

Ulf Näslund

Vägarnas utveckling

Flåsjöbygden var fram till mitten av 1600-talet ett obebott ingemansland. Enda kommunikation med yttrevärlden var en gångstig som användes av några Strömsbönder som hade nedre Flåsjöbygden som "Avratsland", och de betalade faktiskt avgifter därför för jakt och fiske.

Den finnkolonisation som skedde i slutet av 1600-talet och under 1700-talet medförde inga vägbyggen, men enligt Erik Modins "Gamla Tåsjo" lät landshövding Örnköld i Härnösand på 1760-talet upphugga en riktig ridväg från Ströms kyrka till Hoting/Tåsjo. Först framåt mitten av 1800-talet fick man en användbar kärrväg från Strömsund till Lövberga, och den förbättrades rejält och drogs fram till Hoting i slutet av 1880-talet. Min frus farfar Per Mickelsson arbetade som förman på Hotingsvägen 1887-1888.

Några bilar fanns inte i Strömsund förrän omkring 1910, och landsvägen till Hoting blev bilduglig först i samband med bygget av Inlandsbanan, som nådde Strömsund 1912 och Lövberga och Hoting 1914. Före Inlandsbanans tillkomst upprätthölls kontakten med Östersund, som fick järnväg 1887, med häst. Det tyngre godset företrädesvis vintertid. Ångbåten Aktiv transporterades exempelvis i delar från Östersund vintern 1887. Min farfar har berättat, att han åren runt sekelskiftet körde släde till Östersund med kött, hudar och skinn. På hemresan hade han lådor med amerikanskt fläsk, tunnor med salt och säckar med socker. Resan till Östersund, 14 mil, gick på två dagar, men hem tog det tre dagar.

Sommartid förekom också transport av folk och varor via Ramsele som hade båttrafik på Faxälven till Helgum, bl.a. med ångaren Ramsele (numera Svaningen). Helgum är en järnvägsstation vid stambanan. Från Ramsele till Strömsund lär biltrafik ha förekommit för första gången sommaren 1908. STF:s årskrifter 1895 och 1896 beskriver turistleden från Härnösand via Sollefteå-Ramsele-Strömsund ända till Gäddede.

Lövberga - Havsnäs - Alanäs

I dokumentationen "Lövberga 1756-1986" finns en hel del information om vägarna mellan Strömsund-Lövberga-Alanäs. Bl.a. en notis om att landstinget 15/12 1861 beslutat, att den nyanlagda vägen mellan Ströms och Alanäs kyrkor skulle ansas och underhållas som provinsens gemensamma väg. Men vägen från Lövberga över Havsnäs mot Alanäs blev dock inte allmän väg förrän 1922, och den var i början mycket olämplig för biltrafik. De lätta T-Fordarna med sin höga markfrigång dominerade trafiken i början. Sven Sjödin tillhörde pionjerna, men Lasse Näsström har berättat att Sjödin ofta fick byta T-Forden mot häst, och att snöplogningen vintertid ofta var för smal för bilarna.

Sjödins trafik inklusive postbefordran Lövberga-Alanäs övertogs 1925 av Postverket, som med mycket stora svårigheter försökte köra ända fram till Gäddede.

När landsvägen över Alavattnet blev klar 1927 flyttade Postverket över sin linje från Strömsund till Strand-Alavattnet-Alanäs och vidare mot Gäddede. Vägen mot Gäddede hade successivt förbättrats, och de välkända bröderna Sten och Tyr Olsson lyckades med snökedjor och större hjul hålla en regelbunden trafik Strömsund-Gäddede även vintertid.

Redan 1925 började Erik Larsson från Länglingen utanför Ham-

merdal att trafikera sträckan Gubbhögen-Alanäs-Havsnäs-Lövberga-Strömsund. Larsson var utbildad maskinist och 1915 – 1922 fungerade han som sådan på ångbåten Viking, men han var också sakkunnig vid installation av tändkulemotorer i några motorbåtar. Han hade vistats i Flåsjöbygden sedan början av 1910-talet och var gift med Brita Eriksson från Gubbhögen. Erik Larssons första buss var en T-Ford som hade svårt att klara de kraftiga stigningar som gamla vägen hade vid Likullen och Västerkälen.

1929 ersattes Forden med en Chevrolet. "Bättre än någonsin och därtill en sexa" som det står i instruktionsboken, som nu är i min ägo. Det var ju en mycket bättre buss, med 6-cylindrig 52 hk toppventilmotor och fyrhjulsbromsar. Erik Larsson var dock en försiktig chaufför och ställde in trafiken i långa perioder under värsta vinterföret.



Chevrolet 1929 6-cylindrig motor 52 hästkrafter

En lyckad satsning

Min far Theodore Näslund och min mor Svea, född Mesch, gifte sig 1930 och bodde därefter på övervåningen på Järvsands skola, där min mor var lärarinna. 1931 föddes min bror Rolf. Lärarlönen var låg, och far slet hårt i skogen för en dålig dagpenning under depressionen. När Kramfors AB sänkte dagpenningen blev han riktigt förgrymmad och såg sig om efter någon annan sysselsättning. Mor Svea var framtidsvisionär. Hon insåg att Larssons busstrafik, som då inte var lönsam, skulle kunna bli det och få en stor omfattning, eftersom befolkningen skulle öka kraftigt bl.a. genom de många nybyggen och "Per Albin"-småbruk som planerades.

Några pengar att köpa busslinjen för hade de inte, men lyckligtvis en välbeställd svåger, N. Wingstedt, med gott hjärta och positiv inställning till utvecklingsmöjligheterna. Sedan Larsson lovat att köra bussen tills far tagit busskort kunde affären genomföras. Pris? När far tagit busskort, efter skolning hos Robert Strömgren, beslöt han att köra alla dagar även på vinterföre. Lönsamheten var dock inte bra. Dels hade han konkurrens av några T-Fordägare och Olle Edmans taxi, som kördes av Folke Stenberg, dels ansåg många bönder att det framförallt på vinterföre gick bra att köra fram och tillbaka till Strömsund på dagen med häst.

Tur och returbiljetten Havsnäs-Strömsund kostade 1932 5 kronor. Priset var satt av Larsson. Far och mor fattade nu ett mycket strategiskt riktigt beslut. Priset sänktes till 3:50, vilket gjorde slut på konkurrensen. När sedan AK-arbetena på nya

landsvägen nr 343 kom igång 1933 blev lönsamheten riktigt god, och 1934 kunde han köpa en Volvo-buss. Den hade 6 cyl.motor på 65 hk och hydragiska bromsar. Med den nya komfortabla bussen, och på den nya fina landsvägen över Havsnäs, var det också många Alanäsbor som åkte över Havsnäs, trots att det var 5 mil mot 4,1 mil via Alavattnet.



Volvo 1934 6 cyl.motor typ EB på 65 hk.

Lönsamheten var nu mycket bra, och redan 1937 kunde far köpa en ny Volvo-buss, byggd på busschassi av Katrineholms Karosserifabrik. Bussen hämtades av far och brodern Esbjörn och kördes via Älvdalen, Särna, Glöte till Linsell, där mor Svea, min bror Rolf och jag befann oss. Max rekommenderad hastighet för de första 100 milen var för en buss/lastbil 30 km per timme, så det blev en tröttsam resa hem.



Volvo 1937. Lägg märke till cykelställ, brevlåda och koffert.

Krigsbekymmer

När andra världskriget bröt ut i september 1939 såg sig krigsmakten förstås om efter alla nyare bilar, och den nya fina bulldoggbussen kallades in. Far utlovades 21.000 kr för bussen, vilket var ungefär lika mycket som vårt fina nybyggda hem Björkhamra kostat. Men när betalningen kom var det bara 19.000 kr. Kлага hjälpte föga - staten har ingen moral. Den nya bussen kostade 24.000 kr, och som lök på laxen fick han också en värnskatt på 1.000 kr.

Far beställde omgående en ny buss, som han utlovades få behålla, men leveranstiden var ungefär ett halvår.

Nu var goda råd dyra. En 7-sitsig Volvodroska inköptes och försågs med lastbilsväxellåda, dragkrok och takbrygga. Gissa om den bilen fick slita. Både person- och godstransporter ökade eftersom privatbilarna försvann. Dels fick man ingen bensin, och däckutrustningen på större bilar beslagtogs. Detta gällde senare även handelskedjorna KF och Nordsvenskas m.fl. egna distributionsbussar. Bara skogvaktare Sandemo tuffade vidare med sin Opel Olympia -37. Han körde på illaluktande träspnit.

Mjölkbilarna

För att lätta på belastningen på bussen köpte far en 1-tons Chevrolet-lastbil av Philip Eriksson i Strömsund. Bilen av årsmodell -39 var i nyskick, och det var många som tyckte det var synd att förse den med gengasaggregat, som blev ett frontmonterat "Källe" kolgasaggregat. En 1-tons lastbil var dock alltför klen för att klara den kraftigt ökande godstransporten, särskilt som linjen utökats till Gubbhögen, med tillstånd för gods- och mjölktransporter. Chevroleten byttes därför ut mot en 3,5 tons Volvo -37 med dubbelhytt. Problemet var dock, att däckstilldelningen begränsades till enkelmontage bak med 20 x 6,50 däck, vilket begränsade lasten till 2 ton. Lösningen blev helt otrolig och mycket dyr. Två st 20 x 12,00 däck, som smugglats per roddbåt på Kvarnbergsvattnet från Norge, kostade 1.000 kr styck.

Far beslutade nu att utöka linjen ytterligare till Ringvattnet, men då visade det sig att Karl-Olov Näsström hade ett trafik-tillstånd Ringvattnet-Gubbhögen. Näsström kontaktade far och förklarade att han kunde tänka sig att sälja tillståndet. När far då kontaktade länsstyrelsens handläggare herr Millstam om att han erbjudits köpa Näsströms tillstånd blev svaret helt kort: "Nu ska Näslund inte vara dum. Näsström har inte upprätthållit trafiken och har inget att sälja. Vi har redan godkänt Er ansökan." Enligt resolution innebar dock tillståndet att köra till Ringvattnet med kombilastbilen. Tillståndet att köra med bussen ända till Gubbhögen drogs in och bussen fick inte ha släpvagn för godsbefordran. Vidare föreskrevs att bussens avgång från Alanäs måste senareläggas. Enligt far var detta ett krav från Postverket, vars buss avgick från Alanäset kl. 8.00.

Postbefordran

Någon regelbunden postbefordran till Flåsjöområdet är inte dokumenterad förrän i början av 1800-talet. Kanske var det tidigare så att "posten" mest bestod av information från kyrka och stat. Den bör då ha kommit via Härnösand, där både biskop och landshövding fanns.

I början av 1800-talet kom mera regelbunden postbefordran igång från och till Östersund genom beridna kurirer från fältjägerregementet. Sedan kärrvägen till Strömsund färdigställdes, till Lövberga 1851 och till Havsnäs - Alanäs 1862, övergick man till kärror och skindor. Min farfars far Johan Näslund d.ä. körde postturer på 1880-talet, och jag är ägare till den skakelykta han då använde. Postdistributionen var i början starkt kopplad till gästgiverierna. Officiell poststation inrättades dock redan 1866 i Alanäs, men först 1916 i Havsnäs och Gubbhögen. I Lövberga fungerade Gästgiveriet som postställe fram tills järnvägsstationen tog över 1914. Tabellen om postgången Östersund-Ström-Alanäset har hämtats från Lövbergaboken. (=tabell 1, ännu inte klar) Johan Blank, som innehade Lövberga Gästgiveri och skjutstationen, tog 1899 över posttransporterna Ström-Lövberga-Havsnäs-Alanäs. Han och sonen Nils Blank skötte transporterna från Lövberga till Alanäs även efter järnvägens tillkomst 1914 och fram till 1922. Från 1900 till 1922 kan de under sommaren/hösten ibland ha åkt med ångbåtarna Aktiv och Viking, men dessa hade ingen officiell postbefordran som båtarna på Ströms Vattudal. Däremot lär motorbåten Ornnäs från Siljeåsen ha hämtat post i Lövberga för Siljeåsen och Lillviken. Daniel Zackrisson och hans syster har samstämmigt berättat för mig att Ornnäs år 1914 kom med tidningar som omtalade att Världskriget utbrutit.

På Ströms Vattudal hade, som framgår av tabellkopia ur "Ångbåtarna på Jämtlands sjöar" av Evert Modig, några av ångbåtarna officiella båtpostexpeditioner. För Virgos del ända fram till 1936, eftersom byarna på Vattudalens västra sida då fick landsväg.

Från 1922 när landsvägen Lövberga-Alanäs färdigställdes, åtog sig Sven Sjödin posttransporterna med sin T-Ford, men han tvingades ofta vintertid övergå till häst och skrida.

Från Alanäs till Gubbhögen, Ringvattnet och Lillviken bars eller kördes posten av Sigge "Skridskokungens" farfar fram till 1918. Då övertog Karl Olov Näsström i Ringvattnet ansvaret, som senare 1925 inskränktes till Gubbhögen-Ringvattnet. Lasse Näsström har berättat att han och Olle Näsström sprang med posten till och från Gubbhögen. 1925 tog Postverket själv hand om postbefordran med sina Scania-bussar. 1927 när Postverket började köra från Strömsund över Alavattnet, fick Erik Larsson postbefordran från Lövberga till Alanäs. Postbefordran ingick således i affären när far köpte linjerättigheterna av Erik Larsson. Bussarna fungerade också som rullande brevlådor, och breven samt vykortet avlämnades i Lövberga för poststämpling. Av foton framgår att "Blåbussen" Volvo 1934 hade utanpåplacerad gul brevlåda, men senare bussar hade inbyggd brevlåda. Postverket var ju verkligen ett mycket serviceinriktat företag och erbjöd mindre byar/gårdsamlingar postväskor. De var stora påsar i pressningsväv försedda med hänglås och en bygel för upphängning på ca 1,7 meter höga stolpar vid vägkanten. Väskorna plockades upp av chaufförerna genom vindrutan. Trafiksäkerhetsmässigt var det nog rätt tveksamt, särskilt som stolparna stod på höger sida och man tvingades köra högertrafik i ca 100 meter. Det rådde ju vänstertrafik och ratten på bussarna var placerad på höger sida. I bulldogg-bussarna hade dock föraren en utmärkt position, och man lärde sig snabbt att plocka upp väskorna i nästan full fart. Jag körde själv sommaren 1954.

Sprittransporterna

När de transporterna började vet jag inte, men de pågick i alla fall under hela efterkrigsperioden, fram till 1955 när motbokssystemet upphörde. Motböckerna med anteckningar om önskad typ av sprit, oftast "Renat" eller "Eau de vie", lämnades till chauffören för inlämning vid Systemets Strömsundskontor före månadsskiftet, för leverans någon av de första dagarna i månaden. De "törstiga" lånade böcker av grannar, och de som hade griniga fruar anlidade bulvaner. Bönder som hade stora gårdar hade dubbel tilldelning, och inför 50-årsdagen erhöles extra tilldelning på 5-10 liter.

Hållplats Bränna

Den största hållplatsen på linjen var utan tvekan Bränna, där fyra byvägar strålade samman, varav den ena, Rörnäsvägen, också var förbindelseväg med Holmarna. Där låg också två för bygden mycket betydande affärer. A G Sundkvists Diversehandel gjorde verkligen skäl för namnet. Förutom matvaror fanns också både kläder och skor i den av systersonen Alrik väl skötta butiken. Sundkvist själv sysslade med allt från byggvaror, höfrö, köpgödning till buntning av hö och affärer med levande djur och slakt. Holger Näslunds Pappershandel försåg bygden med pappersvaror, men också allehanda sjukvårds- och tekniska produkter. Holger var också bygdens radiopionjär, och sålde radioapparater, fotoartiklar och grammfoner. Genom min fars kontakter fick han också Esso's bensinstation. 1939 kostade bensinen 28 öre per liter.

Brännans mjölkbrygga var också mycket imponerande med uppemot 20 krukor. Runt bryggan träffades bönderna varje morgon, och blev ofta kvar där i diskussioner om politik, ekonomi och krigsutvecklingen.

Uppställningsplats i Strömsund

Från Strömsund utgick i slutet av 1930-talet 4 större busslinjer.

1. Föllinge Ägare Gustaf Persson
2. Backe Ägare Bem Johansson
3. Hillsand Ägare Edvin Larsson
4. Havsnäs Ägare Theodor Näslund

Av lämpliga uppställningsplatser hade nog "Havsnäsbussen" den bästa. Den stod utefter södersidan av Lundholms Järnhandels byggvarumagasin med nosen mot Storgatan, d.v.s. så mitt i centrum man kunde komma. Inom en radie på 200 meter fanns förutom järnhandeln även två klädaaffärer, urmakeri, guldsmedsaffär, bank, apotek, pappershandel, bageri, charkuteri, konditorier etc. Det underlättade mycket för busschauffören i de inköpsuppdrag som han fick av folk utefter linjen. Far berättade att han ibland hade ett 20-tal sådana uppdrag av typen garnhärvor, hostmedicin och allehanda andra småsaker.

Service och städning

Far var mycket angelägen om att bussen skulle vara nystädad varje morgon, och särskilt viktigt var det vid kyrkturerna. Efter dansturer på lördagkväll kunde det krävas noggrann skurning invändigt och obligatorisk tvättning utvändigt. Min storebror Rolf fick då god armträning med att pumpa handsprutan som användes. För att hålla bussen i toppskick rundsmörjdes den väldigt ofta. Far drog sig heller inte för att själv göra ventiljusteringar, och förutom med täta oljebyten skonades motorn också med tillsats av s.k. toppolja i bensinen.

Avvecklingen

De många inkallningarna till A 8, med förläggningar längst i norr och vid finska gränsen och mycket sparsamt med permissioner, stressade hårt på far, och han var nog ganska nära magsår. Hans bror Esbjörn erbjöds att ta över men villkoren var kanske för hårda, och när även han blev inkallad (till A4:s hästdepå) beslöt far att sälja rörelsen. Utgångspriset var 50.000 kr, vilket motsvarar ungefär 3 miljoner 2004 års penningvärde. Det fanns ett flertal intresserade köpare, men Jonas Hägglund i Järvsund och Erik Jonsson i Havsnäs var de allvarligaste spekulanterna. Båda kunde ju lätt få in delägare och chaufförer i rörelsen. Jonas i form av brodern Erik och fars gamle chaufför Alf Doverstedt, och Erik Jonsson hade vuxna söner. Det blev Erik J. som segrade, och orsaken var nog främst att far erbjöds att ta över dennes taxi (som oftast kördes av sonen Rune), och att han räknade med att bröderna Holger och Esbjörn kunde överta taxin. Vad slutpriset blev är nog en hemlighet mellan far och Erik Jonsson. Taxirörelsen innehöll en 5-sitsig Pontiac 1938 års modell som var i dåligt skick, så far köpte därför omgående en Volvo PV 52 av Goetzing i Lövvik. Sedan överlät han rätt snart taxirörelsen på brodern Holger, som därigenom fick en välbehövlig utkomst vid sidan om pappershandeln. Under de 11 år far drev busstrafiken hade bygden sin kanske starkaste utvecklingsperiod. Havsnäs utvecklades från en ren bondby till ett samhälle med sex affärer och ett tiotal småföretagare, från Birger Backlunds snickeri i söder till Olof Jonssons plåtslageri i norr.