

Mina minnen och min historia

När man kommer till åren så ägnas många tankarna på gamla tider och hur svårt folk hade det förr i tiden. Mina föräldrar berättade, helt otroliga händelser, om hur det var när de skulle bilda bo en gång. Och då kom naturligtvis tanken på hur det var när jag skulle etablera mej i förvärvslivet. För att kunna jämföra olika tider så var enda möjligheten att skriva ner mina minnen. Då fann jag det omöjligt att inte nämna vissa personer som haft stor betydelse för byn och några speciellt för mej personligen. Givetvis bidrar ju alla i en by, var och en på sitt sätt, till en bygds utveckling men jag tror att jag får medhåll, från alla som kände honom, när jag påstår att det är få som haft så stor betydelse för Havsnäs som Birger Källberg under modern tid.

En av tio.

Jag är född -38 och den yngste i en syskonskara av tio, således även den som blev bortskämd. Troligen var det så eftersom jag inte kan minnas något av det slit och de svårigheter som mina äldre syskon behövde uppleva.

Om Havsnäs

Vad fanns i byn när jag växte upp . OBS Vissa ord är på dialekt och som vi använder i vårt språkbruk och är således inte stavfel.

Om jag börjar borta på Siggasbacken (det bodde en familj i början av backen och där frun hette Sigrid därav namnet) bodde Hjalmar Ottosson och morbror Elof. Min kusin Rude berättade att hans pappa Elof tillsammans med Hjalmar för länge sedan hade en plåtverkstad och där det tillverkades bl.a. en typ av rökrör som de, när det var ”skaraföre”, lastade på sparken och åkte ut till sina kunder med. Jag har dock inget minne av detta.

Den första ”industrin” som jag däremot minns var den fabrik som Elof tillsammans med Hjalmar startade i en del av gästgiveriets ladugård, nämligen tillverkning av gengasved. Eftersom det var krig ute i världen så fanns inget flytande bränsle att köpa utan lastbilarna fick köras på gengas, och personbilar på kol så där såg de två en marknad för gengasved. Man sågade små klampar, ca. fem cm. långa, som sedan klövs till lämpligt stora bitar för att underlätta torkningen. Veden levererades sedan till kunderna i stora säckar. En händelse som kunnat sluta illa var när min kusin Rude och jag lekte i och bakom ”industrin”. Det var vinter och ganska mycket snö. Helt plötsligt när vi sprang där så försvann Rude ner i ett stort hål i snön. Där var en brunn utan lucka över. Som tur var så fanns det en dörr in till gubbarna alldeles i närheten så jag kunde springa in och ropade på hjälp. Gubbarna kom springande och såg Rude nere i brunnen som stod på den snö som rasat ner. Hjalmar nådde precis ner och kunde dra upp honom. Efteråt konstaterade de båda industrimännen att om snön nere i brunnen blivit genomblöt så hade det inte funnits något för Rude att stå på och händelsen kunde ha slutat mycket illa. Men när kriget tog slut fanns det ingen efterfrågan på gengasved så industrin avvecklades.

Inom samma område fanns två åkerier. Rune och Ebbe Erikssons buss och lastbilsåkeri samt min bror Henry som nu blivit ensam ägare om den lastbil som han tillsammans med Elof en gång köpt av Erik Jonsson.(pappa till Rune o Ebbe)

Gästgiveriet kom därefter och var en central punkt. Där hade det serverats mången pilsner och porter. Jag minns egentligen inte så mycket av själva Gästgiveriet som rörelse (bygganden finns

fortfarande kvar) bara att ägarinnan kallades för fröken Pölsa?? och att det fanns en typ av gunga som flera kunde sitta i samtidigt. Gungan var grön och stod vid några tallar.

I backen ovanför Gästgivargården låg skolan. De som skötte skolundervisningen under min skoltid var Fru Söderlund (1-2 klass) Fru Näslund (3-4 klass) och Birger Källberg (5-7 klass) Skolarbete tyckte jag inte om och till råge på allt så infördes ytterligare ett läsår det året vi skulle sluta. (7 klass)

Nedanför skolan låg så ålderdomshemmet ”fattiggårn” som var ett hem för äldre. Där chefade Maria Melin som föreståndarinna och Gärda Kruse basade för diskbänken. I en intilliggande byggnad bodde Ada och Verner Eriksson. Verner var ”rättare” för hemmets aktiva jordbruk. Ada skötte städningen på skolan och det var till henne man skulle gå när man **glömt** läxböckerna. En gång när jag kom hem och glömt psalmboken måste jag gå ner till Ada och låna nyckeln till skolan för att hämta den. Ada förstod att jag tyckte det var kusligt att gå till skolan ensam speciellt då det hade börjat mörkna ute och lovade därför att följa mej, men bara om jag kunde stava till Psalmbok, vilket jag inte kunde. Eftersom jag misslyckades med stavningen fick jag låna nyckeln, men måste gå ensam. Hon ansåg väl att jag behövde en lärpeng. När jag gick i tredje klass kom en ny rättare till hemmet. Det var familjen Hillevi och Nils Phil som flyttade hit. En av deras pojkar, Bert, började i min klass vilket gjorde att vi nu blev fyra i klassen. Förutom jag så var det Lill Jan. Rude, och Bert. Senare så utökades klassen ytterligare när Ulla Däverstedt började på vår skola.

Första livsmedelsbutiken var Söderlunds. Den affären övertogs av Arne Isaksson som själv arbetade som boknodd. En sommar var jag passopp på affären. Efter några år flyttades affären längre ner i byn. I samband med flytten anställdes Nancy Sundin som affärsbiträde en tid. Arne sålde efter något år affären till Halvar Wiik. I samma byggnad, men på övervåningen, var skolbespisningen som sköttes av Linnea Persson och svärdottern Irma. På samma plan var Olle Björkmans sybehörsaffär.

Nedanför affären var telegrafan med Helga Löfvenberg som föreståndare. Telefonen fanns men inte i alla hem, men man kunde ringa från telegrafan. Något fantasiskt var när någon av oss skulle ringa och gick in i telefonkiosken så tändes lyset i taket automatiskt. Vi kunde följas flera stycken, till Helgas förtret för vi drog ju in, för att bevittna detta mirakel. Någon av mina bröder, troligen Henry, ordnade telefon hem till oss. Vi fick no 45 som troligen motsvarade antalet telefoner i byn. Något år efter oss skaffade även Jonas Konrad telefon (no. 59?). Televerket kopplade så att vi och Jonas Konrad använde samma ledning. Det blev således en typ av A och B abonnemang. När telefonen ringde fick vi hålla räkning på antalet signaler för att veta till vilket no. samtalet var.

Ernst Backlunds cykel och skor kom därefter.

På andra sidan vägen var Anders Lindholms bageri. Som kuriosita kan nämnas att flera år efter att bageriet var nerlagt kunde Anders vid jul glädja oss med en påse av sina fantasiska wienerbröd som han bjöd på

Konsum var andra livsmedelsbutiken i byn. Därefter kom Ernst Backlunds nybyggda lokaler. Ernst hade ordning och reda på sina affärer. Ett exempel på detta var när jag en gång lånade cykelpumpen och skulle betala, vilket kostade fem öre, och jag hade tio öre Detta skapade ett problem för Ernst då han inte hade någon växelkassa för cykelavdelningen. Han tvingades då

lånade fem öre från skomakeriet. Denna transaktion antecknades noga på en papperslapp med ”cykelreparatören är skyldig skomakarn fem öre”.

Nästa byggnad var missionshuset och där vi hade söndagsskola med tant Anna som lärare. Anna var en fin person och var mycket omtyckt. Tant Anna fick t.o.m. mej att uppträda inför publik i stora salen. Jag sjöng Tryggare kan ingen vara, och ackompanjerade mig själv på cittra. Det berättas att när missionshuset var färdigbyggt blev det så många besökare där så man måste bygga till en läktare för att alla skulle få plats. Men innan bygget med läktaren var klart så minskade besökarantalet så att trappan upp till läktaren inte behövde byggas.

Sedan kom poststation. Där satt Alexander Palmqvist, en respektingivande person, bakom ett stort bord fullt med post på. När man skulle hämta posten tittade han en stund på en, han försökte nog att komma på vem man var, men när inte det lyckade så kom frågan ”å vem e du pöjken åt.

Nedanför posten hade Lilly Elfström, Havsnäs hemstickeri, sitt företag. Lilly maskinstickade på beställning vad man önskade sig.

Skräddare Eriksson med fru, som var sömmerska, bodde längre ner på Storänget och där kunde man få hjälp med allt som hade med skrädleri att göra. Deras son Bengt var förövrigt en duktig fotbollsmålvakt i Havsnäs IF

Sedan kommer vi ner till Bränna.

Där fanns AG Sundqvist diversehandel. Där kunde man köpa och även sälja det mesta. Som jag kände AG så skulle jag tro att han betytt mycket för många i byn förr i tiden. Ett uttryck som AG lär ha använt var att, jag vill ha kontant för det du köper men har du inga pengar så får du låna av mej. Sant eller skröna, jag vet inte.

Mitt emot, på andra sidan vägen, fanns Holger Näslund med pappershandel, bensinstation och Taxi. Nästan på samma gård hade Teodor Näslund sin verksamhet. Han var den förste med elsvetsen som jag hörde talas om. En gång kom Vallner Johansson dit för att få hjälp med något. Teodor frågade, varför han inte gick till sin bror Seth Norberg som var en duktig smed. Vallners svar var kort men förklarade allt, han har slagit sig på tummen, och då visste han det inte var värt att gå in till Seth i smedjan. Teodor tillverkade även båtar.

Längre ner mot Udden var rörfirman Esbjörn Näslund. Esbjörn hade säkert varit och rörkrökat hos de flesta i byn. Jag kom längre fram i tiden att samarbeta mycket med Esbjörn. En händelse jag ofta tänker på, och kan inte låta bli att flina åt, var när vi skulle laga en vattenläcka på Storänget. Läckan hade varit rätt länge så det var väldigt blött i backen där. Under tiden jag grävde fram ledningen så skulle Esbjörn åka hem men skulle komma tillbaka och byta ut det trasiga. Och mycket riktigt, precis när jag frilagt ledningen såg jag Esbjörn komma. Jag vinkade att jag var klar. Esbjörn stannade tog med rörverktygen och hoppade ner i diket. Som vanligt så började det osa svavel i gropan. Fn. va jag blir blöt om fötterna, har du hål på stövlarna? jag har inga stövlar utan afterskier/ tygskor/ jag var på väg till posten och inte hit ner i gropan. Esbjörn i ett nötskal.

Där nere på Udden bodde även släkten Målare. Pappan Oskar minns jag inte mycket av, men däremot Lill-Tore. Tore berättade att när han och pappan skulle måla missionshuset var deras byggnads -ställning inte tillräckligt hög för att kunna måla ända upp tillnocken. Dom reste då en

stege uppe på ställningen. Trots stegen så fattades det ändå en bit upp till nocken. Tore lade en trälåda uppe på ställningen och sedan stegen på lådan. Då kom han tillräckligt högt för att kunde måla färdigt. Morbror Artur, som lyssnat på Tores berättelse, kommenterade berättelsen med att ”det spelade väl ingen roll för dej att det var högt och ställningen rangligt för du har ju så små ögon så du såg väl inte hur långt ner det var till backen” Arbetarskyddet hann inte ingripa.

Som sista affären i byn var Arvid målare där man kunde köpa färg och tapeter. Han var även en av dem som granskade deklarerade 0:- som inkomst så sköntaxerade Arvid upp personen med motiveringen, du har ju levat och då måste du ju ha tjänat något.

I övrigt så fanns i byn smedjor, snickare och många hantverkare att tillgå. Det fanns även en biblioteksfilial i hallen hos Källbergs.

Sammanfattningsvis kan man konstatera att det bodde många och att det fanns en hel del företagande i byn en gång i tiden

Fäbodlivet.

Att vara i fäbodarna på sommaren var ett måste för de flesta som hade djur. Det var ju få som hade så mycket mark så att det räckte, förutom till slåttern, även till beta. Så var det även för oss. Att mamma trivdes och levde upp när hon fick dra till boan bidrog ju även det till utflyttningen. Vårt stora problem var att vi inte hade någon egen bostuga utan var beroende av andras välvilja.

Några händelser som mamma har berättat och några jag själv minns från fäbodlivet.

En händelse var när vi bodde i Fattiggårdsbodarna. Jag var bara några år, men kunde stulta omkring på bovallen och leka med hunden Bella. I ett obevakat ögonblick var jag och hunden Bella borta. Jag hade hittat stigen ner till kalkkällan där de hämtade vattnet. Men innan jag kom fram till källan tyckte nog hunden att något var fel, och sprang hem. Bella visade sig för mamma, som då letade efter mej, och sprang sedan tillbaka till rymlingen. Då var det enkelt för mamma att räkna ut var jag var för där jag var så var även hunden. Något år senare lånade vi en bostuga i Stordalen. Som jag minns det var det av Jonas Konrad Jonsson vi lånade boan. Nästa minne från fäbodlivet var när pappa hade fått skogsarbete kring Ursvattnet. I stället för att bo i skogbolagets koja sökte han reda på en timmerkoja med ett intilliggande stall som han visste fanns. Vem som ägde kojans och stallet var oklart men, Holger Sundin, Karl Sundin och Anna Persson var troliga ägare. Kojan låg ett stycke från Ursvattnet och ovanför Storviksbodarna. (Palmqvist boan) Vem pappa frågade om lov vet jag inte men han rustade i ordning kojans så den blev så beboelig att mamma kunde vara där med sina älskade kor. Som brukligt var så stod ”spisen”, en av sten uppmurad eldpall, mitt i kojans. Takhöjden var dock så låg så man måste gå framåtböjd där inne för att inte slå huvudet i taket. Eftersom det var jordgolv så var det enkelt att öka takhöjden genom att sänka golvet. Pappa grävde bort så mycket jorden runt eldpallen så man kunde gå utan att slå huvudet i taket. Längs båda långväggarna byggdes sittbänkar (lådor) som fylldes med den jord som han grävt ur golvet. En bra lösning då det blev till riktiga sittbänkar men även till sängar på kort väggen. Tak och väggar kläddes med brun papp. Det tog inte så många dagar för pappa att rusta upp kojans. Under tiden han arbetade med kojans bodde vi, för givetvis så var jag med, på Fiskarholmen. Jag bidrog nog inte med så mycket hjälp, även om jag själv tyckte det, då jag mestadels låg och sov i solen, för på Fiskarholmen var det omöjligt att sova p.g.a. myggen. Vilket år detta var har jag inte kunnat fastställa men jag hade nog börjat skolan. Vi levde fäbodliv flera år

i den kojan, från tidig sommar och långt ut på hösten. Jag glömmer aldrig den gången, sent en höstkväll, det knackade på dörren. Det var Halvar Sundqvist som ville komma in. Han berättade att han hade timmerhuggning längre bort och att han bodde i kojan som låg längst upp i Ursvattnet.(Lappkojviken) Efter att ha varit i skogen hela dan skulle han gå till Holmbodan för att titta till att fåbodlivet var som det skulle med frugan Edit. Men för att komma dit måste han först ro över hela Ursvattnet och ända ner till båthusviken. När han kom upp till Edit så ville hon att han skulle gå ner till affären på byn och handla för maten var slut. En promenad på några km. fram och tillbaka. När han sedan skulle tillbaka till sin koja och kom ner till Ursvattnet så var båten borta. Det var inte så ovanligt att någon annan hade användning av båten, det var ju skogsbolaget som ägde den. Han hade därför inget annat val än att gå stigen ”hundstranna” runt sjön. När han så kom till Storvika och skulle korsa vår stig kände han att orken började ta slut. Han valde då att komma upp till oss och där, som han sa, kunde få vila och sträcka på benen en stund. Mamma frågade om han var hungrig, nja jag åt ju när jag kom från skogen, men en kopp kaffe skulle smaka, åt du inte i Holmboan, nä jag kunde väl inte äta upp maten för Edit och som jag nyss hämtat på Bränna. Jag undrar hur mycket mat de hade att dela på. Efter att ha vilat en stund och fått något innanför västen drog han vidare i mörkret och bort till sin koja. Sedan visade det sig att ingen hade tagit båten utan att ”någon”(alla visste vilka det var)hade stenat ner den bara en liten bit ut från stranden. De som gjorde det trodde nog inte att Halvar skulle vara borta så länge att det skulle mörknade så han inte skulle se båten. Att dom hade samvete att göra så mot Halvar som inte gjorde en fluga förnär. En sommar var Pelle ”här i Jonas” hos oss några dagar strax innan skolan skulle börja, och vi skulle flytta hem från boan. Jag och Pelle måste gå hem redan på lördagsmorgon för vi skulle skrivas in på skolan någon gång mitt på dagen. Att gå själva från Ursvattnet och hem var inget problem, det hade jag gjort flera gånger, problemet var att det inte bara var jag och Pelle som skulle följas hem, vi skulle även ta med Anna Perssons kalv. Mamma hade varit ”fodervärd” för kalven under sommaren. Hur och om vi lyckades att få med oss kalven minns jag inte. Vi kom i alla fall i tid till inskrivningen. Efter några somrar i den boan, fick vi höra att vi inte skulle få vara kvar där utan skulle avhysas. Kalle Sundin fick höra talas om att vi skulle vräkas och blev fly förb. Ni bor där så länge ni vill för kojan är min lovade han. Men problemet löste sig i alla fall då Holger Sundin rev och flyttade stallet som varit vår sommarlagård i flera somrar. Utan husrum för korna kunde vi inte vara kvar där.

Men så öppnades äntligen möjligheten till en egen bostuga. Pappa hade fått skogsarbete i närheten av Brännebacken. Om det var skäl nog för att få bygga en stuga vet jag inte men på något vis så lyckades pappa med att få ett upplåtelseavtal av skogsbolaget med löfte om att få bygga en koja på deras mark. Avtalet är daterat den 2 oktober 1953. Vem som sedan kom på idén att bygga om kojan till en bostuga är inte svårt att räkna ut. Eftersom jag inte var hemma så mycket de åren så minns jag inte mycket från själva byggandet av stugan Jag minns bara att jag vid ett tillfälle skulle köra upp några bräder med häst. Jag klarade dock inte av att binda fast bräderna på kälken riktigt så jag fick jäklas hela vägen upp till Brännebacken. Mamma o pappa(speciellt mamma) älskade att vara i Brännebacken även sedan ”fåbodlivet” med djuren upphört. Men trots att hon trivdes så bra i boan så blev hon väldigt glad när det kom någon, även om de gick förbi och skulle till Kvällknäppen. På senare tid så hittade vi många lappar som mamma skrivit och som ett genomgående tema var att hon väntade. Hon väntade alltid att någon skulle ”dyka upp”. Hon väntade alltid att någon som ”var närmast till” skulle komma. En glädjens stund var nog när Kerstin gick dit och hade Thord som enda sällskap. Thord var då 3-4 år men gick hela vägen från Holmbodarna och upp till Brännebacken. Jag är säker på att det blev glädjetårar när hon fick se dem komma borta på bovallen. En gång när vi gick upp och kom fram

till Brännebacken så stannade vi och tittade i smyg mot bostugan. Som vanligt, när det väntades besök, så stod mamma och spejade för att se om inte vi skulle komma någon gång, hon tyckte nog att vi var sent ute. Men åldern tar ut sin rätt så till slut orkade de inte gå till Brännebacken längre och en epok tar slut.

Plantsättning

Skogbolaget Kramfors AB(numera SCA) skulle sätta plant söder om Holmbodarna. Det fanns ingen riktig väg upp till bodarna utan bara en kärr/gångstig nerifrån byn. Folke Stenberg, Gubbhögen fick därför köra upp allt som behövdes för plantsättningen, utrustning plant m.m. med en liten bandtraktor. Alla plantsättare, som mestadels var ungdomar, skulle bo kvar där i två av bostugorna som fanns. Pöjkan i ene stuga å jäntan i andra. Plansättarbasen, Ivar Ferdinand Isaksson Alanäset, döpte stugorna till Kvinnoavdelningen och Stormen. Det var ett livat och glatt plantsättargång, speciellt på kvällarna, som var där. För att kunna bo kvar där måste det finnas tillgång till mat. Bolaget hyrde då ett stort tält av Bio Nisse som skulle användes till matsal. Den som ansvarade för mathållningen var Hulda Sundqvist. Förutom att mamma skötte lagårn så hjälpte hon även Hulda i ”köket”. Pappa, mamma och jag bodde i Johan Berglunds bostuga. Mamma hade sina älskade kor med och kunde då sälja mjölk till kocklaget. Alla kor på den tiden mjölkade låg pastöriserad mjölk. Plantsättning för min del var inte så lyckad, jag var ju bara 13 år och orkade inte hacka ner plantan tillräckligt djupt. Jag fick därför ett lättare arbete. Jag skulle gå ner till affären på ”Bränna” AG Sundqvist, och hämta färskt bröd/råglimpor/ alla dagar som inte Stenberg körde upp något med traktorn. Jag fick gå när jag ville bara jag var tillbaka så Hulda fick limporna i tid till frukosten. Jag minns inte, kanske plantsättarna skulle ha massäck med sig. Jag har aldrig kunnat räkna ut varifrån AG fick **färskt** bröd ifrån kl 8 på morgonen. Kanske från Lindholms bageri?

En mänskenshistoria var, trots högsommar och inget månljus, så ville Ivar att han och Hulda skulle ut på kvällarna och titta på månen Kanske bidrog Ivars mellannamn, Ferdinand, till den romantik som uppstod. Två mysiga personer som 1952 gifte sig och blev ett par. Sorgligt nog så drunknade båda 1964 när de åkt båt ut till Haraholmarna för att plockat lingon och vid återresan hände olyckan.

Under de kommande åren sysslade jag med lite varje. Jag fick jobba på mjölkbilen när ordinarie krukslängare hade fri helg (mjölkbil gick både lördagar och söndagar.)Det tråkigaste med det var att jag måste övernatta i Ringvattnet. En sommar fick jag och Bert Phil arbete på cementvarufabriken i Lövberga. Att vara med när vi skulle handlasta ett gruslass på lastbilen var inte så roligt men matrasten uppvägde det mesta. Fabriken hade en chaufför anställd som hette Olle Huring och som skötte utleveranserna. Dom gånger Olle inte hunnit komma tillbaka från någon körning när det var matrast så tjuvlånade Bert och jag hans personbil, en PV 60, och körde runt fabriken några varv men även en bit efter gamla landsvägen. Att inte Olle blev flyförbaskad fattar jag inte för det var klart han la märke till att vi tjuvlånat bilen. Han sa inget och inte tog han ur nyckeln heller.

I slutet av aug.1953 kom så en stor händelse. När Ester o Karl – Gustav,(min svägerska och bror)skulle åka tillbaka till Kumla, efter att ha firat **semestern** hemma på Kalkberget, så skulle jag få följa med. Det innebar även att jag skulle få åka tåg för första gången. För att tjäna ihop pengar till reskassan så arbeta jag som krukslängare på mjölkbilen under tiden som ordinarie hade

semester. Jag tjänade så pass mycket pengar att jag, inför resan, kunde köpa nya kläder från topp till tå, för egna pengar. Resdagen blev stressig. För att vi skulle hinna med tåget så måste jag få avsluta mitt sommarvikariat i Strömsund. Först arbeta på mjölkbilen från Ringvattnet och ner till Strömsund och sedan skulle jag ekipera mej sedan skulle mjölkbilen lastas och göras klart. Oskar Näsström, som körde mjölkbilen lovade att klara sig själv upp till Ringvattnet nu när bilen var lastad och klar.. Det blev nog slitsamt för Oskar att både köra och lämpa av mjölkkrukorna efter vägen, men han förstod hur gärna jag ville följa med till Kumla.

Yrkeslivet.

På inrådan av min bror Bernt, som i tidiga år valt militäryrket, så tyckte han att även jag skulle prova på det. Du ska ju ändå en gång göra militärtjänstgöringen så det är väl detsamma när du gör bort den tyckte han. Så 1954 som 16 åring sökte jag in till trängregementet T 3 i Sollefteå. Efter 365 dagar var det muck och vi skulle bestämma oss för om vi skulle välja att fortsätta militärlivet eller åka hem eller söka en utbildning. Broschyrer kom om olika utbildningar men det som lockade mest, och där det var svårast att bli antagen, var helikopterskolan i Boden. Några valde att fortsätta på T3, några slutade. Själv visste jag inte vad jag ville, så jag åkte hem, för att slå dank som det heter. Men så ringde min bror Henry, ett samtal som löste arbetslös hetsproblemet. Kom hit så får du börja som chaufför på kraftverksbygget i Blåsjöfallet. Henry hade eget åkeri och sedan 1952 kört för Widmark & Platser (W&P) som förberedde byggandet av Blåsjöfallet. Nu börjar en historia att upprepa sig. När min bror Kjell muckade 1952 fick han arbete av Henry som körde på ett väg- och dammbygge för kraftverket i Sippmikk. Det fanns ingen väg dit så all utrustning, maskiner, lastbilar m.m. fick transporterades på flottor från Ankarede över Stora Blåsjön och ner till Lilla Blåsjön. Det var precis som på nybyggartiden, där de kom iland började man bygga. Platsen döptes till sågen, då där sattes upp ett sågverk. Jag funderade inte länge på Henrys erbjudande. Tänk att få köra lastbil 17 år gammal. Jag tog körkortet under militärtjänstgöringen, men det började inte gälla för civila fordon förrän jag fyllt 18 år. Jag fick därför, till en början, bara köra inom området men ändå. 1957 började personalen flyttas till Korselbränna där ett nytt kraftverksbygge var på gång. För min del fick jag arbete som traktorförare, hos traktorfirman Hedström o Tallbom som även de 1952 varit på vägbygget till Sippmikk, men som nu byggde vägar i Korselbränna. Arbetet hos traktorfirman varade dock första året bara över sommaren. Eftersom jag köpt en bil på avbetalning var jag i stort behov av arbete. Jag ringde min bror Henry som lovade att ordna med arbete.

Skogsarbete

Men den här gången var det pappa som ordnade ett arbete, nämligen skogsarbete. Han hade åtagit sig ett avverkningsuppdrag uppe i Storsviksberget och som han ville att jag skulle hjälpa till med. Vadå jag hjälpa pappa i skogen? han som varit skogsarbetare i hela sitt liv och jag som knapp provat skogsarbete, hur skulle jag kunna åstadkomma så mycket att jag tjänade ihop till amortering på bilen. Men pappa kom med lösningen. Om vi köper en motorsåg så hugger vi så mycket mera så inkomsten räcker till oss båda. Upplägget var att om jag fällde träden så skulle han kvista och märka ut var jag sedan skulle kapet trädet för att det skulle bli lämpliga stockar. Och faktiskt så gick det riktigt bra. Jag tjänade ihop till bilamorteringen och pappa tjänade det han skulle. Det blev i alla fall första gången under sin tid som skogsarbetare som pappa använde en egen motorsåg. Platsen för avverkningen var bekant då det var i närheten av den koja som vi många år tidigare använde som fåbodstuga. Med lite upprustning av kojans så kunde den av oss som ville bo kvar där och inte behöva åka hem varje kväll. Övriga huggare var Uddo Jonsson och

Anders Morin. Holger Sundin körde virket från skogen med häst och ner på Ursvattnet. Till sin hjälp hade han Bertil Holmgren som broslare. Holger bodde tillsammans med Bertil i kojnan vid Ursvattnet. Nu kom det stall som Holger en gång rev och flyttade, från ”boan vår”, till användning. Det blev säkert musik på kvällarna då Bertil var en skicklig dragspelare. Holger berättade att när Bertil kom till kojnan på kvällarna, efter en dags arbete som broslare, så slängde ifrån sig blöthandskarna och hängde på sig dragspelet, för att öva som han sa.

Arne Isaksson körde virket med traktor över Ursvattnet och fram till bilvägen. Hjälpplastare var pappa Per Isaksson. Arne, pappa Per och Anders bodde grannar på Kalkberget och valde att åka hem varje kväll. Arne hade en Ford Prefekt, en smal och hög bil och som säkert var glapp lite här och där. Anders liknade bilfärden med att ”det är som att sitta på en vinn en slipsten”. Dom gånger vi åkte hem så fick Uddo åka med oss. Uddo hade alltid ett önskemål till pappa, kan du ordna så jag får en halv en tusenlapp i förskott på huggningen. Arne hade nog någon form av bandutrustning på traktorn för vintervägen blev så bra att jag kunde köra med min Volkswagen över hela sjön och även en liten bit upp i skogen. Därifrån var det inte långt sedan att gå upp till kojnan. Både jag och pappa klarade vintern såväl kroppsligt som ekonomiskt. När sedan våren kom fortsatte mitt arbete hos Hedström & Tallbom. Nu blev jag placerad på en bandlastare vilket innebar att jag fick flacka runt till olika platser men det innebar även att jag hade arbete året om. 1962 avled en av delägarna och traktorfirman upphörde.

Så började mitt yrkesverksamma liv, och arbete fanns det alltid. Jag har alltid tänkt framåt i tiden, även om man inte kan tro det med tanke på mitt yrkesval, och det var nog inte för att trygga min ålderdom som gjorde att jag började snegla på den nya föreståndarinnan som 1963 börjat på ålderdomshemmet, det får fantasin avgöra, men 1964 gifte vi oss.

Om taxin

Under vintern 65-66 ryktades det om att Holger Näslund, som hade pappershandel, bensinstation och taxirörelse ”på Bränna” skulle lägga ner hela sin verksamhet. En dag när jag var in till ”handlarn på Bränna” AG Sundqvist, så pratade vi om nerläggningen, hoppa på det du som är ung, sa AG. Och varför inte. Att överta taxiverksamheten var varken kostsamt eller svårt då Holger behöll bilen och jag redan hade en bil som kunde användas som taxi. Det blev således bara taxi -utrustningen jag behövde köpa. Men frågan var om jag kunde tjäna mera på taxin än som anställd chaufför. Jag gjorde ett hastigt överslag. Jag hade 6,40 tim x 8 tim = 51,20 / dag resekostnad till Lidsjöberg -7:- = 44,20 per dag, den summan måste jag köra in varje dag.

OK friskt vågat. Den 2 mars 1966 var allt klart med trafikillståndet och jag började som taxiägare. Köruppdragen var lite skiftande och inte så många. Några gentlemän brukade hälsa på varandra, och behövde som regel taxi när de skulle hem. En resa jag aldrig glömmer var när en i byn ringde mitt i natten om att en besökare från Strömsund var hos honom och vill åka hem. Det var riktigt kallt, temperaturen låg runt 25gr och taxin stod i ett masonit skjul på gården. **Och jag hade tagit ur batteriet, varför tog jag ur batteriet? fanns det inga motorvärmare på den tiden, eller var de för dåliga?** Det var mycket arbete bara för att göra en körning för en 50 lapp. Sedan att personen inte skulle till Strömsund utan bara ett par km. är en annan sak. Det var sjukresorna som var ryggraden i taxinäringen. Så länge ålderdomshemmet var kvar, var det ofta resor därifrån. Men 1967 lades hemmet ner och då blev det kärvt på taxifronten. Men den enes bröd o.s.v. Redan på våren -68 ringde en äldre farbror >>Kalle<< från grannbyn och undrade

om jag ville skjutsa honom till Umeå för dialys. Å det tackade jag inte nej till. Det visade sig sedan att han skulle åka tre gånger i veckan. För mig betydde de köruppdragen väldigt mycket. Jag skulle hämta >>Kalle<< kl fyra på morgonen, kom till Umeå vid sju tiden, väntade till kl. fyra på em. och sedan hemresa. Fram o tillbaka blev det 60 mil. Väntan i Umeå i sju timmar var besvärligt. Var skulle jag parkera där jag kunde varmköra och hålla varmt i bilen Jag hittade en plats som var lite på sidan om och där jag ansåg mig inte störa någon. Det gick bra ända tills polisen kom en dag. Någon hade ringt om att det stod en taxi med motorn igång och att chauffören inte verkade vara vid liv. Jag har aldrig haft problem med sömnen Efter den händelsen så gick jag till ett hotell för att hyra rum för dagen. Ett dagrum var ovanligt men det löste sig smidigt. Jag fick i fortsättningen använda ett rum som SAS hyrde för piloterna. Efter att piloterna lämnat rummet på morgonen och städpersonalen gjort sitt, fick jag tillträde till rummet. För att rummet inte skulle behöva bäddas och städas en gång till fick jag bara använda sittsoffan, och även lova att inte stöka till det. Hyran var satt därefter. Dessa sjukresor gjorde jag i över två år. Jag förlorade dock resorna till slut då dessa skulle samordnas med en bil som kom från Östersund. Strax därefter flyttade >>Kalle<< till Umeå. Att han orkade kämpa så länge var beundransvärt.

Om skolskjutsar

Så kom en ny möjlighet till inkomst. Innan skolan började i januari -70 ringde skolchefen Erik Sethson och undrade om jag kunde köra skolbarnen några dagar då den buss som skolan använde för skolskjutsarna i Havsnäs var sönder. Det kunde jag men sa att jag kan ta över skolskjutsarna för gott, så behöver ni inte laga bussen. Det var en god idé tyckte Erik, lämna mej ett pris. Då jag visste att kostnaden som skolan hade för bussen var 65 öre km tyckte jag att 63 öre km kunde vara lämpligt. Det var ju en säker inkomst. Mitt pris accepterades och den 26 jan- 70 beslutade skolstyrelsen att jag skulle få skolskjutsarna för Havsnäs – Lövberga området. Då jag bara hade en femsitsig MB 190 D och antalet barn ibland var åtta från Östra Havsnäs blev min bil för liten. För de barn som skulle till skolan i Lövberga var det inge problem att få plats, men de dagar som de äldre barnen, som skulle med bussen till Strömsund, skulle åka med då blev det trångt. Jag tvingades därför köpa en större bil. Jag kämpade, och även barnen, med den fem sitsiga bilen nästan hela vårterminen. Att köpa en större bil var en sak men att få ett trafik tillstånd till var inte lika enkelt. Det förekom ju fortfarande en del taxiresor så taxibilen ville jag ha kvar. Det fanns dock en möjlighet, jag kunde ha två bilar på ett trafik tillstånd, men fick inte använda båda bilarna samtidigt. Men med hjälp av ett intyg från skolan så fick jag så småningom ett skolskjutstillstånd. När jag skulle köpa den större bilen ringde jag till Ivar Eriksson Hoting som jag blev bekanta med under Korselbrännatiden. Vi var jämnåriga och båda gillade vi att vara ute i farten. Dessutom hade vi samma intresse för bilar och ett annat gemensamt intresse, som hette Gertrud. När nu Ivar sedan några år blivit återförsäljare för Mercedes och jag hade hört talas om att det fanns en större MB modell av personbilstyp,(inte en minibuss) var det självklara valet av bilhandlare Ivar. En kväll kom han hem till oss, och givetvis så visste han vad jag ville ha, och skulle ha, en åtta sitsig MB 220 D. Han var speciellt intresserad av att få sälja en långmerca då det skulle bli den första han sålde. **En passus om Ivar som bilhandlare. Jag var helt på det klara med att han alltid skinnade mej vid bilaffärer men ändå kände jag mej som vinnare när affären var klar och vi tog varan i hand. Så upplevde jag Ivar som bilhandlare.** En långmerca var inte så vanlig då men det stod en i Västerås hos en bilhandlare. Bilen hämtades hit för att utrustas med skolskyltar som var det viktigaste av allt. Det skulle sitta en skylt bak och en fram. Skylten fram var väl ok men bak? På våra vägar? Den bakre skylten måste väl ofta vara täckt med skit på sommaren och snö på vintern tyckte jag. Därför gjorde jag helt enkelt så att av

fyrkantör och med en svets konstruerade jag en skylt som satte upp på taket, fastsatt i ett skidställ. När bilen skulle besiktigas klade Björn Redsjö, han var stationschef på bilprovningen, sig i huvudet. En skolskylt på taket hade han aldrig sett. Det var ju inte så underligt eftersom jag var den ende som hade en. Det stod ju i bestämmelserna att skyltarna ska sitta en fram och en bak men Björn tyckte att iden med att sätta skylten på taket var bra för då syns den tyckte han. Efter att ha funderat en stund så fattade han beslutet att godkänna bygget, jag får nog inte sparken trodde han. En bild på bilen med skolskylten på taket kunde man senare se i taxitidningen. Man såg på långt håll att det var skolbilen från Havsnäs som kom då alla trodde att jag skjutsade en back dricka på taket. Efter något år så fanns en fabriksstillverkad skylt att köpa. Firman som sålde den hette Flykts skyltar i Uppsala vars ägare av firman var taxiförbundets ordf. vilket sammanträffande. Nu hade rörelsen vuxit så att det var omöjligt att klara allt själv. Jag måste få hjälp av någon med trafik kort som kunde köra skolbilen. Rune Eriksson och Gösta Sundqvist kom till min undsättning. Båda var pensionärer och med trafik kort. Förarfrågan var för tillfället löst.

Skolan i Lövberga stängdes och de barnen skulle till Havsnäs. Några förskolebarn ända från Östra – Havsnäs skulle till Gubbhögen. Nu var det skoskjutsar åt alla håll och nästan hela dagarna. För att hinna med alla körningar så behövdes det ytterligare en bil. 1974 övertog jag därför taxiverksamheten av Lage Lidfors, Alanäs. 1975 tog Kerstin taxikortet och från den dagen blev skolbilen o Kerstin ett begrepp.

Om konsumlokalen:

Sedan var det ju det här med Esso macken som Holger skulle lägga ner, var skulle vi tanka? Handlaren visste råd, köp den nerlagda konsumbutiken, så kan du bygga en bensinstation där, och så blev det. Mitt i vintern 66-67, och med hjälp från sparbanken, blev köpet av gamla Konsum klart. Huset var mycket väl lämpat för mina planer. Nu var det bara att göra upp eld och fylla värmesystemet, trodde jag. Det fanns dock inget vatten, det var ju vinter och vattnet hade frusit. Ett telefonsamtal till den som hade utrustning för att tina frusna vattenledningar, Olle Näsström Ringvattnet. Han kom med ett upptinningsaggregat och till en kostnad av 60 kronor tinade han upp vattenledningen Han hjälpte mej dessutom med att fylla vatten i värmesystemet och även med att starta upp värmen.

I ena änden av byggnaden fanns en lägenhet som skulle gå att hyra ut, och i andra änden var ett stort rum som varit kontor. På våningen över affären var den gamla samlingslokalen ”Stinas lokaln”. Namnet kom från en tidigare ägare som hette Stina Backlund och som, enl. uppgifter jag fick, flyttat huset från Storholmen. Det var nog den enda lokalen i byn där det kunde ordnas med danser även vintertid. Där hade byns ungdomar en gång bl.a. spelat nyårsrevy. Även jag fick vara med i revygänget, men då som ridåhalare. Konsumlokalen hade således varit en samlingspunkt i byn. Så ville jag att det även i fortsättningen skulle vara. Där utanför skulle det gå bra att bygga en bensinstation och inne i lokalen en kiosk. När konsum stängdes för gott så lämnades hyllorna och en kyldisk kvar. Den 17 mars -67 registrerades firman Engströms Kiosk o Bensinhandel. Med kioskstillståndet följde det en lång lista över de prylar jag fick sälja samt öppettider som var lika som normalt för en affär vardagar. Söndagar o helgdagar var öppettiderna mellan 9-11 och från 13 till 22. Nu var det ju bara att köpa hem varor och ställa upp på hyllorna och fylla kyldisken med dricka. Det fanns dock ett problem, nämligen pengar. Kerstin tjänade 1450 kr:- i månaden som föreståndarinna så hennes lön räckte till våra personliga utgifter och hushållet. Inkomsterna från taxirörelsen kunde därför användas till att bygga upp kioskverksamheten. Kioskvarorna

beställdes från firman Allan Östlund i Östersund. Tobaksvarorna köpte jag från tobaksaffären i Strömsund. Ägaren, Hansson, var mycket tillmötesgående och lovade att lämna kredit om jag behövde. Däremot när Bror, har glömt efternamnet, iklädd grön uniform, kom med bryggeribilen då var det bara att plocka fram pengar om jag skulle köpa något, där fanns inget som hette kredit. Sortimentet i kiosken var till en början mycket begränsat. Jag måste i huvudsak hålla mej till dom varor som det var stor omsättning på och som såldes så att jag fick in pengar till att betala för dom varor jag tagit hem och skulle beställa. Men undan för undan så ökades varulagret och sortimentet och till slut så fanns där lite av varje. Där blev t.o.m. tipsinlämning vilket glädde många och speciellt Helge Lövenberg. Ibland sedan han lämnat in en kupong kunde han efter ett tag komma tillbaka med en ny kupong och när jag frågade om han kommit på bättre tankar svarade han att sämre än de förra tankarna kan det inte bli. Kiosken blev nummer ett, sedan bensin macken.

Om macken

Holger gjorde vad han kunde för att förmå Esso att flytta sin anläggning upp till konsum, men det var tvärstopp. Jag försökte med Shell men nej Texaco nej även uppstickaren Uno-x tillfrågades, men nej. Inget bensinbolag var villiga att bygga en station på glesbygden. Men jag gav inte upp och med hjälp av goda kontakter och övertalning lyckades jag förmå bensinbolaget BP att bygga något som kallades för konsumentanläggning. En konsumentanläggning innebar att jag i princip skulle stå för större delen av byggkostnaden. Det var mycket markarbete, cisternerna skulle grävas ner, det skulle grävas för betongfundamentet som pumparna skulle stå på. För att kunna utföra allt detta behövdes en grävmaskin. Jag ringde till Sten Westin Strömsund, som hade grävmaskin och kunde dyka upp lite överallt. Jag förklarade läget och att jag behövde hjälp med en del grävarbeten. Då grävningen skulle ske i etapper kom vi fram till att det skulle bli rätt så kostsamt bara för att frakta hit en maskin flera gånger. Sten hade ett förslag. Jag har en billig grävare som jag ska sälja, köp den så kan du gräva själv. Det var en så kallad ABS grävare. Den såg ut som ett monster. Det var en jordbrukstraktor med en typ av järnhjul. ”Hjulen” bestod av ett antal järnplattor som var sammansatta i ett länksystem med kraftiga kedjor (modell cykelkedjor) och ett stort kugghjul i mitten. När allt fungerade bildade plattorna ett rektangulärt hjul som gjorde att traktorn alltid hade en stor tryckyta. En sinnrik, men klumpig, konstruktion. Jag glömmer aldrig när Sten stolt berättade om järnhjulen ”som en major i franska armén har konstruerat. Efter traktorn var en vagn kopplad med ett grävaggregat på. Grävutrustningen drevs med en axel från traktorn kraftuttag. Jag köpte maskinen som fungerade förvånansvärt bra. När jag grävt ner cisternerna och gjutit fundamentet kom BP och monterade pumparna. Under byggnationstiden sommaren – 67 tog jag hem bensin i järnfat. Bensinen pumpades upp i litermått till kunderna. Det var en nödlösning men det fungerade. Macken kom igång och kundunderlaget var inte att klaga på. Jag har bara goda minnen av hur lojala byborna var av till att gynna macken. Som exempel på lojalitet var att de flesta som arbetspendlade till Strömsund inte tankade där utan på ”vår mack”. Det var dock en som bara var lojal när oljan och luften skulle kollas i bilen, och lojaliteten räckte som regel bara till tio liter bensin.

För att kunna göra oljebyten och enklare reparationer behövde jag någon form av lokal för detta. Där kom det stora kontoret väl till pass. Jag sågade helt enkelt ett hål i väggen ut mot vägen och satt in portar där. Så blev kontoret till en mindre verkstadslokal med smörjgrop. Två år senare byggdes en större lokal vägg i vägg med gamla byggnaden. Bränslepriserna första året macken var igång var lite olika från dag till dag, men ett medelpris för högoktanig bensin ca.73 öre/lit. Diesel/ eldningsolja kostade 17 alt 14 öre/lit. Taxi kunde köras på eldningsolja men då tillkom en

kilometerskatt. Det var ett räkneverk monterat i bilen som skulle läsas av och uppgifterna skickades till länsstyrelsen för att skatten skulle fastställas. När det var riktigt kallt, kunde taxin stå och tuffa i timmar. Naturvårdsverket var kanske inte uppfunnit på den tiden.

En bensinransonering kom i samband med "Suezkrisen". Då det var mycket oroligt ute i världen, och kanalen var pulsådern för båttrafiken, befärade myndigheterna att Suezkanalen skulle stängas. Då såldes bensin mot ransoneringskort. Det gick till så att bensinkunderna, jag tror att de fick söka tilldelning, fick ransoneringskuponger efter behov. Kunden fick köpa bensin som motsvarade det antal kuponger som de hade. Det skapade problem för mej då jag var för snäll och lät kunderna köpa mera bensin än dom hade kuponger för. När jag sedan skulle beställde bensin och inte hade kuponger blev det lite problematiskt. På något vis så ordnades även det och jag kunde beställa bränsle. Som tur var så upphörde ransoneringen ganska snart. Det var nog inte så allvarligt med ransoneringen då jag såg att ransoneringskortet var tryckta två år tidigare. Den allmänna uppfattningen var att det hela var en test för att se hur det skulle fungera om det skulle bli allvar. Kundkretsen blev allt större. Förutom de lokala kunderna så var SCA bussarna säkra kunder och som behövde mycket bensin. Ragnar Sundqvist, med Domänverkets jeep tillhörde en trogen lördags - helgdagskund, då han bunkrade upp med det som fanns att köpa på macken för att klara en vecka i Dundervattnet. Och som regel var det alltid lite småfel på jeepen som skulle åtgärdas. Nu hade jag även arbetat fram ett avtal om att få sälja gasol. Vägverket blev storkund på gasol och som skulle levereras till förrådet i Alanäs. Gasolen som var i 45 kg flaskor var skrymmande och med många flaskor som stod på planen vid pumparna. För säkerhetsskull byggde jag en gasolbod som kunde låsas. Nu hade grannen "Moby från Flen" fått nog, han är mågen till Rudolf Blom. Först pumparna sedan verkstadsutbyggnaden och nu en gasolbod så nära deras tomt. Jag blev anmäld för tilltaget. Tråkigt nog för honom hade jag bygglov. Nu var det full fart på alla fronter, det ena gav det andra så tillslut måste jag få hjälp med macken o kiosken och sommartid speciellt . Jag hade turen att få hjälp av Holger Sundins jänta, Siri och av Peter Persson. Peter som bodde alldeles i närheten hade full koll över stationen och skötte macken helt perfekt. Deras hjälp var helt ovärderlig många gånger. Nu när det var som roligast kom ett mycket sorgligt besked, min bror Henry hade dött, endast 48 år gammal. Han som alltid ordnade så jag hade arbete, fanns inte längre. Beskedet påverkade mej mycket och jag kom ner på marken igen.

Men livet måste ju på något vis gå vidare, och det gjorde det. 1969 fick vi tillökning i vår familj. Förutom vår son så föddes det ytterligare tre barn i byn. En annan glädjande och välkommen händelse var att Henrys dotter Marlene med sambon Lennart flyttade upp från Eskilstuna, och blev vår första hyresgäst. Då jag hade byggt på lokalen med en verkstadsdel kunde Lennart med sin skicklighet hjälpa många med div. reparationer och speciellt med svetsarbeten. Under sommaren skulle byns vattenledning förlängas ner till Rörnäset och Udden. Jag åtog mej att gräva ner ledningen med det "monster" jag köpt och Lennart kunde med sin lasttraktor ansvara för återfyllnaden. Det uppstod dock några små problem med grävningsarbetet. När jag grävt några hundra meter kom Sten Westin, som jag köpt grävaren av, och han var inte glad. Han muttrade något om att hade jag vetat att du skulle konkurrera med mej om jobben hade du aldrig fått köpa maskinen, men den rasar väl snart å då kan jag fortsätta menade han. Och mycket riktigt så rasade maskinen när jag hade några hundra meter kvar att gräva ner till Udden. Jag funderade hur jag skulle göra. Skulle jag svälja stoltheten och lämna ifrån mej jobbet eller skulle jag hyra, eller köpa, en maskin för att slutföra jobbet. Valet blev köp, en Bröyt. Strax före jul var allt arbete med vattenledningen klart, mycket tack vare Lennarts hjälp. Lennart kunde även hjälpa mej med taxikörningen som nu ökat kraftigt. Han var till stor hjälp för mej och var tillsammans med

Marlene ett välkommet tillskott till byn. 1972 flyttade dom dock till Strömsund. När lägenheten återigen stod tom beslutade Kerstin o jag att flytta ner dit. Det underlättade betydligt att bo på platsen. Kerstin kunde nu ansvara, förutom en barnaskara på tre små och ett stort, för kiosken o macken. Men efter ett år flyttade vi tillbaka upp på berget. Nu började vi att fundera på att välja inriktning. Vi hade för många bollar i luften. Kiosken, macken, taxin och som extra arbete grävmaskinen, vad skulle vi välja att hålla på med. Vi valde att satsa på taxirörelsen. 1975 köpte Karl Erik Billberg varulagret samt hyrde lokalerna.

Även grävmaskinen blev kvar.

Snöröjning

Så var det detta med snön, det blev ju en stor plan kring pumparna som skulle hållas ren från snö och jag var utan traktor. Ivar Jönsson, Kalkberget kom till undsättning. Du får låna min traktor, en variant av en ”grälle” men med lastare och hytt, om du även håller min väg öppen. Den som varit på Kalkberget i snöstorm förstår säkert hur det var att hålla en väg öppen, som ofta drev igen, med en liten skoptraktor. Därför köpte jag något från Norge som man satte bak på traktorn, en snöslunga. Vi var nog många som inte sett en snöslunga för traktor tidigare. Några tyckte t.o.m. att det var det dumaste man sett, att traktorn skulle gå först i snön och med snöröjningsutrustningen efter traktorn. En som inte tyckte att det var dumt var Bengt Knutsson. Han såg i stället möjligheten till att underlätta för äldre att kunna bo kvar hemma, om man kunde ordna med snöröjningen. Han skulle försök ordna så att kommunen skulle betala en del av snöröjningskostnaderna för pensionärer. Bengt som satt i socialnämnden, presenterade för nämnden att kommunen skulle svara för en del av kostnaden. Iden tyckte man var bra men man ville få ett kostnadsförslag. Bengt följde efter mej och klockade tiden en dag när jag snöröjde en väg. Kostnadsförslag blev 3 kr i startavgift samt 3 öre metern för varje snöröjningstur. Bengt fick igenom förslaget i socialnämnden med tillägget: Kommunen lämnar ett bidrag med 50 % av kostnaden för snöröjningen och gäller bara för pensionärer och ett drag från bron och ut till plogad väg. Första vinter var intresset inte så stort men undan för undan så ökade intresset och speciellt från dem som bodde besvärligt till. Lennart Hyland SVT hade 1965 startat en insamling som kallades röda fjädern. Befolkningen i Strömsunds kommun och speciellt Havsnäs, var mycket givmilda, och samlade in mycket pengar i förhållande till befolkning. Som utmärkelsen fick byn en plakett i form av en fjäder, som finns på fd. skolan i Havsnäs numera PRO: s lokaler. Något år senare, jag tror det var 1968, Lions hade då övertagit röda fjädern insamlingen, skulle det delas ut pengar från insamlingen. JM Andersson, Strömsunds kommun, åkte då ner till Dalarna där pengarna skulle delas ut. Pengarna skulle i första hand användas till att förbättra servicen i glesbygden. Enl. JM så tog han upp problemet med snön som äldre hade. Han hade nog hoppats att få pengar till det bidrag som lovats pensionärerna. Detta lyckades dock inte då pengarna som delades ut skulle användas till ett visst ändamål och inte som bidrag. Någon föreslog då, eftersom JM tagit upp problemet med snön, att pengarna kunde användas till att köpa snöplogar. JM protesterade och ville hellre få snöslungor. Jag är helt övertygad om att Bengt låg bakom detta önskemål. Summan av det hela blev att Strömsunds kommun fick 5 snöslungor som sedan byarna i kommunen fick, eller låna, för att skötta om snöröjningen Bengt såg möjligheten, och var den som fick igång den snöröjning och som sedan kom att finnas i kommunen en tid och med bidrag från kommunen. Jag tror att detta fick stor betydelse för många äldre.

Om bygdeföreningen.

Att summera ihop Birger Källberg med några rader är ju helt omöjligt. Men några exempel som jag måste nämna.

En dag kom han in på macken och frågade om jag och Bengt kunde komma hem till honom på kvällen han hade en del som han ville diskutera med oss om. Han berättade då om ”Källbergsböckerna” och att han kommit så långt med dessa och att det började bli kostsamt. Det var ju resor till bl.a. länsarkivet i Östersund och församlingarna tog betalt när han begärde uppgifter därifrån osv. För att kunna söka bidrag så krävdes det en förening. Han ville då att vi skulle starta upp en förening som legat i träda en tid. Och visst var vi med på det, vi visste ju av erfarenhet att det inte var lönt att protestera, han skulle bara återkomma. I dag heter den föreningen för övrigt Havsnäs bygdeförening. Bengt utsågs till kassör och magistern själv ordf. och du sa han och sneglade ovan glasögonen på mej, du kan väl vara sekr. Visst sa jag, mina skrivkunskaper känner du ju till för det är ju du som lärt mej det lilla jag kan. Jag blev sekr. men om han tänkte på vad han lärt mej så har jag inget minne av att jag skrev något, Källberg skötte allt. Han kom med alla tänkbara förslag som Bengt och jag bara behövde svara ja till. Han skötte allt som hade med bidrag och pappersarbete att göra.

Om sågbacken.

Tänk så många timmar Källberg och Salomon Norberg, la ner på den platsen. Om han inte fått hjälp av Salomon så torde det kanske inte blivit så bra som det blev. Eftersom han själv ofta var med och jobbade på plats så hade han heller inga svårigheter att få andra att ställa upp, det var få som nekade när Källberg frågade om ett handtag.

Byggnaderna som sattes upp på sågbacken kom från olika håll. Kaffestugan stod tidigare nere vid landsvägsbron och användes som bastu när jag gick på skolan. Efter att några somrar blev kaffestugan för liten så den fick byggas på lite. Det lilla två våningshärbret kom från Ytfelds gård och hade en gång i tiden inrymt byns affär och apotek. En timringskurs ordnades, resultatet blev bostugan som står där. Det stora härbret fraktade vi över en vinter från fd. Hamqvists gård på Stor Holmen. Vattensågen byggdes men varifrån sågen, och spånhyveln kom är osäkert men förmodligen var det något som Salomon ordnade. Skvaltkvarnen kom från Seth Norberg och hade stått vid kvarnbäcken upp vid gamla landsvägen. Smedjan stod tidigare på ”fattiggårn”. ”Sommarlagårn” kom från Astor Näsmark. När dammen sedan blev klar och man stängde luckorna bildades där en liten sjö. Och varför inte göra en badplats? En gång i tiden hade Källberg haft simskola nere vid Flåsjön på Rörnäset. Då byggdes där en omklädningshytt, som nu inte längre användes och flyttades därför upp till vår egen lilla sjö på sågbacken. Den stora stenen som står som monument på planen är resterna av utsiktsstenen som stack ut något nedanför själva utsiktsplatsen och vi som barn brukade hoppat ner på men som till slut rasat nerför stupet.

En ny dag med nya ider. Ska vi inte bygga/förbättra väglyset ute i byarna undrade Källberg. Vad tror du, om jag söker bidrag och ordnar med den delen så kan väl du, som har grävmaskin, gräva ner kabeln och resa stolparna. Det var egentligen ingen fråga om vad jag ansåg utan ett konstaterande att vi borde göra så. Jag hade nu en modernare maskin så varför inte, det skapade ju även lite arbete. Kalkberget, Nyhamn, Udden, Rörnäset, Risve/sågbacken drog vi väglyse till. Senare tillkom elljusspåret från sågbacken och ner mot Norbergs.

Om Havsnäs vägen.

En dag ringde Ragnar Andersson som chefade för vägbygget i Alanäs och ville att jag skulle komma upp med grävaren och hjälpa till med att stenlägga brofästena för bron som byggts. Sedan länge var det klart att vägen skulle byggas över Alavattnet. Jag satt och tänkte på hur annorlunda skulle det ha blivit, för boende efter Flåsjön, om Vägverket (vägförvaltningen?) hade fullföljt byggplanen och dragit vägen över Havsnäs som det ursprungliga förslaget var. Exakt själva vägsträckningen genom byarna var inte klart bara att den skulle gå bakom betongfabriken i Lövberga och anslutas till numera E45 vid Storriset. Strömsunds kommun protesterade dock mot byggplanen och ville att vägen skulle byggas över Alavattnet i stället för över Havsnäs. Kommunens starke man, JM Andersson mobiliserade sina partivänner, och särskilt Frostviken borna, till att protestera mot att Vägverkets byggplan. Som skäl angav man att resan till Strömsund blev en mil längre med den sträckningen. Alla skulle tydligen till Strömsund. Strömsunds kommun (JM Andersson) protester lyckades och Vägverket ändrade byggplanen så att vägen skulle byggas över Alavattnet. 1959 låg jag efter en olycka på Ösd-lasarett. Där blev jag bekant med en anställd vid Vägverket och som var väl insatt i projektering av vägar. Jag tog upp frågan om hur det går till när Vägverket beslutar om olika åtgärder. I korta ordalag: Vägverket gör en byggplan över olika vägprojekt i länet och för ett visst antal år och i den ordning som verket anser behovet ligger. Listan skickas till resp. kommun som berörs. Kommunerna har då möjligheten att föreslå en annan turordning än den som verket föreslagit. Kommunerna var då på sätt o vis en remissinstans och därmed var det av stor betydelse vad kommunerna föreslog. För vår del så flyttade, som regel, Strömsunds kommun Havsnäs vägen långt ner på listan. Enl. honom så hade vi små möjligheter att få någon väg inom den närmast tiden om vi inte får kommunen med oss. Och det hade vi inte. Givetvis så var det många från vår bygd, inte partivänner med Andersson, som gjorde vad som var möjligt men utan större framgång. Men till slut så kom en viss ljusning. Så fort vägen mellan Rudsjön – Långåsen (brännvinsstigen) var klar så lovade kommunen att prioritera vår väg. Brännvinsstigen blev klar, men inget bygge på vår väg kom igång. Jag höll kontakt en tid med min bekantning från Vägverket men han vidhöll sin tidigare åsikt. Vi skickar arbetsplan men kommunen prioriterar annat före er väg. När så en bybo senare ersatte Andersson som kommunalråd, så frågade jag honom varför i he.. jobbar du inte för vår väg? Svaret var egentligen inte förvånande, hur skulle det se ut om jag argumenterade för Havsnäs vägen när jag kommer därifrån? Då blir jag kallad bypolitiker o det vill jag inte. Vi har under åren haft ett flertal möten med ansvariga från Vägverket och där vi har fått besked om att inte förrän då eller då men då ligger ni bra till. Det kom t.o.m. en arbetsplan över åtgärder, inget nybygge, som skulle igång rätt snart. Inget hände förrän, nu mera Trafikverket, informerade om att vi aldrig kommer att få någon ny väg. Jag skänker en tacksamhetens tanke till våra vänner med hundspann och med förhoppning att det går att sätta hjul på slädarna sommartid.

Kalkberget 2013-04-28

Sven Artur Engström

