

Galastan

En hamn och marknadsplats sedan
1500 och till början av 1900-talet

Ett nav som förenade kust och fjäll



Marknads och lastageplats

Mo elf, denna elf, som är farbar för lastade båtar intill Gala by, utgör ett ganska viktigt kommunikationsmedel för vidaretransporter sommartid, hvilket af ofvanliggande socknar ända in uti Lappmarken flitigt begagnas. Hamnplatsen invid Gala by har ock härigenom vunnit en viss vikt o märklighet, såsom varande upplagsplats för de varor af allehanda slag, som för ortens behof sjöledes inkomma, och sedermera landsvägen vidare fortskaffar, hvarjämte fiskare från Gäfle årligen tvänne söndagar i september månad besöka stället och där afyttra strömming till ortens allmoge, som i sin ordning utbyter eller afsätter sina produkter såsom smör, ost, lin och ull samt gröfre lärfter.

Ovanstående är ett citat ur, "Beskrifning över Mo Socken, Belägen i Wester Norrlands län av N Backlund år 1850".

Galastan som marknads-lastageplats är långt äldre än N Backlunds beskrivning från 1850. Under Gustav Wasas tid måste sjöfart ända upp till Galastan ha varit fullt möjligt för dåtidens skutor. Moälvers utlopp ligger idag knappt en meter över havets nivå. Elevationen, eller landhöjningen, för det aktuella området är uppemot fyra meter, sedan Gustav Wasas tid. Uppskattningsvis är vattendjupet vid Galastan i dag ca en meter. Det innebär att vattendjupet bör ha varit 2,5-3,5 meter och segelbart för mindre fartyg.

Från sommaren 1576 kan berättas att båten *Brede Skipet (brädskeppet)* lastade virke från kronosågen i Galasjöån, för att segla lasten till Stockholm. Skeppare var Lasse Håkansson och till sin hjälp hade han sju båtsmän. För detta fick skeppare Håkansson 8 mark penningar, båtsmännen fick vardera hälften så mycket. Resan tog 6 veckor.



Marknads damer på Mo historiska marknad

Finns källor som berättar från slutet av 1500-talet om frakt av bjälkar ifrån Galastan till Konung Johan III:s slottsbyggen i mellansverige.

Söderåfors sågverk som var i drift på 1760-70 talet utnyttjade Galastan som lastageplats. Dit kom det sågade virket med häst och lades upp där. Säkert är att andra sågar upp efter Moälven nyttjat Galastan som lastageplats.

Imitten av 1840-talet uppkom nämligen ett nytt fraktbehov, då startade Mo bruk ett järnmanufakturverk och det uppstod behov av tackjärn. Från kusten upp till Galastan fraktades tackjärn och i motsatta riktningen stångjärn och smiden.



Galastan en sen sommarkväll sommaren 2006

Handelscentrum

Galastan var ett livligt handelscentrum och Mo bygden var folkrik tack vare Mo bruk. Avsättningen var god och förbindelsen med Åsele, Junsele och Björna med dåtida mått goda. Varorna kom uteslutande vattenvägen. På 1500-talet med båt seglande eller roende, byttes ut mot grundgående hjulångare i mitten av 1850-talet och innan båttrafiken upphörde med propeller drivna grundgående båtar.

En gång om år, i september hölls en marknad. Den fick i folkmun namnet *fiskarmarknad* och *strömmingsmarknad*. Besökarna kom från inlandet ända upp mot fjällen och angränsande socknar. Familjefäder kom för att proviantera inför vintern. Säkert hade flera av affärsmännen och bönderna sina familjer med. Ungdomen kom av nyfikenhet och möjligheten att få träffa likasinnade från ett mera vidsträckt område. Troligt är att flera par fattat tycke för varandra på marknaden och senare bildat familj. Ibland kom det ett 50-tal hästskjutsar till marknaden och 50-talet fiskare med sina båtar fullastade av fisk och strömming.

Föratt nå Galastan fick fiskarna många gånger ro i hård motvind och motström.

Moälvens utlopp och den då ca 13 km långa fjärden hade gammalt direktkontakt med havet, när det var pålandsvind steg vattennivån i fjärden betydligt. När vinden vände skulle vattnet ut och det blev mycket tungtförroddarnadärfjärdenträngerihopsig.

Fiskargummorna fick ofta följa med sin fiskare och de lärde på så sätt marknadsbesökande kvinnor, från Mo och kringliggande socknar, att tillaga strömming som rullades i mjöl, stektes och betraktades som en fin delikatess.

Under en lång följd av år hade Galastan dagligen båtförbindelse. Allehanda varor fraktades till o från Galastan. Passagerarna fick samsas med det som fraktades. En resa 1861 med hjulångaren Örnsköldsvik, sträckan Galastan - Örnsköldsvik, kostade 75 öre.



Farleden

Moälven som farled har brukats i ca 400 år, from 1550-1950, i kommersiellt syfte från kusten upp till Galastan. Älven har varit en viktig faktor för näringslivet i norra Ångermanland. Den största betydelsen har den haft som transportled av skogsprodukter, järn och förnödenheter. Dock ska inte glömmas passagerartrafiken på älven i dåtidens vägglesa bygd.

Imitten av 1850 talet hade älven och delar av fjärden, till följd av landhöjningen, blivit så grund att 1860 muddrades älven från Mo och nerströms, muddringsarbetet var omfattande och kostade hela 3 854 kr. Nu kunde grundgående hjulångare ta sig upp till Galastan, ja för extremt grundgående båtar upp till Mo sågverks brädgård vid Bursand.

Muddringen blev starten till en intensiv båttrafik och i inledningen var det mindre hjulångare som sattes in. Efterhand byggdes en del om och nya propeller drivna båtar ersattes av uttjänta båtar.

Två förändringar i nedre delen av Moläven påverkade farledstrafiken. Dels nedläggningen av Mo sågverk 1894 och åderlåtningen i Mo av mer än 200 personer som flyttade till Norrbyskär. Samt virkesflottningens avveckling och nedläggning i Moälven. Flottningen på Moälven pågick fram till 1958.



Kommentarer: På kartan står angivet år 1764 som angivet ritad. Namnet Mo finbladiga sågverk finns också med. Sågen byggdes 1778-1780 och skulle inte ha funnits med på kartan om 1764 är rätt år. Troligen är rätt år 1784.



Båtar och båttrafik

Örnsköldsvik

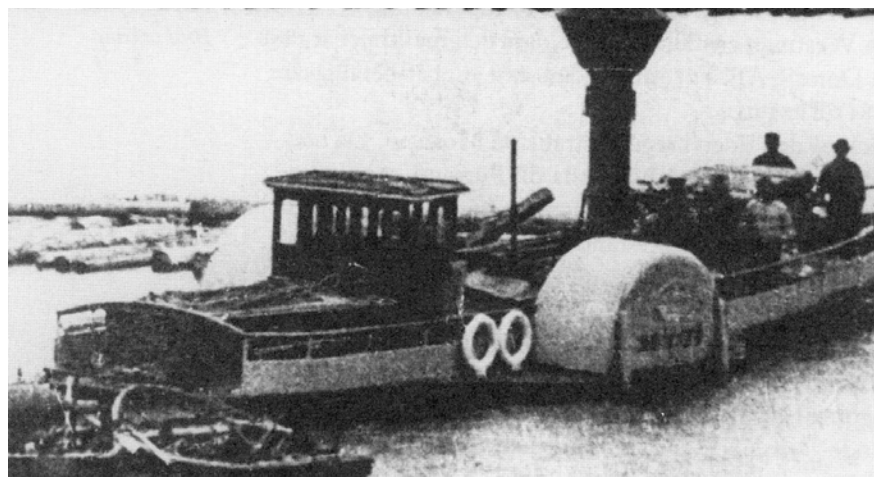
Hjulångaren som varit en gammal färja i Stockholm inköptes av J C Kempe och reparerades. Den döptes om till Örnsköldsvik och sattes in 1861 som passagerare och godsbat, att trafikera Örnsköldsvik - Galastan och lägga till vid däremellan liggande bryggor. I den tidens penningvärde mätt var passageraravgifterna rätt höga. Från Örnsköldsvik till Galastan kostade

det 75 öre, barn under 15 år halva priset. Redan efter en säsong ändrades båten till bogserare. I regel gick hon 10 turer i veckan mellan Domsjö och Galastan med tackjärn och diverse varor till Mo och åter med virke, som nu prämdes, ner till Domsjö. År 1867 gjorde Örnsköldsvik mellan den 2 juni till 3 nov. 192 turer med virke. Båten togs ur drift 1873.

MO 1

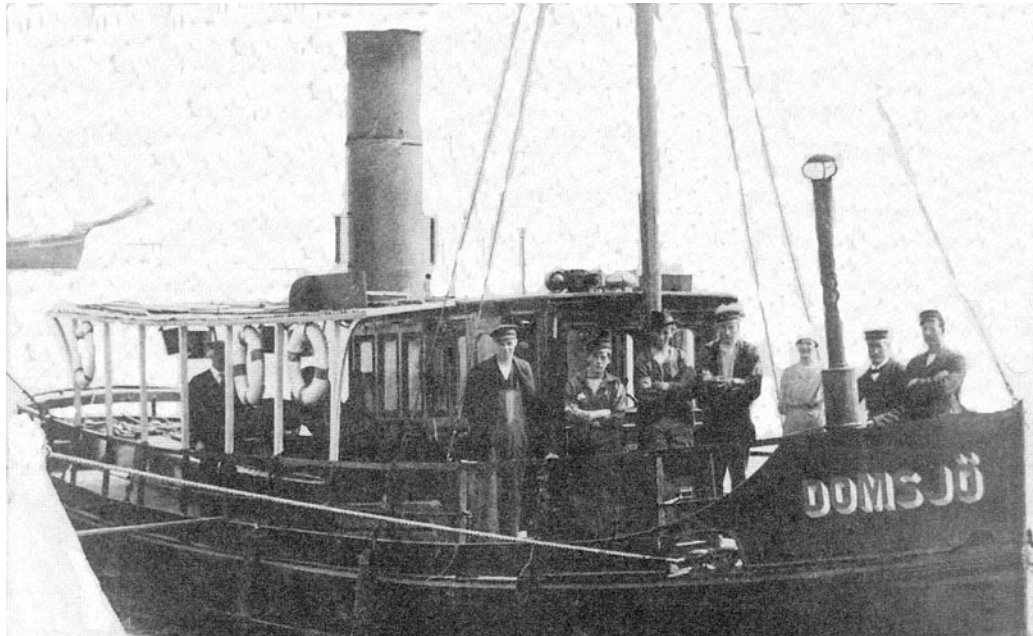
J C Kempe köper en egen båt 1868. Hon var som Örnsköldsvik hjuldriven och stationerades i Mo och döptes till Mo. Hennes uppgift var att frakta sågat virke och timmer till Domsjö och retur frakt av tackjärn, spannmål, salt mm. Flotningen kom igång under 1860 talet och en av Mo:s uppgifter var att bogsera timmer till den sedan 1865 anlagda ångsågen i Domsjö. Den 7 augusti 1868 hade Mo från Domsjö bl.a. i retur en bunt sågblad, fyra cirkelsågblad, tre kakelugnar, en bunt sulläder och från Tvillingsta 5 000 tegel. Samma år den 28 september hade Mo från Galastan returlast av järn. 1 069 Skeppningsjärn i 8 olika dimensioner som vägde

tillsammans 422 skeppspund, dvs. ca 70 ton. Varje stång vägde i snitt ca 70kg. Kvalitén på båten var inte den bästa och 1875 togs hon ur drift. I besättningen fanns en eldare-maskinist Johan Westman som Mo & Domsjö AB anställde 1868. Westman blev senare kapten på Mo II även kallad Kängan. Båten reparerades och byte ägare några gånger och omdöptes till Barvo. I handelsböckerna går det se att båtarna Örnsköldsvik och Mo hade livlig trafik av passagerare och gods. Gods av större volym transporterades på prämar, vissavar avsedda för salt, mjöl och andra för tyngre gods.





Domsjö



Byggd 1875 och var i trafik 1875-1904. Fartyget nyttjades som passagerare och bogserare. Svårigheten att utöva kontroll på en supig o besvärlig kapten med-

förde att båten stationerades i Domsjö 1878. Båten var försedd med enkelt sidohjul och hade följande mått, längd 17,8 m, berdd 5,3 m och djupgående 0,78 m.

Mo elf

Motala verkstad byggde båten 1850. Meningen var att hjulångaren skulle vara passagerarbåt och levererades till Djurgårdens Ångfartygsbolag. Båten kom att

trafikera Moälvsleden 1881-1891. Hon var 19 m lång, 5,7 m bred och ett djupgående på 0,75 m – 1,1 m, med full last.

Svalan



Båten hamnade på Moälvsleden via Bertarsjön i Junsele. Ägare var nu Mo Handels AB. 1883 omnämns i Västernorrlands Allehanda att på Haffstafjärden kan man se en vacker kolibribåt glida fram som tar 30 passagerare. Hon såldes 1896 till två gideåbor och användes som passagerarbåt bl.a. på Gissjön.

Svalan i ett risigt tillstånd



Mo II

Härnösands mekaniska verkstad byggde, för Mo & Domsjö AB:s räkning 1884, en grundgående hjulångare som fick namnet Mo. Besättningsmannen, eldaren och maskinisten på Mo I Johan Westman blir Kapten på Mo II och är det till sin pensionering. Ångaren skulle i huvudsak användas till att bogsera sågat virke från Mo sågen till lastageplatsen i Domsjö. Älven och fjärden blev med åren allt grundare efter muddringen 1861 så de mera djupgående båtarna kom inte lika långt upp i älven som tidigare. Mo:s djupgående var 2 fot, vilket är 0,6 m. Båten var platt i botten som en sko och i folkmun döptes hon till Kängan. En gång frågade någon kapten Westman hur grunt Kängan kunde gå, han svarad lakoniskt *Ja, då de ä dagga kan hon gå opp i ärtlanna.*

Hon kunde gå långt upp men som kuriosas kan nämnas att det gick mycket ved. Från feb och till nov. 1868 levererade, Persson Molund och Schäder 215 famnar ved. Måttet från långfingerspetsen på vänster hand till höger hands långfingerspets då båda armarna är utsträckta så långt som möjligt. (Eller en famn brasved = $3 \times 4 \times 1 \frac{1}{4}$ aln = 3, 14 kbm) 215 famnar skulle bli ca 675 m³ Mo II stationerades i Mo och huvuduppgiften var att från Mo sågs lastageplats, Bursand, som låg en knappt km nedströms sågen, Mo pråmade sågat virke från Bursand till mera djupgående ångare som förde pråmarna vidare till Domsjö. När sågen las ner i Mo 1894 följde Kängan med till Norrbyskär och blev omdöpt till Nisse men nu utan vattenhjul.



På Norrbyskär föddes Ture Södersröm 1906, hans föräldrar var bland de som 1894 lämnade Mo när Mo sågverk lades ned, för att bosätta sig på Norrbyskär. Hans intresse för båtar föddes säkert på skäret. På äldre dar ägnade Ture mycket tid åt modellbygge. Mo "kännan" som finns på bilden ovan är ett av hans modellbygge. Stor Etik är en annan av hans modeller.

Ture tillbringade inte bara pojkåren, utan arbetade en tid på Norrbyskär. Säkerligen ligger inte bra arbete bakom modellerna utan också mycket hjärta.

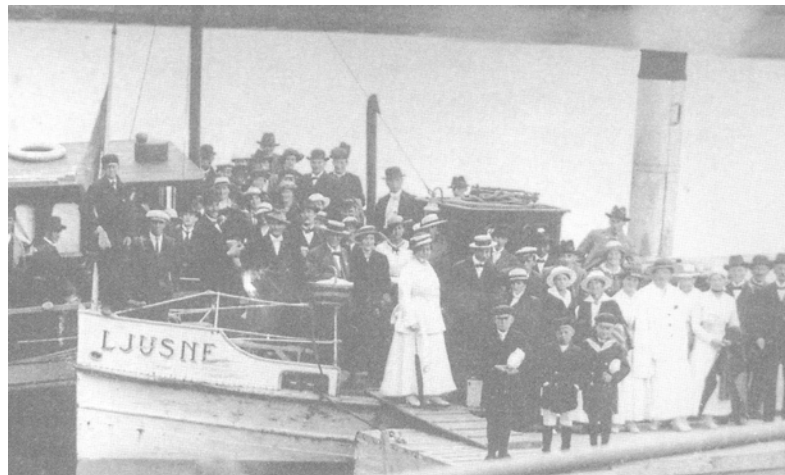


Ljusne

Ljusne mekaniska verkstad levererade 1888 en propellerdriven båt som var speciellt älvpassad och grundgående i sin konstruktion. Ljusne, som var båtens namn, beskrivs som en vacker passagerarbåt, 19,2 m lång, 4,4 m bred, 0,75 m djupgående och med salong akterut. Plats för 70-talet passagerare och kunde även ta styckegods. Ljusne gjorde dagligen två turer Galastan – Örnsköldsvik fr Galastan fr Örnsköldsvik kl: 07.00 kl: 10.00 kl: 16.00 kl: 18.00

Resan tog 1 ½ timme till 3 timmar beroende på hur mycket gods som skulle med. Trafiken till Galastan upperätthölls av Ljusne fram till 1904. Från och med 1905 flyttades avgångsbryggan till Alnöholmen. Trafiken pågick till 1927.

Ljusne var igång lång in på 1950-talet men sjönk av någon anledning i Indalsälven och har sedan inte bärgats.



Victoria

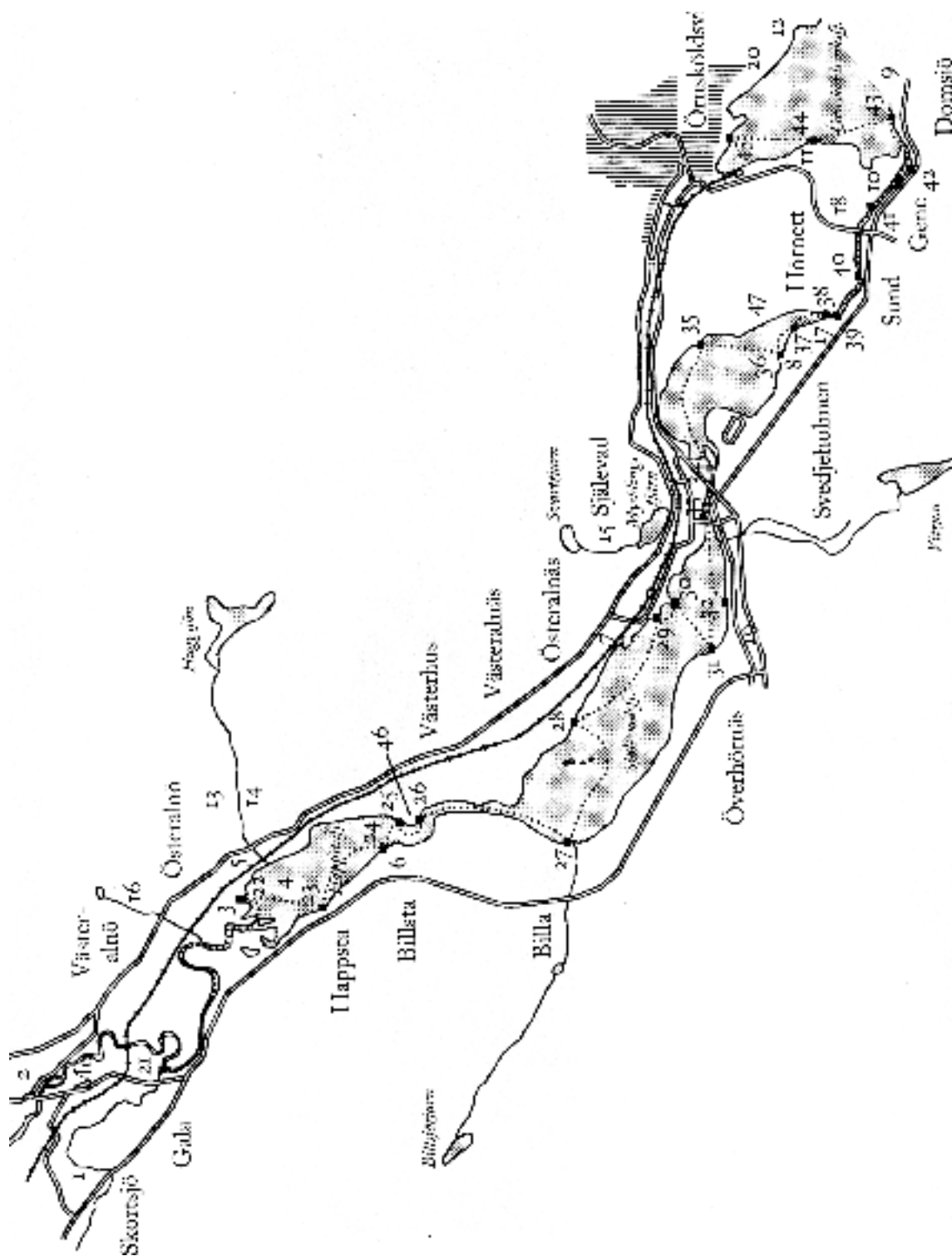
Troligen den första propellerdrivna båten på Moälven. Båten byggdes 1868 och Ljusne två senare och på goda grunder var Victoria den första propellerdrivna båten på Mo-

älvsleden och som i början av 1890-talet gick ända upp till Galastan. Hon var 14 m lång och 2,84 m bred, djupgående 1,55 m.





Moälvsledens bryggor sågar mm





Farleden



Lastageplats/ Handelscentrum



Källor:
 Mo och Domsjöverken *Nils Ahnlund 1874*
 Människoöden kring en industri 1890-1950
Otto och Ester Lundström

Moälven B åtar Människor Händelser
SjällevadsHembygdsförening