

## Hur man färdats genom tiderna

När man sysslat med detta ämne, frapperas man av det goda umgänge människorna hade med varandra byarna emellan i väglös bygd. Milen och stegen räknades ej, och bördorna blev tunga mången gång. Som exempel minns författaren mycket väl, hur gamle Jon Larsson i Nybyn efter att ha besökt affären i kyrkbyn knegade hem med mjölsäcken i mesen. Och han var bara en av de många män och kvinnor i de olika byarna, vilka kunde konsten att gå och att bära. Tid syntes man även ha haft att umgås i motsats till nutidens jäktade människor, där det kan gå både veckor och månader mellan de tillfällen grannar träffas för en pratstund. Moderniteter som radio och TV gör väl sitt till i det fallet.

I fortsättningen vill författaren ge en beskrivning på de färdvägar befolkningen inom Björna hade att tillgå, när de skulle besöka kyrka och marknader, göra inköp, sälja gårdens produkter eller helt enkelt besöka släkt och vänner i närbelägna nybyggen och byar.

Före 1795, då Björna blev kapellförsamling under Själevad, var sockenborna hänvisade till moderkyrkan, dit vägen var lång. Tidsödande och arbetsamt måtte det ha varit att enligt kyrkolagens bestämmelser infinna sig i kyrkan ett visst antal gånger per år. I de flesta fall uppfylldes denna kyrkogång, då det var belagt med böter att utebli, om särskilt behjärtansvärda hinder ej förelåg. Någon enstaka gång kunde en malör inträffa, t. ex. då två bönder från Movattnet och två från Mattarbodum på en sådan kyrkfärd till Själevad gick in till en bonde i kyrkbyn, där de enligt tidens sed blev trakterade med några supar. »Färdknäpparna» blev flera än nödigt var, och det hela urartade till handgemäng så att blodvite uppstod. Sa-

*På varje 1/4-dels mil fanns förr en s. k. fjärdingsstolpe. En av de få, som finns kvar, är belägen i kyrkbyn.*



ken tingsfördes 1677, och både värd och gäster fick sona sin stridslust med böter, som blev större för gästerna, ty de kom ju aldrig till kyrkan den dagen!

I äldre tider hade man vid färd söderut i Själevads socken två färdstigar att välja på, antingen från Björna by över Leding, Fors, Nävertjäl till Själevads kyrka eller också över Björnsjö till Gottne, varifrån det fanns en gammal landsväg till orter i Mo och Själevad. Sedan socknens första landsväg byggts från Gottne över Björnsjö till kyrkbyn i slutet av 1700-talet, blev det den bästa vägen för resande bl. a. till marknaderna. Landsvägen beskrives i början av 1800-talet som krokig och backig.

Redan före nybyggartiden omkring 1750, då de flesta byarna tillkom, fanns en provisorisk kärrväg mellan Björna by och Hemling, den s. k. Gam-Hemlingsvägen. Spår av denna väg finns ännu kvar på sina ställen. Den vindlade sig förbi präst- och klockargården upp mot Tenhållen, där sedan kyrkan uppfördes. Den gick sedan i krokar och bukter upp genom skogslandet öster om Gruvberget och nuvarande väg 352. Därefter gick den fram till Petbäcken c:a 300 m från Gide älv. Vid Petbäcken finns ännu rester av en bro. Vägen fortsatte sedan till Hemlings lillå, där det även fanns en träbro, ej så långt från den nuvarande. Vägen gick sedan upp genom Hemlingsby över Abacken och fortsatte mot Nyliden med en avtagsväg ner till Movattnets gamla byaställe på norra sidan av Gide älv ne-

danför Gambyforsen. Sedan Movattnets by omkring år 1745 flyttats till nuvarande plats vid Kråkvattnet, tillkom senare en körväg till Hemling, varvid en träbro byggdes vid Skallviken omkring år 1800. För tydlighetens skull skall tillfogas, att mellan Gambyn och Kråkvattnet fanns en stig eller sämre kärrväg.

Sedan byarna Nyliden, Studsviken och Aspsele tillkommit, alla tre efter 1750, fortsatte Gam-Hemlingsvägen till dessa byar. Den gick förbi de s. k. Siktensjöarna upp genom Nylidens by, fortsatte sedan över nuvarande Korsbyn, över Vacksundsmon till Flärkån, där det fanns ett vadställe jämte båtar vid allmanningen på Kvisselnäset, alltså norr om nuvarande bro. Sedan fortsatte vägen genom Studsvikens by upp till Aspsele och därifrån till Fredrika. Enligt kapten A. Kjellin år 1824 var det en usel ridväg. Märken efter denna väg finns på många ställen, bl. a. kavelbroar, hjulspår etc.

Norr om Gruvberget finns små rester efter den s. k. »Krogen», en liten byggnad, där hästar och kuskar fick ta igen sig, och där man av namnet att döma fick stärka livsandarna med färdsupar. När herr Tyko Sjöberg i Nyliden för en del år sedan planerade sin villatomt, kom han på ytterligare ett rastställe, ty under ett jordlager fanns rester av aska och kol. F. ö. tog nog de vägfarande igen sig både i Hemling och Studsviken, ty resorna var långa och strapatserna betydande både för djur och människor, särskilt om det var tal om marknadsresor till Nätra, Själevad eller Gala i Mo. I en utsago från en annan resande nämnes, att denna väg upp genom socknen användes både vinter och sommar, både som gång- och ridväg, kärr- och släpväg (en kälke med stockar eller bräder-plank bildade ett släp).

Vägen var inte precis någon autostrada, men den fyllde sin uppgift under en tid, då man inte visste om något bättre.

För att ta väg-stignätet i en viss ordning börjar författaren nu i södra delen av socknen.

*Ledings* by hade sin kyrkstig fram till landsvägen i Björnalden. Eljest gick vintervägen från Leding till sammanflödet mellan Björna lillå och Gide älv (Lillå kvihla) och följde sedan gidebornas vinterväg till kyrkbyn på norra sidan av älven upp till björnaböndernas kvarn i Björnafallet, dit det fanns en kärrväg redan tidigt. Denna kvarn omnämnes i avvitringshandlingarna från 1760-talet. När man gått från Björna till Hällsvedjan sades man ha gått halva vägen till



Järnbro över Gide älv, byggd 1903. Den är nu riven och ersatt med en betongbro.

Grytsjö vid den s. k. »Halvfärebäcken», d. v. s. vid nuvarande Adolf Westmans fastighet.

Landsvägen Björna stationssamhälle–Örnsköldsvik blev färdig 1911–1912. År 1907 byggdes bron över Björna lillå. Bron över »Halvfärebäcken» byggdes 1910 av Jonke Sellgren, Jonke Westman, Olle Byström, Anders Lindberg, Anders Westman och Olle Lindberg. De hade broarbetet på ackord till ett pris av 600 kronor. Den sistnämnde råkade av en »tillfällighet» skjuta en älg på förbjuden tid och blev ej längre kvar i arbetet, ty då det började »brännas» angående jakten, så föredrog han att utvandra till USA.

Denna landsväg ombyggdes 1935–1953. Det var ett s. . AK-jobb – alltså en motsvarighet till vår tids AMS. Det tog lång tid, då arbetet pågick i den takt anslag beviljades.

Torsbacken fick sin landsväg till Leding i slutet av 1930-talet. Då lades den gamla vägen över Björnaliden ner. Även detta vägbygge var ett AK-jobb.

Ryssjö by hade dels en kärrväg fram till gamla landsvägen i Björnaliden, dels en vinterväg över sågplatsen i kyrkbyn. Landsväg till Torsbacken fick byn på 1950-talet.

Uttersjö och Hundsjö byar hade sina kyrkstigar över Trehörning-

en och Ryssjömon. Även en sommarväg fanns till Björnsjö. Vintervägen för de båda byarna gick däremot via Björnsjö – över Norra Björnsjö–Torsbacken till kyrkbyn.

Landsvägsbygget Björnsjö–Hundsjö pågick i mitten av 1920-talet. 1926 var vägen grovbruten till Uttersjö. Därefter fortsatte arbetet fram till Hädanberg.

Nybyn hade både sommar- och vinterväg till kyrkbyn under 125 år. Sommarstigen gick över Björnskallhällarna och vintervägen över Skalsmyren. Först omkring 1930 byggde MoDo väg till byn från Björna.

De första åren av detta sekel byggdes landsvägen Björna by–Gide till byar i Gideå socken med bro över Gide älv. Gide åbobar hade sin sommarväg – kyrkväg – över det område, där Björna stations-samhälle nu ligger. Antingen roddes över älven eller också reds över älven, där det vid lågvatten var tämligen grunt. Men det gällde att leda hästen rätt med tyglarna. Det gjorde tydligen inte den dräng, som en gång försökte rida över, ty både han och hästen drunknade. Vintervägen gick, som tidigare sagts, på norra sidan av älven.

Byarna *Berg* och *Backe* hade sin körväg till Hemling. Denna väg fick sin fortsättning till Uddersjö och Södersel 1925–1926, då en landsväg av enkelt utförande byggdes. Denna väg har nu avlösts av en asfalterad landsväg på södra sidan av Bergsjön, vilken byggdes omkring 1965. Från Uddersjö byggde även MoDo en väg till Angsta.

*Locksta* och *Angsta* hade sedan gammalt en kärrväg över Locksta och Vacksundsmoarna till Nyliden. Landsväg byggdes 1950. Eljest gick stigar till Holmsjö–Remmarn samt till Lockstatorp–Spångforsen via gamla Remmarvägen till Studsviken. En kärrväg fanns även mellan Angsta och V. Nyliden.

*Remmarn* och *Östansjö* byar hade stigar i alla riktningar, nämligen Östansjö–Klubben–Stavarsjö–Fredrika, till Tegelträsk–Åsele stig och vinterväg, till Aspsele både sommar- och vinterväg över molandet, till Holmsjö över Stormyrliden och till Myre förbi Rödtjärnarna. Särskilda stigar gick till Norrtjärn och Häggsjöbäcken. Den största av alla utfartsvägar var troligen den kärrväg, som gick på norra sidan av Remmarån och Flärkån. Författaren färdades flera gånger sommaren 1976 efter Flärkådelen av vägen, och det gick bra, ty vägen går huvudsakligen på en sandås.

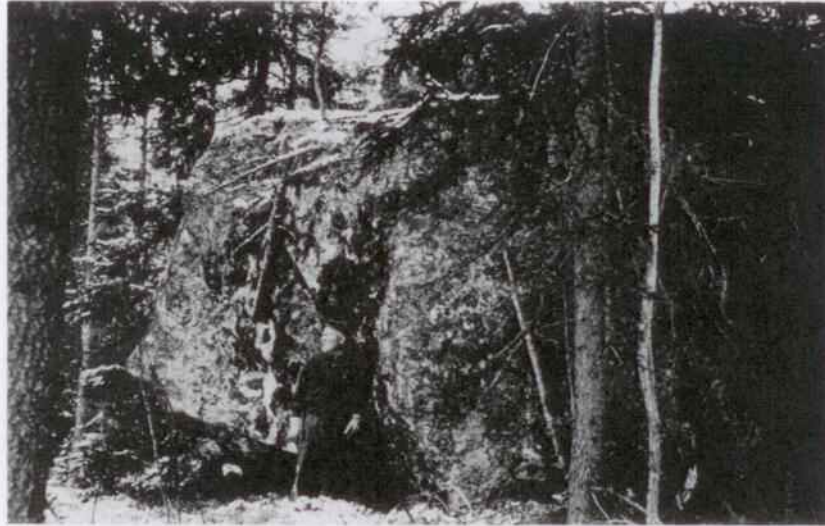


*Typiskt landskap efter Flärkån.*

Det parti denna del av vägen genomlöper torde vara ett av de vackraste Björna har att bjuda på. Man åker från Studsviken c:a tre km på den s. k. Flärkåkammen med Flärkån på södra sidan, vilken grävt sig ner i det lösa materialet flera tiotal meter. An vindlar sig fram och bildar serpentiner och korvsjöar, här och där avbrutna av vackra forsar. På norra sidan av vägen finns lavklädda kullar avbrutna av djupa dalar nedanför det mäktiga Gamm-Brånaberget och dess utlöpre åt väster Lappstensknösen. Nedanför denna ligger den s. k. Lappstenen, ett väldigt block, som antingen rasat ner från berget eller ditförts av inlandsisen. På övre och nedre sidan av blocket finns en hylla, där f. ö. en lapp för c:a 150 år sedan frös ihjäl en vinternatt. Enligt traditionen hade lappen kommit rännande utför berget, men den vilda naturen och de stora stenblocken blev honom övermäktig. Han bröt ett ben och hade ingen möjlighet att göra upp eld och förmådde endast dra ihop en liten bädd av granris. Kölden blev för svår, och när han återfanns, var han död.

Närmare Älgult finns resterna av en rastkoja, där remmarborna vilade under sina färder neråt bygden.

Förr brukade remmarborna ibland, när de kom med sina foror, i stället för att fortsätta remmarvägen lasta över varorna i en båt vid



*Lappstenen efter gamla Remmarvägen, där en lapp frös ihjäl under 1800-talet.  
I förgrunden Rickard Wiklund, Locksta.*

Stråökern (strömmande vatten mindre än en fors) i Flärkån. Sedan vidtog rodd uppefter Remmarån till Hällforsen. Där lastades åter varorna på hjuldon.

Det berättas, att en gång kom den för sin styrka kände remmarbonden Sven Olov Svensson med ett lass s. k. ryska rågmattor (rågmjöl), till Stråökern. Mattorna vägde 180 kg st. Bonden Nils Olov Wiklund, Studsviken, hade följt honom till vägs. Svensson lyfte utan olägenhet över rågmattorna i båten, varpå en annan i sällskapet sa till Wiklund: »Int ork du en sån?» Wiklund blev ej svaret skyldig, ty även han lyfte obehindrat en matta. Båda var starka karlar. Och så skildes man i bästa samförstånd.

Remmarn fick sin asfalterade landsväg omkring 1937, något senare blev den klar till Åsele.

Aspsele och övriga byar ner till kyrkbyn fick nuvarande landsväg 1871, då den invigdes.

Stavarsjö, som tidigare haft en kärrväg till Aspsele, fick vägfrågan löst genom landsväg från Aspsele 1935/1936. Denna väg fortsätter inom Fredrika socken. Och väg byggdes omkring 1945 Östansjö-Klubben-Stavarsjövägen. Klubben hade även tidigare kärrväg till



*Jätteröset på Kärrsjö skog. Sevärt!*

stavarsjöbornas kärrväg. Över det fina molandet var det lätt att ta sig fram med kärrdon.

*Kärrsjö by* hade en stig, som gick ner till Gide älv strax nedanför Hästråbäckens utlopp i älven. Via roddbåt över den hade man endast ett kort stycke till kärrvägen från Hemling till Studsviken. Från Kärrsjö gick även en kärrväg över Furuberget till Movattnets gamla by vid Gambyn. Detta var kärrsjöbornas kyrkväg. På molandet c:a 800 m söder om hemmansägare Albert Strandbergs bondgård ligger intill kärrvägen ett enastående stort röse, kallat Jätteröset, även markerat på Generalstabens karta. Här har stora stenblock hopats ovanpå varandra. Någon mänsklig hand har ej varit mäktig att lägga detta röse. I stället är det jätten Inlandsisen, som här varit i lektagen! Från denna väg ledde även en stig till Fulvadet i Gide älv mitt för Nylidens by. Denna stig användes av movattensborna dels då de skulle slå sina slätterängar efter älven, dels då de i äldre tider hade sina fäbodrar i Nyliden. Efter denna stig mördades omkring 1860 en gosse, som var på väg till Nyliden för att betala sin fars kommunalskatt. Landsvägen Korsbyn-Kärrsjö-Trehörningsjö blev byggd omkring sekelskiftet, och därefter behövde kärrsjöborna ej använda den gamla kärrvägen till Hemling.



Till Kärrsjö hade även åboarna i Krokvattnet sin kyrkstig förbi sjön Lill-Kärrsjön, och hemsjöborna hade sin stig över Movattensliden till Movattnet.

*Movattnet, Näset och Långvikens* byar hade sina kyrkstigar, som ledde ner till Mattarbodums gamla byaställe nedanför Mattarbodumsforsen i Gide älv. Där rodde man över älven, och sedan var det endast ett litet stycke att gå till Gam-Hemlingsvägen.

Nybygget *Pålsjön* liksom den gamla byn Mattarbodum hade dels stig till Gide by, dels kyrkstig via båt eller färja över Gide älv i den s. k. Färjstan. Bättre blev det omkring 1890 i samband med järnvägsbygget, då en kärrväg, den s. k. Materialvägen, byggdes från Björna station (gamla landsvägen) – kyrkbyn – Färjstan – Pålsjön, Mattarbodum och norrut. Denna väg användes för materialtransporter under järnvägsbygget.

Landsvägen Gide by–Långviksmon förbättrade avsevärt förbindelserna. Den byggdes 1932–1933. Det berättas, att den blev mycket billig, då vägbyggare från bl. a. Movattnet och Långviken hade ett ackordspris av 2:- till 2:50 per sträckmeter. Inte ens så mycket hade de vägarbetare, som bröt vägen till Nybyn. Där kunde priset gå ner till 1:- sträckmetern, det är ej att undra på att vägbyggarna gjorde kurvor förbi stora träd och stenar.

På andra sidan om Gide älv mittför Studsviken ligger byn Nordanås. Träbro över älven byggdes 1901, men den spolierades av timmer och is. I dess ställe byggdes en ny träbro 1927. Denna bro ersattes av den nuvarande 1952–1953. I början av 1900-talet drunknade en man på svag is på denna plats.

År 1954 stakades vägen Studsviken–Nordanås, Krokvattnet och arbetet påbörjades omedelbart.

Därmed har det väsentliga av stigar (kyrkstigar), kärrvägar och landsvägar berörts. Utlagd på en karta skulle de bilda ett tätt nätverk. Och ändå fanns det ytterligare ett stort antal stigar, här ej omnämnda. Det är fåbodstigar, stigar till kvarnstillen och slättermarker m. fl.

Våra föregångare i tiden fick lära sig att gå och uthärda strapasser. Men de hade två väsentliga ting, som nutidens människor tycks sakna – tid och tålamod!