

Trafiken på Flåsjön.

Före 1885 skulle socknarna själva bygga vägar, och bredden blev sällan mer än två meter. Kring Flåsjön fanns dock ingen väg. Den första ångbåten, som kom till Flåsjön, var en mindre träbåt med en liten högttrycksmaskin. Den fraktades under vintertid med särskilt tillverkade slädar, som drogs av 16 hästar ända från Helgumsjön i Ångermanland. Sedan det gått några år i Flåsjön, fraktades den till Rörströmssjön i Tåsjö kommun, en liten sjö, som ligger mellan Hoting och Dorotea. År 1888 beställde Kramforsbolaget en ångbåt, som byggdes på Kristinehamns mekaniska verkstad, men den hopnitades ej där, utan plåtarna, spanten och maskineriet skickades på järnväg till Östersund. Sedan blev det "lasskörare", som fick frakta plåt och maskineriet den 15 mil långa vägen till kyrkbyn Alanäset, där skrovet blev uppmonterat och hopnitat våren 1888. Båten, som fick namnet Aktiv, var helt avsedd för timmerbogsring, som huvudsakligen ägde rum under halvan månad på våren. Övriga tider på året utförde båten uppdrag för bolaget, men den uppläts även för kyrkturer från båda ändarna av sjön till Alanäset.

I början av 1900-talet anlöptes följande bryggor: Flåsjön, Lövberga, Järvsand, Storholmen, Havsnäs, Alanäset, Gubbhögen och Lillviken.

I Resehandbok av år 1911 kan man läsa:

"Flåsjön (297 m) i form av en halfmåne mot norr och nordväst. Sjöns längd är 40 km, dess vattenyta 129 km²....." "Ångbåt kan få hyras. Beställes i Lövberga eller pr telefon från Ström. Till Alanäset 10 kr. till Lillviken 15 kr."

År 1912 anskaffades ny ångmaskin och panna, som tillverkades vid Jerveds Mekaniska Verkstad i Örnsköldsvik. 1958 gjordes byte av ångmaskin till dieselmotor, som kan manövreras från styrhytten för att bespara en maskinist. Ordinarie maskinist var Gotthard Hansson från Alanäset.

Ernst Lidfors i Alanäset började som eldare och hjälpmaskinist på Aktiv sommaren 1916. Han blev sedan befördrad först till maskinist 1918 och till skeppare 1932. En annan befälhavare på båten har varit Anders Odén, som kom från en båt i Storsjön och som sedan var skeppare på Aktiv i många år.

När Ångermanälvens Flottningsförening blev ägare till Aktiv anställdes en ny befälhavare, som pensionerades 1943. 1944 anställdes en skeppare, som även 1967 var befälhavare på Aktiv under sommarens timmerbogsering, nämligen Mats Höglund från Strömsund.

Ångbåten Idog i Storsjön inköptes hösten 1914 av två hemmansägare, Lars Olsson i Siljeåsen och Jöns Ossian Jönsson i Gubbhögen, från Östersunds ångsåg, som upphört med sin verksamhet. Båten fick i Flåsjön namnet Viking. Dessförinnan hade Idog från 1905 tillhört Östersunds Ångsåg och gått på Revsund som odäckad ångslup.

Skrovet på Idog var av järn under vattenlinjen och av trä däröver. När båten kom till Storsjön i Jämtland blev den påbyggd med plank ytterligare 70 cm och gjordes heldäckad. Bordläggningen skrotades, när båten skulle lastas på järnvägsvagn och fraktas till Lövberga station.

Vintern 1915 påbyggdes skrovet med plåtbord till 60 cm:s höjd och heldäckades. Båten utrustades helt sjövärdigt men med den gamla högttryckspannan. På våren började timmerbogsering för Ångermanälvens Flottningsförening. Detta arbete avslutades den 15 juli. Sedan började regelbundna turen fyra gånger i veckan till Lövberga järnvägsstation ända till slutet av oktober, då sjön i allmänhet blev isbelagd, och båttrafiken måste upphöra. Vikings bas var Gubbhögen, och Ossian Jönsson var skeppare. Ordinarie maskinist på Viking var Erik Larsson, Järvsand. Maskinist var tidvis Uno Mickelsson. 1916 insattes ny modern ångmaskin och ny panna tillverkades på Bröderna Vennbergs Mekaniska Verkstad i Karlstad.

Kyrkturer gjordes varannan söndag från Flåsjöns ändar, ty kyrkbyn

ligger nära nog mitt på sjösträckan.

Viking blev en mycket sjösäker båt, som kunde gå i grov sjö utan att vara rank tack vare en ordentlig köl.

Båten hade ett displacement av 28 - 29 registerton. Den fick ta 90 passagerare från Lövberga till Alanäsets brygga. Ovanför Alanäset till Lillviken var det dock tillåtet med 110 passagerare.

Under alla år med Ossian Jönsson som befälhavare på Viking förekom inga olyckor eller grundstötningar, fast man ofta fick gå i mörker och dimma, särskilt under höstmånaderna, med frakter av gods och passagerare. För gårdar, som hade långt till bryggorna, var det sed för befolkningen att ro ut på sjön till båten och avlämna passagerare eller avhämta dem. Även gods avlämnades i roddbåtar, och detta fungerade utan några tillbud till olyckor.

1921 upphörde all trafik med passagerare. Då hade landsväg anlagts efter sjön, och bilar samt postbussen klarade nu passagerartrafiken och fraktgodset.

Från sommaren 1922 till och med sommaren 1931 bogserades massaved för Ulriksfors Sulfitbolag. Även mycket tändsticksvirke avverkades runt Flåsjön. Detta fraktades till Flåsjö-kajen och lastades på järnväg för vidare befordran till Jönköpings Tändsticksfabrik.

1940 såldes Viking till Holmens bruk och Fabriks AB, som blev ålagt att till Statens Bränslekommission leverera stora mängder ved. Båten fraktades landsvägen till Ströms Vattudal.

Källa: ett tidningsurklipp.