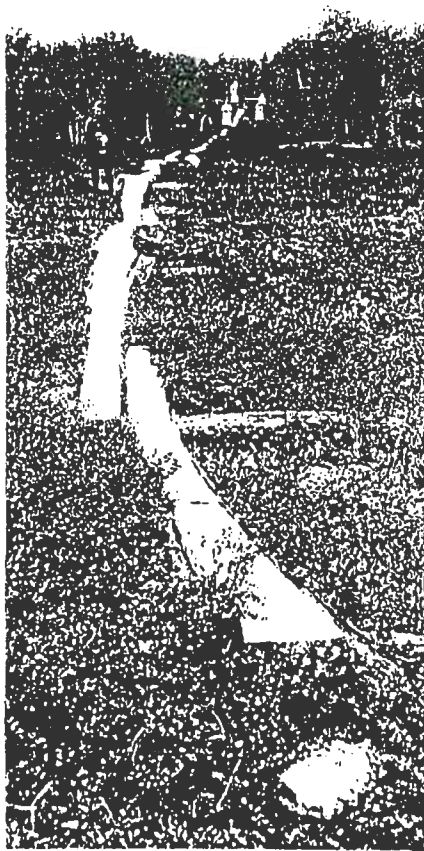
ligt uppgift hade de tidigare ägnat sig åt timmerflottning i Ströms Vattudal samt varit i kontakt med båtbyggeri i Härnösand. Deras far, Carl Lundberg lärar någon tid i mitten av 1880-talet ha varit i tjänst hos Konsul Lars Glas i Umeå och varit sysselsatt med pråm- och båtbyggnader. Skrivaren av dessa rader är son till August Lundberg.

Rekognosceringen.

På vårvintern 1889 gjorde min far och hans äldre broder Janne en färd på skidor från Brattbäcken i Tåsjö över byarna Granberget, Lövstrand, Ormsjö och Djupdal till Vilhelmina. Skidfärden skulle ge svar på frågor som bröderna hade ställt sig om förhållandena i Vilhelmina socken. De tänkte undersöka om "lokalisering" av timmerbogserings- och passagerarbåtar var möjlig till de stora sjöarna Volgsjön, Malgomaj och Vojm-

sjön. Jag minns hur spännande jag tyckte det var att som barn lyssna på min fars beskrivning om orienteringen i den väglösa terrängen mellan byarna. På sträckan mellan V. Ormsjö och Djupdal måste de passera över Blaikfjället. Där Krokbacken rinner upp ligger en brant ravin på norra sidan av fjället. Byborna i Ormsjö hade varnat för ravinens hängdrivor. Sträckan över fjället hade tagit längre tid än beräknat. Skymningen började falla men de båda bröderna hade orienterat rätt. De passerade utan missöde tillräckligt långt väster om det farliga stället och nådde innan mörkret blev besvärande gårdarna i byn Djupdal som trots namnet (som hänsyftar på ravinen) ligger högt uppe på Baktoberget. De visste att Vilhelmina kyrkby hade anlagd väg över Långtjärn till Åsele samt att väg fanns från Långtjärn över Råberg till Lycksele. Men de visste även att den nära 87 kvadratmil stora socknen i övrigt saknade anlagda vägar.

Visserligen förelåg det många avskräckande fakta att räkna med. Ångpannor och maskiner till de träbåtar som skulle byggas måste köras med hästspann de 19 milen från den då närmaste järnvägsstationen Anundsjö vid norra stambanan. Bandelen Ånge-Anundsjö öppnades för trafik år 1889. Telefonförbindelse med yttervärlden saknades i Vilhelmina. Närmaste läkare fanns i grannsocknen Åsele. Eget kapital saknades och måste upplånas i en tid då naturhushållningen var förhärskande i denna landsända. Men den ungdomliga lusten att få börja ett företag från grunden skingrade alla betänkligheter. Efter en tids överväganden fattades beslutet att börja båtbyggandet i Vilhelmina. Under byggnadstiden var min farfar Carl Lundberg och J. A.



Spångad väg mellan Bergsjön och Gikasjön. Foto: Lars Dahlstedt ca 1890.



Bilden: Vårvintern 1903. Byggandet av "Malgomaj II" påbörjat. Kölen sträckt, förstäv och spant resta. Fr. v. J. A. Schultén, Janne Lundberg, okänd person samt längst t.h. Anton Lundberg.

Schultén, smålänning till börden, knutna till företaget.

Delsträckorna på leden Vilhelmina-Stalon.

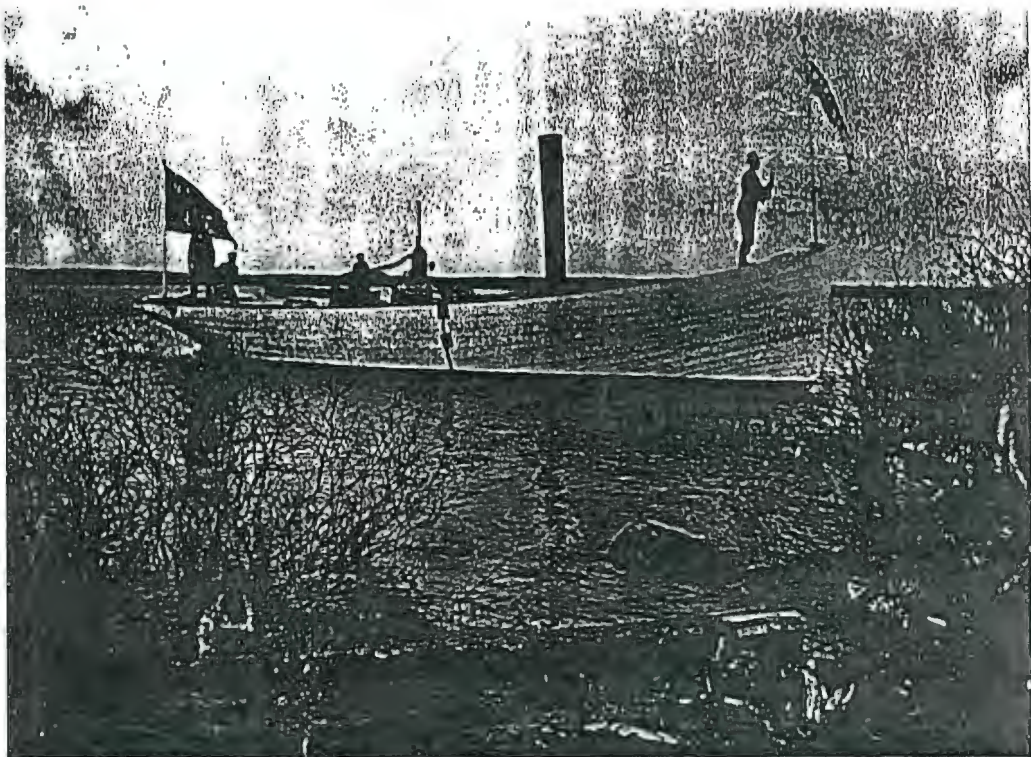
Av kartan framgår att den blivande båtleden Vilhelmina kyrkby-Storholmen-Stalon bestod av tre avsnitt som avgränsades från varandra av två forssträckor i älven mellan Volgsjön och Malgomaj. Den första hindersträckan låg mellan Volgsjön och Maksjö-tjärn. Fallhöjden på älven var där så stor som 7 meter. Landrem-

san kallas Storholmen. Den andra sträckan låg mellan Maksjön och Malgomaj och utgjordes av de grunda forssträckorna "Lillstruckan och Storstruckan". Höjdskillnaden var liten, endast 0,5 meter, men älven var delvis så grund att endast små båtar kunde passera.

Bröderna Lundberg tänkte sig lösningen så att en båt skulle byggas för trafik på Volgsjön, en annan båt för älvräckan (Storholmen)-Maksjön-Varrissjön-Dalsholmen-(Malgomaj) och en tredje båt för trafik på Malgomaj.

Båtbyggandet.

År 1889 börjades verksamheten i Vilhelmina. Två båtbyggnadsplatser utvaldes. Den ena låg vid Volgsjön 4,5 milometer väster om kyrkbyn intill Lövliden. Den andra låg vid Malgomaj i närheten av



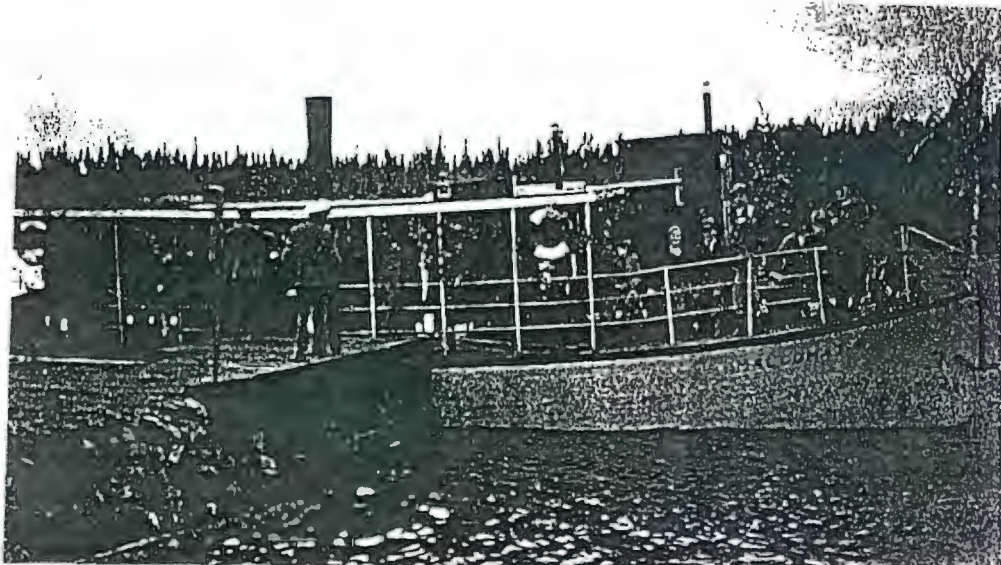
Bilden: "Malgomaj II", sjösättningen den 3 maj 1903. Längst t. v. vid unionsflaggan Janne Lundberg, längst t.h. August Lundberg, som hissar båtens standert.

Elias Vikströms gård i Malgovik. Åren 1889-1892 byggdes tre träbåtar, "Malgomaj I" för trafik på Malgomaj, "Lill-Ante" för älvsträckan Malgomaj-Storholmen och "Wolfgang" för Volgsjön. Största båten "Malgomaj II" byggdes i Malgovik för trafik på Malgomaj vintern och våren 1903. Den fick sedermera enligt Fartygsinspektionens certifikat ta 97 passagerare. Dessutom byggdes två prämar.

Trafiken på delsträckorna.

När resande skulle åka båt från kyrkbyn de sex milen till Stalon

gick man ombord på Wolfgang som trafikerade sträckan över Volgsjön. Första hindret i båtleden klarades genom att promenera den drygt kilometern långa vägen över Storholmen. Min farbror Nils Lundberg hade tillverkat dragkärror som han mot en billig penning hyrde ut för transport av gods. Han tillhandahöll även en kärre avsedd att transportera roddbåtar på. Det fanns ju bybor vid Malgomajsjön som inte åkte med ångbåtarna utan rodde mellan kyrkplatsen och hemmet. Vid Maksjötjärn låg båten Lill-Ante med ångan uppe för färden över Maksjön, Lillstruckan, Varrissjön och Storstruckan. Den båten var nog grundgående för att klara alla grunda delar av älven. Väl ute på Malgomaj kunde passagerarna, vid den för vind och sjögång skyddande Dalsholmen, gå över till malgomajbåten för vidare färd västerut. Tre båtar av-



Bilden: "Malgomaj II" på 1920-talet.

löste alltså varandra, när resande skulle befordras från kyrkbyn till Stalon eller byarna utmed Malgomaj eller när färd i motsatt riktning företogs.

I Svenska Turistföreningens årsskrift 1898 har Rickard Melander beskrivit färden med båtarna. Skildringen heter "Till fjälls vid midsommartid". Där skymtar både Wolfgang, Nils Lundbergs kärra, Lill-Ante och Malgomaj I.

Förslag till kanaler.

Forssträckorna i älven utgjorde ett tidsödande hinder i båttrafiken. Tanken på att gräva kanaler genom vissa forsar i Lappmarkens vattenleder var av gammalt datum. Landstingets väggkommitté som haft i uppdrag att bl. a. utreda frågan om åtgärder för att åstadkomma sammanhängande båtleder föreslog 1878 att farled skulle ordnas mellan Volgsjön och Malgomaj, och att en kanal skulle

grävas genom Bräskaforsen mellan Nedre Gautsträsk och Storvindeln samt mellan Storuman och Umnässjön.

Genom bröderna Lundbergs företagsamhet både av praktisk art och genom uppvaktningar hos respektive myndigheter stod förslaget om kanaler mellan Maksjön, Varrissjön och Malgomaj inför sitt förverkligande. Kungl. Maj:t beviljade den 11 maj 1894 1.500 kronor till upprättande av arbetsplan för företaget. Den i Övre norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet verksamme civilingenjören Hj. Bergman, Luleå upprättade arbetsplanen som godkändes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 13 februari 1903.

Kanalarbetena.

Min far E. Aug. Lundberg uppvaktade tf. landshövdingen A. F. O. Cederberg om utverkande av pengar till företaget. Landshövdingen påskyndade frågans avgörande och kunde i mars månad 1903 meddela att 19.200 kronor stod till förfogande. En arbetsdirektion tillsat-

tes i Vilhelmina, där både kyrkoherden L. Dahlstedt och handlanden Lars Backsell var med.

I verkligheten kostade företaget enligt räkenskaperna kronor 27.652:43. Mellanskillnaden bekostades av entreprenörerna bröderna Lundberg. Denna utgift för båttrafikföretaget torde ha varit mycket betungande särskilt med tanke på svårigheten att i en så avlägsen landsända kunna skaffa erforderligt rörelsekapital. För att underlätta för läsaren att göra sig en föreställning om vad denna mellanskillnad på 8.452 kronor betydde kan nämnas att ett fullgott mansdagsverke vid tiden var högt räknat värt 2 kronor och 50 öre. Beloppet motsvarar alltså i runt tal minst 3.300 dagsverken. Något tillägg på statsanslagen kunde ej erhållas.

Att skaffa pengar i Vilhelmina var inte något lätt uppgift. Visserligen fanns sedan år 1865 poststation i Vilhelmina. Men den postsparbank som år 1884 fogades till postanstalterna fungerade på kända skäl inte såsom affärsbank. Vad väggkassan i socknen beträffar användes vid sekelskiftet "upp- och afskrivningsräkning" och kapitalräkning hos Sundsvallsbankens kontor i Örnsköldsvik. Det torde inte ha funnits något bankkontor i egentlig mening i Vilhelmina förrän år 1914, då AB Norrlandsbanken öppnade sitt kontor där.

Förändringar i följd av utvecklingen i bygden.

Efter kanalarbetnas slutförande år 1907 kunde den stora malgomajbåten, Malgomaj II, gå älvsträckan nedström Malgomaj till bryggan på Storholmen. Därifrån var avståndet till kyrkbyn endast 8 kilometer.

År 1911 lade Flottningsföre-

ningen egen bogserbåt i Volgsjön. Samma år flyttade bröderna Lundberg båten Malgomaj I från Storholmen till Vojmsjön. Några år därefter, troligen i samband med att vägen Vilhelmina-Storholmen på delen Lövliden-Storholmen år 1914 blev körbar, flyttades "Wolfgang" från Volgsjön till Malgomaj och användes där som bogserbåt.

Flyttningen av Malgomaj I med ångpanna och maskin den 34 kilometer långa, nyligen farbara landsvägen till Tresund var en i bygden mycket omtalad händelse. Det finns ännu några personer kvar i Vilhelmina som var med i flyttningsarbetet och som kan berätta om äventyren under färden. Dragkraften bestod av ett anspann 6-8 hästar. I svårare uppförsbac- kar sattes ytterligare hästa in i spannet. I utförsbackar anbringades bromsanordningar på de för ändamålet tillverkade kälkarna. I samband med omplaceringen ändrades båtens namn till "Vojmsjön".

Umbladet uppmärksammade händelsen i två notiser. Under rubriken "Ångbåtstrafiken på Vilhelminasjöarna" berättas den 12/4 att Flottningsföreningens bogserbåt "Volgsjön" anlänt till Vilhelmina. Skribenten funderar över den nya bogserbåtens kapacitet och fortsätter "Emellertid ämnar nu bröderna Lundberg frakta den i vår nyreparerade ångaren "Malgomaj I till den 7 mil långa Vojmsjön, där den skall träda i verksamhet med timmerbogsering och fraktturer och tillönas bröderna Lundberg all lycka i deras nya företag. Hvem som kommer att föra båten i Vojmsjön veta vi ej ännu men hr J. Lundberg torde ej komma att skiljas från sin kära ångare "Malgomaj II" utan torde fortfara att plöja Malgo-



Bilden: Dammen under kanalbyggnadstiden i Storstruckan. Vid utfallströskeln från Malgomaj.

majsjöns vågor ännu några år. Närmde Lundberg har i vinter byggt sig ett treftigt hem på Holmen.

Heder åt dessa företagsamma män, som icke litet bidragit att ge fart åt utvecklingen inom Vilhelmina kommun varigenom socknen vunnit namn och anseende framför många andra fjällkommuner".

I Umebladet den 24/2 1911 meddelas följande. "Från Tresund Vilhelmina skrives: Här liksom i andra byar här uppe ha vi i alla tider saknat vägar och andra kommunikationer men nu randas en annan tid. I vinter ha vi fått köra den nya landsvägen från Tresund ända till kyrkplatsen. Och vårt gamla önskemål om en ång-

båt hit upp till Vojmsjön har också gått i uppfyllelse tack vare herrarna Lundberg i Vilhelmina. De kommo hit med en af sina ångbåtar den 18 april.

Den drogs vid framkomsten av 7 hästar och en fotograf förevigade det historiska ögonblicket".

Den verksamhet bröderna Lundberg de första 25 åren utförde bestod huvudsakligen av timmerbogsning på våarna samt last- och persontrafik vid kyrkhelgerna. Månaderna maj och juni var båtar och manskap dygnet runt sysselsatta med flottningsarbetet, om vinden det medgav. En och annan tur med passagerare kunde även dessa månader utföras, beroende på angelägenhetsgraden. Doktors resor hade som regel företräde. Vid kyrkhelgerna och andra "trafiktoppar" kunde trafikkapaciteten utökas genom att en pråm togs på släp efter ångbåten, där gods och även passagerare fick plats. Vintertid användes maskinerna i bå-



Bilden: Lastning av ved till ångpannan. Vedbäraren, som står på stenen i vattenbrynet är den nyligen bortgångne väderspåmannen Levi Abrahams-son i Malgonäs.

tarna som drivkraft för cirkelsågverk. Ett av dessa stod vid stranden av Volgsjön intill kyrkbyn.

Korporationer av skilda slag brukade under högsommaren hyra båten för utfärder på Malgomaj. Frälsningsarmén var under en följd av år arrangör för en utfärd som de i annonseringen kallade "Sjömanöver". Men även godtemplare, sångare och järnvägare anordnade utfärder med båten. Det var som regel god anslutning till dessa utflykter.

Reseskildringar.

Under årens lopp har ett flertal uppsatser av skilda personer in-

förts i Svenska Turistföreningens årsbok, där båttrafiken skildrats. Här må nämnas:

1895 Fredrik Svenonius, Lapp-lands kommunikationer.

1898 R. Melander, Kyrkhelg i Fatmomakke.

1906 P. Burchardt, Från Mosjön till Vilhelmina.

1918 Erik Modin, Ett sommarströvtåg in i framtidslandet.

1920 Vivi Laurent, Sex veckors vildmarksliv.

1925 Meddelande om leden Vilhelmina-Mosjön.

Att orden jäkt och stress i början av detta århundrade inte hade kommit till större användning kan man utläsa ur Burchardts skildring. Han hade vid midsommartiden 1903 stämt möte med några engelska vänner vid Mosjön på Norska kusten för att göra en färd över fjällen till Vilhelmina. Färdvägen tangerade trakter där beslut nu år 1969 fattats att gruv-drift skall påbörjas vid Stekenjokk.

Burchardt hade skrivit till sitt ombud i Vilhelmina och begärt att denne skulle ordna båtfärden på den långa delen av färden över Malmogajsjön. Det var ej så lätt att beräkna erforderlig tid för den veckolånga färden över fjället. Försening hade uppstått. Sällskapet kom sent på natten till Bångnäs. Burchardt berättar: "Alla gårdens inbyggare låg synbarligen försänkta i den djupaste sömn, men då det där lika lite som annorstädes i dessa bygder fanns några rullgardiner, tittade jag in genom ett fönster och varseblef då till min förvåning ett par manschetter, en krage och en halsduk som lågo på ett bord, hvilket genast ingaf mig den föreställningen, att en skogsinspektör möjligen kommit för att möta mig här. Johan August (Holmgren från Klimpfjäll, citerarens anm.) gick in för att väcka husets folk och återvändande strax med den glada underrättelsen att icke blott min förmodan var riktig, utan äfven kaptenen på "Malmogaj" och dennes bror, hvilken var maskinist på samma lilla ångare, hade medföljt vår skogsinspektör Erik August Eriksson på vandring till Bångnäs från Malmogajs nordliga ända. Saken var nämligen den, att Eriksson hade hyrt ångbåten för att hämta oss, men då de icke träffade på någon af oss vid Malmogajs borte ända, beslöto de att gå oss till mötes hellre än att ligga stilla och vänta, hvarför de släckte elden under ångpannan och satte en gubbe att vakta båten. De hade kommit till Bångnäs kvällen förut, men blefvo i alla fall synbarligen mycket glatt öfverraskade, då vi väckte dem, oaktat det var tidigt på morgonen. Det dröjde inte länge förrän kaffe-pannan stod på spiseln---".

Minnen.

Bland egna minnen från båttrafiken kommer jag livligt ihåg en extratur som vi gjorde med Malmogaj II på beställning av advokat Sven Hallström, Umeå. Han avsåg att med sällskap åka ut på Malmogaj som låg i den zon genom Norrland vilken omfattades av den totala solförmörkelsen år 1927. Avfärden från båtbyggan vid Storholmen skedde vid 4-tiden på morgonen den 29 juni. Himlen var molnfri. Juninatten var nästan som en dag vad ljuset beträffade. Solen är ju så här års i våra trakter inte under horisonten mer än omkring tre timmar. Sommarvärmen steg snabbt varför kaffet med dopp serverades uppe på däck för att deltagarna i resan inte skulle gå miste om något avsnitt av båtfärden. I de trånga farvattenen över Maksjön och Varrissjön väjde några tidiga andkullar in bakom närmaste udde för att slippa komma i närmare beröring med oss. En ståtlig fiskgjuse seglade majestätiskt över den kavlugna vattenytan spanande efter det hägrande morgonmålet.

Efter passerandet av Storstruckan kom vi så ut på Malmogaj som visade sin allra vänaste uppsyn. Den djupblå sjön rördes ej av minsta vindil. Propellerströmmen och svallvågorna efter båten ritade en ljus fåra i vattenspegeln. När solförmörkelsen började bli märkbar stannade vi maskinen. Svallvågorna ebbade ut och vi omfamnades av tystnaden och det storslagna panoramat med Marsfjällen i bakgrunden.

Av astronomernas uppgifter kunde man läsa att endast fyra totala solförmörkelser skulle inträffa detta århundrade synliga i Sverige, nämligen år 1914, 1927, 1945 och 1954. De tre första syn-

liga i Norrland, den sista i södra Sverige. Nästa totala solförmörkelse som blir synlig i Sverige skulle inträffa först år 2126.

Det var väl både vetskapen om det säregna i himlafenömenet, den snabba växlingen mellan ljus somardag och natthimmel med stjärnor, den ovanliga mörka delvis metallglänsande färgsättning- en på bergen omkring sjön under förmörkelsen och den kärvt ståtliga norrlandsnaturen som tillsammans gjorde färden till ett oförglömligt minne.

Men det fanns även vardags- händelser som etsade sig fast i minnet. Båtresan längs hela sjön tog en tid av 3 1/2 till 4 timmar i anspråk men kunde ta längre tid om stormigt väder rådde eller många flera bryggor än vanligt skulle angöras. Då resan varade så lång tid, hade därför servering anordnats ombord. Kaffe med dopp var den vanligaste för- täringen men grötfrukost eller t. ex. fjällröding, tunnbröd och mandelpotatis kunde också tillhandahållas. För tillfället var det min mor som stod för chefskapet i pentryt.

Det var lördag i början av september. På kajen i Stalon rådde en livlig verksamhet. Erling Eckerlövs turbil hade anlänt med passagerare och gods från Kults- sjöluspen. Omlastning till malgo- majbåten pågick. Den dagen var det många unga resenärer från Stalon och angränsande byar som skulle åka med båten mot Stor- holmen och kyrkbyn. Vi kände väl till anledningen. Skolorna i sock- nen skulle börja kommando mån- dag. Man kunde gissa att barnens hem för vintern endera skulle bli arbetsstugan, dispensärbarnhem- met eller skolhemmet i Vilhelmi- na samhälle.

Ishinder för båten inträffade i oktober-november men det dröj-

de vanligtvis flera månader innan isen blev körbar med häst och släde. Skoleleverna och de anhö- riga på kajen hade alltså berett sig på att det skulle dröja lång tid innan ett återseende var möjligt.

Min mor kom upp på däck och tittade på den livliga verksamhe- ten på kajen. Hon uppmärksamma- de en gumma som hon kände. Det var en mormor som följt sina barnbarn till bryggan och som höll sina små stadigt i händerna. Min mor gick fram och frågade hur hon kände det. "Jo, jag håller fast så länge jag kan" blev det enkla svaret.

De perioder på hösten och vå- ren, när isarna varken bar eller brast kallades förfallstiden. Men det kunde även uppstå svårigheter sommartid att färdas på sjön. Stor- men kunde hindra färd med rodd- båtar eller små motorbåtar. Det torde endast ha varit vid något enstaka tillfälle som stormen kunde hindra lundbergarnas båtar att ta sig fram på sjöarna. Svårig- heterna att angöra en av vind och sjögång utsatt brygga kunde nog som regel bemästras. Vårre var det om brygga saknades vid båt- länningsen. Här följer ett minne från en stormdag på Vojmsjön.

Det var i september månad 1926. Västanvinden hade redan ti- digt på morgonen piskat upp vita gäss på vågkammarna. Båten "Vojmsjön" plöjde den gropiga sjön på sin färd från Nyluspen och södra Tresund mot de nord- väst ut liggande byarna Lång- strand, Hansbo, Vikennäs och Dajkanvik. Vinden ökade mer och mer och när vi stävade ut från bryggan i Dajkanvik med Bjurvi- ken som slutmål blåste det full storm. Granskogen på stranden böjde sig ödmjukt i sirliga bågar mot öster. I synranden mot nord- väst glänste i vackra höstfärger



Bilden: Doktor Arvid Vestman, provinsialläkare i Vilhelmina 1912-15 med familj. Doktorn stiger i land vid handlare Petterssons båthus i Strömnäs. Vid båtskorstenen Janne Lundberg med fru Ingeborg. Vid båthusknuten delvis skymd J. U. Vinberg, Karlsbacka.

de säregna profilerna av Klippfjället, Grönfjället och Kittelfjället. När vi närmade oss båtlänningen vid byn Bergland såg vi en välkänd syn på stranden. Det var Lill-Jonke som vinkade. Han var född år 1848, hette Jonas Jonsson och var vit i hår och skägg. Den 78-åriga gubbens ärende utgjorde som regel att han passade turbåtens ankomst för att hämta tidningar, brev och paket till by-

borna eller att lämna brev för vidare befordran. Men det hände även att ärendet gällde att tillhandla sig ett eller annat paket Ljunglöfs 1:an eller några rullar tuggtobak. Sådana för livets nöd-torft erforderliga varor såldes ombord på turbåten.

Farbror Anton i styrhytten såg gubben på stranden men menade att han nog hade tid att vänta till dess att vi kört upp till Bjurviken med passagerare och gods. Vi var ju genom det motiga vädret så försenade att ett avsteg från den vanliga turgången var motiverad. Farbror Anton steg därför ut på däck och pekade några slag med armen mot Bjurviken för att gubben skulle förstå beslutet. Men Lill-Jonke ville annat. Han viftade med båda armarna och skrek genom stormen - Sn-u-u-s - Sn-u-u-u-s, Sn-u-



Bilden: 20 man och 7 hästar klarar transporten av Neptun från järnvägen i Vilhelmina till båtbyggaren vid Storholmen. Släpet är ca 400 m från målet och korsar vägen till Skansholm omedelbart norr om August Lundbergs gård på Storholmen. Foto: J. P. Dahlberg.

u-u-s. Farbror Anton visste nog av egen erfarenhet vad det betydde av umbäranden om sådana förnödheter saknades varför han ändrade beslutet och höll in mot stranden. Brygga saknades vid båtlänningen. Jag stoppade därför tidningar och brev jämte två paket snus i en för ändamålet tillverkad vaxdukspåse och gjorde mig beredd att ro iland med

roddbåten som med en stadig tross var förtöjd vid ena akterpollaren.

Jag hade varit med om sådana manövrer många gånger förut men i det ovanligt hårda vädret kändes det mer spännande än vanligt. Maskinisten Theodor Vinberg, stor och stark karl, skulle med trossen dra in roddbåten till relingen och i samma ögonblick som jag hoppat i och satte mig vid årorna skulle han göra loss från pollären. Allt gick som beräknat och jag satt i roddbåten med väskan mellan benen och parerade vågkammarna med årorna. In mot land hade jag medvind och om några ögonblick åkte jag på en vågkam upp på stranden där gubben hjälpte mig att dra in båten. Lill-Jonke fick posten och snuspaketet. Det ena öppna han genast och satte en



Janne Lundberg berättar historier på "Lill-Antes" akterdäck.

lämplig nypa under läppen. Sedan skulle han hjälpa till att skjuta ut roddbåten från stranden. Nu hade jag både vind och våg emot mig. Med förenade krafter satte vi fart på roddbåten varefter jag hoppade i och satte mig vid årorna. Första årtagen gick bra men så kom en jättevåg fräsande. Jag var en aning för sen att parera vågkammen. Den slog med stor kraft mot ena åran med följd att "håvidjan" (årklykan) brast. Med ena åran försökte jag styra i medvinden så gott jag kunde och landade våt upp till livremmen av vågsvallet tillbaka upp på stranden.

Farbror Anton och Theodor såg både orsak och verkan. De satte kurs på Bjurviken och litade på att Lill-Jonke och jag skulle reparera skadan. Gubben sa inte så många ord om min belägenhet. Han gick upp i snårskogen och skar sig två lämpligt långa björk-

vidjor som han enligt konstens alla regler vred till två nya håvidjor i roddbåten. Under tiden sprang jag runt, runt på stranden för att hålla värmen inom mina våta byxor.

Efter en dryg timmes tid kom turbåten från Bjurviken, där den växlat gods och passagerare med turbilen från Dikanäs. Med nya, starka håvidjor i roddbåten kunde jag utan missöde ro ut till turbåten "Vojmsjön" som för mitt ungdomliga sinne tedde sig än mera sjösäker än förut. Jag var en erfarenhet rikare och tänkte på de strapatser tidigare generationer säkerligen kämpat sig igenom, när roddbåten var enda fortskaffningsmedlet på sjön.

Turlistor.

I slutet av 10-talet färdigställdes inlandsbanan till Vilhelmina. I Västerbottens-Kuriren den 28 december 1917 fanns intagen en notis som omtalade att "Räsläggningen fram till Vilhelmina station fullbordades häromdagen och för första gången rullade ett materialtåg in på stationen. Samhällets innebyggare hade samlats vid stationen där sångföreningen sjöng och sjökaptén Aug. Lundberg talade". Jag minns själv den händelsen mycket väl. Den hösten hade jag gått första terminen hos Anna Ericsson i småskolan. Den var efter skolhusbranden inrymd i Missionshuset. Vi hade julleddigt från skolan och jag fick dagen till ära följa min far till stationen och tågpremiären.

Inlandsbanans öppnande för trafik till Vilhelmina den 16/2 1918 betydde givetvis ett starkt uppsving för frakt- och persontrafiken på Malgomaj och Vojmsjön. Regelbundna turer med fast-

ställd turlista för båttrafiken kunde tryckas och sändas till Turistföreningen, resebyråer och andra intresserade.

Även trafiken på vägsträckorna mellan Vilhelmina.samhälle och Malmomaj resp. Vojmsjön kunde ordnas med turbilar. Tidigare fanns den möjligheten att gå, åka cykel eller åka med någon av J.R. Brunbergs hyrbilar, en Puick och en Hupmobile som fördes av J. A. Renman och Karl Bergman.

En parentes

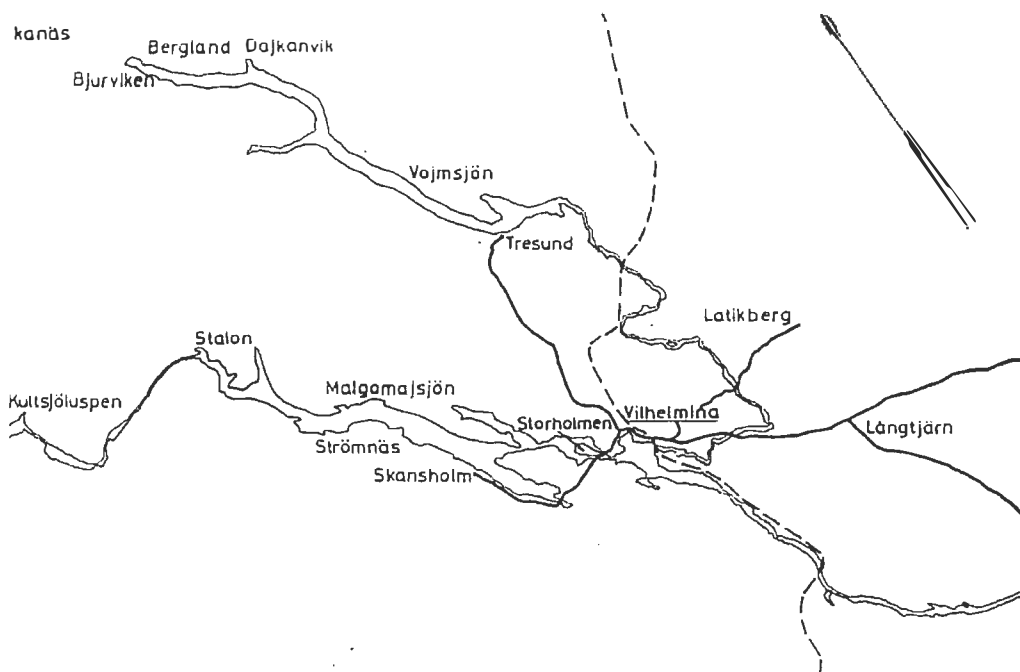
Som tidigare nämnts hade Flottningsföreningen egen bogserbåt i Volgsjön sedan år 1911. Antalet bogserbåtar utökades år 1917 genom förvärv av "Luspen" i Vojmsjön. År 1918 satte föreningen även en bogserbåt i Malmomaj. Västerbottens-Kuriren meddelar den 9 april 1918: "Ångermanälvens Flottningsförenings nya båt "Neptun" som skall ombesörja timmerbogseringen å Malmomaj i sommar har nu anlänt och är under transport upp till sjön". Båten hade tidigare använts i kustfart. Efter omplaceringen till Malmomaj ändrades namnet till "Mars". Båten var gammal och renoverades därför grundligt vintern 1921-1922. Det ryktades att båten efter renoveringen även skulle användas i passagerartrafik. Man kunde sätta tilltro till ryktet av den anledningen att Flottningsföreningens intressenter bildat ett aktiebolag som ej var bundet av vattenlagens bestämmelser att flottningsförening endast får syssla med allmän flottning och därmed direkt sammanhängande arbeten. Genom denna bogsbildning kunde Flottningsföreningen hyra ut båtar till bulvanbolaget som i sin tur kunde använda dessa i passagerartrafik.



Jonas Johansson, Bergland, och hans hustru Marta Lovisa, född Andersdotter.

När det bekräftats att "Ångermanälvens Flottningsförenings Drift AB" skulle konkurrera med lundbergarna om passagerartrafiken på Malmomaj, ombildades verksamheten så att August Lundberg löste ut brodern Jannes intressen i brödraforetaget. I och med denna förändring slutade Janne även som skeppare. Våren 1922 satte Driftaktiebolaget sina planer i verket. Den sommaren gick det alltså två passagerarbåtar på Malmomaj. Inför den övermäktiga konkurrensen ansåg sig August Lundberg nödsakad att gå med på en överenskommelse med Flottningsföreningen och Driftaktiebolaget innebärande att Malmomaj II åren 1923-1926 ej skulle gå i passagerartrafik utan endast utföra flottningsarbeten.

Passagerartrafiken gick inte



Kartan: Allmänna vägar i Vilhelmina 1910-talet. Järnvägen (streckad) mot Storuman under byggnad.

så bra i ekonomiskt avseende som Driftaktiebolaget beräknat. Följden blev att bolaget hösten 1926 upphörde med verksamheten i Vilhelmina. En parentes i trafiken var alltså tillända. August Lundberg renoverade då Malgomaj II som försågs med nytt maskineri, en Boliders råoljemotor. Båten återinsattes på trafikleden våren 1927.

Anslutande trafik

Efter det att bandelen Vilhelmina-Storuman öppnats för trafik den 15. 11 1923 ordnades person- och godstrafik fr. o. m. 1 juni 1924 sommartid på stickspåret (Vilhelmina)-Lövlid-(Storholmen)-Holmselehamn. SJ upphörde med persontrafiken på stickspåret i

och med utgången av sommarsäsongen 1928. Avslutningsturen fick ett tragiskt förlopp. Umbleadet hade den 1 oktober 1928 en notis om olyckan under rubriken "Lapp dödad av tåget vid Vilhelmina". Bladet berättar att "När tåget å bandelen Vilhelmina-Holmselehamn i lördags gjorde sin reguljära tur vid 2-tiden på middagen inträffade en allvarlig olyckshändelse som kom att kräva ett människoliv". Det var den dövtumme Nils Johan Juffa, född den 29. 8. 1847 och boende i en kåta intill sågån i Lövliden, som förolyckades. Notisen meddelade inte att det var under fullbordandet av sista passagerarturen på stickspåret som olyckan inträffade. Men att så var fallet bekräftas av fru Britta Eriksson, Sollefteå, som från 1 april 1924 till 1 oktober 1939 tillsammans med sin numera bortgångne make, banvakten John Eriksson, skötte bevakningen på Lövlids station. ■