

### Transportmedel 3.

Den föregående berättelsen ”Transportmedel 2” avslutade jag med lastbilstransporter. Jag vill även påminna om, att under den tid av 1930-talet, när snickerifabriken ”Nedansjö Träförädling” fungerade, så var det vissa eftermiddagar i veckan som Algot Johnsson, efter att han gjort traden till Sundsvall klar, med sin lastbil kom ned till fabriken för att hämta gods, för att frakta ner till järnvägsstationen för vidare befordran. Godset bestod av stora trälådor, där man packat ner varje order för destination till kunderna.

Trots att det var lågkonjunktur på trettioalet, så var det en hel del som förändrades, jag vill påstå i de flesta fall till det bättre. Vi tar som exempel Kvarnsvedens skola. Där hade man en lärarinna som hette Jenny Bergström, efter vad jag hört av hennes f.d. elever, en väldigt omtyckt lärare. På den här skolan hade man intagning av elever vartannat år, så att ett år var det första, tredje och femte klasserna. Året därpå så blev det då andra, fjärde och sjätte klasserna. Upptagningsområdet var Kvarnsden, Nedansjöbodarna och en del av Specksjön. Men nu skulle detta ändras. Femte och sjätte klass skulle flyttas till Nedansjö skola. Men om man tänker sig vägsträckan från Specksjön eller Nedansjöbodarna, till skolan i Nedansjö, så var den ganska lång, för att barnen skulle kunna ta sig fram på egen hand. Det ordnades så, att barnen från dessa byar skulle få s.k. skolskjuts, efter att dom själva kunde ta sig fram till gården ”Johnas Johnsson” som låg längst norrut i Kvarnsveden. Dom barn som bodde i Kvarnsveden fick ta sig till Nedansjö skola utan skjuts.

Dessa transporter skulle utföras med häst och lämpligt åkdon för sommar och vinterbruk. De personer som hade resurser för att utföra dessa skolskjutsar fick lägga in anbud på desamma. Första året, jag är inte säker på om det var 1932 eller 33, men då var det Manne Söderberg i Kvarnsveden som hade tagit på sig ansvaret för detta. Hans son, Viktor hade ju gått ut skolan då, och jag minns att han brukade köra. Den väg som går till Kvarnsveden idag, den fanns ju inte då. Det fanns två alternativ att köra ner till Nedansjö. Endera den gamla vägen som kom ner till riksvägen uppe i Byn. Eller också vägen som gick öster om Borgberget. Men den vägen var ju besvärlig på sommaren, för den gick genom beteshagar med grindar som skiljde dom olika gårdarnas betesdjur. Men så småningom blev den nya Kvarnsvedsvägen färdig, och då blev det lite genare. Nu var det Oskar Eriksson som hade åtagit sig att utföra skolskjutsarna. Om man talar med någon av f.d. skolelever som var med om detta, så kan dom berätta om en hel del hyss dom hade för sig. Dom berättade att hästen som han hade inte tog sig fram fortare än att barneen hoppade av och sprang bredvid, delvis för att hålla sig värmen, och för att hämta snöbollar som man kunde kasta på hästen. Jag hörde att ibland så kom Oskar Eriksson och klagade hos vår lärare, Oskar Lindberg, att barnen inte uppförde sig som han önskade. Men det hade nog liten verkan.

Vi är nu framme vid år 1939, och i samband med andra världskrigets utbrott, så fick vi en drivmedelskris även i Sverige. Till en början så fick ju dom nödvändiga transporter en viss tilldelning av bensin och olja. Det kom ett speciellt motorbränsle som kallades ”Motyl” det var förmodligen med någon blandning med sprit. Dom militära fordonen blev aldrig ombyggda för gengasdrift, där använde man ”Motyl” under hela beredskapstiden

Man hade väl förut kännedom om att man kunde köra motorer på s:k: ”Gengas” men det dröjde en tid innan det fanns utrustning för detta. Det började med aggregat för tråkol, men tråkol fanns heller inte i några större kvantiteter. Det var nu som den

stora skogsruschen kom igång. Det blev ransonering av importerad stenkolk och koks, som användes för uppvärmning av dom flesta hyresbostäderna, så nu måste man övergå till vedeldning. Nu satte man igång att rensa skogarna på allt som gick att använda som ved för eldning, men även för att använda i Kolmilor.

Det tillverkades aggregat som var lämpade för olika stora bilar och bussar. Dom flesta personbilar hade aggregat som var monterade baktill på bilen. Men det fanns även sådana som var monterade på en vagn efter bilen. Det var inte en vanlig släpvagn som vi har idag, utan den satt med två fästen i bilen, och med ett pivåhjul i bakändan. På lastbilarna var aggregatet infällt i flaket bakom förarhytten. Det var inte så enkelt att starta bilen på mornarna när man skulle iväg på den tiden. Först skulle man försöka få igång aggregatet om det skulle bli någon gas att köra på. Och det skulle sotas, och ibland kom det eld och sotpuffar när man öppnade luckan för att fylla på bränsle. Det är klart att man måste ha någon kolsäck med sig i bilen också. Men efter en tid, så kom man på att det gick att använda ved, i stället för kol. Det skulle vara ren och torr björkved om det skulle gå bra. Den var i alla fall renare att använda så länge den fanns i säckarna. Nu uppkom en ny industrigren, nämligen att tillverka gengasved. En del åkare tillverkade sin egen ved. Men i Kvarnsveden i Nedansjö, var det en man som hette Hjalmar Eriksson som satte igång i stor skala. Han byggde ett stort torkhus med plåttak, och väggarna var delvis av ståltrådsnät, för att den färdighuggna veden skulle torka fortare. Kapmaskinen var försedd med flera kapklingsor, så att man kunde kapa tre till fyra vedknubb av en längd av till 7 till 8 cm samtidigt. Därefter hackades knubben upp till lämpliga bitar. Det var några mannar som jobbade där till en början, men hur länge det fungerade känner jag inte till.

När det gäller kolmilor, så måste veden transporteras från skogen och ut till den plast där man hade en s.k. kolbotten, för att kunna resa en mila. När kolmilan hade kolats



ut, skulle den rivas, och kolet transporteras ut. Vid Nedansjö järnvägstation hade man byggt en lastbrygga vid spåret som gick förbi godsmagasinet. De personer som med häst, transporterade kolet från milan till järnvägen, använde sig av något man kallade "kolstig". Det var en stor korg, flätad av tunna bräder, och den

skulle vara av en viss storlek för att vara godkänd, och den stod på en kälkdoning. På detta sätt körde man från milan och ner till järnvägen, och upp på lastbryggan, där man tippade innehållet i uppställda järnvägsvagnar.

Den ved som skulle användas som bränsle, dels i massaindustrin, och dels för uppvärmning av bostäder i tätorterna, transporterades i de flesta fall med bil, men även med järnväg. Om det nu gällde bilar över huvud tagit, så var det restriktioner på bilgummi också. Det bodde en man i Nedansjö, vid namn Hedenström, han var resande i oljor och bilgummi. Han hade ställt av sin egen bil, för att i stället åka taxi. När han var på hemmaplan, brukade han åka med Aronsson.

Lastbilsåkarna, hade för att spara bildäck, löst problemet på ett speciellt sätt. På dom lastbilar som var försedda med boggi, hade man lagt stålringar över däckens slityta, och pumpat fast på boggihjulen. När bilen gick utan last så hissade man upp boggin, och då gick det bra, men när man hade last på bilen och boggin var belastad, blev det lite ljudigare när man exempelvis kom in till Sundsvall, där en del gator var belagda med sten.

Som jag tidigare har nämnt, så fanns det två taxibilar i Nedansjö under den här tiden. I slutet av 1930-talet hade Olle Jönsson övertagit rättigheterna som Öhlen hade haft



*Taxichafför Olle Jönsson lastar på biltaket*

tidigare. Längre in på 1940-talet var det Ivar Norgren som övertog den rörelsen. Men Aronssons fortsatte som tidigare, bara med den skillnaden att någon annan av pojkarna körde ibland. Någon tid efter fredslutet år 1945 började det finnas drivmedel igen, men det var fortfarande ransonering. Men bilparken var inte så stor, fast man dammade väl

av några bilar som stått uppställda under krigstiden. I mitten på trettioalet hade "Ford" kommit ut med ett par småbilar, det var "Ford Anglia" och "Ford Prefekt". Men modellen på dessa bilar var inte så tilltalande. Däremot så kom ju Volvo på senare delen av 40-talet med folkbilen "Volvo PV 444" och Saab kom ut med en framhjulsdreven, tvåcylindrig tvåtaktare. Man pratade inte så mycket om miljö på den tiden.

Nu har jag berättat om hur man färdades och transporterade i Nedansjö med omnejd, under en tidsperiod. Och detta skiljer sig säkert inte så mycket från vad som har hänt på andra orter, och jag hoppas att dom eventuella läsarna har haft lite glädje av dessa rader.

Sörberge 06-02-10 *Ivar Eriksson*