

# Österströms bruk

*Efter anteckningar av faktor N J Westerlund 1938*

## Vattensågarnas tid

Österström som ligger på hemmanet Östbyn 4:4 om 4 ¼ mål var förr i tiden en samfällighet tillhörande Östbyns byamän och ligger efter den lilla å som förbinder Lilla Östersjön (nu Lilla Ottern) med Holmsjön. Utefter denna å hade byamännen sina skvaltkvarnar och även en såg.

År 1787 fick handelsmannen Huss genom ett kontrakt med byamännen rätt att bygga en vattensåg på Österström med rätt för byamännen att få sitt husbehovsvirke sågat där. Sågverket synes inte ha varit något lönande företag. Det hade redan i 1800-talets början fått förfalla så att byamännen inte längre kunde få sitt virke uppsågat. De ansökte då hos Konungens Befallningshavande om föreläggande för Huss att återlämna rättigheten till sågplatsen, men denna ansökan avslogs.

År 1825 fick ägarna till Fagervikens sågverk rätt att under 50 år nyttja upplagsplats för sin tillverkning vid Österströms såg. På grund av Österströmssågens förfall överfördes skattesågrättigheterna för både den och den vid Hiåns utlopp i Leringen belägna Ludvigsfors såg till Fagervikens sågverk.

Under pågående laga skifte i Östbyn inköpte inspektör Carl Forsgren 1832 hemmanet Östbyn 4:4 av bonden Erik Månsson samt uppförde efter uppgörelse med Östbyns byamän en vattensåg på Österström. Platsen för sågen var på östra sidan av ån mellan Holmsjön och Lilla Ottern. Området var på 6 tunnland men med bibehållen rätt för ägarna till Ljungå och Fagervikens sågverk att fortfarande få nyttja upplagsplatserna vid Holmsjön. Som gemensam samfällighet för byamännen avsattes väster om ån dels den skvarnvallen på 7 tunnland och dels en skogstrakt om 10 tunnland och 14,4 kappland.

Vid denna tid – 1832 – fanns ingen bebyggelse eller odling på Österström förutom den förfallna sågen och skvaltkvarnarna samt en stuga väster om ån för såg- och kvarnbesökare.

Österströms sågverk förvärvades omkring 1850 av handelshuset R Prescott & Co, vilka år 1856 sålde alla sina sågverk och skogar i Västernorrlands län och Jämtlands län till grosshandlare Fredrik Bunsow. År 1862 bildades Skönviks AB till vilket Bunsow sålde alla sina industri- och skogsfastigheter, däribland Österström.

Före ångsågarnas tillkomst var all sågverksrörelse förlagd till vattendragen mitals från kusten. Efter Gimåns flodområde fanns bl a följande vattensågar:

Österströms,  
Östanbäcks,  
Hissjö,  
Fagervikens,  
Ljungå och  
Måsjöforsens sågar

Längre tillbaka fanns även Stensjö och Ludvigsfors sågar.

De plank och bräder som tillverkades på dessa sågar, samt även bilat virke som bjälkar och sparrar, kunde inte flottas via Gimån till Ljungan utan de flottades till Österström och drogs där upp på land och lades i staplar. Påföljande vinter kördes virket över skogen till Glimån vid Indalsälven varefter det andra sommaren efter dess förädling flottades till Lövudden för att på nytt uppdras på land, tvättas och torkas innan det kunde exporteras. Hur stora kvantiteter virke som på detta sätt transporterades från stapelplatserna vid Österström till Indalsälven kan inte anges, men det torde ha varit stora mängder för det har uppgetts att hundratals hästar från de flesta av Medelpads socknar togs i anspråk för transportererna.

### **Ångsågarnas tid**

I och med att ångsågar anlades vid kusten och vattensågarna inne i landet avvecklades blev det nödvändigt att förse sågarna vid kusten med sågtimmer. Då Gimån fortfarande inte var flottningsbar gällde att finna ett mer effektivt sätt att transportera rundvirket från de virkesrika skogarna efter Gimån till sågarna vid kusten. Det dittills använda sättet bedömdes inte hålla måttet.

Grosshandlare Bünsow anlade därför omkring 1860 en rälsbana från Österström till det s k Glimåberget vid Indalsälven. På denna bana fraktades virket på vagnar dragna av hästar från Holmsjön till Indalsälven. För hästarna uppfördes ett stall i Österström med 80 spiltor. Från banans ändpunkt på Glimberget var en ränna uppförd nedför berget till Indalsälven. I rännan, vars översta del hölls fuktig av vatten från en rörledning, släpptes stockarna från vagnarna. Stockarna passerade med stor hastighet den branta rännan och höga vattenpelare kastades upp i luften vid nedslaget i älven.

Virkesläppningen i denna ränna, som kallades Glimrännan, besöktes på sin tid av Kung Oskar II samt konungen av Siam. Den utgjorde en uppskattad sevärdhet för den tidens turister. Österströms bebyggelse sammanfaller med rälsbanans byggande. Då den så gott som uteslutande jordbrukande befolkningen inte kunde fylla behovet av arbetskraft för banans byggande och driften av den, flyttade folk in från Småland, Värmland, Halland, Närke och Dalarna. Även en del finnar kom till Österström vid den här tiden. En del av inflyttarnas efterlevande finns kvar, men de flesta har flyttat ut till andra orter både i Sverige och till Amerika.

### **Ånglok ersätter hästarna**

Den med levande hästkrafter drivna banan visade sig snart nog inte fylla det undan för undan ökande transportbehovet. Lastningsanordningarna var för primitiva, tåghastigheten begränsad och hästkrafterna dyra i förhållande till den transporterade virkesmängden. Skönviks AB beslöt därför att bygga om banan och sätta in ånglok för att dra virkestågen. Ombyggnaden genomfördes 1872 – 1873. Byggnadschef var kaptenen i Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen Lars Berg.

Banan följde även nu den gamlas sträckning från Holmsjön och upp efter östra sidan av Lill-Ottern, över vilken banan byggdes på träpålningar. Detsamma gällde över Stockviken i Stora Ottern och över Åsbomyren. Pålningarna visade sig dock inte hålla för den hårda belastningen varför banan redan första året måste byggas om med sträckan östra sidan Lill-Ottern och nordvästra sidan av Stor Ottern. Pålbron över Åsbomyren användes dock till och med år 1893. Året därefter byggdes även denna del om varigenom banan i sin helhet, cirka 7 km, var lagd på fast mark.

I samband med banans ombyggnad till ånglokdrift uppfördes i Holmsjön ett stycke väster om ån dels ett vattendrivet buntverk, där virket buntades och surrades med kättingar i buntar om en vagnslast, dels ett med ångmaskin drivet uppfostringsverk för buntarnas lyftning ur sjön och överföring till vagnarna.

Ett tågsätt bestod av 12 lass virke, lastade på 24 vagnar och drogs, på grund av den starka stigningen av två lok från Holmsjön till den s.k. växeln öster om Lill-Ottern. Där fränkopplades det ena loket och återvände till stationen.

Ett tågsätt kunde av vant manskap lastas på 35 – 40 minuter. Varje dygn avgick 22-23 tåg. Körningen pågick till åtminstone 1880-talet både dag och natt i två skift á tolv timmar, utom sön- och helgdagar från islossningen i Holmsjön på våren till isläggningen på hösten, vanligen i mitten på november.

Från början av 1880-talet och till 1915 transporterades runt 350 000 sågtimmer varje år. Under de första tjugotal åren banan var i drift transporterades enbart sågtimmer och bjälkar men en bit in på 1900-talet tillkom även transport av massaved och kolved. År 1915 transporterades sammantaget 869 473 klampar varav drygt 365 000 var sågtimmer och resterande utgjordes av i huvudsak massaved och någon del kolved.

Virkets transport på Holmsjön skedde från början dels med spelflottor försedda med gångspel som drevs av manskap, dels med vindens hjälp. Sedermera bogserades flottarna av ångbåt.

I Indalsälven lades virket i fasta flottor som sedan av ”utgångarna” fraktades ned till Lövudden, där verkens bogserbåtar hämtade och bogserade flottarna till respektive sågverk. Den s.k. fastflottningen upphörde något av de sista åren järnvägen var i drift. Virket släptes då löst i älven och omhändertogs av sorteringsverket vid Lövudden.

Ett skifteslag som arbetade lastning och transport av virket bestod av 79 man vid dubbla skift krävdes alltså 158 man.

För banans och materielens underhåll var sex man fast man anställda. Dessutom tillkom ett antal extra anställda för banans underhåll

Skogs – och järnvägsförvaltningens personal bestod av förvaltare, kassör, bokhållare, faktor, och rättare.

Förutom den personal som bodde på Österström rekryterades arbetare från Holms, Lidens och Torps socknar. År 1895 fanns på Österström 36 hushåll med en mantalsskriven befolkning på 186 personer. För barnens utbildning hade bolaget redan omkring 1872 uppfört ett skolhus. Senare byggde bolaget ett nytt skolhus, som vid nedläggningen av järnvägen, inlöstes av Holms församling.

### **Järnvägen får konkurrens av flottningen**

Järnvägsdriften fick en konkurrent när Gimån gjordes flottningsbar från Holmsjön till Ljungan. Järnvägen hade svårt att klara denna konkurrens. Därtill kom en arbetstidslag som för järnvägens fortsatta verksamhet skulle ha medfört ytterligare 3 avlönade maskinister och i övrigt manskap till ett tredje skift. Bolaget sökte dispens från denna lag för järnvägen men ansökan avslogs och därmed var domen fälld över Österströms järnväg. Driften lades ned från och med 1921 varefter materielen och maskiner skrotades och såldes.

Därmed var det lilla livliga företaget som hade satt sin prägel på orten och försett många människor med arbete och skatteintäkter för de kommuner som berördes försatt ur spel. Kvar blev bara jordbruket bestående av inägojorden till Östbyn 4:4 och 6 ¾ mål nr 2. Den sistnämnda delen såldes 1930.

År 1934 uppförde bolaget en kraftstation om 70 turbinhästkrafter som försåg Österström, Östbyn, Anundgård, Västbyn och Vike med elektrisk ström.

Det invid Holmsjön naturskönt belägna Österström är nu en lugn och idyllisk plats, som slumrar på sina skiftande minnen och som ofta besökes av dess utflyttade söner och döttrar.