EMSALÖBLADET

JUNI
2019

BÅTBYGGAREN BLEV EN LEGEND

“Känner du Henry Orrman”, frågade min träbåts-entusiastiska kollega för 30 år sedan. På den tiden var jag bara tillfällig sommargäst på Emsalö, men mina föräldrar var redan stadigboende på ön. Så jag frågade min far. ”Menar du *HENRY ORRMAN*!” svarade han med betonad röst. Så man förstod genast att Henry Orrman var en legend i träbåtsvärlden. Träbåtsskepparna kunde kalla honom för Emsalö-Stradivarius.

KAARINA SINERKARI

HENRY ORRMAN BYGGDE VÄRLDSHAVSKVALITET

Ann-Mari Orrman, 88, sitter hemma i Boviken på Emsalö och tittar ut mot båtlidret, där hon brukade hjälpa sin make med båtbygget. Hon har nu varit änka i 17 år, men svärsonen Sune Andersson fortsätter med båtvarvet.

Men för att få reda på hur historien började, måste vi gå 66 år bakåt i tiden till år 1953.

Då jobbade Henry på Pörtö på Erik Jonassons båtbyggeri med ”en ganska stort båt”, berättar Ann-Mari. Den ”ganska stora båten” skulle bli en ketch (tvåmastad segelbåt), som Joachim Heldt hade beställt. Den skulle bli en mahognysegelbåt, 12 meter lång, 8 ton. Redan för sin storlek skulle båten bli i särklass i Finland, men det var något annat också. Detta återkommer vi till efter att ha frågat, hur Ann-Mari och Henry blev ihop.

När hon berättar, hur de hade träffat varandra i början, skrattar hon varmt: ”Nå det var ju inte så svårt, för vi var nästan grannar. Vi gick samma vägar.” Båda bodde i Bengtsby; Ann-Mari på Nygranns vid Bengtsbyvägen och Henry på Källbacka i slutet av Smalängsvägen som vägen heter nuförtiden.

I december 1954 var det vinterpaus med båtbyggandet på Pörtö. Då var Henry ledig att komma hem till Emsalö och gifta sig med sin fästmö, Ann-Mari Lindén. Unga paret vigdes i Borgå Domkyrka och bröllop firades på Nygranns, hemma hos Ann-Mari.

Henry jobbade långa dagar på Jonassons båtvarv i Pörtö. Erik Jonasson lär ha sagt, att han ville vara säker på att Henry kommer med i jobbet, före han vågade acceptera beställningen. Trots sina 26 år, var Henry redan en erfaren båtbyggare. Hela sin barndom hade han assisterat sin far Gunnar Orrman, som byggde motor- och roddbåtar mest för emsalö- och helsingforsbor.

När Henry var 14 år gammal, bröt fadern sitt ben och hamnade på sjukhus för en längre tid. Då bad han Henry bygga färdigt ett par beställda roddbåtar. Med pappan hade han sedermera också byggt motorbåtar och en segelbåt. Även brodern Tor-Gunnar blev båtbyggare på Emsalö. Bröderna var båtbyggare i tredje generation för deras farfar hade i sin ungdom varit med att bygga stora Östersjöskutor.

Arbetet med ketchen var jobbigt. Den tiden fanns det inte el på Pörtö, så allt måste byggas med handverktyg. Det enda motordrivna (petroleummotor) verktyget var bandsågen, och det enda ljuset under mörka höstkvällar var en Petromax petroleumlykta.

Henry visade sig vara mycket skicklig och kunde utveckla båtens konstruktion så bra att båtens konstruktör kunde lita på att Henry tog hand om konstruktionsdetaljerna. Småningom fick han ta största ansvaret för bygget.

Efter fyra års arbete sjösattes ketchen 1957 och den döptes till Vesterviking. Och så den andra särskilda saken, som intresserade båtskepparna var att Vesterviking blev den första fritidsbåten, som byggdes i Finland under Lloyds övervakning till klass + 100 A 1, vilket betyder världshavskvalitet. Konstruktör var skeppsbyggnadsingenjören Karl Heldt, far till Joachim Heldt.

Och toppklassig blev den. Efter att ha seglat 62 år omkring på världens hav och på Östersjön, är den ännu som 62 åring i gott skick och gungar i småbåtshamnen vid Norra Kajen. Den bär nu också sedan 2014 K-märket för kulturhistoriska värden. Vesterviking har seglat runt om i världen, många år utanför Östersjön först med Joachim Heldt och sedan med hans son Richard. År 1993 köpte Jaakko Toiviainen båten och hämtade den till Finland och har seglat med den sen dess.

Men tillbaka till Pörtö! Efter att Vesterviking hade seglat i väg fortsatte Henry att jobba på varvet. Under kvällar och helger byggde han också en egen båt. År 1960 var allt färdigt och Ann-Mari fick packa hemmet och familjen med deras 2- och 4-åriga flickor för retur till Emsalö. ”Den båten var inte stor men hade vindruta och kajuta där man kunde sova. ”

Tiden var mogen för eget varv vid Bovikens steniga strand i slutet av Timmerviksvägen. ”Hemming Ådahl och andra byns timmermän hade byggt hus för familjen. ”Det var inte riktigt färdigt, men vi flyttade in.” Ann-Mari kommer väl ihåg hur bråttom det var när man måste bygga snabbt också ett lider för båtbygget.

”Inte vet jag, om jag var med så mycket. Men, nå ja, nog behövdes det alltid då och då en hand till. Jag slipade och lackade nog ganska mycket, master och så när det var nybygge.”

Svärsonen Sune tillägger att Ann-Mari också alltid var med när båtar skulle tas upp till vinterförvaring eller sjösättas på sommaren. Sune har nu jobbat på varvet allt som allt i 35 år, i början vid sidan av eget förvärvsarbete, så småningom deltid och tog sen över varvet efter Henrys bortgång år 2002. Allt började efter att Helena och han hade börjat trivas med varandra. Nu bor paret i Ann-Maris barndomshem och har varit gifta i 40 år.

Henry behövde inte göra reklam för båtvarvet. De första beställningarna kom från grannar eller bekanta, som ville ha rodd- eller motorbåtar. Men rykten hade spritt sig till Helsingfors – inget under för Vesterviking låg i Nyländska Jaktklubbens hemhamn vid Blekholmen.

Henrys arbete begeistrade också helsingforsaren, diplomingenjör Per-Olof ”Olle” Blomqvist, som respekterade handarbete och ritade vackra träbåtar bara för nöjes skull till enskilda gemytliga människor. Under årens lopp byggde Henry åtminstone 12 båtar, varav 10 segelbåtar och två motorbåtar i samarbete med Blomqvist. Henry byggde också segelbåtar till Sverige.

Det är inget snabbjobb att bygga stora båtar i trä. Bygget kunde ta två år och så fick kunderna ibland vänta två till fem år, före deras beställning kom under arbete. Somliga kunder var så ivriga att följa med bygget, att de kunde komma till Boviken och en del stannade två tre veckor.

”Jag har nog kokat kaffe tusen gånger. Då när Henry byggde några båtar till Sverige, så var här en man i flera veckor. Han bodde i bastukammaren. Det var nog andra som bodde i Borgå och många som bara kom av och an.”

”Jag har ofta undrat, hur man orkade med allt och var kom all mat ifrån, det fanns ju inte allt i butiken. Vi fiskade själv abborrar och från grannen fick vi strömming. Jag brukade föra mitt fat dit på kvällen som beställning, för annars for dom bort så tidigt att vi inte var i gång än”.

Den största båten som Henry byggt var en segelbåt beställd av en affärsman i Helsingfors och ritad av den kända svenska båtkonstruktören Peter Norlin, en Norlin

Bilden på förstasidan: Henry Orrman byggde s/y Vesterviking, som sjösattes 1957. På bilden seglar båten på Viaporin tuoppi 2013. Foto: Jorma Rautapää

45. Båten vägde 15 ton och var 14 meter lång. Normalt gjöt Henry själv blykölarna men den här båtens stora köl på 6 ton göts i Malm. Någon större båt kunde man inte bygga på varvet. Det var mindre än en meter mellan lidervägg och båt där man måste slipa och lacka bordläggningen. Och lite över 35 centimeter mellan kajutan och lidertaket. Båten sjösattes 1993 och döptes till Barcarole III. Norlin säger själv att den var den finaste träbåten han ritat. Bygget hade tagit åtta år. Kunden hade tidigare beställt båtarna Barcarole I och Barcarole II som var ritade av P-O Blomqvist. Barcarole III seglar än, först under namnet "Blowin in the Wind" med riggen ändrad till ketch, och senare under namnet Promt, ägare Ossi Paija.

Det var dock inte bara arbete året om vid Boviken. "Alla somrar åkte vi långa vägar med båt. Ofta västerut, också till Sverige, och ibland österut, men dit slapp man ju inte så långt. Det var alltid intressant, att fara tillbaks till samma ställe man hade varit förut på. I skärgårdshavet fanns det trevliga hamnar." Ann-Mari är högsjöskeppare och kunde bra köra båten själv. "Nu skulle jag inte klara båten utan en Hopp-i-land-Kalle."

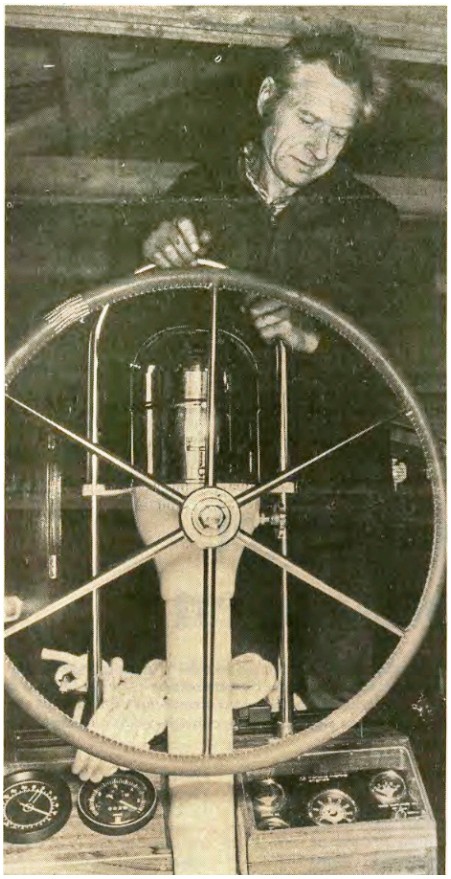
Det var Henrys egen båt Alexandra, som familjen åkte med på semester. Den ritade han själv och började bygga på johanneveckan 1972. Ett år senare sjösattes den 8,5 meter långa motorbåten med Perkins-dieselmotor och 180 hästkrafter.

Ingen vet riktigt hur många båtar Henry byggde. Helena visar en papperslapp med 30 namn, där Henry hade listat kunder som beställt båtar.

När Helena och Sune flyttade från Borgå till Emsalö 1980, började de önska en egen båt."Varför bygger du inte båten själv", frågade Henrys pappa Gunnar av Sune och gav denne sin hyvel.

"Jag frågade Henry om han trodde, att jag skulle klara det. 'Jag har nog bräder', var svaret berättar Sune". Och så började Sune med Henrys hjälp bygga båt. Den första var en liten aktersnurra, sen en båt till Helenas syster Tanni, sen mest småbåtar och fem motorbåtar. Allt som allt blir det en 35 båtar, räknar Sune.

Sunes egen motorbåt, Malena, är likadan som Henrys Alexandra, "bara en halv meter längre", skrattar han, "och sen är den lite högre och har också akterkajuta...". "Kanske en aning modernare men ändå gammalmodig", fortsätter Helena. Malena sjösattes 1996. Innan det hade Sune jobbat kvällar och helger med egen båt och med en beställning, en 7 meters fiskarbåt.



Henry Orrman i Borgåbladet 4.10.1979.

> *Det ska vara snyggt och bra. Man ska inte fuska, inte slarva.*

Stora träbåtar beställs nuförtiden mycket sällan. Sist byggde Sune tre roddbåtar utan beställning. Den senaste blev färdig vintern 2019.

Båtvarvet sysslar nu mestadels med vinterförvaring, underhåll och reparationer. "Många är intresserade av träbåtar men är rädda för jobbigt underhåll – och köper plastbåtar. Det har blivit också allt mera motorbåtar. Vattnet har grundat sig i Boviken också så, att det börjar bli för lågt för segelbåtar", säger Sune.

Arbetet på båtvarvet har förändrats under tiden. Men Henry Orrmans handstil syns ännu på många båtar. Vad är det fråga om när man talar om handstil? Det är handarbetets bästa möjliga kvalitet, estetiskt vackra detaljer, genomgående balans, och finishen, som inte lämnar något att önska.

En kvalitet som båtarna ofta har prisats för är att ventilationen fungerar överallt inne i båten, det får inte finnas något hörn där fukten kan orsaka skador. Så här sammanfattade Henry själv saken enligt Ann-Mari: "Det skall vara snyggt och bra. Man skall inte fuska, inte slarva."

Emsalö-Stradivarius kallades han, men själv tänkte han inte så. Han var en anspråkslös, vänlig och nästan blyg människa. Han ville inte heller alls vara i offentligheten, säger Helena. När Henry fick Borgå landskommuns kulturpris 1992, tackade han vänligt för att "att handarbete uppskattas".

Stradivarius violiner är 300 år äldre än Henrys första mästerverk, ketchen Vesterviking, som nu är 62 år. Vi måste fråga Jaakko Toiviainen, som äger båten sen 1993. Hur är det med Vesterviking idag?

"Den är i alldeles prima skick. Inte ett bräde har bytts under årens gång, däcket, som är i aluminium, är fortfarande alldeles tätt och trävirket i hela kölen är hårt, som det varit", Toiviainen berättar. Den enda stora remonten var i fjol, men det var motorn som byttes ut. Annars har Toiviainens klarat underhållet själva. **KAARINA SINERKARI**

EMSALÖ ÄR "SMART COUNTRYSIDE"

INSIDAN AV ETT FIBERANSLUTNINGSSKÅP. FOTO: BEBBE NYBERG

Emsalö har ett heltäckande optiskt kabelnät. Det kommande 5G-trådlösa nätet är inte en ersättande lösning.

I och med att det på Emsalö finns ett heltäckande optiskt fibernät kan man få en fast fiberanslutning till nästan varje hushåll på ön för en överkomlig kostnad. Fibernätet på Emsalö är planerat så att också företag med mycket krävande kommunikationsfordringar kan vara uppkopplade. Att vi har den här möjligheten på Emsalö är nog ganska enastående om man jämför med hur dålig situationen är med fibernätsanslutning i Finland och speciellt i städerna. Vi har vad man kallar ”Smart Countryside” angående bredband på Emsalö.

I Sverige har man gått in för att så många som möjligt ska kunna få fasta fiberanslutningar för att kunna se 4K HD-TV och utnyttja kapacitetskrävande e-tjänster också på landsbygden. Man går allt mer in för att se på TV via internet, för att kunna välja egen tid. Och på Netflix och HBO tittar man genom streaming. Mobilnätet räcker inte riktigt till för sådant. Även landsbygdens sjukvård kommer att i framtiden utnyttja internet och för det behövs snabba och stabila anslutningar till hemmen.

Men förstås, inte klarar man sig utan mobilnätet heller fastän det på flera ställen på Emsalö fungerar dåligt, åtminstone 4G och speciellt under semestertider eller servicearbeten i Sköldvik. Det optiska fibernätet anses som den primära och kritiska infran medan mobilnätet är en kompletterande infra. Det här är för att utan det optiska fibernätet fungerar inte mobilnätet.

Det talas vitt och brett om att snart ska vi ha 5G så hemmagrejerna kan vara IOT-uppkopplade (Internet of Things). Men för landsbygden kommer endast ett mobilnät på frekvensen 700 MHz att erbjudas. Fastän man kallar det 5G så är det praktiken ett 4G nät som inte räcker till för IOT. Ett riktigt 5G nät har mycket högre frekvenser och har då räckvidder på några hundra meter. Alltså borde Emsalö ha fullt med 5G antenner som behöver fiberanslutning.

Men har man en fiberanslutning till hemmet kan man ordna sitt eget 5G nät om man installerar en 5G WiFi burk. Men egentligen behövs det inte för med fiberanslutning hem och med dess WiFi har man redan nu snabbare hemnät än 5G. **BEBBE NYBERG**

Ukkivägens Ukki, hurudan var han?

I Emsalöbladet 2018 ingår en berättelse om Ukkivägens mångskiftande historia. Vägen fyllde 50 år 2018 och påbörjades av min morfar, agronom Åke Lönnberg som i familjen och närstående kretsar, alltså också för mig, kallades ”Ukki”. Han var en god vän till Bertel Nyberg på Havsudden och kände till Emsalö.

Ukki föddes i Borgå 1881. Stadspojken började studera på Mustiala jordbruksinstitut till agronom för att kunna delta i fosterlandets utveckling genom att befrämja ett rationellt jordbruk och därmed nationens välfärd – så som man sade på Mustiala. Som färdig verkade han bl.a. som agronom i Elimä kommun.

Han bodde med sin fru, min mormor Signe Stenbäck, i Moisio gård som ägdes av kommunen. Sedermera på 1950-talet berättade han för oss barnbarn om gårdens spökhistorier såsom ”Moisios Armo”. Följande historia, som också har verklighetsbakgrund, är från den tiden:

“*Till Ukkis arbete hörde att sköta administrativa uppgifter angående inlösandet av torp. Därför förde han med sig stora summor pengar från Elimä kyrkby till banken i*

FÄRJAN ÄNDRADE LIVET PÅ ÖN

Man har kört till Emsalö nu under drygt 26 års tid på bron. Den första färjan började trafikera Kuggsundet 1951. Innan dess var det först Kuggi-Emmis roddbåt och senare två olika motorbåtar som gällde. Färjan och bron har grundligt ändrat livet på Emsalö.

FOTO: HUGO SUNDSTRÖM, 1960-TALET. UR THURE MALMBERGS SAMLINGAR.

År 1924 kallade det nybildade väglaget för Emsalö till ett möte på Midgård för att få till stånd vägförbindelse och färja över Kuggsundet till Tolkis. En ingenjör från VoV (Väg och Vatten) var på plats. Vid ett senare möte kunde han lova statsstöd på 60 000 mk. Öborna lovade bygga Emsalövägen själva. Statsstödet skulle gå till Kuggövägen och den nya färjan som skulle byggas på Orrby skeppsvarv av Gustaf Lindström. Samma Lindström skulle också bygga Kuggövägen.

Tre år hade gått då Lindström kastade in handsken, han klarade inte uppgiften. Arvodet var för lågt. Färjfästet på fastlandssidan var redan klart, den lilla udden där fiskbryggan är belägen. Färjprojektet tog slut för denna gång år 1927. KUGGI-EMMI, dvs. Emmi Kvickström rodde folk över Kuggsundet i över tio års tid. Harry Hamström och Edvin Lindberg köpte av militären en båt som gavs namnet EMSALÖ. Den byttes 1948 mot motorbåten KAIJA som gjorde turer över Kuggsundet fram till färjans trafikstart 1951. Efter kriget satsade Borgå landskommun på Kuggövägen som byggdes som sysselsättning för arbetslösa. Den blev färdig år 1949.

Den första Emsalöfärjan byggdes i stål med dragvajer kopplad till en motorvinsch. Färjan byggdes på Aug. Eklöfs varv i Tolkis. Vid leveransen 1951 var den modernast i Finland. Efter att Kuggövägen blivit färdig och färjan börjat trafikera ökade biltrafiken avsevärt till Emsalö. Färjan, som i början fungerade i privat regi, byttes efter många år mot en större som sköttes av VoV och den gamla flyttades till Pellinge. Ännu ett skifte av färja hann ske vid Kuggsundet tills denna era tog slut.

En ny era började så äntligen efter många uppskov innan brobygget kunde inledas. Bron fick en fri segelhöjd på 17,5 m och öppning mellan brospannen 105 m. Brons längd är 378 m och den kostade cirka 34 miljoner mark. Bron togs i bruk i december 1992 och den sista färjan flyttades till Skåldö i Ekenäs skärgård. Detta brobygge lär ha varit det största vid den tiden i Finland. **PER JUSLIN**

Läs mer i Emsalöboken, del 1.

Koria. På ett ställe vid vägen fanns en brant uppförsbacke och bredvid den ett bergsstup. Hästen hamnade då att gå långsammare. Platsen var läglig för landsvägsrövare. Ukki, så tolstojansk pacifist han var, hade pengakistan under bänken han satt på och en laddad hagelbössa över knäna!"

I Ukkis arbete var andelslagsrörelsen, andelskassorna och andelsbanken centrala. Men han hann också med odling på sin gård Vävarsbacka i Illby som han inköpt. Där kunde han tillämpa Mustialas läror om rationellt jordbruk. Från gården levererades bl.a. det bästa maltkornet till Kiala. Då han var en nykterhetsman ville han inte att det kornet skulle användas i ett bryggeri.

Det finaste för oss barnbarn var när Ukki berättade om gårdens djur, speciellt om hästarna. Speciellt kommer jag ihåg den lugna Liinu och den hetlevrade Niku.

Okuvlighet och pionjäranda syns också i Ukkivägens förhistoria. Utan dessa egenskaper hade Ukki knappast med bara egna krafter kunnat bygga den första vägbiten. Initiativkraften igen syntes i att vägförrättning inte hölls (onödig byrokrati) utan vägen byggdes helt enkelt med tillstånd av jordägarna. Ukki gjorde som han själv tyckte var bäst.

Också till åren kommen följde Ukki med händelserna i tiden. Honom intresserade både första månlandningen och den första ubåtsfärden under nordpolen, som skedde ungefär vid samma tid.

Enligt honom var underskridandet av Nordpolen i praktiken en mera betydande bedrift.

SOILI JÄRVELÄ

FADDERSBACKEN FRÅN VÄGEN. I FÖRGRUNDEN FÖLET PIAN. FOTO: PER JUSLINS SAMLINGAR

FADDERSRAKAN GÅR TVÄRS ÖVER ÅKRARNA

Alla som kört genom Emsalö har i Orrby sett en husgrupp som har två nästan likadana karaktärsbyggnader. Gårdarna har en mycket lång historia. Per Juslin berättar om sitt födelsehems och dess grannes historia samt hur Emsalös längsta raksträcka kom till.

Faddersbacken är belägen ca. 3,5 km från Emsalö bro på landsvägens östra sida med strand till Orrbyfjärden. Den består av två gårdar, Övre-Fadders och Nedre-Fadders. Övre-Fadders är, som namnet säger, den gård som är belägen högre upp och norrom Nedre-Fadders som är lägre ned.

Till gårdarna hör rätt stora jord- och skogsområden som sträcker sig tvärs över ön. Från Nedre-Fadders går en väg genom skogen till västra sidan av av ön och som bl.a. utmynnar till fastigheten Kattslätt. Därav namnet Kattslättsvägen. Vägen är ombyggd till bilväg från att förut varit en gångstig. Övre-Fadders har däremot en väg för virkesutkörning in till halva skogen, kallad av byborna för Brännmossavägen.

Fadders härstammar från 1500- talet

Båda ställena har utgått från samma gård, Fadders, delningen lär ha skett år 1820. Fadders, som torde vara ett medeltida hemmansnamn, finns nämnd redan i medlet av 1500-talet och ägdes av bonden Påval Andersson.

I slutet av 1700-talet hade Fadders åkrar på ca. 4 ha, bland de största på Emsalö. (Se Emsalöboken del 1).

På bägge gårdarna finns allslags hus som karaktärshus och flera ekonomibyggnader. Nedre-Fadders, som är äldst, fick en andra våning år 1830-1831 och Övre-Fadders byggdes år 1826, åren enligt museiverkets uppgifter. Huruvida de stämmer vet jag inte. Husen på gårdarna är nästintill identiska, också till antalet, med ladugård, tröskhus, stockboda, strandbastu, båthus, sidostuga samt utkällare gjort av stora stenblock. Nedre-Fadders ladugård är uppförd 1920 och skiljer sig mycket från de övriga byggnaderna. Byggmaterialet var tegel.

Kort friarväg

Vid början av 1900-talet beboddes Övre-Fadders av Karl Johan Adolfsson som var lots. Han gifte sig med Johanna Maria Johansdotter från Lill-Orras (kallas Matsas). Sonen Arvid Johansson från Övre-Fadders gifte sig med en dotter från Nedre-Fadders – kort friarväg! – och blev sedan 1941 husbonde där.

Namnet Juslin togs år 1921 efter att ha varit Johansson. Namnbytet var frivilligt. Myndigheterna hade uppmanat att minska på de sk. son-namnen. Av Arvids övriga syskon blev Ivar gift med Anna från Nederstu i Bengtsby och blev husbonde på Övre-Fadders. Syskonen Verner, Lydia, Konrad och Elsie flyttade till annan ort. Skribenten är född och uppvuxen på Övre-Fadders, son till Ivar. Skribentens äldre bror Karl-Bertel Juslin fortsatte som husbonde på Övre-Fadders.

I detta sammanhang kan nämnas att de fyra bröderna från Övre-Fadders (Ivar, Arvid, Konrad, Verner) var musikaliska och spelade i spelmanslaget på Emsalö. De uppträdde då Midgård invigdes i januari 1913 och spelade dansmusiken tillsammans med 6 fioler och 2 klarinetter. De spelade också i Emsalö stråkorkester som bildades 1920.

Hur Faddersrakan kom till

Vägen vid Faddersbacken gick förr över de båda gårdarnas gårdsplaner, såsom vägarna förr i tiden gick från stuga till stuga. I början av 1920-talet kom bägge dåvarande husvärdar överens om en flyttning av vägstumparna som gick genom gårdarna. Mark för den nya vägen gavs av båda ställena. Vägen skulle gå över åkrarna. Det blev Emsalövägens första och längsta raksträcka. Därför kallas den också i folkmun för ”Faddersrakan”.

Före kriget var åkerlappen nedanför Övre-Fadders till landsvägen besatt med äppelträd som inte klarade kölden under de kalla krigsvintrarna. Granhäcken som avskiljde båda gårdarna avlägsnades för ett antal år sedan. Den blev gammal, liksom husvärdarna, och fordrade ständig skötsel för att vara prydlig. I dag är båda gårdarnas åkrar utarrenderade till utomstående från annan ort.

I slutet av 1900-talet skedde en stor förändring på Faddersbacken, som också på andra ställen på ön. Gårdarna blev kreaturslösa som delvis berodde på att den egna arbetskraften minskade och trenden gjorde sitt, ladugårdarna tömdes.

Kvar blev endast smådjur som småningom gick samma öde till mötes, de kunde inte mera hålla ladugården varm. Mjölken köptes i butiken, garnet från garnboden, äggen från annan butik. Julskinkan var inte mera uppfödd i egen ladugård utan köpt från någon affär. Höskörden minskade då korna och fåren var borta. Detta föranledde igen att åkrar frigjordes för sädesodling. Och traktor kom med i dessa tider. Hästarna avvecklades så småningom på bägge gårdarna.

Att korna kom bort förändrade bl.a. livet också för de två katter jag kommer ihåg vid namn ”Kumulle” och ”Pippilotta”. De brukade träget sitta morgon och kväll i ladugården då det var mjölkningsdags och var de första som fick av den goda varma mjölken. Båda gårdarna införskaffade i bolag skördetröska och det tidigare stationära verket fick plats ute för att få vinterförvaring för den nya tröskan. **PER JUSLIN**

Utgivare: Föreningen Emsalö Byaråd r.f **Redaktion:** Bebbe Nyberg, Leif Pietilä
Layout: Mi Helaskoski **Översättningar:** Tapio Mansikkala, Bebbe Nyberg

Aktuellt om avloppsvattenbestämmelserna på Emsalö, se: *emsalo.fi/aktuellt*