

DELLENRIKET CD skiva 3.

Spår 34. Åk Norrbovägen Mot Hudiksvall,

Det här är en berättarslinga som bygger på många människors samlade kunskap, intresse och forskning om bygden. Vårt första mål på den här resan är Hamre Strömmar, intill Näsvikens tätort. En plats som till stor del varit avgörande för Helsinglands utveckling, och därmed för många hälsingars vardag förr i tiden och i dag. Om du fortsätter direkt från förra resans slutmål, som var Tamms kanal, så ska du åka ut på Norrbovägen igen och fortsätta till höger. Efter ca 1 km. står en skylt som pekar till höger med namnet Strömvägen. Om du kommer från Hudiksvallshållet, och åker Norrbovägen, och straxt innan Näsvikens samhälle svänga vänster ner på Strömvägen. Fortsätt ned för backen och om en stund har du Dellarnas sjösystem framför dej. Du ska köra över två broar. Här vid Hamre Strömmar kan du parkera och ströva omkring ta del av informationen om den verksamhet som bedrevs här.

Spår 2, Hamre Strömmar.

Som så ofta i Dellenbygden är det skogen och skogens tillgångar som är grunden för de stora samhällsförändringarna, och vi ska nu tillbaka 150 år i tiden till mitten av 1800-talet. Ute i Europa rasar det så kallade Krimkriget. På ena sidan Ryssland å på andra sidan Frankrike och Storbritannien, striden gäller det Osmanska riket och kontrollen av sjövägen från Orienten till Medelhavet. Det här är våra dagars oljekrig. Världens marknader påverkas av striderna och inte minst så ökar priset på trävaror i värden. Detta noteras snabbt av en grupp finansmän i London, de ser stora möjligheter att tjäna pengar på det olycksaliga kriget. Trävaruexporten från Hälsingland är redan etablerad och en affärsman från Hudiksvall Erik Olof Regnander har gjort sig känd som en skicklig förhandlare och gjort stort intryck i finansvärdens London. Han kan livfullt berätta om de slumrande skogsrikedomarna i Hälsingland och Härjedalen. Och utan några som helst beskrivningar av transportmöjligheter, får han uppdraget att för engelsmännens räkning köpa avverkningsrätter i Lillhärjeds socken i Härjedalen. Snabbt bildas ett bolag i England med det stolta namnet Hudiksvall Stimsoingmill Company Ltd. Här hemma går det under det mer lättfattliga namnet

Engelska Bolaget. Ett av bolagets projekt var att just här vid Hamre Strömmar, uppföra en ångdriven såg. Forsa ångsåg som uppföres 1859, är en av dåtidens allra största sågverk. Det sågade virket fraktas med pråmar dragna av ångbåt, till Forsa station där det omlastas för järnväg till Hudiksvall. På bara några få år lyckas Regnander köpa avverkningsrätter på närmare 100.000 hektar uppe i Härjedalen. Avverkningsrätt betydde på den tiden att köparen under 50 år

skulle få avverka levande träd som var grövre än 25 cm, och behålla virket. Det var alltså bara grovs timmerträd som avverkades för att sågas här vid Hamre Strömmar. Kvar i skogen blev de klenare träden, som på den tiden inte hade någon industriell användning.

Det här var ett vanligt sätt att avverka på den tiden, mitten av 1800-talet, det kallades dimensionsavverkning, och man levde i tron att de träd som lämnades skulle växa när de stora träden försvann. Men det skulle ta många år innan man insåg att så inte var fallet, för de träd som lämnades kvar klarade inte den förändrade miljön. De torkade eller fälldes av stormvindar. Det skulle ta nära 100 år innan man insåg misstagen och började restaurera de förödda norrländska skogarna.

En kuriositet i sammanhanget är att betalningen för virket skedde i natura. De som sålt timret fick hämta 50 tunnor gråsalt i Hudiksvall. De fick också förtur på att avverka de områden som de ägde.

De här gigantiska inköpen ledde snart till pengabrist hos Engelska bolaget. Det löste dom på ett för tiden typiskt vis. De införde helt sonika bestämmelse i köpe-kontrakten som sa att de hade full rätt att säga upp köpet inom ett år, och om köpet ändå fullföljdes så skulle bara kalva köpeskillingen betalas kontant, och resten skulle komma inom de närmaste 10 åren. Någon ränta talade man inte om. Mitten av 1800-talet var köparens marknad och skogsägarna i Härjedalen hade ingen möjlighet att sätta in de här affärerna i ett större sammanhang.

Härjedalens skogsmarker låg alltså redan i Engelska bolagets händer.

Och nu började man se sig om i västra Hälsingland för också där fanns det ju vida och rika skogsområden. Men nu vaknar plötsligt affärsmännen i Hudiksvall. Varför ska engelsmännen få tjäna pengar på Hälsinglands skogar och inte dom?

Spår 3, Flottning från Härjedalen.

Om igen kliver den välformulerade Hudiksvalls bon Regnander in på scenen. Han har slutat hos Engelska bolaget, men förstås skaffat sig omfattande kunskaper om träindustrins infrastrukturer. Nu börjar han och Hudiksvalls affärsmän att i stor skala köpa avverkningsrätter i västra Hälsingland, och på så vis konkurrera med engelsmännen. Det viktigaste för Hudiksvall är ändå att ångsågen vid strömmarna går för högtryck för ju mer som produceras här desto mer används den nyproducerade järnvägen mellan Forsa och Hudiksvalls hamn, och desto mer pengar tjänar staden. Nyckelfrågan är hur virket från avlägsna skogar snabbt skall komma hit till sågen. Flottleden Ljusnan har ingen lämplig förbindelse med Dellarna, dessutom ligger vattendragen på olika nivåer. Att transportera timret genom båda vattendragen förefaller för de flesta som

omöjligt. Men Regnander är en man med smak för det omöjliga. Han samarbetar med orädda nytänkare och fram växer ett av det märkligaste transportföretag som ägt rum i vårt land. Den omtalade "motlutsflottningen".

Spår 4. Motlutsflottning.

Det handlar om att flotta timmer i motlut, alltså mot vattenflödets naturliga riktning. Och nu överlistas naturen via handgrävda kanaler, vattenreservoarer och ångdrivna hissanordningar. Timret som kommer från Härjedalen i västra Hälsingland, flottas via huvudleden Ljusnan men nedströms Ljusdal i närheten av Hybo, skiljs timret av och där vidtar en avancerad kombination av oxkraft och handkraft, handgrävda kanaler, timrade rännor och basänger. Hjärtat i motlutsflottningen är ett ångmaskindrivet uppfodringsverk där stockarna krokas upp i kedjor och lyftes 13 m. upp i luften från ett vatten till ett annat. Uppfodringsverket har en kapacitet på 2.400 stockar per dygn, och så småningom kommer virket ner i södra Dellen, där det förs ihop i ringbommar som bogseras ned till Hamre och tas in i sågverket.

Den färdiga produkten, plank och bräder, lastas först på pråm och sen på järnvägsvagnar, för vidare transport till Hudiksvall.

Under högsäsong sysselsatte motlutsflottningen 200-300 man i dubbla skift. Motlutsflottning kom att användas i nära 30 år. Och mellan 5 – 7 milj. stockar nådde sågverket på det sättet.

Motlutsflottning har kallats, "En av industrihistoriens största bragder". Den har få motsvarigheter i världen.

Spår 5. Hudiksvalls finansmän.

När priser på sågade varor sjunker, avvecklar engelsmännen sitt engagemang i Hälsingland. Men staden Hudiksvall är i det här laget ekonomiskt beroende av träindustrin och Regnander som är med och styr utvecklingen. Ett nytt bolag, "Hudiksvalls Trävaruaktiebolag" bildas. Och igen får Regnander en viktig position, nu som delägare och styrelseledamot. Han har stors försänkningar i de politiska kretsarna. Och när det nya Hudiksvallsbolaget 1868, ska köpa in Engelska Bolagets tillgångar så ställer stadsfullmäktige i Hudiksvall upp med ett stort lån för att affären ska kunna bli av. Beslutet är inte alls okontroversiellt hos Hudiksvalls borna och det kommer att leda till ett regelrätt upplopp i stan. Om det får vi veta mer när vi kommer till Hudiksvall. Men Hudiksvalls Trävaruaktiebolag fortsätter oförtrutet att expandera och bygger en ny stor ångsåg på en av Håstaholmarna i Hudiksvall, dessutom köper man in ett antal mindre sågverk, år 1903 införlivar dom gamla anrika Iggesunds Bruk med både järnbruk och sågverk. Forsa ångsåg driver dom fram till år 1911. Via

sammanslagningar och uppköp så kan man följa tillgångarna i Hudiksvalls Trävaru-aktiebolag ända in i dagens multinationella HOLMEN Ab som tillverkar och säljer trävaror, kraft, tryckpapper och kartong. Holmen har 4.600 anställda och äger över 1 milj. hektar skog.

Nu går färden vidare mot Hög. Kör tillbaka till Norrbovägen och tag till höger, vid nästa vägskäl har du skylten mot Hög. Vi ska stanna vid Glimsta, och dit är det ca. 5 km.

Spår 6. Glimsta.

Här i Glimsta har du en magnifik utsikt över högsbygden. Hela den här slätten var en havsvik för tusen år sedan. Genom landhöjningen pressades havet tillbaka och den tidigare havsbotten blev bördig jordbruksmark.

Här ligger flera stora hälsingegårdar, gårdarna har ofta ett högt läge och syns på långt håll. Mangårds-byggnaden är nästan alltid i två våningar, i många fall är den hopbyggd med ladugården. När de här gårdarna byggdes var fönsterglas en dyrbarhet som signalerade välstånd och förmögenhet. De flesta gårdarna här har imponerande rader av fönster. Som kontrast till dessa "timmerslott" står "utanvidsbebyggelsen", det är små hus i enkel stil som beboddes av folk som inte var direkt knutna till jordbruket som exempel hantverkare och båtsmän. I Hög skulle det finnas nio båtsmän, de hade ansvaret för transporter med båt som var en viktig funktion i dåtidens samhälle. Den som blev båtsman fick ett torp, och det fick han behålla hela livet. När han gick bort så fick de anhöriga rätten att bo där. Alltså behövdes det hela tiden nya torp, och i mitten av 1800-talet var det i den här socknen inte mindre än 27 båtmanstorp. Hög var alltså en bördig byggd, kanske den bördigaste i hela Hälsingland. Men ändå var det få gårdar som fick hela sin bärgning från jordbruk och kreaturshållningen. Det vanligaste var att man hade en bit skogsmark där man bedrev ett svedjeskogsbruk som också kunde ge en viss avkastning. Nästa stopp, Högs kyrka.

Spår 7. Kyrkan i Hög.

Du står nu i det som är Norrlands viktigaste forntids-område. Inom en radie på 10 km. finns det inte mindre än 8 runstenar och en mängd gravhögar. Hög var ett maktcentrum redan några hundra år efter Kristi födelse. Här fanns en kungsgård so löd under Uppsalakungarna och mycket talar för att det fanns en religiös kultplats med offerlund just här. Högs kyrka byggdes på 1100-talet som en manifestation för den nya religionen. Den gamla läran och den gamla heligheten den byggdes på ett alldeles konkret sätt in i den nya ceremoni platsen för i kyrkans vägg kan du se två gravklot inmurade, grav-kloten kommer

från forntidsgravarna, men ingen vet riktigt vilken funktion de en gång hade. Här finns också två runstenar, också dessa var en gång en del av kyrkväggen. Kyrkogården blev helig mark, liksom en gång offerlund. Människor på flykt kunde få en fristad innanför kyrkogårdens staket eller mur, och ingen fick begå något fridsbrott innanför gränsen, för då föll bandlysningen tungt. Den överbyggda ingången i öster var en dörr. Den kallas stigport. Stigporten markerade gränsen mellan världsligt och andligt, precis som en gång palissaden runt offerlund.

Vi fortsätter mot Hälsingtuna.

Spår 8. Gravarna.

Vägen kantas av gravar från forntiden. De människor som levde här det första tusentalet efter Kristus har lämnat många spår efter sig här finns ett fyrtiotal gravhögar som restes mellan 200 och 400 år efter Kristus. De är alltså äldre än de stora högarna i gamla Uppsala. En del av gravarna är bara någon meter i diameter. Den största är 30 m. i diameter och nära 5 m. hög.

Gravarna har plundrats genom tiderna, men arkeologerna har hittat rester efter vardagsföremål som nålar en kam en sländtrissa, resterna av en sköld, ett svärd. Det allra märkligaste föremålet är en Romersk vinskopa från Capua, utanför Rom. Skopan tillverkades ca. 200 år efter Kristus, också den tidens människor hade ett organiserat utbyte med omvärlden. Många av föremålen finns på Hälsinglands museum i Hudiksvall.

Nu fortsätter vi ca. 3 km, till Hälsingtuna kyrka.

Spår 9. Hälsingtuna kyrka.

Under den fortsatta färden mot Hudiksvall ser vi redan på avstånd Hälsingtuna kyrka till höger. Den byggdes i början av 1200-talet, som en s.k. klövsadelkyrka, alltså med torn både i öster och väster. När kyrkan byggdes gick havet ända fram hit och kyrkan hade en kraftig mur mot sjösidan. Det var inte långt till den gamla försvarsborgen "Tunaborg" som låg på en udde i Tunasjön. Borgen byggdes under yngre järnåldern, någon gång mellan 500 och 1000 år efter Kristi födelse. I borgen sökte traktens befolkning skydd under orostider. Tunaborg säkrades med branter mot havet och en 125 m. lång vall inåt land. Utanför kyrkan finns två runstenar varav den ena troligtvis är den största i Sverige. Runstenarna restes långt innan kyrkan byggdes.

Nu fortsätter vi mot Hudiksvall. Nästa spår är en vägbeskrivning.

Spår 10. Mot Hudiksvall.

Vi ska till en plats som kallas Varvet. När du är framme vid rondellen vid Lidl-butiken tar du vänster mot stan. Du passerar två rondeller (en vid COOP och en vid Statoil). Du ser norra ändan av Lillfjärden, tag nästa gata till vänster, den heter Promenaden. Följ Promenaden förbi Idrottsplatsen och fram till Humlegatan, där du tar till höger. Du åker nu längs Lillfjärden. Sedan fortsätter du under järnvägen och nu heter gatan Breda gatan. Fortsätt denna genom villaområdena. Efter ett tag byter gatan namn till Varvsgatan och du fortsätter rakt fram tills du kommer till en genomfartsled som du korsar, kör över industri-spåren tag till höger förbi Järnaffären och sedan direkt vänster vid de stora grå sjöbodarna. Strax är du framme vid en öppen plats vid vattnet nedanför en kulle
Här ska du stanna.

Spår 11. Hudiksvall i historien.

Det här är bästa platsen att stå på för den som vill försöka förstå sig Hudiksvalls förändring genom seklerna. Två byar växte en gång fram vid den skyddande havsviken där Hornån löpte ut i den lilla inre fjärden. Byarna hette Hudik och Vallen.

Själva stan grundades 1582, då var vattenståndet mer än tre meter högre än idag. Båtarna kunde utan svårighet segla in i det som idag heter Lillfjärden. Genom landhöjningen blev passagen för grund och då flyttades hela stan närmare havet till den plats Hudiksvall har idag. Kyrkan började byggas 1643, men stan var fattig och kyrkan var inte färdig förrän efter 30 år. Redan efter 20 år eldhärjades kyrkan svårt efter ett blixtnedslag och det tog ytterligare något decennium innan den kunde invigas igen. Ungefär samtidigt som kyrkan började byggas i mitten av 1600-talet, hägnades staden in med ett staket och tullbommar infördes. Varor fick inte komma in i stan någon annan väg än via östra eller västra tullen, eller genom hamnens sjötull. Tullgrindarna revs i början av 1800-talet, men fortfarande lever minnet av den gamla ordningen kvar eftersom östra och västra Tullgatan löper genom stadskärnan. Det största historiska trauma som staden upplevt var sannolikt ryssarnas härjningar här 1721. Under flera år hade ryska kosacker plundrat och ödelagt städer längs Sveriges ostkust och senvåren 1721 var det dags för Hudiksvall. 33 galärer med kosacker och hästar närmade sig staden. Alla som kunde flydde bort från kusten, också dom som hade utsetts till försvarare. De som inte kunde sätta sig i säkerhet, framför allt äldre och barn, låstes in i kyrkan.

Olof Broman, som var stadens präst och läkare skrev ner sina minnesbilder direkt efteråt "De sågo hela staden i ljusan låga brinna och byar mångestädes så långt de kunde hinna" skrev han. Han häpnade över kosackernas ryttarkonst,

”Det var som om de flög fram utan att nudda marken, de lyckades rida över områden som ingen Hälsing tagit sig fram med häst”.

På bara några dagar plundrade och brände Ryssarna hela stan, och när de drog sig tillbaka, stod bara kyrkan och en liten stuga i östra delen av stan kvar. Enligt legenden skonades stugan för att en rysk officer förälskat sig i dottern i huset, och han fick ta med sig dottern till Ryssland på villkor att stugan fick stå kvar. Åtskilliga gånger har Hudiksvalls borna tvingats bygga upp sin stad efter eldsvådor. År 1792 brann de östra delarna, och knappt 100 år senare var det dags igen.

Sågverksepoken har lämnat tydliga avtryck i Hudiksvall. På andra sidan fjärden söder om det mäktiga läroverket ser du Åvik där många sågverksarbetare bodde.

Den 17 juni 1906 brann både brädgårdarna vid kajen och hela Åviks samhälle ned, och nära 2000 människor blev hemlösa. Vid Håstaholmen, som sticker ut med sina vita byggnader i söder, finns det också spår av sågverkstiden. De sista stora byggnaderna från den epoken monterades ner för bara några år sedan.

Spår 12. Varvet.

Platsen du står på kallas Varvet. Namnet kommer av att här låg ett skeppsbyggeri. Hudiksvall har haft en självständig rederinäring sedan 1782. Olika ägarekonstellationer avlöste varandra och tidvis var det svårt att få ekonomin att gå ihop. Men just hit till den här platsen kom i mitten av 1800-talet, skeppsbyggmästare J W Fougte. Det var här den stora dockan där fartygen byggdes hade sin plats. J W Fougte lät också bygga ett bostadshus här. Det är den stora villan som ligger strax söder om oss, och som än idag kallas den Fougteska villan. För att stärka ekonomin bildades Hudiksvalls Varvsbolag, och i ledningen finner vi en välkänd gestalt nämligen Erik Olof Regnander, känd finansman med näsa för affärer. Det vackraste skepp som nåsin byggts här sägs ha varit ”India”, Hon var 75 m. lång, och beställdes från Stockholm 1872. Som mest arbetade ett hundratal man på varvet, de flesta var fiskare. Fiskarna levde efter ett gammalt system som innebar att de bodde ute på öarna i fiskeläger på sommaren och inne i Hudiksvalls trånga fiskarstad på vintern. Då gick de som hantverkare eller dagverkskarlar. Det var när Regnander och hans kollegor utmanade den här gamla arbetsordningen som en ödesdiger protestgista tändes i staden. I folkmun kallades dessa affärsmän i folkmun, ”Den nya tidens herrar”. Och när stadsfullmäktige gav dom ett akutlån på 150.000 kr. ur stadens gemensamma kassa, då tyckte många att det hade gått för långt. Det fanns också de som tyckte att ordningsmakten gick herrarnas ärenden i stället för allmänhetens.

Och när en av de nya kajerna skulle anläggas, lejde inte bolaget arbetskraft ur fiskarbefolkningen utan bland nyinflyttande sågverksarbetare och det blev droppen.

Det är den 4 mars 1869, mitt under vårmarknaden. När rådhusklockan på kvällen klämtar 8. Så strömmar plötsligt ett hundratal personer ut på torget. De har mössorna neddragna och kragarna uppfällda, de är svåra att identifiera. Under skrån och protestrop börjar de slå sönder gatlyktor och fönsterrutor. De bryter sig in i butiker och går löst på inredningen, tre poliskonstaplar knivskärs allvarligt och när landsfiskalen försöker bringa ordning bli han nedsparkad, också Borgmästaren kommer ut och försöker tala de protesterande tillrätta, men han får fly för sitt liv och barrikaderar sig hemma i bostaden. Den vilda skaran drar genom stan och fortsätter förödelsen. Vid västra tullen möts de av en grupp skarpskyttar som i all hast har sammankallats, men inte ens skrämskotten kan stilla vreden. Upploppet slutar i tragedi. Bagare Almgren har tagit fram bössan för att försvara sin gård, efteråt säger han att han bara ville skrämmas, men ett skott dödar den unge pojke som gick först i tåget. En död, många skadade, en ofattbar förödelse. 1200 fönster krossade, en mängd staket nedrivna då bräder brutits loss och används som tillhygge. Redan dagen därpå sätter stadsfullmäktige in en säkerhetsvakt på 50 personer som ska patrullera i staden lång tid framöver.

Åtta personer, alla söner till fiskare och arbetare döms till straffarbete i tre år. Bagare Almgren som sköt pojken, han får böter!

Men det glada Hudik, varifrån kommer det uttrycket? Jo, också det är ett minne från det förflutna. Det är 1800-talets borgarskap i Hudiksvall som gör sig kända för sitt otvungna sällskapsliv med punsch, plymer och praliner. Och med skratt, musik och översvallande gästfrihet. Och vem vet, kanske fick man ibland också se denna historias följeslagare Erik Olof Regnander i dansens oemotståndliga virvlar...