

Transportmedel 2

Vi kunde ju läsa i Sven Axelssons berättelse, om att jordbrukarna och bönderna i västra Nedansjö, hade sina skogsskiften och fäbodrar på södra sidan av Ljungan. På den tiden när gårdarna var beroende av självhushåll, för att ta tillvara det man kunde producera, var det nödvändigt att även använda sig av fäbodarna, för att så effektivt som möjligt utnyttja sina marker. På sommaren när man skulle ha med sig djuren till andra sidan av Ljungan, måste man väl använda sig av någon typ av flytetyg. Jag minns att när jag var en ung grabb, i slutet av 1920-talet, så fanns det mitt nedanför nuvarande "Bystugan," från gamla vägen genom byn, en kärrväg ned till älvstranden. Där fanns en plats som man kallade "Färjeläget," och där kunde man se resterna av en färja. Det hade varit en stor flatbottnad båt, med räcken omkring, som man kunde binda djuren till. Och den hade nog drivets med åror. Älven var ju inte så bred där, och man kom iland på södra sidan vid "Rävelsudden" Att sköta skogen samt köra hem husbehovsvirke och ved, det gick väl bra på vintern när älven var isbelagd

När man nu i slutet av 1800-talet hade fått järnväg genom byn, kunde bönderna i Nedansjö gå med i mejeriföreningen och skicka sin mjölk till Sundsvalls mejeri. Det var ju en ganska lång sträcka mellan varje station och anhalt där tåget stannade, (om man tänker sig den väg man skulle gå med mjölken varje morgon), så den som inte kunde köra med häst, fick använda en kälke på vintern, och en skottkärra på sommaren. En skottkärra såg ut som en bår, med skalmar i bakändan och ett järnskott trähjul i framändan. (I Skåne kallades en sådan för "rullebår")

Efter gamla vägen genom Nedansjö. ca 100 meter öster om vägskalet till Nedansjö anhalt, fanns en fastighet med tillhörande affär. Den innehades till en början av en familj som hette Ödlund. Dottern Ragnhild var gift med Tycko Lindblom. Sonen hette Ernst, och han var nog kanske den förste i Nedansjö som hade skaffat sig en motorcykel. Och han var enligt vad som sades mycket förtjust i att åka på densamma. Om det var någon kund i affären som ville köpa något som inte fanns hemma för tillfället, så talades det om, att han satte sig på motorcykel och åkte till Stöde, för att hämta det som fattades. Den sägnen får man väl ta med en nypa salt. Nästa ägare till affären var en nyinflyttad familj vid namn Hudberg. Nästa ägare hette Öhlén, men efter en tid så slutade han med affären och ägnade sig åt taxirörelse. Det hade tidigare funnits ett par personbilar uppe i byn, ägarna var Maurits Bergström och Oskar Karlström. (Det var ju "Ford" som var folkbilen på den tiden) Men om man på dessa bilar hade haft taxirättigheter, känner jag inte till.

En av hemmansägarna i Nedansjö hette Rudolf Aronsson. Vid sidan av jordbruket drev han slakteri och charkuterihandel., och då behövde han en bil för att transportera varorna. Men han köpte en bil av en modell som inte var så vanlig, nämligen en "Overland Whippet".



Overland Whippet årsmodell 1928

Bilden här visar en Whippet av 1928 års modell, men det är inte den som Aronsson hade köpt. Senare på 1930-talet bytte han till en "Pontiac" på vilken han sökte trafikrättigheter, så att en av hans många pojkar kunde börja att köra taxi. Då fanns det två taxibilar i Nedansjö som kunde klara sig ekonomiskt, trots att dom inte körde varken kommunala skolskjutsar eller landstingets sjukresor.

Efter lågkonjunkturen i slutet av 1920-talet och den s.k. Kryger-krachen år 1932. kom en tid med hög arbetslöshet. Man försökte motverka arbetslösheten genom att bygga vägar, som väl också var behövt. De flesta vägbyggnaderna drevs som A.K. arbeten. (A.K.= Arbetsmarknadskommisionen. I dag säger vi AMS.) Men när det gällde mer avancerade arbeten, som t.ex. bergskärningar, så var det företagare med branschvana som åtog sig sådana vägsträckor. Ute på landsbygden var det alltid grusvägar som var aktuella. På södra sidan av Ljungan började man bygga en landsväg mellan Stöde och Matfors år 1921, och det gick väl något år innan den blev helt färdig. Om detta kan man läsa i en kassabok som finns på bygdegården

Under en tid av 1930-talet anställde man en typ av vägarbetare som man kallade för ”vägbasar”, Dessa vägbasar var utrustade med cykel spade och kratta, och tilldelades en viss västräcka, som skulle skötas om genom att fylla igen ojämnheter i vägbanan. Det kan man kalla personlig service. Bilar av olika slag kom mer och mer till användning, bland annat



Algot Johnsson

började Westlings från Vigge att köra en tradbil som passerade Nedansjö. Från början körde dom en större skåpbil, med dörrar baktill, men sedan bytte man till en vanlig lastbil. Nu kunde även befolkningen i en del av Nedansjö få nyttja denna tradbil för transporter till och från Sundsvall.

I början av 1930-talet, jag kan tänka mig 1933-34, kunde Algot Johnsson från Kvarnsveden överta lastbilsrättigheterna av Ragnar Larsson i Nedansjö. Han köpte en ny lastbil, och startade traden Nedansjö—Sundsvall, under namnet ”Nedansjö Express”. Nya vägen som skulle gå till Lillström så småningom, var bara påbörjad, med den första sträckan från Nedansjö till Johnas Johnsson i Kvarnsveden, så bilen blev stationerad i ett garage nere i byn över nätterna. I synnerhet under vintern

det första året. Under sommaren kunde man nödtorftigt ta sig fram till Kvarnsveden på den gamla byvägen. När nya vägen blev farbar kunde ju Algot köra ända hem, Men vägverket hade inte tagit hand om vägen ännu, så den fick inget vinterunderhåll de första åren. Det fick Algot och hans lastkarl, Edvin Bergqvist sköta om själva, genom att dra en hemtillverkad snöplog av trä efter bilen när så behövdes. En av dem fick ju lov att åka på plogen. Under beredskapsperioden 1939 till 1945, när Algot vid vissa tillfällen var inkallad, rattades lastbilen av hans fru ”Signild” med den äran.

Det här blev faktiskt ett lyft för människorna efter linjen. Det var nu dom berömda mjölkpallarna efter vägen blev byggda. Här ställde man ut mjölkkrukorna på morgonen, så att bilen kunde hämta. Här fick man tillbaka kärlen på aftonen, och tillika fick man kanske hem utsäde, gödselmedel, byggmaterial, och affärsmännen fick hem sina varor till butikerna på ett bekvämt sätt.

För övriga biltransporter, t.ex. för ved och timmer, sökte Holger Bergqvist och Ragnar Back rättigheter för en lastbil. Senare övertogs dessa av Hubert Skoglund, och vidare av Knut Svensson och hans söner.