

## Transporter i Ljustorp strax före motorfordonens tid

Det berättas många historier om hur människor gick när de skulle någonstans. En man i Bredsjön, Hans Henrik Hansson (1861-1961), hade gjort till en betald syssla att gå ärenden. Hans blev känd för att klara att gå fram och tillbaka till Sundsvall över dagen, göra ett ärende och leverera samma dag i Bredsjön. Det blev en sträcka på ca 10 mil. Det berättas också om Erik Jonas Sjödin som på 1880-talet hade sitt arbete vid Karlsvik på Alnö. Efter arbetet på lördagseftermiddagen gick han över till norra sidan av Alnö för att ta båten över till Fjäl och sedan gå upp till 12-mansbodarna, Bredsjöbornas fäbodlar sydväst om Laxsjön, där han hade sin flickvän. På söndagkvällen återvände han till Alnö. För den som undrar, jodå de blev ett par, som levde ihop resten av sina liv.

Det var ganska precis lika lång vägsträcka som Hans gick, 5 mil i varje riktning i båda fallen.

När sågverken längs kusten byggdes under andra halvan på 1800-talet kom många arbetare från andra delar av landet som sökte bostäder. Det byggdes många torp och stugor nära kusten i Stavre och Edsåker, det var ett avstånd som man kunde gå till och från jobbet varje dag. Kom man längre ifrån som ex Skäljom blev det veckopendling gåendes (vilket min farmors far var ett exempel på).

Cykeln hade nått ungefär dagens huvudsakliga funktion omkring 1900 ( frinav uppfanns 1898, luftfyllda gummiringar och lika stora hjul fanns sedan tidigare ). På bilder från ca 1920 - 1925 kan man börja se cyklar utanför även mycket enkla stugor i Ljustorp. Tyngre och mer ståndslena transporter skedde med häst och lämplig kärra för ändamålet.



Bild nr 11305 Emil Wikman (1884-1911) bondson från Jällvik på stadsfärd år 1908 med en gigg.  
Observera lådan, bakom sätet, med plats för last.

Med de växande industrisamhällena efter kusten ökade behovet av nära dagliga transporter av främst mjölk. Det löstes genom att man ofta gick samman byavis och utsåg någon som fick ta häst och vagn och åka till de fasta kunder man hade överenskommelse om mjölkleverans med. Också hästen har en begränsad aktionsradie så mjölktransporter till kusten skedde upp till ungefär byn Fuske men inte längre. Det blev för långt för hästen att gå fram och tillbaka över dagen.



Bild nr 10635 Mjölkstransport till Vivsta. Foto Eva Lindmark ca 1930.

Möjligheten att sälja mjölk till industrifolket kom att bidra till att förändra jordbruksstrukturen. Kunderna ville ha mjölk hela året, vilket var svårt om korna var på bete på fäbodarna under sommaren. För att klara att ha korna hemma måste marken utnyttjas bättre och fullständigt växeljordbruk och gödsling infördes. Det blev en stor produktionshöjning så att man inte behövde ha korna på skogsbete längre. Tidigare hade man genom inhägnader hållit korna utanför inägomarken. Nu började man hålla korna i hagar, vilket gjorde att grindar över vägarna kunde börja avvecklas.

Samhället var till stor del baserat på självhushåll. Ett exempel på detta kan hämtas från skolutbyggnaden. Från början, fram till och med skolan som byggdes 1911, planerades för att även lärarna skulle ha mark och byggnader för ko, kalv, gris och höns för det egna behovet. En del måste dock köpas och bristen på transporter skapade utrymme för att ha en affär i de flesta byar eller små grupper av byar.

Till de små affärerna kunde kundkretsen bekvämt gå. Som komplement till de ofta enkla byaffärerna kom de resande försäljarna som hade sina varor i en resväska som gårdfarihandlaren packade upp hemma hos kunderna. Godkända resande publicerades med namn i Länskungörelserna



Bild nr 10637. Gårdfarihandlare Sidén på besök. Foto Eva Lindmark ca 1930



Bild nr 10289. Hårklippning före 1925, fr vä Manne Lövgren Slättmon och Petter Persson Bredsjön som blir klippta av en resande frisör. Hantverkarna fick komma till kunderna i stället för tvärtom idag. Fotograf Albin Lindström Bredsjön ca 1920  
Postdistributionen var ett delat ansvar med kunderna. Postverket levererade posten i början på 1900-talet till några större punkter i socknen. Distributionen mellan dessa punkter sköttes av några bönder i trakten, som

använde sina egna hästar och vagnar i verksamheten. Posten distribuerades från Stavreviken/Fjäl till huvudpunkterna prästgården och affären i Lagfors. Vid prästgården samlades ungdomarna som skulle hämta sina respektive byars postväska. Efter oftast en trevlig stund tillsammans bar det iväg till hembyn med postväskan gåendes. I hembyn var det ett hushåll som hade ansvaret för att öppna den stängda postväskan och då samlades representanter för de olika hushållen för att hämta sin post. Brev och vykort spelade en stor roll för att komma överens om möten och affärer.



Bild nr 10428 Posten mellan Mellberg och Lagfors kördes i många år av bonden Teodor Edén i Tuna (tjänsterevolver ingick). Bilden troligen tagen på 1910-talet. Från Lagfors vidare till Bredsjön körde Jon Andersson. Den mesta posten lämnades vid affären i Bredsjön men här bodde människorna mer glest och enskilda gårdar kunde ha sin egen väska, som hängdes på en överenskommen pinne efter vägen.



Bild nr 10290 Jon Andersson ( Jon-annerna ). Fotograf Albin Lindström Lagfors ca 1920.

Det berättas om Jon att han tyckte om att sjunga med sin vackra basröst när han for fram efter sin häst. Jon gjorde också "taxi" körningar och kunde också hämta barnmorskan när det var dags.

De flesta Ljustorpsbor tog sig ut i världen via Stavreviken vid Indalsälvens utlopp. Vid Stavreviken eller byn Fjäl fanns möjlighet att resa vidare med ångbåten Turisten till bl a Sundsvall. För resande med häst fanns ett stall att ställa hästen i till dess man återvände.

År 1919 var det två turer om dagen, resan tog två timmar och man kunde åka från Stavreviken kl 7 och återvända kl 17. Tiderna förefaller högst rimliga men för att komma till Stavreviken måste man i de flesta fall ha färdats i kanske två timmar!!



Bild nr 10602. Motorfartyget S/S Turisten. Bilden är hämtad från Medelpads sjöhistoriska förening.

För att kunna resa snabbt längre sträckor med häst krävs byte av hästar med ganska korta intervall. Man hade ett väl utbyggt system med gästgivargårdar, skjutsställen och viloplatser (för hästarna). Strukturen i resandemöjligheten styrdes av länsstyrelsen, som genom avtal med entreprenörer bestämde knutpunkter (gästgivargårdar, skjutsställen och viloplatser) i systemet och med länskungörelser fastställde villkor och taxor. Ett bevarat avtal med skjutshållaren i Slätt visar att han fick 300 kr årligen (från 1891) för sina tjänster utöver vad han fick för varje uthyrning som var en krona och sjuttio öre per mil och häst. I en länskungörelse från 1920 visas att systemet förfinats ytterligare, se nedan.

1920 den 27 januari. N:o 17.

# LÄNSKUNGÖRELSE.

## Västernorrlands län.

Ser. A. Landskansliet. 1920.

---

N o 17.

### FÖRTECKNING,

utvisande de i Västernorrlands län från och med den 1 januari 1920 befintliga skjutsanstalter, väglängden dem emellan samt skjutslegans belopp för varje häst utom avgift för åkdon.

Skjutsanstaltens namn och beskaffenhet	Skjutsanstalter, till vilka skjuts utgöres	Skjutsställens längd i nytt	Lega för varje å skjutshället begagnad häst, som utgår	
			mellan kl. 6 f. m. — 8 e. m.	mellan kl. 8 e. m. — 6 f. m.
<i>Sundsvall, gästgiveri</i> .....	Dingersjö .....	1.7	7: 65	9: 18
	Vattjom .....	2.	9: —	10: 80
	Ytterkovland .....	1.4	6: 30	7: 56
	Mellerstbyn .....	1.4	6: 30	7: 56
<i>Mellerstbyn, skjutsstation</i> ,	Sundsvall .....	1.4	6: 30	7: 56
	Svarvarböle .....	2.1	9: 45	11: 34
	Vattjom .....	2.8	12: 60	15: 12
	Slätt .....	1.9	8: 55	10: 26
<i>Slätt, skjutsstation</i> .....	Ytterkovland .....	1.2	5: 40	6: 48
	Svarvarböle .....	1.4	6: 30	7: 56
	Mellerstbyn .....	1.9	8: 55	10: 26
	Harvom (med vilställe i Risgränsbyn) .....	2.9	13: 05	15: 60
	Nordånå .....	1.7	7: 65	9: 18

I tabellen ovan har endast platser som är av intresse för Ljustorp tagits med.

Avgiften för åkdon fanns också noggrant specificerade i kungörelsen.

Avgift för begagnande av åkdon utav nedan omförmälda beskaffenhet ävensom för sele utgår, jämlikt Kungl. Kungörelsen den 31 december 1917, följande

## Taxa.

För ett <i>enbetsåkdon på hjul</i> med ett säte och med fjädrar, stoppad dyna samt fotsack av läder eller vattentätt tyg .....	35 öre
Därest åkdonet är med träfjädrar försett, skall avgiften minskas med fem öre.	
För ett <i>enbetsåkdon på hjul</i> , av enklare beskaffenhet.....	15 „
För en <i>enspäänd släde</i> , försedd med stoppad dyna samt fotsack eller fäll.....	20 „
För en <i>enspäänd släde</i> av enklare beskaffenhet.....	15 „
För <i>sele</i> , när åkdon icke tillika av den skjutsande lämnas .....	10 „

allt för nymil räknat, med iakttagande av att avgift alltid skall erläggas för minst en halv nymil, även om den tillryggalagda väglängden icke uppgår därtill.

Vad kostade en resa Slätt-Sundsvall-Slätt med hyrd häst och utrustning.

Slätt-Mellerstbyn 1,9 mil, häst 8,55 kr (4,5kr/mil), vagn, sele min 48 öre

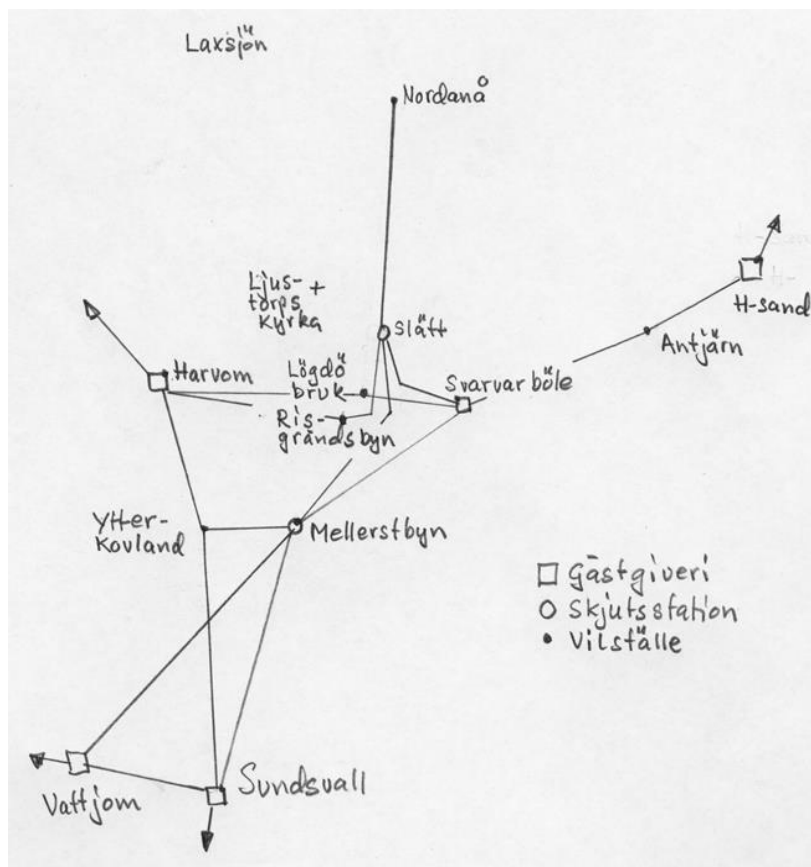
Mellerstbyn- Sundsvall 1,4 mil häst 6,3 kr, vagn, sele min 35 öre

Tur och retur blir det 31,36 kr. Då tillkommer resan till och från Slätt inom Ljustorp.

En snickare fick ca 5 kr per dag och drängar och pigor mindre.

Prisnivån visar att tjänsten var avsedd för statens tjänstemän och mycket välbeställda andra resanden.

Resande strukturen som berör Ljustorp är grafiskt visad nedan.



Slätt var den enda punkten inom Ljustorps socken i systemet. Dvs till Slätt skulle man kunna resa på annat sätt när man skulle ut i värden med hjälp av skjuts-systemet. I systemet var Slätt en skjutsstation 1920 men det hindrade inte den siste ägaren från att kalla sig gästgivare.

Ett bevarat brev till Slätt skjutsstation visar att en resande skrev månaden före och beställde hästar att vara disponibla till en viss dags förmiddag eller eftermiddag.

Dvs inte bara tempot i resandet var annorlunda utan det krävdes en längre planering och framför hållning.



Gästgivargården i Slätt och gästgivarfamiljen Olof Petter Johan Nyberg (1877-1939) ca 1915. Bilden ingår i de så kallade Söråkersbilderna

Den snabba folkökningen under speciellt andra delen av 1800-talet gjorde att människor sökte sig bostäder på många nya platser utan vägförbindelse. Man trampade upp en stig med tiden till platsen för stugan eller torpet. Sådana väglösa bosättningar fanns i hundratal runt om i Ljustorp. Behövde man frakta något tungt till eller från ett sådant ställe fick man klövja en häst eller använda en så kallad fjällgigg ibland kallad fäbodsläpa, se bild 10116.



Bild nr 10116. En fjällgigg fotograferad 1919 i byn Fuske av Nordiska Museets utsände. ”Foto i Nordiska Museets arkiv”.

Av brev från slutet av 1800-talet framgår det att man ibland reste in till Sundsvall för att gå på marknad. En sådan stadsresa kunde omfatta en vecka.

Vägarna var byggda för gående och hästar och hästdragna kärror. För drift och underhåll av de stora vägarna fanns en vägstyrelse som valdes av representanter från berörda kommuner, Ljustorp, Hässjö och Tynderö. De bildade tillsammans Ljustorps tingslags vägstyrelse.

Vägarna finansierades med en skatt från bönderna och statliga bidrag. Vägstyrelsens ansvarade

för sin andel av den stora kustlandsvägen (no1) och större vägar i varje kommun eller socken. I Ljustorp ansvarade man för bygdevägen från Stavreviken-Åsäng-Bredsjön, Åsäng-Viksjö och Lögdö-Edsåker-Frötuna. Övriga vägar var privata gårdsvägar, byvägar och skogsvägar. Arbetet på vägarna skedde för hand med hackor, spett, spadar och hästdragna kärror. På vintern plogades vägarna med hästdragna plogar. Allt arbete auktionerades ut i små poster som lämpliga jobb för bönder och annat folk i trakten.

Vinterunderhållet delades upp mellan bönderna som var och en fick ansvar för att ploga en viss sträcka. Plogning av sträckan Lagfors – Bredsjön startades först i andra delen av 1920-talet.

Även om det skedde plogning såg resultatet inte alls ut som idag.



Bild nr 10998. Fritz Forsberg (1908-1992) i Fuske med hästdragen snöplog skapar en typiskt V-fomad hästplogad väg.

Även om det var möjligt att resa så saknades strukturer i närområdet för ett vidare folkligt resande innan bilar och bussar började användas.

1920 kom de första Ljustorparna att skaffa sig motorfordon och dörren till ett mer folkligt resande öppnades på glänt.

Ljustorp 20210117  
Olof Ulander