
Bogsertrossen

Utgåva 15

Dec. 2005

INFORMATIONSBLAD FRÅN "FÖRENINGEN FÖR BEVARANDET AV BOGSERBÅTEN ROLF SEFFLE"

Åren går med en rasande fart, vi har nu haft Rolf som veteranbåt i drygt tio år. Nästa år 2006 är det hundra år sedan Rolf levererades till Borgviks bruk från Torskogs varv. Detta skall vi försöka fira på något sätt. Planering inför detta pågår och vi siktar på att ha någon slags tändkuleträff på försommaren nästa år med inbjudna båtar tändkulemotorer o.s.v.

Ur loggboken 2005

18/5, var årets första tur. Det var Somas som hyrde oss. Kl.1450 så avgick vi Sandviken, kl. 1540 hade vi slussat ned och förtöjt vid gjuterihålan Kl. 1800 avgick vi mot Floghall dit vi ankom kl.1850. SW-lig vind 10-11m/s soligt men ganska kyligt. Man kunde se en del regnskurar söderut men vi klarade oss. Kl.2200 avgick vi från Floghall var i Säffle 2300.

19/5, slussade upp 1030 och gick till Sandviken, framme 1130.

Nästa tur var den 27/5 då vi avgick Sandviken kl. 0740 för att köra en tur med 11 personer från arbetsförmedlingen i Säffle. Kl. 0930 avgick vi gjuterihålan och ankom Floghall 1030.

Efter mat och dryck m.m. så avgick vi Floghall kl. 1430 och ankom Sandviken 1630. efter att ha stannat i Säffle och släppt av passagerarna

1/6, Besök från föreningen Laurin som spelar in Rolfs motorljud. Kör en kort tur på Harefjorden. Detta resulterade senare att Rolf hamnade på den CD-skiva som förningen Laurin gett ut. "Tändkuleljud 2" med foto av bl. Rolf på konvolutet.

4/6, avgick vi Sandviken för att lasta en rutschkana vid en sommarstuga för befordran till Floghall. Avgick kl. 1615 och åter till Sandviken ca.1800.



5/6 kl. 1000 avgår vi Sandviken för att köra ut rutschkanan till Floghall dit vi ankommer kl. 11.00 övernattar.

6/6, Avgår Floghall mot Säffle kl. 0930. Nordlig vind 8/10m/s regnskurar temp ca 10grader. Förtöjt i Sandviken kl. 1215.

16/6, Avgår Sandviken kl. 1530. och lämnar Säffle 1735. i Floghall kl. 1830.

Avgår Floghall 2145 och är i Säffle 2245. Resa med Statoil. 17/6 kör upp båten till Sandviken.

22/6 Avgår vi Sandviken kl. 1400 för att fira midsommar på Floghall dit vi kommer kl. 1535.

25/6, Avgår vi Floghall kl. 1310 mot Aspholmen där vi förtöjer kl. 1520.

28/6, till 7/7 Se särskild artikel om Göta -Kanalresan.

10/7, Avgår Aspholmen kl 1815 för tur till Läckö och "Snikviken" för att höra på Robert Welsh och "Rapsodi in Rock". Fullt med båtar i Viken där vi ankrar kl. 2000.



Kl 2200 avgår vi Läckö och ankommer Aspholmen kl. 2345.

11/7, Avgår Aspholmen kl. 1230 för färd mot Säffle. Ankom Floghall kl. 1645. Ankom Sandviken kl 1815.

2

12/8, Avgår Sandviken kl. 1520 för färd till Floghall och kräftsiva. Ankom kl. 1700.

13/8, Kräftskiva och nattgäster på Rolf.

14/8, avgår Floghall kl. 1405 är i Sandviken kl. 1600.

18/8, Avgår Sandviken kl. 0710 mot Säffle Avgår Säffle kl. 0815 med företrädare för Canal-Link ett EU-projekt. Läger till i Drössviken kl 0900 för att bese fiskecampens brygga och sjösättningsramp.. Avgår igen kl 1000 och ankommer Nysäter kl 1100. Avgår kl 1145 och är i Stavnäs kl. 1330. Avgår kl 1510 och ankommer Arvika kl 1645. Avgår Arvika kl 1710 och förtöjer i Stavnäs kl 1845..

19/8, Lämnade Stavnäs kl 0845, ganska så dimmigt på morgonen som lättar efterhand. Framme i Sandviken kl. 12.20.

18/9, Besök av motorintresserade från Västra Ämtervik och Säffle. Körde en tur på Harefjorden på ca en timma.

12/11, Avgick Sandviken kl. 13.30 för att hämta upp en 50-årsjubilar med sällskap. Körde tillbaka till Sandviken och besök på Marinmotormuseet. Efter uppskattat besök körning tillbaka till Säffle och lämnade av gästerna samt återvände till Sandviken kl 17.00 Detta blev årets sista tur med Rolf.

13/11, Täckte och vinterkonserverade Rolf.

Göta-Kanalresan med Rolf sommaren 2005.

Eva o Sture Thörner samt Ewa o Kent Olsson (undertecknad) beslutade att göra en kombinerad PR och semestertur med Rolf på Göta kanal sommaren 2005.

Vi startade från Aspholmen den 28/6. (Vi hade tidigare kört ut Rolf dit). Strax före kl. fem på morgonen gick Sture och jag upp och startade motorn. Det såg ut att bli en fin dag med måttlig NW-lig vind. Vi lade loss från bryggan och tuffade iväg. När vi kom ut på sjön så fick vi lite låringsjö och Rolf rullade en del. Det blåste mellan sju och nio m/s från NW. Det var dock inte mer än att vi kunde koka kaffe och få i oss några mackor. Vi passade även på att spola däck och sopa bort all spindelväv som vi hade fått på båten vid Aspholmen. Djurö passerades efter en timma och vi ändrade kursen mot Fällholmen som är angränsningsfyr till Sjötorp. Då vi kört i ytterligare två timmar så passerade vi Fällholmen och styrde in mot Sjötorp dit vi kom kl. 08.25. Då nedre slussporten stod öppen så styrde vi direkt in i slussen och lade till. Där fick vi vänta tills kl.0900 då kanalen öppnade och slussvaktens kom. När vi skulle betala kanalavgiften fick vi reda på att om man var medlem i en båtklubb så fick man 50 % rabatt på avgiften. Man skulle bara visa upp ett intyg från ordföranden eller kassören i klubben. Det hade vi dock missat att få med oss, men efter lite ringande så fick vi intyget faxat till kanalkontoret (tack Benny) och kunde erlagga avgiften 1800kr. istället för 3600kr. Detta inkluderade att vi fick ligga gratis i alla kanalens gästhamnar. Vi fick två st. magnetkort som går till toaletter och duschar i gästhamnarna. Vi slussade upp och lade oss i övre bassängen.



Nu smakade det gått med frukost och lite fika på akterdäck. Sen var

Bogsertrossen

det dags för en rundvandring i Sjötorp. I dockan låg en f.d. fisketrålare "Svanic" samt den gamla vänerskutan "Valborg". Valborg kommer dock att kräva otroligt mycket med arbete och pengar om hon ska kunna segla igen. Styrhytten och kajutan är avmonterade och finns inne på kanalmuseet. Även Valborgs motor är urtagen och står uppställd utanför museet och är iordninggjord och man startar den ibland vid högtidliga tillfällen. Det är en tvåcy lindrig "Seffle" typ 232FV på 140 hk tillverkad 1953. Alltså storleken mindre än Rolfs motor. Efter att ha gått med damerna och tittat på sommarförsäljningen besökte Sture och jag kanalmuseet. Där fanns massor av gamla båtmotorer att beskåda, samt på andra våningen mycket intressant om Vänersjöfarten från förr. Lunch åt vi på akterdäck och sen lade vi loss och fortsatte färden. Knappt två timmar och tre slussar senare hade vi kommit till Lyrestad där vi stannade för natten. Vi grillade i lä om det gamla hamnmagasinet då det fortfarande blåste lite kyligt. Vi hade besök av ett par gubbar från trakten som var mycket intresserade av Rolf. De ville gärna vara med när vi startade motorn nästa dag och vi sa att det blir avgång vid niotiden.



Nästa morgon så var vi i affären och inhandlade lite förnödenheter och när vi kom tillbaka så var dom där och väntade på oss. De var med i maskinrummet när vi startade motorn och det var mycket uppskattat. Efter att fått vänta en stund på broöppning så kom vi iväg kl. 1000. Nästa sluss

3

var i Norrkvärn som vi kände igen från filmen Götakanal. Det var där George Rydeberg var den pensionerade slussvakten. Vi mötte passagerarbåten "Wilhelm Tham" strax innan Töreboda



Kanalen var här ganska bred så det var inga problem att mötas. Vi stannade i Töreboda för att äta lunch och handla. Vi skulle köpa tågvirke till fendrarna och vi fick gå till andra änden av stan innan vi hittade en järnaffär som hade det vi behövde. Tillbaka på båten så smakade maten dock desto bättre. Mätta och belåtna så tuffade vi vidare.

Vid Vassbacken fanns en bassäng med gästhamn och där lade vi till för natten. Framför oss på bryggan hade vi två Storebro-båtar i flermiljonklassen men det var Rolf som väckte mest uppmärksamhet och fotograferades av gästerna på den intilliggande campingen.



När vi hade släppt förtöjningarna nästa morgon och skulle åka vidare så fick vi se passagerarbåten Diana komma bakom oss. Vi girade åt sidan och släppte henne före oss. Nu var vi på kanalens smalaste avsnitt och högsta punkten mellan Väneren och Vättern, "Lanthöjden". Där har kanalen tidigare gjort en stor krök runt en höjd men någon gång på trettioalet sprängde man här en

ny kanal rakt igenom höjden. Här finns ett minnesmärke i form av en obelisk som markerar kanalens högsta punkt. Den gamla kanalen finns kvar men är dock avstängd för genomfartstrafik. Sen var det inte långt kvar till Tåtorp och kanalens enda handvevade sluss.



Där låg Diana i slussen så vi fick vänta lite innan vår tur. Här fick vi själva vara med och öppna och stänga portarna. När vi hade slussat kom vi ut på sjön Viken, sjön som ger vatten till Västgötadelen av kanalen. På Viken kunde vi dra på i normal marschfart ca 7,5 knop mot max 5knop i kanalen. Efter Viken kom vi till Brosundet och sedan var vi snart framme vid Spetsnäskanalen. Här hade man sprängt en genväg igenom Spetsnäset och man sparade på så sätt in 3 Nm. Sen var det inte långt kvar till Forsvik. Här fick vi vänta en timma innan det blev vår tur att slussa ned till Bottensjön som har samma nivå som Vättern.



Vi lade till vid kajen nedanför slussen. På eftermiddagen promenerade vi till Forsviks bruk. Bruket lades ner 1977 men är idag ett kulturarv som visas för allmänheten.

I en av lokalerna håller man på att bygga en kopia av hjulångaren Erik Nordevall som sjönk i Vättern 1856 och ligger på 45 meters djup. Det fanns även en

Bogsertrossen

modell av henne så som hon ser ut där hon ligger välbevarad på botten. Man räknar med sjösättning i augusti 2006 och sedan skall hon bogseras till Motala verkstad där man skall montera in ångmaskinerna. Vi pratade med en av de ansvariga för bygget och när han fick höra att vi färdades med en gammal bogserbåt med tändkulemotor så fick vi en förfrågan om vi kunde tänka oss att bogsera skrovet till Motala nästa år. Vore skoj om det gick att genomföra.

Vi fortsatte resan nästa morgon den 1:a juli, och var i Karlsborg efter knappt en timma. Stannar till i Karlsborg för att fika och fortsätter sedan ut på Vättern. Vädret är klart och det blåser en svag nordlig vind som är knappt märkbar. Vi tuffar på söderut mot Hjo dit vi anländer vid middagstiden. På vägen passerade vi ett par små holmar som såg ut att vara snötäckta mitt i sommaren. Vi konstaterade att de var tillhåll för skarvar som hade tagit kål på all växtlighet med att övergöda holmarna med sin avföring. I Hjo förtöjer vi intill S/S Trafik.



Vi blev välkomnade av turistchefen och hamnvärden. Nu var det dags för lunch så vi passade på att köpa lite rökt fisk vätternröding och hjosik som smakade utmärkt på akterdäck. Efter maten så gick vi för att bese staden. Det utgick ett tufftufftag från hamnen som vi åkte med, en liten trevlig tur på drygt en halvtimme. På kvällen åt vi middag på restaurang "Bryggan" vid hamnen. God mat och musikunderhållning.



Dagen därpå så skulle det komma allmogebåtar från Visingsö med frukt och grönsaker till försäljning. Meningen var att de skulle segla, men det var helt lugnt på Vättern så de fick fuska lite och blev bogserade. Sista biten in i hamn så rodde och seglade man. Sedan sålde de sina produkter direkt från kajen. En årlig tradition för att visa hur Visingsöborna förr kom och sålde sina produkter. Efteråt var Sture och jag och fick en guidad visning av S/S Trafik. Den såg ut att vara i mycket fint originalskick. Klockan kvart i tre avgick vi från Hjo och ställde kursen mot Visingsö dit vi kom klockan fem. Vi förtöjde på en pir alldeles bredvid färjeläget i hamnen. På kvällen gick vi en promenad och tittade på ruinen efter Per Brahes slott "Visingsborg" samt tittade på en del av ekskogen som planterades på artonhundratrettioalet för att ge virke till den svenska flottan. Nu är ekarna klara för avverkning men flottan klarar sig utan ekstockar idag. Istället säljs en del virke till de större träbåtsbyggen som görs idag, som briggen Gerda av Gävle och Stockholmsbriggen. Även Erik Nordevall i Forsvik har fått virke från Visingsö. Man kan ju inte besöka Visingsö utan att åka remmalag så vi gick upp nästa morgon för att åka en tur. Remmalagen dök upp i slutet av 1800-talet då ångbåtsrederierna började göra lustresor till Visingsö. Från början användes flakvagnar. Rem=ribbor, la=flak. Därav namnet remmala(g). Nere vid Gamla hamnen vid Visingsborg kunde 20-30 vagnar trängas med glassförsäljare och

andra fordon. Efterhand gjordes vagnarna både större och bekvämare. 1956 när den nya hamnen stod klar flyttades verksamheten dit och i början av 70-talet fick remmalagen sin egen platta ovanför hamnen. Numera finns 16 vagnar, varje vagn har plats för 20 passagerare och dras av fjordingar och norrdsvenskar i dubbelspann.



Vi åkte turen som går till Kumlaby kyrka där vi stannade en liten stund. Det pågick en gudstjänst i kyrkan så vi kunde tyvärr inte gå upp i tornet till den utkiksplattform som finns där istället för en tornspira. Där har man annars en underbar utsikt över hela ön. När vi lämnar Visingsö på eftermiddagen så kommer passagerarbåten "Madame Tingley" ikapp oss och hälsar med mistluren. Vi svarade med att ge en lång signal med vår mistlur. Nu styr vi norrut mot Vadstena dit vi kommer klockan nitton. Vi förtöjer bredvid slottet.



På förmiddagen nästa dag går vi en tur på staden innan vi kastar loss och går mot Motala. Efter att ha ätit lunch på en liten servering i hamnen beslutade Sture och jag att promenera utefter kanalen till Motalaverkstad och se på dockan och kanlmuseet.

Bogsertrossen



Utanför dockan låg S/S Motala Express, "Vätterns fånge" och väntade på att komma in i dockan där hon skulle kapas tre meter för att kunna gå upp till Stockholm dit hon var såld. Nu verkar det dock som man har kommit på andra tankar för i skrivande stund ligger hon i Jönköping och skall köra några julbordsturer i december. Man hoppas nu att kommuner och andra intressenter skall agera för att hon ska kunna vara kvar i Vättern. Vi återvänder till vår båt för att korsa Vättern. Med solen rakt i ögonen så kommer vi till Karlsborg vid halvsextiden. Gästbryggan är full med båtar så vi lägger oss på motsatta sidan på passagerarbåten "Ceres" plats. Vi läser på en skylt att hon ska komma till Karlsborg i morgon middag, så vi kan ligga lugnt. Nästa dag startar vi vår returreisa på kanalen. Vi tar natthamn i Töreboda. Vi fortsätter nästa dag mot Sjötorp. Rolf väcker stort intresse i slussarna och folk kommer fram och pratar. Vi har även flera besökare ombord som vill se våra motor. Vi kommer till Sjötorp vid tretiden där vi slussar ned och lägger till i nedre bassängen.



På kvällen kommer den nybyggda vänerslupen "Oskar II" till sin hemmahamn i Sjötorp efter en resa till Västkusten. Vi gör ett studiebesök ombord. På kvällen åt vi middag på

5

restaurang "Kaffestugan" vid gästhamnen.



På morgonen den 7/7, så slussar vi ned den sista slussen till Väneren och lämnar Sjötorp kl. fem över nio. Vi får en solig och varm överresa och förtöjer vid Aspholmsbryggan kl. halv ett. Kent O.

SJÖFARTEN VID BORGVIKS BRUK, 1800 TAL TILL BOGSERBÅTEN ROLF.

Det finns en bok utgiven av Sven Hugo Borg som behandlar Borgviks bruk åren 1840 till 1924.

Ur denna har jag tagit mig friheten att citera lite ur den tid som berör transportsidan av bruket.

Men först en kort historik.

Redan på 1600 talet fanns en stångjärnshammare i Borgvik, men brukets början kan sättas till ca 1840. Märket på det järn som producerades var en liggande halvmåne med överliggande stjärna.

För driften fordrades mängder av träkol som levererades av bönder från trakten och utifrån.

Järn fraktades, tackjärn från masugnar i bergsslagen, via Kristinehamn till Borgvik, vid öppet vatten på båt, vintertid när det var farbart, med hästtransporter mellan och över sjöarna när isen bar.

Borgviks hytta byggdes 1865 och när Nora Bergslags järnväg blev klar 1876 så skedde transport av järnmalm och tackjärn från Otterbäcken till Borgvik på egna och chartrade båtar.

Vår bogserbåt Rolf beställdes 1904 och levererades till bruket 1906

Rolf beställdes för att från 1906 dra pråmar från Otterbäcken till Borgvik samt att bryta is från Borgvik ut till öppet vatten vår och höst.

Att gå med Rolf i öppen sjö, speciellt sidsjö vet jag av egen erfarenhet är ytterst obehagligt, den rullar enormt, så dra dessa pråmar kan inte ha varit roligt. Billerud köpte så småningom Borgvik för att komma åt skogsegendomarna och 1928-29 skrotades de sista delarna av valsverket.

Efter detta kom Rolf att stationeras i Slottsbron då fortfarande med ångdrift fram till 1950 när Sefflemotorn monterades och hemmahamn blev Hillringsberg i Glafsforden. Åter till Borgvik och tiden före 1906.

Transporter före denna tid kom till Borgvik till stor del på båt, träkol och som tidigare nämnts tackjärn.

Från bruket levererades stångjärn, vallsjärn, gjutgods, plank, bräder och spannmål mm.

Sjötransporterna på Väneren-Göta älv hade stor betydelse och det kunde ligga mängder av fartyg vid kaj och på redden i Borgvik. De äldsta fartygsnamnen från 1847 till 57 är Josephine en jakt som förde tackjärn från Ölme till Borgvik. På Värmeln gick de egna båtarna "Värmeln",

"Korfen" och Borgvik som döptes om till Elfkungen, Jehu och Flatlusen. Den vänergående "Borgvik" avgick första gången den 5 nov. 1863. Bolaget hade troligtvis fler vänergående större fartyg då det finnes skrivelser om att de skulle kunna installera hjälpångmaskiner i dessa för att hinna med tre gånger fler resor till Göteborg om året mot som nu med segel. Tydligt hette dessa fartyg "Kungsskogen" och "Kungsborg". I den förstnämnda installerades en maskin.

Bogsertrossen

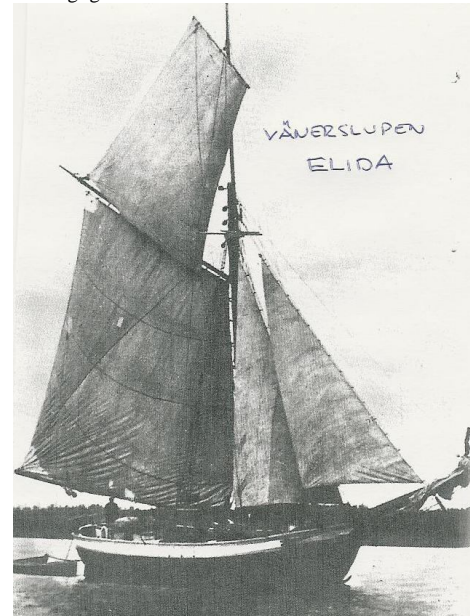
Det nämns flera fartyg från Hellekis AB som anlöpte Borgvik såsom sluparna "Nordstjärnan", Julius, Elida, Friheten (galeas), Johanna, Maria, Joseфина, Paulus, galeaserna Alfred och Alexis.

Uppräknade utan tidsordning.

Ett av fartygen Elida, byggt 1907 på beställning av Skånska Cement i Hällekis tog upp till 68 tons last och försågs 1929 med en 22 hkr Sefflemotor. Hon var i drift fram till 1958 och ägs nu av Kenneth Haglund som rustat upp henne totalt.. Elida förtördes dock helt av brand den 12, juni nu i sommar då en pyroman satte eld på henne och en annan skuta i hamnen i Karlstad Det enda som återstår av Elida är botten samt rnotorn



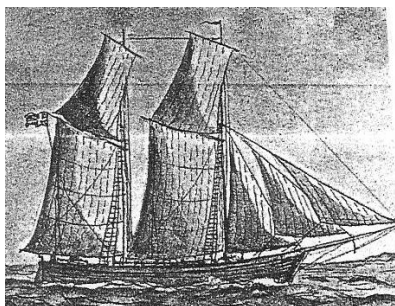
De sorgliga resterna av Elida



Andra båtar som nämns i Borgviks böcker är slupen Siri byggd 1888 och för

6

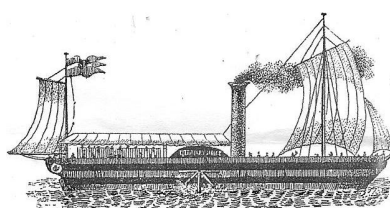
malmtransporter från Kristinehamn Sofia, Balder och Oscar.



Övriga var Sälboda, ångaren Liljedahl, Edsvalla, Lydia och Sten Sture, dessa har gått på Göteborg ev. även Bellevy medan galeaserna Svithiod och Pellestorp gått på Vänern. Även Clara Elf byggd i Karlstad 1858 och slupen Fanny byggd i Sjötorp 1889 kan även ha angjort Borgvik. Liljedahl strandade och vattenfylldes utanför Ölmeviken 11 sept 1895 (11 sept. tycks vara ett olycksdatum) på väg till Göteborg. Ett ofta återkommande namn är fartyget Olga, som gick till Göteborg och Arvika. Av Borgviks egna fartyg som gick på Göteborg var Linnaea på 92 bruttoregister-ton hon var redan i drift 1885, hon förde även emigranter till Göteborg för deras första transport på vägen till Amerika. Linnaea sänktes som fyllnad när sågverkskajen byggdes vid Gruvön. De egna fartygen Borgvik I, II och III fanns och under brukets sista år finns även fartygsnamnen Delfin, Lars Olof, Otterbäcken, Nya Slottsbron, Älvdalen, och Rudenschöld. Ett annat fartyg som kom till Borgvik var Polstjärnan I, II och III som ägdes av Seglationsstyrelsen och skötte utprickningen. Polstjärnan I byggdes 1863 vid Motala Verkstad.

Och nu åter till det som berör oss nämligen isbrytning som var en av Rolfs uppgifter.

Det finns en skrift av Svante Borg: ” Mot våren, då isen började bli lösare, började den större bogseraren stängas med att få upp en ränna över Borgvik-Grumssjöarna – ca 1 mil, det kunde gå på ett par tre dagar men det kunde komma en stark köldknäpp och då försenades utskeppningens början”.



4. Hjulångaren YNGWE FREY, byggd 1821.
Penselning. Sjöfartsmuseet i Stockholm.

Ett annat fartyg som nämns i boken är segel- hjulångaren ”Yngwe Frey”, den förde råsegel och foca på förmasten och gaffelsegel på mesanmasten. Den byggdes 1821 i Stockholm, denna båt inköptes av en kammarherre Sköldebrant 1852, detta var då en målarbåt som kom till Borgvik efter att ha gått 31 år på Mälaren. Båtens mått var längd 22,5 m, bredd 5,7 m och ett djupgående på 1,8 m, lastade ca 36 ton. Ångmaskinen på 22 hkr var beställd av Samuel Owen, detta var det första ångdrivna fartyg som gick in i Borgvikssjön. Den gick bland annat med av Sköldebrant inbjudna på lusturer till Kinnekulle, Trossnäs fält mm med musik och glam ombord. Vid hemkomsten stod Sköldebrant på bryggan och räknade in passagerarna och de som ”förglömt sig i muntert lag” och missatt båten fick gå hem, kanske inte från Kinnekulle men från Trossnäs. Som framgår av ovanstående så var sjötrafiken stor på Vänern under de ovan beskrivna åren och då är detta bara vid ett av de olika bruk mm som fanns runt Vänern.

Rustan W

Bogsertrossen

Billerudsflottan

Jag har tidigare skrivit en del om Billeruds övriga fartyg då vi ofta får förfrågningar var den eller den båten finns idag. På Internet kan man finna det mesta, även om gamla båtar. Uppgifterna nedan har jag hittat på Lars Johnssons fina hemsida: www.tugboatlars.se Samt Djurgårdsvarvet.: www.djurgardsvarvet.se

S/S ”Lisa” går numera under namnet ”Urax” och är hamnbogserare i Södertälje.



Urax ex. Lisa, nog känns hon igen.

”Thor” heter numera ”Aston” och finns i Västervik.



Aston, ex. Thor

”Sölje” heter ”Tor” eller åtminstone hette hon så när hos såldes till Norge 2002 eller 2003.



Tor, ex. Sölje

”Pionär” Heter numera ”Olof”
och är ombyggd från grunden
1983. såldes till Norge 2004



.Olof, ex Pioner.

Vi önskar alla våra
stödmedlemmar en God
Jul och ett Gott Nytt
År

Vi återkommer med
information om 100 års
jubileet nästa år. Vi kommer
då att köra turer på Byälven
med våra stödmedlemmar