

Vägen till det väglösa landet

Vi hade alla gått vid Arbetsmarknadsstyrelsens skola i Pålgård för utsättarebiträden hos Ragnar Sandström när vi anträdde resan på vänster sida av vägen till det "väglösa landet" efter nyårshelgen 1964. Arbetsförmedlingarna vid våra hemorter såg till att synkronisera att vi kom något så när till samma trakter söderut.

För min del var det Holger Pålsson i Kälarne som ombesörjde kontakterna till det väglösa landet söderut. Inget klander över arbetsförmedlingarna. Dom gjorde ett fantastiskt arbete för att se till att vi kom till ett gemensamt mål, nämligen Mälardalen. Vi körde förstås inte på fel sida eftersom det fortfarande var vänstertrafik i Sverige vid den här tiden.

Dessutom var det fri fart på vägarna. Jag hade då ingen aning om vad som väntade mig just med avseende vänster eller högertrafik. 1967 kom jag nämligen att vara med om att genomföra omläggning till högertrafik i Strängnäs.

Det var Ola ifrån Dorotea med sin stålblå Volvo Sport PV 544 och det var jag i min splitter nya vita Opel Kadett som jag inhandlat av Sven-Erik Lund hos Sandström & Ljungkvist i Östersund. Tillsammans med mig åkte Johnny ifrån Rätan. I förväg hade också Lennart ifrån Frösön åkt i sin grå Volkswagen tillsammans med sin familj. Alla hade vi gått skolan i Pålgård och gett upp hoppet att få ett arbete i våra hemtrakter. Ytterligare tre som gått i Pålgård styrde kosan mot Örebro med omnejd.

Det var inte så enkelt att lämna hemtrakterna bakom sig. Jag hade kvällen före tagit farväl utav alla vänner på dans vid Texas på Söneråsen. Kjell Dahlgrens med Barbro Amren hade sitt sista framträdande tillsammans. Det var en fantastisk kväll trettondagsafton 1964. Många betraktade mig som en svikare eftersom jag skulle flytta söderut. Jag lovade alla mina vänner att jag skulle snart vara tillbaka igen. Jag hade ju äntligen fått ett fast arbete som snart skulle ge möjligheter att flytta tillbaka till hemtrakterna igen. Nästan 40 år senare träffade jag den person jag sist tog farväl utav vid dansen. Det låter nästan otroligt men det var vid en "yxkastartävling" i Kolsva.

Vi upptäckte snart att vägarna var helt fantastiska, vad fanns det att göra i det som vi trodde var ett väglöst land - kunde det verkligen finnas något att göra här? Resan ner var mycket angenäm. Vi hade mycket att berätta om vad som hänt under den gångna nyårshelgen. På Olas berättelser förstod jag att han inte skulle bli kvar så länge. Vi var alla 40-talister och drabbade utav arbetslösheten i våra hemtrakter. Enda chansen att förkovra sig var att "dra söderut". Alla var vi överens om att det bästa hade varit om vi hade kunnat stanna i våra hemtrakter. Många stannade kvar under mottot "vi flytt int". Men om det nu var problem med vägar därnere i södra Sverige var det klart att vi ställde upp. Vi skulle snart fixa till vägarna eftersom vi hade fått gedigna kunskaper hos Ragnar.

Målet var Eskilstuna. Bostad skulle också vara ordnad. Det var med stor spänning vi närmade oss Eskilstuna via Uppsala och Strängnäs. En s k nattpatrull skulle möta oss vid Kjula handel strax öster om Eskilstuna. Det var rätt sent på kvällen den 7 januari 1964. Hade dom en speciell nattpatrull för att ta emot alla som flyttade från de norra delarna av landet skämtade vi om.

Vi skulle snart få veta. Ola låg i täten med sin Volvo sport och vi låg tätt efter. När vi kom till Strängnäs skulle vi ta europaväg 3 mot Eskilstuna. När vi kom in på europavägen fick jag omedelbart utöka avståndet till Ola. Det var som att komma in på en leråker med slask. Vad tusan håller dom på med här tänkte vi. Vi skulle snart få vår förklaring.

Nattpatrullen skulle vara en gul Scania Wabis 75 som skulle stå och vänta på oss vid Kjula handel. Mellan Strängnäs och Eskilstuna är det inte allt för långt så vi började hålla korppluggarna öppna. Snart nog dök den upp den gula Scanian som stod parkerad mitt emot Kjula handel. Vi parkerade framför bilen och klev ut. Chauffören som presenterade sig som Harry Karlsson undrade om vi var norrlänningarna som han fått i uppdrag att möta.

Allt stämde, men varför en nattpatrull som mottagningskommite undrade vi. Harry skrattade och förklarade att just den här veckan var det han som nattpatrullerade E3:an. Han hade i uppdrag att sanda om det skulle uppstå halka på vägen. Ja, men

det är ju inte sand som ligger på vägen tyckte vi. Han förklarade att man måste blanda in 15-20 50-kilossäckar med natriumklorid för att sanden skulle ligga kvar på vägen p g a den intensiva trafiken. Kjula handel låg där mittemot på andra sidan av E3:an. Det skulle visa sig senare att affären skulle få en viss betydelse i mitt fortsatta liv. Harry berättade att vi skulle bo i ett hus strax bakom Kjula handel som ägdes av affärsinnehavare Lundström.

Harry visade oss till stugan som vi skulle bo i. Det var en liten röd stuga med två rum samt vedspis och fotogenkamin byggd kanske nån gång på 20-talet. Det första Ola gjorde var att plocka fram sin grå-palt som han hade haft med sig från Dorotea. Det var första gången jag stötte på dessa läckerheter. Tänk att få göra det i Eskilstuna och inte i Västerbotten där den har sitt ursprung. Han bjöd både mig och Johnny på ett riktigt skrovmål och det smakade utmärkt efter den långa resan.

Första intrycket vi fick av människorna i Eskilstuna med omnejd var deras dialekt. Vi hade aldrig stött på något liknande och dessutom lade dom till ett "va" efter dom flesta uttalanden. Vi hade tidigare hört både skånska och småländska men det här med Eskilstunadialekt var nånting alldeles speciellt. Människorna var emellertid mycket öppna och tillmötesgående mot oss.

Vi hade också haft helt fel om att det skulle vara ett väglöst land. Här fanns vägar överallt visserligen smala och krokiga. Man lärde snart känna orter som bl a Ärla, Jäder och Sundbyholm. Problemet var att trafiken bara ökade och ökade och förbättringar och nya vägar måste till. Sagt och gjort Ola och Johnny började bygga ny förbifart förbi Eskilstuna och jag tog tag i de mindre vägarna runt Eskilstuna tillsammans med våra nyvunna arbetskamrater. Ola reste upp till Dorotea varje helg under den första tiden. När Ola byggt klart vände han åter norrut igen men vi övriga blev kvar i Mälardalen.

Martin

Halvsulning på min vandring efter vägarna i Fors

Sören Nilsson gav mig inspiration att skriva denna berättelse om min uppväxt i Bispgården. Det handlar om en fortsättning utav "En generation under 150 år" och som givetvis fortsätter även i våra dagar.

Det fanns en tid när man köpte skor utav äkta läder. Det var inte något importerat från Italien eller från annat sydeuropeiskt land. Skor inhandlades hos Adolf Klasson i Bispgården, helt enkelt. Det var kända märken som Oscaria eller Hästens skor. Jag tror att tillverkningen var inhemsk och fanns i Örebro. Man visste att man fick bra kvalité om man gick till Adolf Klasson, han kunde skor helt enkelt. Ja, i och för sig fanns det inte så många skoaffärer att välja på. Det fanns en längst nere i byn, Bispfors. Men det var ju en otroligt lång resa för att inhandla ett par skor. Inte åkte man till Ocklinds skoaffär i byn. Marknaden var inte så betydande då så att säga. Det luktade i alla fall äkta läder i hans affär och verkstad. Jag passerade ofta hans verkstad när jag skulle gå upp till byn, eller var på väg till skolbussen, för vidare färd mot realskolan i Hammarstrand. Ibland tog jag även vägen förbi bagare Brandborg, för att få smaka på hans underbara "drömmar". Han ropade ofta in mig för att få bjuda på sina bakverk och dom var helt fantastiska. Speciellt hans drömmar.

Med tiden så slet man ut klackarna eller sulorna. Hur det gick till, den storyn hör ungdomen till och den ska jag försöka ge en återgestaltning utav.

Tiden handlar om sent 50-tal i Bispgården. Min mor och jag hade flyttat från Hanne till Bispgården.

Närmare bestämt tror jag att det var 1957. Vi flyttade just till Adolf Klassons hem, strax innan järnvägsviadukten. Min mor Annie var syster till Adolfs fru Emilia. Vi bodde i lägenheten ovanför skomakare Klasson och hans familj.

Skorna jag inhandlade hos Adolf Klasson var sålunda utav högsta kvalité. Jag slet ut dom på min väg till busshållplatsen, mittemot Handelsbolaget i Bispgården. Men troligtvis var det mest på dom danser som anordnades av oss ungdomar i Bispgårdens samhälle.



Rolf Olsson var den som stod för dom flesta inbjudningarna till dessa danser. Han bodde nere på "Skuldåkra", som det även kallades på den tiden. Nisse Olsson, hans far, var en underbar människa. Han visste precis vad ungdomarna vid den här tiden behövde utav umgänge. Om Rolf bjöd in till dans fanns inte Nisse och hans fru hemma. Vi kunde släcka ner belysningen i hemmet hos Olssons för att dansen över huvudtaget skulle komma till stånd.

Vilka var vi då som samlades i Olssons hem och slet ut våra skor. Jo, det var Geine Öhlund, Sonja Sandström, Gerd Forsström och många, många fler utav Bispgårdens unga galanta damer. Grabbar var vi också och vi dansade till låtar utav Rock-Ragge, Little-Gerhard, Gene Vincent m.fl. Vad jag minns så var det Janke Forsström, Björn Sandström, Gunnar Blom och så förstås värden själv Rolf Olsson. Ja, sulorna slets verkligen ut i familjen Olssons hem, kanske också klackarna.

Vi träffades ofta på Café City dagen efter. Där spelade vi åter igen samma låtar som vi dansat till kvällen före. "Faruk", han kallades så, Café Citys innehavare, fick springa med SOBRA:s Loranga mellan borden för uppdelning på minst tre personer. Söderström var hans riktiga namn. Han och hans fru Ada, mer eller mindre skötte ungdomsverksamheten i samhället Bispgården. Vi hade det ju inte "så hävert", vi ungdomar. Oftast så fick man lov att dela drickan på åtminstone två personer. På Café City där slet man verkligen ut sina skor i jakten på att lägga i en ny slant i Juke-boxen som spelade dåtidens nyupptäckta musik, nämligen Rock'n-Roll. Det fanns visserligen en äldre generation som försökte tränga in en och annan Jazz-platta. Speciellt gällde det kvällar när det var något "bra" Jazz-gäng på Gerålund. Swingpjattarna levde kvar även på den här tiden. Men frågan är om dom slet ut några skor utav märket Oscaria eller Hästens. Oftast så stod dom framför scenen på

Gerålund och jammade. Jam-session kallades det visst. Oftast var det när Röjar´n Nyberg, Almstedt Lind m.fl. orkestrar som kom till Göte Anderssons underbara Gerålund. Vi hade väldigt stor respekt för 30-talsgenerationen. Dom smög in på Café City och försökte lyssna på sin musik, vi respekterade dessa s k pjatthattar, det var ju deras musik. I dag älskar jag även denna musik och har full respekt för deras beteende på 50-talet.

Vi vandrade och vandrade genom Bispgården, skorna slets mer och mer. Café City var inte vår enda anhalt. Ibland satt vi i häktet. Nedanför småskolan i Bispgården fanns det gamla häktet. Vi ungdomar hade kämpat oss till att få någonstans att vara. Vi fick tillåtelse att disponera häktet. Det var en enkel byggnad som vi fick disponera under en kort tid. Där delades inte ut några häktningsorder, utan snarare kärlek, utav den begynnande ungdomsförälskelsen. Alla blev mer eller mindre förälskade därnere i häktet.

Till slut blev vi frisläppta ifrån häktet. Vi hade fått en ny plats som vi fick disponera. Vi vandrade vidare upp till Föreningshuset, Fors Bio Bispgården hette biografen som fanns där då. "Byns Baner", som var en Godtemplarorden, ägde lokalerna vid den här tiden, efter vad jag kan förstå. Vi fick i alla fall disponera köket bakom scenen samt något rum ytterligare och där fortsatte vår s k ungdomsverksamhet. Vi tyckte nog allesammans att häktet var bättre.

Våra skor som var utav gediget märke slets och vi fick lov att besöka vår skomakare Adolf Klasson. Framförallt handlade det om halvsulning. Detta innebar att Klasson satte på en ny slitsula att gå på. Han angav omedelbart priset på detta och det skulle för det mesta kosta "Sottan och sottifem" (17 och sjuttifem i svenska kronor). Det fanns en tid när det även var modernt med klackjärn på skorna och som man gärna ville ha. Det kostade också "Sottan och sottifem".

Martin Bergman 2001-11-03

Trafiken och trafikanterna på vägarna

Man kan inte påstå att trafiken var intensiv på vägarna runt Hanne. Minnet av Vägförvaltningens mörkgröna bilar samt Holmboms och Anna Norbergs bussar kanske är starkast. Men det finns minnen av lite speciella trafikanter som jag ska försöka återgestalta.

Den första kontakten som trafikant utmed vägarna som jag beskrivit höll på att sluta med en katastrof. Jag hade fått en ny cykel av märket Brage som min far hade köpt hos Tage Nordling i Bispfors. Tage hade ju reparationsverkstad samtidigt som han sålde nya cyklar. Jag kommer inte exakt ihåg minnet utav min första cykel. Men jag tror att min far kom hem med den som en överraskning till en födelsedag. Jan-Eric hade ungefär samtidigt fått en ny cykel av märket Rex. Båda cyklarna var blå, men Jan-Erics cykel var något mera "cross-betonad" eller speedway-betonad beroende vem man jämförde sig med utav idolerna vi försökte efterlikna. Givetvis skulle vi testa dessa cyklar på samma sätt som idolerna. Vi hade en "cross-bana" som startade inne vid huset i Hanne. Jan-Eric och jag hade våra tävlingar runt den banan. Inspirationen att tävla på cykel hade vi egentligen fått ifrån "Varg-Olle" Nygren. Varg-Olle var vid den tiden den störste av speedwayåkare som vi hade i Sverige och det var självklart att vi skulle efterlikna honom. Banan gick vidare genom grinden och parallellt med ladugården. Vid ladugården skulle den korsa Ragundavägen och in i Hannes OS-stadion där målet låg. Vi hade väl kört några varv runt denna bana, när det plötsligt hände. Jag var inte tillräckligt uppmärksam för plötsligt låg jag bara några steg ifrån att ha blivit överkörd av en bilist. Bilisten visade sig vara Tage Ejemo som hade lyckats manövrera bilen på sådant sätt att han inte körde över mig. Men hans bil stod långt på sidan av vägen pga. undanmanövern. Ut steg en något chockad Tage och undrade hur det hade gått för mig. Vad jag minns så var han lite förbaskad på mig och följde sedan med mig in. Tävlingarna den dagen fick lov att avbrytas.

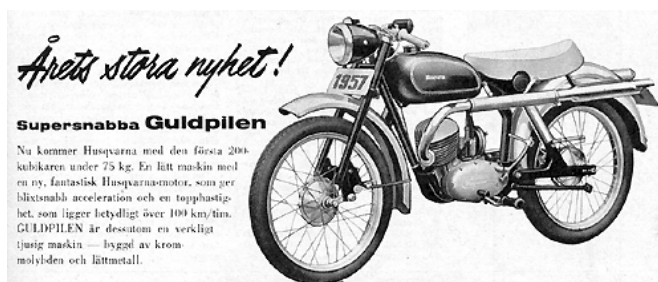
Motorcyklarna var nog de mest dominerande fordonen efter vägarna. En av dessa trafikanter var Ernst Eriksson från Kilen. Han var ägare till en Huskvarna 125cc och parkerade sin MC bakom Ernst Åsells hölada i Hanne. Troligtvis åkte Ernst med buss vidare till Hölleforsen där han jobbade. Jag och Jan-Eric hade studerat hur han gjorde för att starta cykeln och naturligtvis lockade det till en provtur med cykeln. Allting gick bra, vi fick igång cykeln. Vi gjorde en provtur inne i Hanne, men det slutade med att vi körde omkull och vi fick lov att avsluta vår åktur. Allting gick inte helt bra eftersom Ernst upptäckte att cykeln var använd. Han räknade snart ut att det måste vara "småungar" som varit framme. Han räknade snart också ut att det måste vara "odågorna" hos Bergmans. Vi fick lov att erkänna och fick en ordentlig utskällning. Frågan är om inte riset som låg ovanför spisen också togs fram som en liten varning. Riset låg där bara som en påminnelse att "hålla sig i skinnet" – som man uttryckte det. Riset användes aldrig fysiskt i mitt hem.

På den så kallade "Kaffeknulen" på Kilen bodde Hallberg med sin fru. Han passerade ofta på vägen nere i Hanne. Hans fordon var en föregångare till mopeden. På sin vanliga cykel hade han en så kallad "hjälp mig hem motor" påhängd. Om jag inte minns alldeles fel var han försäljare i korta varor och hade en väska på pakethållaren. Hans fru var skogsarbetare, den första kvinnliga som åtminstone jag hört talas om. Nåväl, vi barn var fascinerade av hans fordon och han stannade ofta och pratade med oss.

Vår närmaste granne var Olle och Anna Dahlin. Anna Dahlin var mopedinnehavare av märket Huskvarna Novellett. Det var jag som slet ut den för henne kan det avslöjas så här i efterhand. Anna var en mycket givmild och snäll kvinna. Jag fick låna hennes moped jämt jag frågade henne. Ibland blev det längre turer efter vägarna både mot

Ragundahållet och mot Söneråsen. Men aldrig så att man tog det djärva steget att åka upp till Bispgården och till dom stora grabbarna med mopeder av märkena Kreidel och NSU. För det mesta så blev det turer på stigarna kring Hannesmon.

Under senare delen av 50-talet hade Halvard Ivarssons en MC av märket CZ. Både Halvard och jag gick vid realskolan i Hammarstrand. För att ta sig till skolan åkte man med postverkets gula bussar. Bussarna gick endast på norra sidan första tiden. Man fick då lov att ta sig upp till korsningen vid kyrkan för vidare färd mot skolan. Halvard var hygglig nog att låta mig åka med bakpå hans "bönpall" upp till korsningen.



Så småningom blev det också en Huskvarna Silverpil för Halvard. Huskvarna hade gyllene tider både med Silver- och Guld-pilar. Men det var även mörka dagar med dessa "Glitterpilar". Min vän Hans Damgren, skidåkaren som var så bra och tampades med dom bästa på "Norrviden" några år tidigare var

också innehavare av en Silverpil. På sin väg nerför Bölesbackarna var han ute för en tragisk olycka vid den här tiden. Han körde omkull och det var länge ovisst hur det hade gått för honom. Hans klarade sig lyckligtvis. Men det var en dramatisk tid när allt detta hände. Alla pratade om hur det hade gått till. Det var den ena dramatiska historien efter den andra. Alla hade dock tankarna hos Hans och det ordnades en speciell tillställning vid Böle skola för honom. Hans repade sig så småningom och det var snart glömt.



Så kallade "Bullfordar" var ett vanligt inslag bland trafiken på vägarna. Den ena skulle vara värre än den andre bland innehavarna. Vår favoritbullford var den som ägdes av Bengt "Bubben" Söderlund. Det hördes långa vägar att nu är det "Bubben" som kommer. "Bubbens bullford" var mörkblå. Men det fanns flera innehavare som Torsten Backström, Tage Ejemo och Hammarström från Lidensboda. Vi ungar tyckte i alla fall att det var dåtidens mest fantastiska bilar, någonting "värre" fanns inte och har förmodligen inte funnits senare heller

Ja, det ska möjligen vara när Kalle Backlin blev ägare till en Mercedes 190 SL och så småningom en Porsche. Det tog tillfälligt "loven" ur "bullfordarna" på något sätt, vi hade med Kalle Backlin fått en ny favorit. Kalle Backlin var dåtidens ägare till Auto Service som finns kvar än i dag.

Skulle man på bio, cirkus eller till syster Maja i Ragunda då åkte man taxi. Vid den här tiden hörde man aldrig, "Taxi var god vänta", när taxibil beställdes. Taxibilar var det verkligen gott om, taxin kom till den tid man beställt. I dag är det kanske svårt att förstå att det fanns åtminstone fem taxistationer i Fors kommun. Kanske inte taxistationer i ordets rätta bemärkelse, för många hade sin taxistation i hemmet. I Bispfors fanns åtminstone två taxistationer. En fanns i Knut Nordins kiosk och frisersalong. Där huserade bl a min bror Eric. Om jag inte minns alldeles fel började han med en Volvo PV 60 för att så småningom övergå till den traditionella Volvo-taxin som också kom att kallas "Suggan". Inte så långt ifrån Nordins kiosk fanns Otto Meyer med sina stora Dodge-bilar.



Han tillsammans med Johan Viklund på Österåsen ombesörjde transporterna till och från kyrkan vid söndagshögmässor. Uppe i Bispgårdens stationssamhälle fanns Sven Fors, Nisse Wiklund, Ernst Viklund, Edvard Andersson och Pelle Tjällgren. Sven och Nisse hade alltid det senaste av märket Chevrolet. Ernst han var den Dodge-frälste. Vad jag minns av Edwards bil så var han ägare till det något udda märket Packard. En väldigt fin bil som väl knappast tillverkas i dag.

Pelle Tjällgren var Mercedes-ägare. Alla uppe i stationssamhället höll ställningarna vid järnvägsstationen. Tågen stannade vid den här tiden och det var inte bara ett om dagen utan säkert 4-5 gånger per dag. Om det inte var tågpassagerare som skulle vidare så fanns det gott om gäster vid Turisthotellet som skulle åka vidare till andra förlustelser runt om i bygden. Bakfickan till hotellet, den s.k. "Klassen" var också livligt frekventerat av reslustna, kanske något överförfriskade passagerare. Men dom skulle vidare någonstans, kanske hem eller vidare till nya äventyr.

Gösta Frånlund kom så småningom också in i bilden när han köpte taxirörelsen utav min bror. Sist men inte minst att inte förglömma Viktor Hedin som höll taxiställningen i Utanede.

Ja, man blev sannerligen inte utan Taxi vid den här tiden. Om man skulle åka på dans, packades taxibilarna fulla med ungdomar. Taxibilen väntade dessutom tills dansen var slut, nåväl han kanske hade några körningar under tiden. Men när dansen var slut stod han där troget väntande på sina danslystna ungdomar.

Alla dessa taxibilar var livligt frekventa efter vägarna i Fors vid den här tiden.

Under 50-talet fanns det inte många privatpersoner som var bilägare. Några som har etsat sig fast i mitt minne finns det dock. En var handlare Bergkvist på Västeråsen. Han åkte verkligen ståndsmässigt tyckte man då, nämligen Rover. Det var något speciellt med den bilen tyckte vi ungdomar. I bland satt vi nere vid korsningen vid Hannesforsbron och antecknade bilnummer och vilken sorts bil som passerade. Rover var inte det allra vanligaste bilmärket. Kom det en Rover så var det Bergkvist. Fiat var ett annat udda märke, kom det en grå Fiat, ja då visste vi att det var syster Elsa som förmodligen var ute på sjukbesök. Henry Näselius på Kilen han hade en vinröd Simca ett vanligt märke då, men inte numera. Jag kommer ihåg Henry speciellt eftersom han försökte lära mig spela dragspel. Med mig lyckades han inte, men Jan-Eric hade de rätta talangerna för dragspelsmusik. Givetvis finns också minnet kvar efter mina lärare Allan Fredin och Tryggve Johansson som framförde Ford Prefect respektive Standard Vanguard med bravur efter Bölesbackarna. Med Jeep från Ohio kom en annan trafikant, nämligen Viktor Mattsson. Han hade sina ärenden i Böle för att titta till sina ägor på Hannesmon. Viktor besökte ofta min far och hans fantastiska åkdon en öppen Jeep inspekterades av oss barn. Något senare på 50-talet och i början av 60-talet fick man lov att se upp för en Opel Rekord framförd av Lasse Backlund från Västanå. Hans framfart i Bölesbackarna skulle jag tro att man pratar om än i dag. Lasse var en väldigt bra chaufför, men han hade svårt för att acceptera att någon låg före honom. Jag vet själv eftersom jag blev väldigt god vän med Lasse och åkte själv med honom till många dansställen runt om i Östra Jämtland.

Många var de bilburna handlarna efter vägarna. Mjölk bilen kom varje morgon på sin tur mellan Söneråsen och mejeriet som fanns i Hammarstrand. Sommartid cyklade först

min mor upp till Böle och mjölkade våra kor som fanns i sommarhagen. Cyklade hem med krukorna på styrstången för att hinna innan mjölkbilen skulle komma. Jag förstår än i dag inte att två till tre kor kunde ge så pass mycket mjölk att det räckte även till försäljning. Vi var ju ändå 7-10 personer i vår familj som drack mjölk och älskade tjockmjölk dessutom. Det räckte även till att tillverka smör. Något "köpe-smör" var det aldrig fråga om.

Bryggarbilen från Sollefteå kom åtminstone en gång i veckan. Svagdricka skulle inhandlas och läskedrycker av märket Loranga, Portello och Trocadero. Bryggarbilen kom första tiden ända från Sollefteå, men så småningom fick bryggeriet ett upplag i Bispgårdens stationssamhälle genom familjen Strandberg.

Slaktare Olofsson kom med sitt utbud utav färskt kött. Hade inte Nils Dahlin slaktat var gris eller den senaste kalven var det givetvis ett viktigt tillskott att kunna handla av slaktare Olofsson.

"Strömmings-Adrian", kom med ett ihärdigt tutande och ville sälja bl a färsk strömming fiskat utanför Sunsvall, skulle jag tro.

Det fanns många andra handlare som drog fram efter våra vägar i Fors kommun. Bl a så var det korghandlarna som kom ifrån "Knallebygden" eller Småland. "Bärkontarna" som vi plockade lingorna i uppe vid "lininga" inhandlades förmodligen utav dessa kringresande försäljare.

Andra som trafikerade våra vägar var de som kom med cykel och hade en väska bak på pakethållaren, de s.k. "nasarna". Dom kom med all sköns atiraljer, från tvålar till det senaste inom modevärlden. "Tvål-Emil" är den som etsat sig mest fast i mitt minne.

Lastbilsåkarna var en stor del av trafikanterna på våra vägar. Den som jag fick första bilden utav var Einar Forsström. Men det är inte speciellt han som har etsat sig fast i mitt minne. Einar han körde grus och sand till alla kraftverksbyggena efter Indalsälven, från Hannesmon. Bengt "Bubben" Söderlund var en av hans chaufförer tillsammans med Göran "Jögus" Nilsson. Vi lastade, ja jag säger vi för jag var med när vi lastade sand i en ficka som dom tömde ifrån, till lastbilsflaket på Hannesmon. Men det var Einars yngre bror Edvin, mera kanske känd som Olle-Toto, som jag kommer ihåg bäst ifrån tidigt femtiotal.

Inne i Hanne hade vi en barack stående som troligtvis Einar hade köpt. Baracken skulle transporteras därifrån hem till Einar. Man hade tagit sig in i Hanne genom ett smalt grindhål med lastbilen. Baracken lastades på flaket, förmodligen med någon kran, jag kommer inte ihåg så noggrant. Baracken var något bredare än flaket. Einar gav sig tusan på att man inte skulle kunna ta sig ut genom grindhålet utan att skada hagen.

Einar satt vid ratten och sa: "det här går inte, vi måste flytta grindstolparna"

Edvin, ryckte in och yttrade följande.

Flytta på dig "gubbe", jag kör. Edvin satte sig vid ratten och körde. Einar var nog en mera försiktig general, utan att misskreditera hans kunskaper om lastbilskörning. Det var på millimetern att Edvin klarat detta, men ut kom han, utan att skada en enda "hagastör"

Det fanns fler s.k. profiler av åkare. En utav dessa var Valdemar Österlund. Alla hans lastbilar, för dom var många, var väl inte precis av bästa skicka. Men Valdemar han var inte den som gav sig om t ex en kardanaxel hade havererat mitt ute på Indalsälvens is. Valdemar spottade i händerna och yttrade, "Tvi faen" och kröp in under sin lastbil och reparerade vad som havererats. Det spelade ingen roll om älvens vårvatten lagt sig som en flod över underisen. Valdemar kröp in under sina lastbilar i alla fall och reparerade. Varför var man då ute på isen, jo för att det transporterades massor utav timmer som lades upp på älven, framförallt nedanför Hannesforsbron. Valdemar tillsammans med sina söner Birger och Ingemar hade också sitt eget grustag på Hannesmon, på Viktor Mattssons ägor. Jag hjälpte även till där att lasta grus i ficka, enbart i syfte att få följa med i hytten till alla byggen i Fors. För byggen fanns det, allt ifrån egnahem på "skuldåkra" till ny järnvägsbro över Indalsälven.

Lastbilsåkarna var många i Fors, virke skulle fram ifrån skogen, grus och makadam skulle forslas till alla byggen som startat under ett blomstrande 50- och 60-tal. Hela "skuldåkra" och alla s.k. Stiftelsehus byggdes vid den här tiden. Stadsforsens kraftverk invigdes i början av 50-talet med pompa och ståt. Prinsessan Sibylla skulle komma och inviga, men fick förhinder på något sätt. Det var stordrift och alla åkare hade sin roll i det hela. Jag kan inte omnämna alla åkare, men om några ytterligare kanske man bör nämna Hubert Persson, Edvard Anderson och Ragnar Lund. Dom stod oftast för dom mera exklusiva leveranserna. Om man med exklusiv i det här sammanhanget menar direktleverans utav speciella sorterade grussorter av olika kvalitet.

Mellan mig och min brorson Jan-Eric var det alltid en diskussion om vilket lastbilmärke som var bäst. Jan-Eric höll på Scania-Vabis och jag på Volvo. Det handlade oftast om dåtidens "värstingar" inom lastbilmärkena, nämligen Scantias Regent eller Volvos Titan. Ernst Olsson ifrån Stugun som ofta trafikerade våra vägar var innehavare av Regenter och många utav åkarna ifrån Fors hade Titaner, bl a Einar Forsström. Det var nästan så att vi kom i handgemäng ibland i våra diskussioner om vilket märke som var det "värsta". Så här i efterhand är jag beredd att ge min erkänsla för Regenten, den var förmodligen den värsta, åtminstone som Scania har tillverkat. Vilka fantastiska transporter han utförde denne Ernst Olsson med sina Scania-bilar. Det var tunga och breda transporter till alla kraftverksbyggen runt om i hela Sverige. Det var bara hans specialfordon som klarade utav dessa transporter. Dessutom transporterade Ernst Olssons lastbilar cement från järnvägen i Långsele till alla kraftverksbyggen som byggdes under 50-talet.

Jag inledde mina minnen med att påstå att motorcyklisterna var dominerande på vägarna och visst var det så. Det var inte vilka motorcyklar som helst. Det var Hannu Hintalas (numera Sanden) Vincent, Gösta Norbergs Triumph och så kom det en gäst till Hanne åkande på en motorcykel utav märket Sarolea. Det var Ingrid Bergmans bror Herbert som var innehavare av en sådan motorcykel. Vi visste inte så mycket utav motorcyklar förutom Ernst Erikssons Huskvarna. Men från och med det besöket blev vårt favoritmärke givetvis Sarolea. Jag har aldrig hört talas om detta märke i nutid. Men det var ett utmärkt tillfälle att bravera med att det inte fanns bättre motorcyklar än Sarolea.

Andra motorcyklar som var dominerande vid den här tiden var annars BSA. Jag kommer inte ihåg alla som var innehavare utav detta märke, men det var många.

Gustav Berg var innehavare utav en T-Ford från 20-talet. Jag och Martin Berg hade vid slutet av 50-talet förmånen att få åka i den till danser ett antal gånger. Ingen utav oss hade körkort så Åke Berg var vår privatchaufför. Dansresorna gick oftast till Övsjöbyn och dansstället Stromboli, kanske utav förklarliga anledningar som jag inte ska gå in närmare på.

Jag blev mycket god vän med Jan-Erik Forsström under senare delen utav 50-talet. Vi hade lärt oss dansa hemma hos Rolf Olssons föräldrar. När tiden var mogen räckte inte Olssons vardagsrum till längre. Vi måste helt enkelt ut till de stora danspalatsen. Men hur skulle vi ta oss dit – vi hade ju inget körkort någon utav oss? Det hela löste sig genom att vi lånade Verner Forsströms svarta PV 444 och Olle Forsström som chaufför. Vi vågade oss utanför Fors gränser – ja ända till Rissna, där det var mycket populära danser vid den här tiden. Jag kan inte förstå att Olle stod ut med Jan-Erik och mig. Ibland var det Olle och jag – ibland var det Jan-Erik och Olle som stod och väntade på hemfärd, någonstans utanför något hem, där det bodde någon flicka. Men för det mesta, vill jag påstå, väntade Olle och jag på Jan-Erik. Jag hade under vistelsen i Härjedalen hunnit med att ta körkort. Jag övningskörde på ett vägbygge mellan Linsell och Hedeviken genom att köra Jeep med sprängmedel och byggarbetare. När jag kände mig mogen för uppkörning tog jag tåget ner till Sveg och anmälde mig vid en körskola. Jag körde totalt 5,5 timme och körde sedan upp och allting

gick som på räls. Jag kvitterade ut mitt körkort och med körlektioner så kostade det mig totalt 121 kronor.

När jag kom hem igen från Härjedalen med körkort i bagaget hade Verner hunnit byta bil till en röd-vit Volvo Amazon. Jan-Eriks och mina dansresor fortsatte, men med mig som chaufför. Verner han förstod sig på ungdomar han, vad skulle vi ha gjort utan honom. Jan-Erik och jag företog resor, ja långt in i Ångermanland, ända ut till kusten och Nordingrå.

Tävlingar efter vägarna under 50-talet

Dagens-Nyheters cykeltävling 6-dagars var ett populärt inslag efter våra vägar under 1950-talet. Man gick man ur huse för att se vem som kunde ligga först i klungan. Oftast så stod publiken kring korsningen vid kyrkan. Vilka var det då man hade som favoriter vid den här tiden. Jo det var stjärnor som Yngve Lund och Harry Snell. Jag kommer speciellt ihåg att när vi gick och läste i sockenstugan, då avbröt prästen Sundström att sprida sin religionskunskap för att vi skulle få gå ut och titta på 6-dagars. Det var högtidligt värre, först kom bilar med högtalare och reklam för Dagens-Nyheter. Högtalarna informerade om vilka som låg först i klungan och sen kom cyklisterna på ett långt radband. Efter några minuter så var det över och det var dags att lyssna på Guds ord igen.



Rallytävlingen Kärleksstigen var också ett populärt inslag under 1950-talet. Namnet Kärleksstigen var uppkallat efter en stig som gick från Annedal och kom fram mittemot Skogskyrkogården. Just den delen var klassad som någon form av specialsträcka i tävlingen. Om det var fartsträcka kommer jag inte ihåg, men oftast så stod man där vid Skogskyrkogården för att se när dom kom fram. Man startade tävlingen vid Skogsskolan.

Lokala representanter var bl a Erling Tjärnkvist, Jan-Olof "Jajje" Johansson och Torsten Backström. Om jag inte minns alldeles fel körde Erling Wolksvagen, "Jajje" specialtrimmad Volvo och Torsten Ford förstås.

Fortsättning följer

Martin Bergman 27 februari 2002