

Transportmedel 1

Människan har ju alltid haft behov av att förflytta sig. Redan tidigt hade man förstått att använda vattnet, för att transportera, både sig själv, och det gods som behövde annan adress. Om vi tittar i almanackan i dag så har vi kommit fram till år 2005, och vi har möjlighet att snabbt förflytta oss vart som helst över hela jordklotet. Man kan även åka ut i rymden, och ett besök på månen gjordes också för något år sedan.

När jag för en tid sedan sysslade med lite släktforskning, kunde jag bland annat konstatera att min fars farmor "Maria Cristina Johansdotter" var född år 1834 i Arnäs församling, norr om Örnsköldsvik. Men i mitten av 1800-talet var hon anträffbar, som piga hos en bonde i Slättån i Stöde. Detta väckte mitt intresse för att försöka få reda på, hur man förflyttade sig på den tiden. Att man kunde åka med segelskutor och senare ångbåtar mellan kuststäderna är klart. Men vilka möjligheter det sedan fanns, t.ex. för denna unga flicka, och även andra resenärer, att förflytta sig från Sundsvall till Stöde, skulle vara intressant att veta.

Alla transporter på land under den här aktuella tiden, skedde ju med hästdragna fordon. Under förutsättning att det fanns någorlunda farbara vägar. Från Sundsvall och västerut hade det nog funnits en användbar landsväg sedan ganska långt tillbaka i tiden. Ansvar för att lagts på bönderna, som i turordning, och i förhållande till gårdarnas storlek, skulle hålla landsvägen framkomlig till nästa by eller samhälle.

Under den här tiden fanns också "Gästgiverier" efter dom störe vägarna i Sverige.

Gästgiverierna utgjordes av större bondgårdar. Dessa hade vissa förmåner och skattelättnader av kronan, för att resande personer skulle få härbärge och utspisning, samt även tillgång till hästbyte. Avstånden mellan Gästgiverierna räknades i så kallade "skjutshåll" Alltså så långt som man ansåg vara en lämplig dagsetapp för hästarna. Gästgiverierna hade naturligtvis rätt att ta betalt för dessa tjänster. Man kan ju också tänka sig att det fanns möjlighet, att för en lämplig ersättning få åka med dessa skjutsar.

Det fanns minst två Gästgiverier i Nedansjö. Den större låg på södra sidan om landsvägen mitt emot "Vårdkasbacken" (den höjd som man i dag kallar Vårbacken) Den sista bonden som drev någon typ av Gästgiveri, var Johan Olov Söderberg. När järnvägen började fungera vid sekelskiftet, och skatteförmånerna drogs in år 1914, så gick det allt sämre för dessa gårdar, och Söderberg sålde fastigheten, och familjen flyttade från Nedansjö. En av byggnaderna, den så kallade "Nedansjögården" flyttades till Huberget i Stöde, i samband med att man bildade "Stöde Hembyggsförening" Den stora huvudbyggnaden brann ner till grunden i mitten av 1930-talet. Och ekonomibygnaderna är delvis raserade.

Även postverket trafikerade vägarna med sina s.k. postdiligerser, men jag känner inte till om privatpersoner kunde åka med. Detta är ju bara ett exempel på, att man kunde förflytta sig längre sträckor, trots att det inte fanns varken tåg eller bilar att tillgå.

Bönderna som bodde i närheten av tätorterna och städerna, körde väl in för att via torghandel sälja sina produkter, och kanske dagligen till sina mjölk kunder. Men långlevde man mera med självhushåll, men man måste väl ändå köra in till staden för att köpa de varor man intehade tillgång till på närmare håll. Och det hände väl att man hade ärenden till tinget också. Vid dessa tillfällen fanns det nog möjlighet att få åka med.

Den man som ovannämnda Christina blev gift med, var född i Hassela. Jag hittade honom på samma bondgård i Slättån, han hade troligtvis arbetat på olika bondgårdar och så småningom hamnat i Stöde.

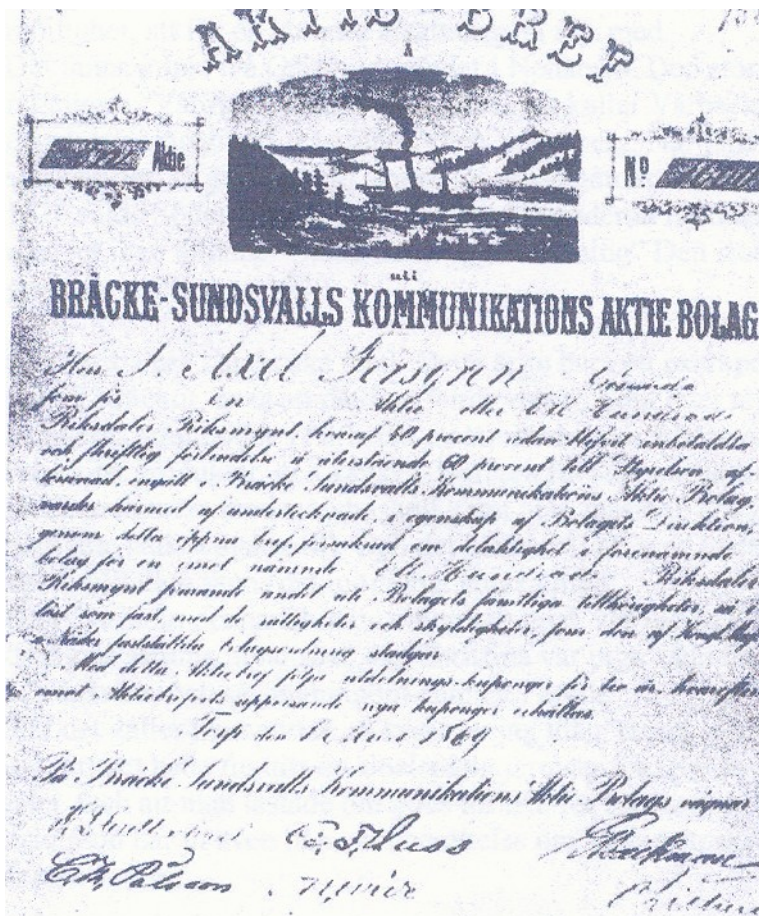
När det gäller transporter, så kommer jag ihåg, att när jag var ung, så talade äldre personer om, att det hade funnits en smalspårig järnväg från Sundsvall till Nedansjö i slutet av 1800-talet. Och att man i Nedansjö lastade om gods till en båt, för att transportera längre västerut.

Sven Axelsson har ju även han, i sin berättelse om Nedansjö skrivet om detta. Men jag vill försöka att forska vidare.

Källa Rolf Sten Yngve Rollof Enligt vad som sades skulle denna järnväg ha en slutstation vid Lugnet. Där kunde man lasta om det gods som skulle transporteras vidare till en ångbåt, som under den tid av året när det var öppet vatten, kunde gå efter Stödesjön upp till Nederede. Före kraftstationbygget i Nederede kunde man se resterna av en sluss, som nog hade används för att ångbåten skulle komma längre upp efter Ljungan. Förmodligen ända upp till torpssjön.

Till 1865-1866 års Riksdag, hade Bankdirektör Erik Berggren motionerat om ett anslag till förbättring och ombyggnad av landsvägen mellan Sundsvall och Nedansjö. Vägbygget startade år 1864 och var färdigt år 1867. Men Auditören Gabriel Hallström hade till samma riksdag lagt en motion om ett anslag på 1,5 milj riksdaler till en smalspårig järnväg mellan Sundsvall Och Hemgraven..

Men samtidigt fanns det andra personer som hade intresse för kommunikationer från Sundsvall och västerut. I början av 1860-talet hade länssekreteraren i jämtlands län A.J.Thomeè tagit initiativ till att bilda Bräcke Sundsvalls Kummunikations A.B. Meningen var att man skulle idka gods och personbefordran, med landsvägs och båttrafik på nämnda sträcka Nedan en avskrift av ett Aktiebrev.



Förtydligande av aktiebrevets text. En Aktie Nr. 1000 Handlanden Axel Forsgren Gösunda, som för en aktie, eller till etthundra Riksdaler Riksmünt varav 40 procent rean inbetalda och skriftlig förbindelse på återstående 60 procent, till styrelsen af --- ingått i Bräcke-Sundsvalls Kommunikations Aktie Bolag. --- hvarder härmed af undertecknade i egenskap af Bolagets direktion genom detta öppna brev försäkrad om delaktighet i förekommande bolag för en med nämnda etthundra Riksdaler Riksmünt kommande andel uti bolagets samtliga tillhörigheter, såväl i löst som i fast, med de rättigheter och skyldigheter som den af Kungl. Majt. I Nåder fastställda bolagsstadgar. Med detta aktiebrev följa utdelningskuponger för att hvarefter mot aktiebrevets uppvisande nya kuponger erhålles Torp den 1 Mars 1869 På Bräcke

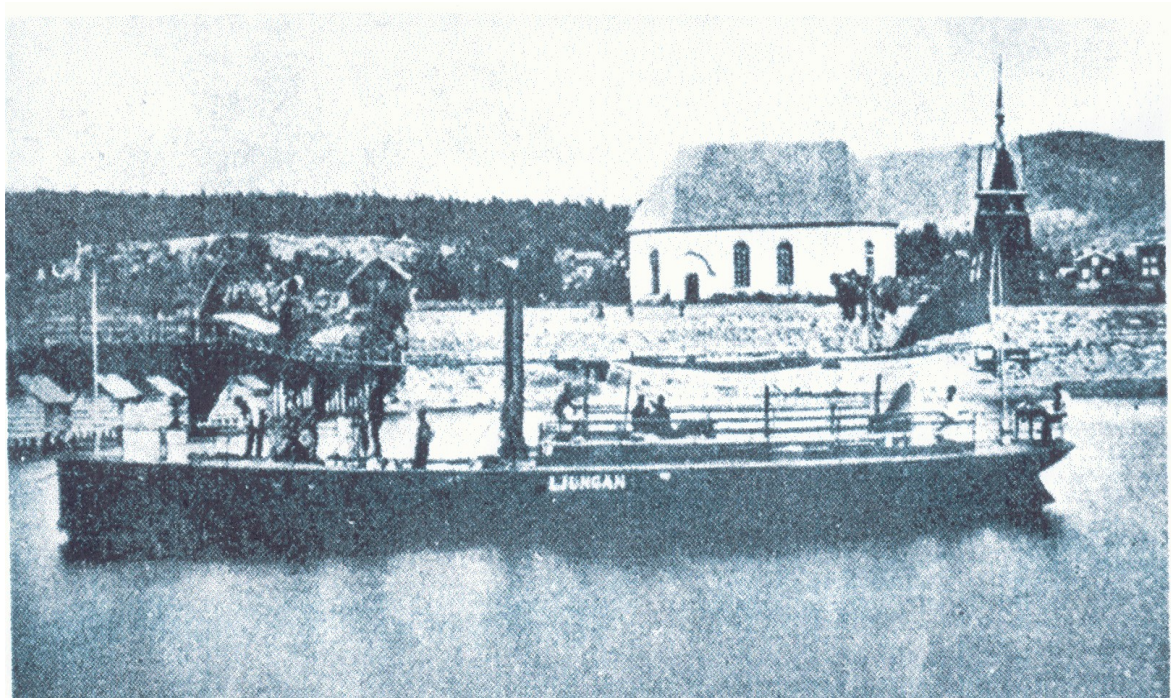
Sundsvalls Kommunikations Aktie Bolags vägnar

-----	L.M. Huss	-----
C.J.Pålsson	A.J.Thomeè	-----

Reda år 1859 hade Kaptan Claes Adelsköld gjort en utredning och kostnadsförslag för en båtled i Ljungan mellan Nedansjö och Torpsjöns västra del. I hans förslag ingick en 750 m. lång kanal i Edeforsen. Kanalen skulle ha två slussar, med en lyfthöjd av tillsammans 5,4 m. Man tog beslut om att bygga kanalen samt övriga förbättringsarbeten år 1862.

Riksdagen beviljade år 1862, 10500:- Riksdaler, utgörande två tredjedelar av summan för kanaliseringen mellan Nedansjö och Torpsjön.

Sundsvall- Torpshammars Järnvägs A.B. bildades, och man fick koncession för att bygga en smalspårig järnväg år 1872. År 1874 var sträckan Sundsvall-- Nedansjö klar för trafik, och året därefter var banan klar till Torpshammar. Denna trafik innebar en stor konkurrens för båttrafiken, men man kämpade på sida vid sida. Men när S.J. år 1885 övertog järnvägen, och byggde om den till normalspår, blev det slut med båttrafiken, när det gällde gods och personbefordran. Ångbåten kom senare att användas vid flottningen i Ljungan.



Ångbåten Ljungan med Stöde kyrka i bakgrunden