

## Ångfärjan *Trafik* – efterlängtat, otidsenlig av Gunnar Lindgren

Mellan 1900 och 1954 svarade en ångfärja för trafiken mellan Bergnäset och Luleå stad. Repslagargatan och Residensgatan tog då emot den växande trafiken från Bergnäset, byarna i Nederluleå och en stor del av den söderifrån kommande trafiken. Ångfärjan *Trafik* var för många en källa till förargelse, framför allt för biltrafiken. Stadsborna tyckte för det mesta inte om att åka färja, de frös och tyckte att det var allmänt besvärligt. De närmast berörda, bergnäsborna, hade en mer kluven inställning men kom ju med åren alltmer att längta efter den dag, då en hägrande bro skulle ersätta den.

Därför var det självklart att man gick man ur huset vid färjstället den 6 juli 1954. Det ordnades en dundrande fest, dagen D, sedan prins Bertil klippt bandet och inlett folkvandringen över bron.

En och annan, som liksom jag själv åkt färja i ur och skur, känner lite hatkärlek till gamla *Trafik*. Det kändes på något sätt som den hörde till hushållet. Något som man kunde gnälla på och gosa med, något man kunde gräla på och skylla på men också njuta av och dra fördel av. Själv var jag liksom alla andra ungdomar från Bergnäset konstant befriad från morgonbönen i högre allmänna läroverket, eftersom turlistan krånglade till närvaron. Så jag vet ju inte vad jag gick miste om som mina klasskamrater fick ta del av eller om mitt liv hade blivit annorlunda om jag varit med.

Det hände väl också att den var giltig orsak till att man kom för sent till en lektion. ”Ja, Lindgren ser ju färg(j)ad ut”, vitsade kristendomslektor Sjöstrand till det, när jag röd i ansiktet dök upp på en av hans lektioner en gång.

När de västliga vindarna rev upp fjärden hade färjan svårt att ta sig in i sina bassänger. Då hände det ibland att färjturerna inställdes och att den vanliga skollunken kryddades med antingen långa bussresor runt Gäddvik och Notviken eller tillfälligt insatta turer med någon av de många bogserbåtar, som annars drog timmer nerför älven.

En vacker sommarkväll var det en ren njutning att göra turen mellan färjlägena, en gratistur som man kunde göra hur många gånger som helst om man hade tid och lust. Det var inte alltid färjan var fullastad och då fanns det gott om utrymme att spankulera omkring på, både på övre och nedre däck. Det var en social inrättning där det till skillnad från i en buss var lätt att hålla kontakt med medresenärerna. Att prata bort en liten stund och byta tankar om tillvaron. Det var som en korsväg eller ett gathörn, ett mötesplats där man inte heller kunde komma undan.

Låt oss ta det från början.

### **Tacksamma färjeresenärer**

Den 15 september år 1900 kunde man läsa en insändare i Norrbottens-Kuriren av följande lydelse:

#### **Tack för ångfärjan!**

Bedes om plats i Eder ärade tidning för följande:

Ett hedrande beröm för Luleå stad för gjorda uppoftningen att inköpa och vid Bergnäs färjställe uppehålla trafiken med därvarande ångfärja, ty är det för oss landsbor nu mera ett nöje att färdas öfver nämnda ställe, då däremot, som det var förut, man skulle samla allt mod till sig för att ibland gifva sig åstad.

Befäl och manskap å färjan äfven att hedra för alltid visad tjänstaktighet och humanitet.

**Trafikerande.**

Det var den 21 juni 1900, som ångfärjan började sin trafik på leden mellan Bergnäset och Luleå. Det skedde utan några ceremonier alls. Färjbryggan var inte riktigt klar, så det var tveksamt om man kunde starta någon trafik.

Ångfärjan hade föregåtts av roddfärjor, som trafikerat sundet mellan staden och Bergnäslandet sedan 1885. Som så ofta är fallet måste det hända en olycka innan de styrande inom Luleå stad förmåddes inse att färjtrafiken över älven mellan Bergnäset och Luleå måste moderniseras.

I årtal hade då debatten pågått om den otillräckliga och undermåliga färjförbindelsen över älven.

När man på 1870-talet bestämde sig för att bygga en landsväg mellan Gäddvik och Bergnäset som en förlängning av den nya vägen på södra sidan av älven från Boden till Gäddvik, blev också en färjled över älven aktuell. I Bergnäset bodde få människor. Major Robert Schough vid Väg och Vatten gjorde en utredning och stannade för roddfärjning – alternativet bro fanns också, men det var för kostsamt vid den tidpunkten.

### **Färjkarlsstuga**

År 1882 tycks man ha kommit igång med vägarbetet att döma av en kungörelse av den 12 augusti som förkunnar att:

genom entreprenadauktion, som förrättas hos J.A. Hedström i Gäddvik Lördagen den 9 instundande september kl. 11 f.m., kommer att utbudas till den minst fordrande arbetet med anläggandet af en ny väg mellan Bergnäset och Gäddvik, hvarwid utopen komma att omfatta först nummerade mindre lotter och sedan arbetet i dess helhet.

Nästa år yrkade enligt en tidningsnotis:

Arbetsdirektionen för väganläggning mellan Gäddvik och staden i skrifvelse af den 2 mars anläggande af en landningsbrygga wid westra ändan af Repslagaregatan och uppförande af en färjkarlsstuga å Bergnäset.

Man startade 1886 med en dragfärja som slet på krafterna. Den var tung och hade en lina grov som en handled och så slak att den mestadels låg under färjan. Den ersattes snart med en mindre roddfärja, kombinerad med en liten båt, som användes om man bara skulle färja fotgängare.

I december 1885 antogs av stadsfullmäktige följande taxa för trafiken mellan staden och Bergnäset:

För heltäckt wagn med hästar och resande 1 kr.,  
För heltäckt wagn med resande utan hästar 25 öre,  
Halftäckt wagn, droska eller trilla med hästar och resande 75 öre,  
Droska eller trilla med en häst och resande 50 öre,  
Halftäckt wagn, droska eller trilla med resande utan häst 50 öre,  
Twåhjult åkdon med häst och skjutsbonde 25 öre,  
Twåhjult åkdon med skjutsbonde utan häst 20 öre,  
En person 10 öre,  
En lös häst med waktare 15 öre,  
Ett lass med två dragare och forbonde 50 öre,  
Ett lass med en dragare och forbonde 30 öre,  
Ett lass med flere dragare och forbonde,  
För warje dragare utöfwer två 10 öre.

Den förste färjkarlen blev Karl Åström från Gäddvik, som bodde på ett litet soldattorp och nu fick flytta över till den nybyggda färjstugan på Bergnäset, som länge efter det att färjtrafiken över älven upphört stod kvar, och inte revs förrän på 1980-talet.

### **Groende missnöje**

Redan från början grodde missnöjet med den bristfälliga färjtrafiken och de enkla anordningarna på ömse sidor av älven. Krönikören "Salamander" i Kuriren, bakom vilken dolde sig tidningens redaktör Anders Lignell, skrev 1888:

att det må vara störtregn eller brännande solhetta, så är det i alla fall lika illa bestämt för dem, som måste färdas mellan staden och Bergnäset: de ha under sin oftast långa väntan på färja eller båt vid färjbryggan i ändan på Vestra Repslagargatan hvarken skydd mot det ena eller andra. Det finns ej så mycket som ett säte en gång att hvila på. Ofta får man därför se orkeslösa och sjuka personer halft vanmäktiga sjunka ned på någon kantig sten, då benen ej bära dem längre. Det är långt ifrån behagligt att se sådant der, och ännu mindre behagligt att erfara. Allmänheten väntar därför att ett par säten åtminstone snart anbringas på färjbryggan till trafikerandes beqwämlighet.

Hela 1890-talet gick. Roddfärjningen var bräcklig och riskabel med det ökande antalet hästskjutsar. Och "Salamander" gick emellanåt hårt åt de senfärdiga stadsfullmäktige för att de ingenting gjorde åt färjeländet.

Så hände det som inte fick ske men som fick fart på de senfärdiga.

### **Dödlig olyckshändelse**

I september 1898 kantrade en roddfärja med fem passagerare, två åkdon, ett hölass och två hästar plus de båda färjkarlarna. En ung man som skadat en arm skulle till lasarettet för vård men han drunknade. Det var bogserbåten *Ingrid*, som rivit upp så kraftiga svall att färjan kantrade.

Då blev det fart på fullmäktigegubbarna. Nästa år kom beslutet att köpa en ångfärja för 30 000 kr. Den kom att kosta drygt 8 000 mer, innan den levererades från Lindbergs varv i Stockholm sommaren 1900.

En som var med på första turen den 21 juni 1900 var Erik Bohnsack från Luleå, sedermera måg till skolläraren och hembygdsforskaren August Nordström. Bohnsack var också med på den sista turen den 6 juli 1954. Han mindes att färjans avdrift var mycket större på premiärturen, på grund av den starka strömmen och antagligen också den svagare motorstyrkan.

Färjan kostade 38 650 kr. Den var 17,8 meter lång och 6,53 meter bred och djupgåendet på last var 6 fot. Hastigheten avgavs till 8 knop och därmed tillryggalades sträckan Luleå-Bergnäset ledigt på fem minuter. Maskinstyrkan var på 50 indicerade hästkrafter och flodsprutan i anslutning till maskinen lämnade en vattenmängd på 1 200 liter i minuten. Det var två slangar med samma kopplingsanordning som Luleå stads ångspruta.

På det undre däck fick 12 mindre åkdon med hästar plats och på det övre fanns det gott om utrymmen för passagerare.

### **Kungabilen måste backa in**

Färjan har i stort sett behållit sitt utseende genom årens lopp. Infarterna i bassängerna vidgades emellertid, då bilarna blev bredare, och övre däck måste höjas med 90 cm, då trafiken in på 20-talet ändrade karaktär. Allt större lastfordon och bussar tillkom.

Färjans siste befälhavare, Filip Nordgren, som började 1921 på däck, har berättat om en episod i samband med Gustav V:s besök vid Luleåutställningen 1921. Han kom med bil efter kustlandsvägen och gick vid färjläget ombord på *Viktoria*, som förde honom till Södra hamnen.

Bilen kördes in på färjan, men den var så hög, att den inte kunde köras in under övre däck, varför färjan vid ankomsten till Luleå måste vändas. Bilen fick sedan backas upp på land.

När hans son på sin Eriksgata 1952 kom till Luleå gick det lättare att få över bilen. Gustaf VI Adolf följde dessutom med på resan och gick också upp till färjebefälhavaren och konverserade honom i hans hytt.

Under de första årtiondena var turerna glesa. På nätterna gick inte färjan annat än på beställning. Det kostade naturligtvis en bra slant extra.

Dessbättre råkade *Trafik* aldrig ut för någon större olycka under sin drygt 50-åriga historia i Luleå. Det hände att man fick ställa in turer på grund av våldsamma vindar.

### **Två dödsolyckor**

Ett par dödsolyckor i samband med färjetrafiken har ändå inträffat och det var under det första decenniet. Den 26 september 1902 körde en hyrkusk på väg hem från en skjuts till Antnäs i mörkret rakt ut i färjbassängen på Bergnässidan med häst och vagn. På morgonen därefter bankade en hemmansägare från Bälinge på dörren till färjkarlens bostad och berättade att han påträffat en häst liggande död i vattnet strax utanför ångfärjans tilläggsplats. Sedan visade det sig att i bassängen låg inte bara den döda hästen utan också den drunknade åkaren. Det var Frans Gustaf Markström från Luleå, ”iklädd körhandskar och han hade kläderna hårdt igenknäppta”. Inga bommar fanns framför färjans tilläggsplats lika litet som på stadssidan och efter denna händelse ställdes nu krav på hamndirektionen att sätta upp säkerhetsbommar så att en liknande händelse inte skulle upprepas.

Den andra dödsolyckan inträffade 1908, då bonden Johan Petter Johansson från Måttsund skulle vattna sin häst ombord på färjan. Han klev utanför bommen och drogs ned i vattnet av hinken, som han knutit fast vid en lina, och drunknade.

I oktober 1921 blev man åsyna vittne till hur den lilla passagerarbåten *Tärnan*, som gick mellan Piteå och Luleå förläste utanför Gultzaudden. Alla räddade sig i livbåten.

### **Farliga isrännor**

De vanligaste incidenterna ägde rum på höstar och vintrar sedan älven frusit till och färjan låg stilla eller hade dragits upp på slip för underhåll. När kylan satte in i november - december höll inga tidtabeller på grund av den allt sörjigare rännan. När isen lagt var det många som tog till sparken över isen. Då hände ibland att någon hamnade i den isränna, som brutits för de båtar, som skulle hämta massa i Karlshäll eller lämna olja vid Pontuskajen. Dessbättre finns inga uppgifter om att någon drunknat.

Min morbror körde ner med sin spark i rännan, när han skulle gå på bio – det här var på 1920-talet – och blötte ner sina byxor. Han vågade inte åka hem alltför våt, så han stannade även den andra föreställningen. Under vilken han placerade sig så nära den heta biografkaminen, som han någonsin kunde för att torka upp någorlunda, innan hemresan.

I början på december 1945 inträffade två mycket allvarliga olyckstillbud. Under en veckas tid hade isen varit trafikabel för fotgängare sedan den gamla rännan under kölldagarna frusit till. På onsdagsförmiddagen bröts ränna upp till Norra hamnen. Det fanns visserligen varningsskyltar men dessa hade förlorat sin verkan i och med att trafiken över isen kommit i gång.

Den förste som stiftade bekantskap med det våta elementet var en medelålders man som förlorade sin sparkstötting på kuppen men själv med hjälp av tillskyndande räddades. En stund senare råkade en dam, även hon försedd med sparkstötting, falla ner i den öppna rännan. Hon

kunde först efter utomordentligt besvär och i allra sista stund räddas genom ingripande från färjpersonalen.

### **Tålig men sliten**

För att återgå till färjan - det var en tålig sak. Under åren byggdes den om och förbättrades. Övre däck höjdes och infarterna breddades, så att de allt större bussarna och lastbilarna kunde tas ombord. Men med tiden ökade trafiken så mycket och bussar och lastbilar blev så stora, att endast personbilar kunde tillåtas. Påfrestningarna var stora, tuber i ångpannan gick sönder och axlar och andra vitala delar slets ut. Under de sista åren på 50-talet var reparationerna talrika men så var färjan också hårt ansträngd och det hände att man upphörde med driften flera dagar i sträck.

Vid vissa tillfällen uppstod trafik kaos, till exempel då det anordnades Flygvapnets dag på Kallax flygfält under försommaren 1942. Minst 3 000 människor var församlade och vid färjstället i Bergnäset måste senare på dagen kö ordnas. Det fanns folk som fick stå och vänta på sin tur över fyra extrafärjor. På så sätt transporterades tillbaka till Luleå ca 2 000 personer. En hel del tog sig Gäddviksvägen för vidare befordran över bron. En icke så liten publik kom därtill från landsbygden.

Förhållandena störde trafiken till och från F 21, där många anställda var bosatta i staden. En av de mest kritiska var kårchefen överste Tornberg som angrep den senfärdiga beslutsgången i fråga om bron.

### **Allt tätare turer**

Den i början glesa turlistan blev tätare. I början gick färjan på dagtid en gång i timmen från vardera sidan, sedan blev det en gång i halvtimmen och mot slutet var det avgång var 20:e minut. I princip var det bara att lasta av och lasta på och köra. Allt fler bergnäsbör började lägga sig i turtätheten. En av de mest ihärdiga var läroverksadjunkten Herman Svenonius, vilken som läroverkslärare behövde komma till och från sitt arbete flera gånger om dagen. Det var fler som hade arbete i staden och tidtabellen stämde inte alla gånger. Som t ex på lunchen, då turen från Bergnäset kl 11.45 var inställd. Det var lunchdags för färjfolket. På den tiden fanns ingen skollunch heller som nu. Så det blev insändardebatt av saken. Kurirens tidtabeller 1934 och 1935 visar att man hade framgång - 1935 fanns det en tur även 11.45.

Herman Svenonius skrev ihop en aktuell liten visa om detta:

*Melodi: Johan på Snippen.*

Pelle och Ulla och Britten och jag  
vi skulle oss promenera en dag.  
Gunnar och Ingrid de voro ock med,  
Ingrid hon hade sin arm ur led.

Refräng:

Vi stämde upp med en sång som var fin.  
Benen de gick som en nysmord maskin.  
Vi måste sjunga varendaste da',  
för då gå benen så väldans bra.

Färjan den kommer och färjan den går,

om man betalar man med följa får,  
men kommer man elva och fyrtiofem,  
då får man vända och åter gå hem.

Refräng:  
Vi stämde upp etc.

Men nu är det vinter och färjan står still,  
vi går på isen så mycket vi vill.  
Tar vi en spark blir det strax mera fart.  
Hej vad det går, det är rent underbart!

Refräng:  
Vi stämde upp etc.

År 1906 hade man infört söndagsbiljett tur och retur för enkelt pris. Detta för att stadsfolket skulle kunna fara över till Bergnäslandet och plocka bär utan att det skulle bli alltför betungande ekonomiskt. Efter några år - 1911 - försökte hamndirektionen få beslutet hävt men misslyckades och söndagsbiljetten gällde alltfört. Hamnmyndigheterna upphävde ändock söndagsbiljetten med en väldig insändardebatt och magistratserinran som följd. Efter några år var söndagsbiljettens tid i alla fall ute. Det blev dyrare att driva färjan, varför man inte ville tillåta några extravaganser.

Färjdriften var ingen billig affär för de båda kommuner, Luleå stad och Nederluleå, som skulle svara för driften. Framför allt var det staden som stod för kostnaderna. Först 1938 togs avgiften bort. Den hade varit tämligen konstant över åren och svarade ungefär mot utgifterna. År 1930 var stadens inkomster 40 000 kr. Under den långa brodebatten, som sägs ha börjat med ett förslag redan på 1860-talet, väcktes många idéer om hur färjtrafiken skulle skötas. Hamnkaptan Hjalmar Falkland ville i mitten på 1920-talet att man skulle anlägga en linfärja, men den idén föll snabbt på grund av det långa avståndet mellan stränderna.

### **Kriget stoppade Bergnänsbron**

En ny och större ångfärja var också på tapeten, bland annat som ett alternativ om bro vid Gäddvik föredrogs. Det var först 1927 som något konkret i brofrågan gjordes i form av en motion till Luleå stadsfullmäktige. Stadsfullmäktiges ordförande 1930 Axel Nilsson tog upp tanken på att staten skulle låta uppföra en bro, helt bekostad av bilskattemedel, som man gjort i Kalix. Att skaffa en ny färja skulle mer än fördubbla driftskostnaden för Luleå stad, och den lösningen avvisade också staden, som skulle bli ensam med driftsfinansieringen om Gäddviksbro byggdes.

År 1932 fattade fullmäktige beslut om att bro skulle byggas. Sju år senare var allt klart för ett definitivt beslut i riksdagen, men kriget kom emellan och spelade broförespråkarna i Gäddvik i händerna. Av militära skäl måste en bro snabbt byggas över älven söder om Boden och det blev i Gäddvik, där avståndet mellan stränderna var kortast.

Ett mått på hur omfattande färjtrafiken kunde vara ett år under andra världskriget är följande:

År 1942 transporterades 138 343 fotgängare, 2 632 hästskjutsar, 353 033 cyklar, 9 778 personbilar, 21 460 lastbilar, 1 095 bussar och 330 släpvagnar. Ordinarie turer var 18 593 och extraturer 1 483. Siffrorna 1937 var: 75 394 fotgängare, 146 313 cyklar och lättviktsmotorcyklar, 2 966 hästfordon, 31 812 personbilar och motorcyklar, 16 081 lastbilar, 6 293 bussar och 4 939 släpvagnar.

### **Avgiftsfritt efter 1938**

När ångfärjan ersatte roddfärjan ändrades inte avgifterna. Men med tiden skedde smärre justeringar och turlistan 1906 ger vid handen att en heltäckt vagn med skjutsbonde och två hästar betingade 75 öre för överfart. Tvåhjuligt fordon med skjutsbonde och häst kostade nu bara 30 öre, medan en lastvagn med skjutsbonde och två hästar kostade 60 öre. En bryggavagn kostade lika mycket. Nu hade också cykeln kommit med på ett hörn - 5 öre - och speciella barnbiljetter hade tillkommit - 5 öre även för dem. Enkel resa för vuxen kostade 10 öre.

År 1918 hade bilen på allvar kommit med i bilden. För stora personbilar var avgiften 75 öre, för små 50 öre. En krona kostade det för en stor lastbil med lass, 75 öre utan lass.

För fångskjutsar och tågande trupp exempelvis utgick ingen avgift och likaså åkte ämbetsmän gratis på sina tjänsteresor.

Några större avvikelser från denna prislista blev det inte under årens lopp. År 1938 när avgiften togs bort kostade det exempelvis fortfarande 10 öre för en person, 5 öre för barn.

År 1945 tog riksdagen beslutet om Bergnäset men först 1949 gav regeringen efter många uppvaktningar och manifestationer tillstånd till brobygget, som sedan stod färdigt att invigas den 6 juli 1954. Ångfärjan gjorde samtidigt sin sista vemodiga resa med passagerare mellan Bergnäset och Luleå.

### **Fahles timmerstock**

Historier av allehanda slag har naturligtvis florerat kring färjtrafiken. Redan i dess begynnelse kom historien om Fahle Holmgren i svang, storätaren som i en måltid kunde äta 100 ägg och skölja ned det hela med en hink svagdricka.

Han kom gående ned mot färjstället i Luleå, där några timmermän var sysselsatta med byggandet av kajanläggningen för den nya ångfärjan, som snart skulle tas i bruk. Fahle brukade försörja sig med vedhuggning hos stadens burgnare familjer och man såg honom ofta komma bärande ett knippe famnved över skuldrorna för att sparas till vinterns behov av bränsle. Han beskådade timmermännens arbete, och till slut kom han med en försynt begäran att få ta med sig hem ett par av de stockändar, som blivit över vid timringen. Då flög en ingivelse i timmerbasen. Han lovade Fahle en hel stock. Under förutsättning att han själv kunde ta den på sina axlar och sen bära den hem utan att vila och utan att lägga ifrån sig stocken.

Fahle valde begrundande ut en stor stock, fick den så småningom under stor möda på sin rygg och började, starkt framåtlutad, vandrigen hemåt. Den lutande ställningen var härvid Fahle till stor hjälp, ity att han alltid gick med överkroppen i vinkel och endast med möda kunde räta upp sin rygg.

Med en timmerman som kontrollant stönade Fahle i väg, ginade över stadsparken, och följde sedan Storgatan ned till korsningen mot Kungsgatan, där han strax bakom Bomans snickeri hade sin stuga. Denna sista bit vändades han märkbart och knäna ville vika sig under honom. Men till slut var han i alla fall framme vid sin gård och kunde kasta den vrånga bördan ifrån sig. Tystnaden från de många ungar och gatuvandrare, som följt honom på senare delen av hans mödosamma väg tolkade mer än väl deras beundran för hans uthållighet. Annars var Fahle ständigt och jämt utsatt för alla pojkars påfund, lite "bakom flötet" som han ansågs vara.

### **Befälhavarna**

Färjans historia är naturligtvis även dess befälhavares. Den förste var A R Haller (1900-1904), som varit befälhavare på Ångermanälven, han följdes av Erik Sjölander (1904-1918), Alfred Åström (1918-1935), Johan Landström (1935-1942) och Filip Nordgren (1942-1954). Som styrmän fungerade även några av däckskarlarna som Lars Wikström och Gunnar Johansson. Det var inte lätt att manövrera färjan med sin stora överbyggnad, vilken fungerade som mäktigt vindfång, över sundet. Särskilt svårt var det när det stormade från nordväst och man samtidigt skulle beräkna den avdrift som strömmen åstadkom. Någon gång brakade man in i pirarmarna, men då var det tillfälliga skeppare. En försökte inte mindre än sex gånger innan det lyckades. En annan var så nervös att han lät ångvisslan jaga bort måsar, som irriterade honom.

De lyckades också väl med att klara av bråkstakar och besvärliga passagerare av annan sort. Det har berättats skrönor, bland annat om de amerikanska flygare som låg förlagda på Kallax under krigsslutet under den legendariske Bernt Balchens befäl. De påstods ha ockuperat färjan vid något tillfälle och begett sig ut på en nattlig extratur på fjärden. Det är inte sant, säger Gunnar Johansson, färjstyrman, som fortfarande är i livet och bara har goda ord att säga om de amerikanska gästerna.

### **Kompassjustering väckte undran**

Skrönan kan ha emanerat från ett tillfälle då *Trafik* en natt i juli 1945 justerade kompassen. Detta gjorde trafikmedlet i fråga ute på Södra Stadsfjärden där dess underliga manövrer väckte åtskillig uppmärksamhet. Polis och vanligt folk strömmade till - men skingrades när man fick förklaringen. Ombord befann sig enligt Kuriren till yttermera visso också hamnkaptén Åke Andersson, som säkerligen kunde sina saker och syntes handla med sextant och andra sjömansmässiga manicker med tillförlitlig säkerhet.

Färjan hade också en annan uppgift, nämligen att fungera som flodspruta. Det skedde vid flera tillfällen. Sprutan påstås ha varit så stark, att det fordrades minst tre man att hålla slangen så den inte slängde vid fullt pådrag. Den anslöts till ångmaskinen och lämnade en vattenmängd på 1 200 liter i minuten. Det var två slangar med samma kopplingsanordning som Luleå stads ångspruta på sin tid.

### **Trafik som brandbekämpare**

Vid Altappens brand 1908 fick färjans spruta göra ordentlig med fruktlös tjänst, och under tiden åkte den gamla roddfärjan i sjön för att klara hästskjutsarna mellan staden och Bergnäset. Veterligen var detta sista gången roddfärjan var i bruk – den var så gisten att den inte kunde brukas förrän den legat i vatten ett bra tag. För övrigt roddes passagerarna över i småbåtar under den tid färjan låg vid Altappen och sprutade.

Färjan fick gripa in vid en miljonbrand i Karlshälls trämassefabrik 1921. Den gjorde en stor insats vid ett brinnande magasin vid Kolbolaget 1925 och deltog när det stora bostadshuset på Stensborg brann 1936. Kanske den gjorde sin största insats under den stora skogsbranden över Kallaxheden 1939, då den låg i Lulviken och bidrog till att Hamnholmen räddades.

Och färjan, vart tog den vägen sen då? Jo, den slutade antagligen sina dagar i muddringens tjänst. Den såldes till Skellefteå, där den försågs med grävskopa och alltså förvandlades till mudderverk. Sic transit gloria mundi.

Idag är det svårt att se att det funnits färjtrafik över älven. Det enda som återstår är den tjänstebostad som byggdes för färjebefälhavaren i korsningen av Älvgatan och Repslagaregatan. Huset flyttades för en hel del år sedan ett litet stycke upp efter gatan till Repslagaregatan 9 B.

Den tragiska olycka som blev avgörande för anskaffandet av en ångfärja skildrades så här i Norrbottens-Kuriren den 27 september 1898:

### **Färjan sjönk.**

En man i djupet.

En beklaglig olyckshändelse, som kostade en människa lifvet och hade kunnat kräfva sex andra människolif, inträffade strax före kl. 10 i dag på morgonen.

En af färjorna, som förmedla trafiken mellan Bergnäset och staden, skulle öfver till stadssidan. I färjan befann sig förutom roddkarlarne fem personer och tre hästar jämte tvänne åkdon och ett mindre hölass.

När färjan hunnit midt på älven, kom ångaren *Ingrid* förbirusande, efterlämnande häftiga svallvågor, af hvilka färjan försattes i gungning. En af hästarna blef häraf skrämmd och började, oroad som han var, att stegra sig i den trånga farkosten. Under försöken att lugna djuret och den villervalla, som därvid uppstod, började färjan taga in vatten, och hårdt lastad som den var, dröjde det ej länge förrän den sjönk under passagerarnas fötter.

Inom ett ögonblick lågo alla i vattnet. Hästarna summo mot stranden, men för de nödställda människorna fanns ej annan råd än att, fastklängda vid den flytande höskrindan, söka hålla sig uppe i det längsta.

Det ruskiga haveriet hade dock observerats, och en båt stack genast ut från Bergnäsets färjställe och rodde mot den plats, där de olyckliga kämpade för lifvet.

Äfven ångarena *Gellivara* och *Axel* styrde skyndsamt ut mot olycksplatsen för att bistå de nödställda.

När äntligen hjälpen anlände och allt hvad räddas kunde var i säkerhet, befanns det, sorgligt nog, att en af passagerarne funnit sin graf i djupet. Det var soldatsonen Emil Häll från Antnäs, som på detta tragiska sätt fick offra lifvet. Ofärdig som han var i ena armen, hade han ej krafter nog att hålla sig uppe utan neddrogs i djupet. Hans lik har ännu ej anträffats.

Hästarna summo välbehållna till staden, där de fasttogos.

Färjan med de därå befintliga åkdonen ligger sjunken midt i farleden.