

Minnesplock

Till mina barn

Stockholm i juni 1941

Olav Olsen



I de släktalbum, som ni fingo till julen, nämnde jag, att jag skulle söka sammanföra några enkla minnesanteckningar för att fortsätta den serie sådana minnen, som min far för nära 40 år sedan överlämnade till mina syskon och mig, och varav även ni fått en avskrift var.

Detta löge skall jag nu söka infria. Jag kommer här att huvudsakligen återgiva minnen från mina tidigare år, från mina resor och från tilldragelse, som ni icke själva kunna erinra er.

Innan jag övergår till dessa minnen, vill jag dock först komplettera min fars minnesskrift med att återger, vad moster Marte berättade för mig vid mitt besök i Oslo för några år sedan om huru det kom sig, att min mor tillbragte en stor del av sin barndom och ungdom i Holland.

1857

Enligt moster Marte fick min mor vid 6 års ålder med sin mor följa far på en resa med det skepp, han då förde. Resan slutade emellertid tragiskt. Skeppet råkade nämligen utanför holländska kusten ut för en svår storm och förläste. Samtliga ombordvarande drunknade utom min mor. Hon flöt nämligen oskadad iland, fastsurrad på något flytetyg. Lyckligtvis hade en moster, som var bosatt i Vendam Holland. Denna moster, vilkens namn såsom gift gick jag icke känner, tog hand om tösen och uppfostrade henne som egen dotter tills hon efter konfirmationen återvände till Norge och bosatte sig i Risör.

Ja, sen kan jag då börja med mig själv och mina egna minnen.

1883

Jag föddes i Nyland den 2 juli 1883 i den Westerlundska lill-gården, d-r familjen bodde ett par år, medan fars eget hus byggdes nere i samhället eller på "platsen", som den tätare bebyggelsen i Nyland kallades.

Från mina 5 första år har jag endast några få minnen till exempel

- om segelturer på älven med fars "ora et labora", en före detta räddningsbåt, som far köpt från något fartyg
- om en julgransbrand hemma i salen, då vatten ur stora bunkar kastades över golv och väggar,
- om en renslakt nere på isen, då lapparna om vårarna drogo ned till älven med sina hjordar

1888

- Om mor på sjukbädden och
- Om mors begravning, då sorgetåget ringlade sig fram på en kilometerlång sträcka nedför Nordanåkersbackarna och förbi Ytterlännäs ärevördiga 1400-tals kyrka till den nya vita kyrkan på näset mellan Eds-sjön och Bollsta-fjärden.

Mitt första starka minne har jag dock av den dag, då vårt vackra hem fullständigt brann ned. Det var den torra sommaren 1888, endast två dagar efter den, då Sundsvall och Umeå nästan totalt nedbrunno.

Jag minns, hur jag satt vid dikeskanten utanför vårt hus och spelade "Knaster" med 5 småstenar, då en gesäll hos skräddare Nordqvist från grannhuset kom utrusande och skrek, att elden var lös hos "kaptens".

Från taket på vårt tvåvåningshus slogo eldslågor ut, och rök bolmade fram genom vindsfönstren.

Jag rusade med en hel del tillskyndande personer i huset för att söka rädda, vad räddas kunde, framför allt var jag mån om att få ut mina leksaker. Jag blev emellertid utmotad, men anförtröddes dock att bära ut en pinnstol, på vilken del av fars kontorsböcker staplats upp. Den bördan kånkade jag bort till en äng, där det lilla, som kunde räddas, så småningom samlades. Far var icke hemma vid tillfället utan befann sig på båtresa från Härnösand uppför älven.

En beundransvärd räddningsprestation utfördes emellertid av en målare, som höll på med några reparationsarbeten på huset, och min sedermera styvmor, Johanna Höglund, Dessa två buro nämligen ensamma ut fars tunga kassaskåp, fyllt med böcker och papper, ett arbete som under vanliga förhållanden skulle krävt åtminstone fyra män.

Tant Hallin i boklådan" invid, tog hand om oss barn och förde oss upp till min gudmor fru Anna Nyberg, Hos henne fingo vi stanna några dagar, och jag minns, att jag då första gången fick tala i telefon, Det var far, som ringde, och jag fick, stående på en stol, tala med honom en lång stund, Han vara nämligen orolig för oss, men samtalet med mig måtte ha övertygat honom om att det inte gick någon nöd på oss, ty han slutade med "Ja de var ju skönt att du har de bra, fer". "Fer" var ett norskt smekord, som han ibland använde.

Några dagar efter branden fick jag följa med vår dåvarande husföreståndarinna, fröken Tjerneld, till Östhammar på några veckors badsejour.

Resan företogs med båt och uppehåll gjordes för någon timme i Sundsvall. Där rök det ännu mellan rutinerna, och vattenslangarna lågo ännu kvar på gatorna. Vi promenerade upp till kyrkan, som skonats av elden, På planen nedanför kyrkan var det ett myller av folk. Där levdes lägerliv, och där bodde man i tält, som konung Oscar omedelbart sänt upp.

Från vistelsen i Östhammar minns jag min första och enda tur på en hissnande "hög-hjuling", som den tidens cyklar kallades. Det var badläkaren, som gick och ledde hjulingen runt badparken, med mig tronande ovanpå i jämnhöjd med hans axlar.

Jag minns även ett äventyr, som lätt kunde ha slutat med att jag drunknat. Vi bodde nere vid stranden i ett förhyrt hus, tillsammans med den blinde kommissionär Rahmström från Härnösand och hans dotter. Till huset hörde egen båtbygga, och jag lekte ofta där. Jag vet inte, hur det kom sig, men en dag måtte jag ha stumar på något på kajen, ty jag föll i vattnet och sjönk djupt utan att någon människa observerade olyckan. Jag blev emellertid räddad genom en egendomlig slump. På en så kallad "klappbygga" en bit ifrån höllo några biträden från en manufakturaffär på att skölja kläder i det fyrkantiga hålet på "klappbyggan". Döm om deras förvåning, då de alldeles oförrett fingo se huvudet på ett barn i hålet. De togo tag i den långa kalufsen och drogo upp pojken, som inte var värre därän än att han ensam kunde springa in i huset. Tant Tjerneld var inte hemma, och den lille 5-åringen var rädd, att han skulle få ett välförtjänst pisk. Han tog därför av sig skorna och sprang och gömde sig i en garderob. Då tant strax efteråt kom hem, blev hon förskräckt, då hon fick se de blöta fotavtrycken på golvet. Hon följde spären och öppnade garderobsdörren. Där inne stod den dyvåte

pilten. Den vankades emellertid inte något pisk. Tant blev nämligen själglad över att det hela avlöpt så lyckligt och gick och köpte ett par nya, knallröda strumpor, som jag sedan kunde stoltsera med vid en konsert på kvällen i "solhuset".

Då vi kommo tillbaka till Nyland, hade familjen installerat sig i Nenzénska huset, som far förhyrt i sin helhet.

1889

Den kommande vintern var ytterst snörik och jag minns, hur vi barn från fönstren endast kunde se huvudena på karlarna, som skottade på gårdsplanen.

Den största händelsen det året var, att far gifte om sig med Johanna Höglund, som varit hos oss en längre tid, och som vi barn voro varmt fästade vid.

1890

Följande år flyttade vi in i det nya hus, som far låtit bygga på en liten, solig, trädbeväxt kulle några 100 m söder om "platsen". Bakom huset låg en vacker naturpark med resliga tallar och "yviga" björkar. Huset kallades av far för "solheim" och en stor standert med detta namn brukade hissas på den höga flaggstången vid festliga tillfällen.

Vid denna tid var det synnerligen livligt i Nyland. Intill ett 30-tal skepp kunde på en gång ligga och lasta rundtimmer i Nyland och Rossö, och stora stuvaregång huserade vilt i trakten, särskilt omkring bryggeriet. Ännu rörligare blev det, då Härnösands-banan började byggas och skaror av "rallare" sysselsattes på banvallarna och i schakten i Nyland.

Före banans tillkomst tillgodosågs trafiken blott genom hästskjuts och, under sommaren, med båt från älven. Då funnos ännu ett per hjulbåtar kvar på älven, och jag minns resor med sådanda båtar, den gröna Ådalen och den gula "Elfkungen".

Den regelbundna trafiken mellan Härnösand och Sollefteå uppehölls av de moderna båtarna "Strömkarlen" och "Sollefteå".

Dessa hade två propellrar för att kunna manövrera i strömmen och bland timret, som flottades ned för älven till sorteringsbommarna vid Sandslån, mitt emot Nyland. Far hade "sommarackord" för hela familjen för resor med ångfartyget "Sollefteå" på sträckan Nyland-Härnösand. Detta kostade blott 25 kr per sommar, och för denna summa kunde alla familjemedlemmarna resa så ofta som helst den 6 mil långa vägen till Härnösand.

Inte mindre än tre Svea-ångare gingo vid denna tid regelbundet upp till Nyland, nämligen "Nordstjernen" och "Vesternorrland", som hade sin tilläggsplats vid "Oskarskajen", nedanför "Solheim" och Karl XV, som brukade lägga till vid Rossökajen. Det fraktgods, som dessa fartyg medförde distribuerades sedan till de olika bryggorna efter älven genom särskilda långsamgående fraktbåtar; "Idog", "Myran" och "Pelle". Nyland var slutligen centralpunkten för ½ dussin smärre passagerarbåtar, "Trafikbåtarna" som fullgjorde täta turer mellan de olika bryggorna, både norrut och söderut. Ett av mina sorgligaste barndomsminnen var förknippat med en av dessa båtar, "Gerda", som en kväll blev påkörd av "Nordstjernen" i det smala sundet mellan Sandö och Lunde. Ett 20-tal personer följde "Gerda" i djupet och stor förstämning rådde i hela Ådalen en lång tid efter olyckan.

Samma sommar var konung Oscar på en rundresa uppe i sågverksdistriktet och var inbjuden till middag till grosshandlaren Constantin Falk i Hammar, ett par km från Nyland. En stor välkomstbåge hade rests på kajen och, sittande på fars axel, fick jag där för första gången se gamle kungen. Från kajen upp till herrgården hade Falk låtit lägga ut en bred plankgång. Dessa plankor, som kungen gått på, köpte far och använde till golv i övre våningen på "Solheim":

1890-1894

På hösten 1890 började jag gå i skolan. Vi skolbarn hade då att i ur och skur, snö och köld gå den omkring ¼ mil långa vägen till Hammar. Där undervisade "Tant Helga" Bäckström i "småskolan" och den rödskäggige "Farbror Sellberg" i folkskolan. Farbror var en "lörd" herre och hade läst "på präst" men måst avbryta studierna av ekonomiska skäl. Hans kunskaper kommo emellertid väl till pass, då vi senare måste läsa privat för honom för att tentera in i "storskolan".

Jularna voro särskilt efterlängtade av oss på "Solheim". Stora förberedelser med stök, slakt och bak gjordes. Vi äldre pojkar fingo gå och hämta julgran i skogen, och vi vore mycket noga med att söka finna en så vacker gran som möjligt. Aldrig kunde det då falla en skogsägare in att hindra någon att ta julgran på hans område.

Da'n före doppareda'n badades hela barnaskaran i balja i köket, och under badet serverades "sirapsgås". Sedan fingo de mindre barnen gå till sängs, under det att de äldre klädde granen.

På julaftons morgon var en "julhög" med prov på allt husets bakverk, rån, kakor, bullar och pepparkaksgubbar, uppstaplade på en stol vid varje barnasäng, och ett litet julljus lyste vid varje hög. På förmiddagen fingo vi pojkar på en kälke draga omkring gåvor (ved, mat, konfekt och dylikt) till många stugor i trakten. Sedan låste vi oss inne i olika rum för att "slå in" julklapparna och "dikta verser". Far var särskilt fyndig och hade alltid originella påhitt, även beträffande inslagningen. Sålunda var ett skrivställ inrullat i en många meter lång trasmatta, och då Andreas och jag fingo våra första klockor (av silver och fullt moderna med bygel i stället för med nyckel-uppdrag) voro dessa gömda i säckar.

Julklappar från vänner och bekanta fick man inte med posten utan de kastades i helt oförberett i huset. Det gällde därvid för den kastande att vara kvick i vändningarna och söka hinna undan, innan husfolket kände honom. Flykten underlättades av att den gode givaren i regel åkte "sparkstötting".

På julumorgonen foro de flesta solheimare till julottan i Ytterlännäs kyrka, nedbäddade i arrendator Lindströms två, långa Jämtlandsrisslor. Kyrkfärden i den tidiga morgontimmen genom den snötyngda skogen över Nylandsberget med den vidsträckta utsikten över Ådalen var sagolik. Brinnande ljus lyste i alla fönster efter vägen och alla julgranarna voro tända. Den fullsatta kyrkan upplystes endast av stearinljus, och alla sågo så rödkindade och innerligt glada ut. På hemvägen voro hästarna såsom vilda. De längtade väl tillbaka till sina spiltor och arrangerade självmant kapplöpning, ibland med stjälpning som påföljd.

Omkring 13-da'n började julgransplundringarna, och vi barn hade en ansträngande men rolig tid. Då vi åkte hem från dessa bjudningar, medförde vi var och en påse med gottor från den plundrade granen.

På somrarna badade vi i älven antingen i badhuset i Nyland eller på stranden uppe vid Hammar, där det var långgrundt och mindre "strömt".

På höstarna gingo vi man, eller rättare sagt barn, "ur huse" för att plocka bär, som det fanns gott om i skogarna. Det roligaste var att plocka hjortron, ty då måste man hoppa mellan tuvorna på myrarna. Omogna, röda, hjortron lades på flaskor, under det att de mogna, gula bären syltades. Största läckerheten var emellertid de fullmogna åkerbären, som funnos här och där på dikesrenarna.

Nästan varje år härjades något av sågverken i Ådalen av eld. Jag minns särskilt, då sågen och brädgården i Kungsgården på andra sidan älven från Nyland räknat brunno ned. Det var en mörk höstkväll, då vi fingo höra klämtningar från brandklockan och ihållande gälla brandsignaler från flera av sågverken och från båtarna från älven. Bogserbåtar från alla verken i trakten ilade till platsen och väldiga vattenmassor slungades över elden. Denna var emellertid som ofta var fallet, då det gällde brädgårdar, mycket svår att släcka. Detta berodde icke bara på att själva brädgårdarna med sina anhopningar av torrt virke erbjödo elden mycken näring, utan även på att brädgårdarna ofta vilade på ett flera meter tjockt lager träribb, som använts såsom fyllnadsmedel.

Det osågade virke, som far exporterade, huvudsakligen till Holland och England, brukade i regel inlastas i Rossö i av köparna befraktade skutor. Klamparna som far låtit avverka från skogar uppefter Ådalen, flottades ned med strömmen till skiljebommarna vid Sandslån. Fars klampar, som alla medelst särskild yxhammare voro märkta med inregistrerat timmermärke, ett ankare, bogserades sedan i flottar från Sandslån till Rossö. Där kunde ibland många skepp på en gång ligga och lasta virke från fars skogar.

Jag fick ibland vara med ombord och pricka virket. Detta skedde med streck och punkter på en inrutad bräda. Det virke, som skulle stuvvas i lastrummet togs ombord genom en särskild lucka, långt ner på sidan av bogen. Däckslasten måste däremot tagas direkt upp på däck.

En dag, då jag höll på med sådan prickning, kom det sorgliga budet från land, att skepparna från icke mindre än 3 av skutorna i Rossö drunknat under segling från Nyland. Förmodligen hade segelbåten vräcks omkull av någon kastvind i "bakströmmen" vid ön "Lilla Norge" mitt i älven.

Far nedlade personligen mycket arbete i sin affär. Till hjälp vid värdering, köp, tumning och drivning av avverkning å olika skogsskiften hade han 3 faktorer.

Far ägde dessutom 1/6 av farbror Damstedts såg, Skärsviken, ungefär 2 mil från Nyland. Därigenom fingo vi tidigt umgänge med denna älskvärda familj, från vilken jag sedermera fick min kära hustru.

Den första gången, som jag var med på besök till Damstedts i Brunne, var jag bara 4 år, och det uppgavs att den lilla Tyra, som endast var ett par veckor gammal, skrek vid min åsyn. Vi barn på "Solheim" foro till Brunne varje höst för att plocka vinbär och krusbär i den stora trädgården till Damstedtska stället, Marielund. På vintrarna brukade farbror Damstedt med eller utan åtföljande familjemedlemmar komma åkande i sin låga rotting-rissla, dragen av den gamla trotjänaren "Franken".

1894-1899

Hösten 1894 tenderade Andreas och jag in i läroverket och Tora i flickskolan i Härnösand. Vi åtföljdes av moster Erika "Matta", som kom att under många år förestå ett särskilt skolhushåll, som ordnats för oss. Det första året hade vid hushållet i en lägenhet om 1 rum och kök 1 trappa upp i lektor Carlgrens hus, men sedan flyttade hushållet in i en liten rödmålad stuga med 2 rum och kök vid Backgatan. Här pysslade "Matta" om icke bara oss Solheimsungdomar utan även Damstedtska

ungdomar med flera som vore inackorderade i hushållet. Ett gammalt taffelpiano hörde till utrustningen, ty alla så kallade bildade flickor på den tiden måste även ta musiklektioner.

Scoutrörelsen fanns ju icke vid denna tid, men vi pojkar lekte ofta ute i naturen, oftast såsom "indianer och vita". Flera gånger lågo vi ute under nätterna och värmdes oss vid ett stockeld, stekte skinka på pilspetsarna och tyckte, att vi vore väldiga krigare.

Hemresorna vid jul med flera järnvägsvagnar fyllda med julledda skolungdomar vore mycket roliga, och det hurrades väldeliga vid varje station, där någon av kamraterna steg av tåget.

Under jullovet brukade vi kottterivis gästa varandra. Sålunda vore Tora och jag flera gånger på julbesök hos rektor Sändlers i Hola och hos prostens Nordlings i Gudmundrå.

1896 eller 1891¹

En vacker sommardag ankrade på fjärden nedanför "Solheim" den tyska kejsarjakten "Hohenzollern" samt en kryssare och två torpedbåtar. Nu blev det särskilt livligt på älven. Den väldiga jakten omsvärmades hela dagarna av roddbåtar och av verkens bogserbåtar med disponentfamiljerna och deras gäster ombord.

Kejsaren² gick dagligen iland och ibland företog han åkturen efter trilla till någon lämplig utsiktspunkt, där den medhavda lunchen uppdukades.

En dag kom kejsaren i enkel svalrock gående på den smala vägen ovanför "Solheim". Han var blott åtföljd av en uppvaktande herre och två taxar. Ödet ville, att jag kom mot dem på samma väg, körande arrendator Lindströms gamla "Frej" med släpande skaklar. Vi vore nämligen på väg ned till en äng för att köra hem en hövagn till ladan. Då jag såg kejsaren komma, ville jag visa storskoleartighet och sökte därför köra av vägen för att lämna kejsaren fri passage. Gamle "Frej" förstod emellertid inte, varför han skulle hoppa över diket, när det fanns en bro lite längre bort. Han ställde sig därför tvärs över vägen, och mina ansträngningar att förmå honom att hoppa över diket vore förgäves.

Kejsaren måste därför själv, gapskrattande åt hästens motspänstighet, hoppa över diket. Jag hade då på mig en ny, grann, gulaktig sportskjorta med tovsar, som jag var omåttligt stolt över, eftersom det var den första sportskjorta jag någonsin ägt. På kvällen, då vi rodde runt jakten, måtte kejsaren ha känt igen den gula skjortan, ty han vinkade åt vår båt att komma närmare, och då vi gjorde detta, kastade han ned till mig en knippe av sina älsklingsblommor, blåklint. Samtidigt måtte han ha berättat om sitt äventyr på vägen, ty alla omkring honom skrattade och viftade ned till oss.

Även ett följande år kom kejsaren med "Hohenzollern" upp till Nyland, men det måtte ha varit sent på hösten, ty jag var då ej hemma i Nyland.

1897

En dag kom far och gav Andreas och mig var sitt häfte av märkvärdigt format och slag. De visade sig vara rundresebiljetter. Far ville än en gång resa och hälsa på i sitt gamla hemland, Norge, och vi skulle få följa med redan dagen därpå. Glädjen blev stor och resan underbar.

¹ Troligen 1895

² Kejsare Wilhelm

Genom Jämtland och förbi snöhöljda fjäll, som vi aldrig skådat förut, gick färden genom den vackra Merakerdalen, där en mångfald av silverglittrande bäckar forsade ned för branterna. I Trondhejm beundrades domkyrkan, Lerforsen, fiskmagasinet samt fisktorget med meterbreda hälleflundror. Far tog oss till och med ut i köket på hotellet för att visa, att man där hade levande fisk i en bassäng. Far beställde kokt torsk till middag, och aldrig har jag ätit så färsk och så god torsk.

Sedan gick resan vidare på den smalspåriga enda järnvägen söderut. Nattåg och sovvagnar funnos ej, utan tåget stannade över natten i Tönset på högfjället, och vi fingo taga in på ett turisthotell med vidsträckt utsikt. Följande morgon fortsatte färden genom den vackra Gudbrandsdalen, och hela dagen hade vi sällskap i en stor andraklass turistkupé med Björnstjerne Björnsson och hans hustru Caroline. Björnsson var först på dåligt humör. Han grälände på konduktören för att man sålt 1:sta klass biljetter till tåget, fastän inga första klassvagnar funnos med. Sedan var han svettig på två officerare, som kommo in i kupén rökande utan att fråga Caroline om lov om att röka. Officerarnas påpekande, att det var en rökkupé, ansåg Björnsson icke vara någon ursäkt. Officerarna gingo därför smågrälände in i en annan kupé.

Så småningom tinade Björnsson emellertid upp och började ett livligt samtal med far bland annat om levnadsförhållandena i Sverige och Norge.

Jag stod vid något tillfälle och såg ut genom det öppna fönstret, då jag hörde Björnsson säga till far; "Se den lilla gutten där, han har to kronor i huve". Jag har nämligen två hårvirvlar. Far replikerade snabbt: "Det är hans visitkort O.O."

Vid Hena station köpte Björnsson körsbär på papptallrikar till Andreas och mig.

Det var märkligt att se huru lika till det yttre Björnsson och hans hustru voro. Båda hade de stora, nästan fyrkantiga huvuden med kraftigt mejslade drag och vilt uppstående isgrått hår. Det var nästan med saknad vi skildes från Björnssons vid framkomsten till Kristiania på kvällen.

Vi togo rum på ett mindre hotell och gingo sedan ut och tittade på stan. Bland annat besöktes ett "dampkjökken", som då var mycket populärt. Det var en stor restaurang med självservering och mycket billiga priser.

Följande dagar fingo vi bland annat besöka Holmenkollen, Frognersätern och muséet med den då nyligen uppgrävda vikingaskeppet. Så fingo vi för första gången åka elektrisk spårvagn, fastän det gick lite olyckligt, ty vi hade sökt skydd i en öppen motorvagn undan en störtskur. Det var sig emellertid icke bättre än att då vagnen rusade ned för en backe hade vid dess fot samlats så mycket vatten, att det forsade upp i vagnen och en vattenkaskad framifrån kastades över hela vagnen. Men inte blevo vi ledsna för det.

Så fortsatte resan med båt ut genom den vackra Oslofjorden, förbi "Tönsberg Tønne" (ett sjömärke i form av en tunna, som utmärker en mycket krokig farled) till fars barndomsstad Risör. Här besökte vi en hel del familjer, bland annat en navigationsskoleföreståndare.

I "Uren" visade far ett hål i en berghäll, som han såsom barn borrat och fyllt med krut. Detta hade han tänt på direkt med en tändsticka, och en eldslåga slog högt upp tätt framför hans ansikte, dock lyckligtvis utan att skada honom.

En av mors mosttrar, Mette, besökte vi även. Hon låg svårt sjuk men lyste upp, då hon fick se far. Hon tog lös sina antika örhängen och gav dem till far. Dem ska "Maries piebörn ha".

Vi besökte även Tvedestrand och fars gamla skeppsmäklare i Kragerö. Det slumpade sig så väl, att i hamnen i Kragerö låg fars gamla fartyg "Able". Vi gingo ombord, och egendomligt nog vore samtidigt ej minde än fyra andra tidigare kaptener på fartyget ombord.

Far visade oss bland annat lejdare, som han personligt gjort, och som ännu var i bruk.

Så återvände vi till Kristiania och togo därifrån tåget till Stockholm. Hela resan hade ju varit sällsam för oss pojkar, men Stockholm med världsutställningen var nog ändå höjdpunkten.

Att åka hästspårvagn imponerade dock knappast på oss, som åkt elektriskt i Kristiania. Då var ångspårvagnen från Slussen upp till Söders höjder intressantare.

Det bästa i Stockholm tyckte vi var sofforna på utställningen. Vi blevo nämligen så trötta av allt gående och tittande och beundrandet att vi satte oss så snart vi lyckades få tag på en plats på någon soffa, och det lyckades mycket sällan. På utställningen togo vi ett kanonfotografi av oss. Det var ett negativ i mässingplåt i form av ett askfat.

Jag minns ej, om hemresan från Stockholm företogs med båt eller tåg, men jag minns, att vi för lång tid framåt hade mycket att berätta för alla där hemma om den underbara rundresan. Jag vill blott tillägga, att far under resan på många ställen hörde sig för om avlägsna släktingar och, om de hade det svårt, sände han dem penninggåvor.

1897-1900

Sedan gick ett par år med skolplugg i Härnösand om vintrarna och med fäbodfärder eller camping bakom Nylandsberget på somrarna.

Vid läroverket i Härnösand fanns vid denna tid reallinje endast till och med klass 5. Då jag var realist, måste jag därför hösten 1900 flytta över till realläroverket i Sundsvall. Jag blev då inackorderad i morbror Larssons familj, och där fick jag ett andra hem.

1901

Far hade under flera år varit sjuk. Han led bland annat av äggvita. En vårdag 1901³, medan vi barn ännu gingo i skolorna i Härnösand och Sundsvall, fick han sluta sitt verksamma liv. Jag fick lov från skolan och reste med morbror Larsson hem till begravningen. Vid denna var anslutningen osedvanligt stor och det flaggades allmänt på halv stång i bygden, ett bevis för hur omtyckt och värderad far varit i vida kretsar. Glad och god, skall människan vara, måtte ha varit hans valspråk, ty han hade alltid ett skämt på läpparna och var givmild som få.

Vila han i frid.

1900-1903

Förmyndare för oss barn blev morbror Larsson i Sundsvall, ett uppdrag, som han fullgjorde på ett utmärkt sätt.

³ Enligt släktforskningen 27 maj 1902

Från skollivet i Sundsvall är särskilt att anteckna, att detta vida skilde sig från det enkla, lantliga livet vid skolan i Härnösand. I Sundsvall gick skolungdomen varje kväll och "drog på snobbrännan", Storgatan. Danstillställningar och sammanträden i gymnasieförbundet förekommo ofta. Höst och vår gjorde vi gymnasister utflykter åt olika håll, oftast med bogserbåt, som något av sågverken ställde till disposition. Varje vinter hölls gymnasistbal i gymnastiksalen med lektorskan Liljestråhle såsom förkläde. Valborgsmässanatten brukade gymnasisterna genomvaka vid eldar på Norra Stadsberget. Kaffegök dracks och sång hördes från sällskapen kring de olika eldarna.

Ferieresorna med häst till Härnösand vore efterlängtrade. I regel foro nämligen alla ångermanlänningarna vid läroverken och handelsskolan i Sundsvall samtidigt. Samlingen skedde vi torget i Sundsvall och insvepta i vargskinnspälsar och halvliggande i de bekväma risslorna foro vi under munter bjällerklang den 6 mil långa vägen, huvudsakligen genom skog. Sång och stoj ljöd från de olika slädarna i den långa kavalkaden. Omkring halvvägs gjordes rast vid en bondgård i Hussjö. Kaffe dracks ur dåtida termosflaskor (vichyvattensflaskor instoppade i strumpor och inpackade i tidningspapper) och smörgåspakten kommo fram. Det var ljuvligt att för en stund sträcka på lemmarna framför den öppna spisen.

1903

Mina studentskrivningar började i april. Fysikskrivningen hade vi en lördag och jag var klar med den redan klockan ½ 10. Jag fick då idén att följa första båten till Härnösand för att bland annat hälsa på vännen Nils Hedberg. Sagt och gjort. Strax efteråt var jag på väg och resan till Härnösand gick utan anmärkning. Efter en trevlig lördagskväll i Härnösand och några timmars sömn anträdde jag återresan på söndagsmorgonen. Då södra sundet ännu var tillfruset, skulle gamla "Tynderö" gå yttre vägen, det vill säga runt Härnösand. Vi hunno emellertid inte längre än till "Klubben", vid Ångermanälvens mynning, förrän vi stoppades av drivis. Flera timmars försök att forcera isen misslyckades, och vi måste vända tillbaka till Härnösand. Ett herrans väder rådde med regnblandat hagel och full storm. Jag sökte få tag i en åkare, som kunde köra mig tillbaka till Sundsvall landsvägsledes under natten. Ingen ville dock ut för vädrets skull och därför att vägarna vore täckta med ett fotsdjupt lager av snösörja. Genom en gammal skolkamrat fick jag emellertid till slut tag i en skjuts och fick låna en vargskinnspäls och en lykta. Så startade vi då vår nattliga färd. Den gamla trillan hoppade, stötte och hotande ofta att stjälpas. Ena skakeln bröts av och måste ersättas med en del av tömmen. Långa stycken måste vi pulsa i snön i våra dyvåta pälsar för att stödja trillan på ställen, där vägen var särskilt gropig och i utförsbackarna, då den enda återstående skakeln ej kunde hålla vagnen tillbaka. Mycket trötta hunno vi dock fram till läroverket i Sundsvall, just som mina kamrater kommo ned från klassrummet för att gå in i bönsalen till den franska skrivningen. Blöt, trött och utan mat skrev jag min skrivning och fick för första och enda gången i skolan ett underbetyg. Jag skulle emellertid icke ha velat haft resan ogjord och underbetyget inverkade icke på mitt huvudbetyg, som i alla fall blev AB.

Ett par dar före den muntliga examen kom rektorn in i klassrummet och talade om att han fått förfrågan från en av sina före detta elever vid Umeå läroverk, distriktslantmätare K. Grubbström i Boden, om någon av abiturienterna till äventyrs vore hågade att bli lantmätarelev hos honom och följa med på "laga skiften" långt uppe i Lappland. Jag hade knappast hört talas om landmåteriyrket förut, men förslaget lät så lockande, att jag tackade ja, bums med detsamma.

Den muntliga examen ägde rum den 30 maj, och vi klarade oss galant alla elva. Efter den sedvanliga sönderrivningen av gymnasistmössorna, påsättning av studentmössorna, blomstersamlandet i uppspända paraplyer, som buros upp och ned, marscherade vi nybakade, företrädare av gymnasiefanan, ned till "Vängåvan" under "Sjung om studenten", medan folkskarorna på trottoaren viftade och hurrade.

Bland dem som hälsade de nya studenterna vore även Tyra och Tora, som kommit på besök till Sundsvall.

Studenthippan för lärarna gick av stapeln på det vackra Tivoli dit vi färdades i lövklädda skindor. Hemtransporten skedde däremot i ett långt tåg av sjungande studenter med de nybakade på de äldres axlar.

Redan dagen därpå foro Tyra, Tora och jag hem till Solheim och min bästa vän vid skolan, Gunnar Molin, följde med och var vår gäst på Solheim någon vecka. Sedan deltog vi båda i det första norrländska gymnasie-mötet i Bispgården med besök vid Döda fallet och med en minnesrik båtresa utför Indalsälven till Sundsvall.

Tiden var nu inne för mig att börja mitt liv som lantmätare. Jag hade fått order att taga tåget till Murjeks järnvägsstation för att där möta fru Grubbström med en liten dotter och familjens jungfru. I deras sällskap for jag så under åska och regn den 7 mil långa landsvägen till Jokkmokk. Blixen slog ned i ett träd, som föll ned över vägbanan några 100 meter framför vår skjuts. Vi fingo ett fasligt besvär, innan vi fingo häst, åkdon och bagage förbi detta hinder. Sent på kvällen kommo vi fram till hotellet i Jokkmokk. Där mötte oss lantmätaren, och han hade ordnat med en härlig supé åt oss. Bland annat fingo vi nykokta norska humrar. Följande dag fortsatte resan omväxlande efter häst, roddbåt, gående över "morkorna" (landrensa utefter fors mellan sjöar) eller i motorbåt till byn Niavve (nära Kvickjokk), som vi skulle "storskifta". I hela landet funnes vid denna tid blott ett tiotal skiftade byar. Dessa byar ägdes och brukades gemensamt av bönderna. Även skogen var gemensam egendom. Under ett par härliga sommarmånader hade vi nu att mäta, kartlägga och värdera hela byns område med skogar, berg, myrar och sjöar, flera mil i omkrets.

Först hade vi att staka ut en rågång tvärs genom området. Vinkelrätt mot denna stakades sedan ut linjer med 100 meters mellanrum. På remsor av rutat papper inritades sedan gränser för mindre markområden, som ansågos vara likartade (till exempel åkerjord, hårdvall, skog, impediment). Dessa små figurer åsattes sedan ett visst värde, från 1 till 100. Vid denna värdering voro två godemän från socknen närvarande. Med ledning av dessa värderingar skedde sedan områdets uppdelning mellan bönderna, varvid hänsyn även togs till värdet av trädbeståndet.

Midsommarafton var det lite kusligt i Niavve, ty då hade det samlats dit ett 50-tal flottkarlar från hela leden, och de fröjdade sig med brännvin, som de drucko med skopa ur ett stort bykar, som var nästan till brädden fyllt med den efterlängtade drycken. Vid småeldar runt om kokte flottarna sitt kaffe och stekte sina kolbullar. Kortlappar vore igång överallt och et slagsmål hann knappast sluta, förrän ett annat började. Vi höllo oss instängda i en av stugorna hela midsommardagen och blevo ofredade endast en gång, då en av våra hantlangare, en finne, sökte bryta upp förstugudörren för att "märka" lantmätaren. Den vildsinte finnen blev emellertid hejdad av några mera sansade flottare.

Det året var ett så kallat lemmelår, och de små, ilska, tigerfärgade lemlarna härjade svårt och grävde gångar i vallarna för att komma åt gräsrötterna. Lemlarna drogo ständigt österut, varje varken för berg eller sjöar, och de flesta drunknade, om icke förr så när de kommo ned till Bottenhavet. Vi gjorde vad vi kunde för att reducera stammen. Minst ett 10-tal om dagen dräptes och slängdes in i ett häbbre, där vi uppförde en uggleunge, som jag funnit i en myr. Vid rodden till och från dagens arbete hade vi många tillfällen att dränka lemlar, som sökte simma över sjöarna.

Myggplågan var besvärande, fastän vi hade myggflor och ofta smorde in oss med becolja. Där vi bodde, var det emellertid nästan myggfritt, ty vi hade gott om svalor i samma hus. Vid kafferasterna ute i markerna sutto vi helst med ansiktet i röken från kaffeelden för att fria oss från myggen.

Sedan utarbetet blivit färdigt i Niavve, fortsatte vi med laga skiften av Laisvalls och Radnejauros byar i Arjeplogs socken nära norska gränsen.

Jag trivdes utmärkt med lantmäteriarbetet. Vid denna tid hade emellertid lantmätarna en ganska osäker ställning. De hade ingen fast lön utan fingo blott betalt för arbete i "kommission", det vill säga för arbeten utförda på jordägarnas begäran. Då jordägarna själva ägde bestämma, vilken lantmätare, som skulle anlitas, kunde det inträffa, att några i kåren blevo nästan arbetslösa.

Jag beslöt därför på hösten att slå om och söka få ett yrke med fast lön. Närmast till hands var att bli jägmästare och praktiserade följande vinter både såsom "försågare" på Mariebergs sågverk och som "tummare" och "apterare" på Graningeverkens skogar bortom Bollstabruk.

1904

Emellertid hade jag min excersis att fullgöra vid trängen i Sollefteå och därunder fick jag se en notis om antagning av postelever; sökte och antogs innan det var tid att söka till skogsinstitutet. Under sådana förhållanden uraktlät jag att söka bli jägare.

Excersistiden var trivsam och glad och efter dess slut på hösten fick jag omedelbart börja den praktiska postelevkursen vid Sollefteå postkonto. Ett par kvällar i veckan under denna tid dansade vi folkdanser och åtminstone en gång i månaden hade vi utflykter till exempel i lövklädda skrindor, på flottor utför strömmen eller slädpartier med glögg och dans.

1905

På nyåret blev jag inkallad till teoretiska postelevkurs i Stockholm och inackorderade mig i Gunnar Molins mors hushåll. Efter denna kurs avslutande blev jag antagen till extra ordinarie postexpeditör och i denna egenskap placerad i Norra distriktet med stationsort i Sundsvall. Jag fick omedelbart förordnande att tjänstgöra på postinspektionskontoret i Sundsvall. Men undantag av några kortare förordnanden vid järnvägsposten och under jularna i Krokombro och Nyland, tjänstgjorde jag sedan på postinspektionen i 9 år.

Avlöningen var från början 100 kronor i månaden men höjdes till kr 137:50 i månaden, då jag om något år blev fast anställd såsom "extra biträde" vid inspektionen. Detta var ju icke mycket, men det räckte! Men så vore också priserna lägre än för närvarande. Helinackorderingen kostade 50-55 kronor i månaden och en halva punsch 90 öre.

1905-1909

Under hela ungarlilstiden i Sundsvall åt jag på ett tjänstemannamatlag och hyrde de två första åren rum i ett av "Stockholmshusen". Sedan delade jag en dubblett på vinden i järnvägsstationshuset med stationsskrivaren, nu trafikinspektören E. G. Mikross. Under sommaren slog vi oss ihop och hyrde en stuga vid stranden i Stockvik, vid Ljungans utlopp. Där trivdes vi utmärkt och hade flitigt umgänge med den engelska disponentfamiljen på Stockvik, Dombrain. Många trevliga aftnar och utfärder hade vi även tillsammans med Tage Hedborg på kontoret och flickorna Wåhlstedt, som bodde på andra stranden av Ljungan.

1908



Tyra och Olaf

Skriftväxlingen med Tyra hade emellertid under årens lopp blivit allt flitigare och vid midsommartid for jag upp till Brunne och därifrån följde hon med på en av de små trafikbåtarna till Nyland. Där, på gamla Solheim, eklaterades vår förlovning den 23 juni. Efter några dagar foro vi med Karl XV och dess storartade kapten, Hedberg, till Stockholm för att bland annat hälsa på Tora. Vi hade emellertid nätt och jämt kommit inom dörren hos Tora, förrän jag fick telegram från postinspektionen, att min ledighet återkallats. Jag måste därför vända om hem omedelbart, medan Tyra stannade kvar någon tid i Stockholm.



Olaf och Tyra på Solheim. Kan det vara i samband med förlovningen?

1909

Vårt bröllop hölls på Marielund den 10 juli. Då farbror Damstedt var sängliggande, voro blott de närmaste släktingarna inbjudna. Bröllopsresan var originell och företogs i sällskap med många och mina och Tyras yngre syskon till fäbodarna vid stranden av den idylliska Saltsjön i Bjärträ. Den största fäboden var tapetserad med gamla tidningar och jag minns, att Ludde där på väggen till sin överraskning fick läsa sin egen födelseannons.

Efter några glada dagar i fäbodarna återvände vi till Marielund, ty semestern nalkades sitt slut.

Resan hem till Sundsvall företogs med Nyland genom det vackra Tynderösundet. På kajen i Sundsvall fingo vi ett oväntat mottagande. Det hade sports, att prins Wilhelm och prinsessan Maria skulle komma med båten. De vore emellertid icke med. Tyra i sin nya svajiga hatt och mitt långa jag i seglarmössa stod emellertid framme hos kaptenen och blevo synbarligen förväxlade med det höga herrskapet, ty skarorna på kajen och på båtarna viftade livligt med hattar och näsdukar och filmkameror surrade. Minerna på svenska folket, då det kom underfund om sitt misstag vore obetalbart.

Så drogo vi då in i vårt första lilla hem på nedre botten i morbror Larssons hus, Södra Järnvägsgatan 15. Tre små rum och kök med del i badhus på gården och park därbakom. Hyran var blott 500 kr per år.

Först julen skulle tillbringas i Brunne, men jag fick återkallelseorder. Jag blev emellertid krasslig, och doktorn trodde på tarmblödning, varför jag på julafton fördes upp till lasarettet i Sundsvall, där jag fick ligga i två dygn med en isbit i munnen, innan någon lasarettsläkare kom och såg till mig. Han konstaterade genom, att det inte var någon allvarlig åkomma och jag fick börja äta av den goda julmaten. Efter några dagar var jag i arbete igen.

1910

I mars 1910 blev jag ordinarie postexpeditör med icke mindre än 2000 kr i lön.

Nästa sommar föddes Nils-Olov hemma strax efter midnatt den 27 juli, och vi hade då hjälp icke blott av barnmorskan, fröken Sundqvist, och syster Ingeborg, som kommit på tillfälligt besök, utan även av en jungfru. Det var präktiga Gunni Nordin från Hammar, som tidigare tjänat på Solheim. Hon var sedan vår trotjänare under många år, tills hon gifte sig i Stockholm med en järnsvarvare Carlsson.

1912

Sommaren 1912 hyrde vi sommarnöje i Utvik på Alnön, men övriga somrar under Sundsvallstiden tillbragte familjen helt eller delvis på Marielund.

1913

Tyra, Maja och jag företogo detta år vår första Tysklandsresa. Då besöktes Berlin, Potsdam, Wannsee och Hamburg med Hagenbech. Hemvägen togo vi över Köpenhamn och Göteborg.

Vi hade nu flyttat in i eget hus, Södra Järnvägsgatan 12, som vi köpt för 60.000 kr. Här hade vi själva en våning om 4 stora rum och kök och hyrde ut 6 våningar. Till huset hörde en stor ovårdad tomt med ett fult uthus mitt på tomten. Jag lät riva detta uthus och byggde ett nytt i två våningar med vedbord nere och matbord innanför svalgång uppe, en till varje våning. Planket runt tomten målades egenhändigt av Mihnoss och mig. Härtill åtgick icke blott färg utan även en kostym. Gräsmattor anlades, buskar planterade och det hela blev ganska lyckat.

1914

I slutet av juli befann jag mig på några dagars semesterresa i Trondhejm. Det politiska läget var på högspänning, och det ena extra bladet efter det andra utropades av tidningspojkar i Trondhejm. Jag bodde på hotell Britannia och där myllrade det av turister. På kvällen den 31 juli uppgåvo extrabladet, att både en engelsk och en tysk flottavdelning siktats utanför Bergen. Turisterna blevo hysteriska, särskilt de som blott några timmar senare skulle följa tre kryssningsfartyg, som lågo i Trondhejm, söderut. Kanonvagnar rasslade och militäravdelningar drogo sjungande genom gatorna. Och på kaféerna diskuterades våldsamt.

Nästa morgon tog jag tåget hem till Sundsvall och inställde mig genast till tjänstgöring. Världskriget hade börjat.

Några dagar senare, just då mobiliseringsklockorna ringde för att kalla landstormen under vapen, föddes Britta hemma i bostaden.

Den följande vintern i Sundsvall var märklig så tillvida att båttrafiken hölls öppen hela tiden och att massor av transitogods, framför allt bomullsbalor, kom med tåg till Trondhejm och fördes vidare med båt.

I april fick jag order att resa till Stockholm och tills vidare tjänstgöra å generalpoststyrelsens trafikavdelning. Jag bodde då på olika pensionat i staden och under sommaren på Hasseludden.

Jag hade nu blivit fast placerad i generalpoststyrelsen, och den 1 oktober kom hela familjen ned, och vi flyttade in i en våning om 4 rum och kök med jungfrualkov, fyra trappor upp i Vidargatan 6. Där bodde vi under 9 år, tidtals med 2 jungfrur. Hyran var från början 1.200 kr men steg trots protester

hos hyresnämnden till 2.400 kr, för att sedan åter sjunka till 2.200 kr. Vi hade 2 telefoner, "riks" och för lokalsamtal, "allmänna". På den sistnämnda kunde man för 10 öre få höra telefonnyheterna uppläsa på kvällarna. En motsvarighet sålunda till senare tiders nyheter på radio.

1916

Huset i Sundsvall såldes för 65.000 kr. Jag kunde nämligen då icke förutse den kommande ökning av hyrorna och fastighetsvärdena. (Ett par år senare såldes huset igen för 102.000 kr.)

På sommaren hyrde vi och familjen Nordenmark till sommarnöjde en villa i Edeby på Lofvön. Ludde var inackorderad hos Nordenmarks, och i en närbelägen villa bodde Fahlströms. Det var sålunda en hel släktkoloni. Ludde hade motorcykel med sidvagn och Manfred båt med utombordssnurra. Utflykter förekommo därför ofta både till lands och vatten. Det fanns gott om blåbär och lingon i skogarna, och vi plockade en hel del, vilket kom väl till pass under den kommande krigsvintern.

30/11

På hösten föddes Inga på Stockholms privata förlossningshem på Birgerjarlsgatan.

1917

Sent en kväll om våren, då Manfred och jag åkte hem i öppen taxibil kolliderade denna med ett par sopmaskiner på Karlavägen. Bilen blev totalt förstörd, chauffören, Manfred och jag slungades ur bilen och hamnade till all lycka på gräsmattan i planteringen. Jag fick dock en lindrig hjärnskakning och måste föras till Sabbatsberg för någon veckas vård. Då jag emellertid behövde ytterligare vila, företog jag en rekreationsresa till Danmark och Norge. Jag fick "Ludde" med som sällskap. Från denna resa minns jag särskilt två episoder.

Vi vore en kväll i Esbjerg på Jyllands västkust och bado portieren på hotellet att väcka oss följande morgon klockan 8. I stället för ett artigt svar skrattade portieren ut oss och folk i närheten instämde. Inte ens då vi upprepade tillsägelsen, fingo vi annat än skratt till svar. På morgonen klockan 8 fingo vi emellertid ett desto ljudligare svar. Då sprängdes nämligen utanför hamnen samtliga minor, som under senaste dygnet hopsamlats på västkusten av Jylland och kraftigare väckningssignal kunde man aldrig få.

Då det rådde högkonjunktur i samtliga de nordiska länderna voro hotellen överfulla. Vi telegraferade därför långt i förväg och beställde rum på Grand Hotell i Oslo. Tack vare detta fingo vi liggplats i ett badrum. Ludde i badkaret, jag bakom en skärm. "Ludde" tyckte nog han hade fått den bättre sängen, men på morgonen blev han väckt, ty ett par damer skulle bada. Jag fick däremot sova ostörd.

På sommaren försökte vi inackordera oss på ett pensionat i Rönninge på grund av rådande ransonering och det spartanska kosthållet i övrigt, måste vi efter en månad fara därifrån.

1918

För nästa sommar hyrde Nordenmarks och vi samt Manfreds kompanjon Engdal två villor vid en brygga, Alphyddan, på Kungshatt. "Ludde" och Oskar vore inackorderade hos oss. Platsen var härlig, men den sommaren var den svåraste ur ransoneringssynpunkt. Vi klarade oss dock rätt skapligt tack vare att vi tillsammans köpa en ko (för 1200 kr), som sköttes av arrendatorn på Kungshatt mot det att han skulle leverera oss viss del av mjölken. Smör fick vi bland annat i rekommenderade brev från vår

barndoms gamla tant Gunhild, som på sistone gift sig med en storbonde i Yxskaftkälen i Jämtland. En fullkomlig stöldepidemi rasade och från vår landskällare stal man hela vårt sommarförråd av ost och sylt.

Värsta plågan denna sommar var dock "spanska sjukan", som härjade vilt. Av oss 16 på Alphyddan lågo på en gång 13, därav flera med stark feber. Jag måste ensam ro efter doktor och sedan till Drottningholm efter bittervatten och annan medicin. Samtliga tillfrisknade dock så småningom. Vi hade under sommaren gjort flera segelturer med en gemensam vän Ejvind Thornblad. Efter en av dessa turer fick han "spanskan" och dog efter blott ett par dagars sjukdom. Det föreföll som om denna sjukdom hårdast drabbade de starkaste.

På hösten blev jag utnämnd till förste postexpeditör och planerades å generaldirektörens expedition såsom hans privatsekreterare, "amanuens". Detta var en synnerligen intressant tjänst och gav mig så mycket arbete, att jag under flera år icke kunde taga ut hela min semester. Familjen reste dock bort de följande somrarna, 1919 till Åhs brunn i Värmland och 1920 till Nordenmarks i Gafsele.

1921

Den IX Världspostkongressen skulle hållas i Stockholm sommaren 1924, och vidlyftiga förberedelser måste vidtagas. Bland annat utsändes ett flertal posttjänstemän till utlandet, huvudsakligen Frankrike, för språkstudier. Jag var bland de första, som fingo stipendium. För mig gällde det 10 veckors studier i Frankrike och Belgien.

På nedresan blev vårt tåg ett par timmar försenat i Duisburg, enär fransmännen just då höllo på att besätta järnvägsstationen där i samband med inmarschen i hela Ruhrområdet. Sådan kulspruter avbröstats och ett zuav-kompani marscherat upp på plattformen, fick tåget fortsätta mot Paris, delvis inom området, som blivit skadade eller helt förstörda under kriget.

Större delen av studietiden i Frankrike bodde jag hos en äldre lärarinna, M:me Bois-Sévère, som med sin syster och dotter bebodde en villa i Meudon-Val-Fleurie, halvvägs mellan Paris och Versailles och med en utomordentligt god utsikt över det lägre liggande Paris. I Meudon hade jag tillfälle att tala och höra franska från morgon till kväll, och de vänliga damerna uraktlät aldrig att rätta min språkfel och hade därför ett fasligt besvär, som de dock buro med glatt humör.

Under dagarna var jag ofta inne i Paris. Jag måste nämligen där samla material till reseberättelsen över ämnat "Järnvägspostföringen i Frankrike". – Jag blev även satt i tillfälle att göra ett par resor i postkupé, nämligen till Tours och Orléans. Slutligen gjorde jag i sällskap med några svenska kollegor en tur upp till Reims och stridsområdet där omkring. Staden var nästan fullständigt förstörd. Blott katedralen stod kvar. Den var endast ytligt skadad. Mitt bland ruinerna snurrade en karusell. Påtagligen hade fransmännen icke velat röja upp i staden, utan i stället velat visa den i så avskräckande gestalt som möjligt för turisterna.

Hemresan företog över Belgien, där jag tillbragte två veckor, bland annat med resor i postkupé i olika riktningar. Sålunda besöktes Ostende, vars hamn ännu stängdes av en lastångare, som sänkts mellan hamnpirarna, och Dixmuiden vid "den blodiga Ypern". Denna stad, som före kriget säkerligen haft 10.000 invånare, var nu helt förstörd. Postkontoret var inrymt i ett brädsjul och personalen bestod av en postmästare, som även var brevbärare. En belgisk postdirektör, som jag hade till sällskap, demonstrerade den stora skillnaden mellan en tysk cementerad skyttegrav med stora, torra

skyddsrum och en fransk skyttegrav med fotsdjup dy på botten. Vi besiktade också en fallfärdig skorsten, som emellertid vid närmare granskning visade sig vara ett konstgjort och mycket solitt utkikstorn för de tyska observatörerna. På järnvägsstationen stod ett långt, makabert tågsätt färdigt att avgå. Det bestod av godsvagnar, som voro fyllda med lik efter tyska soldater, som skulle föras hem att vila i den tyska jorden.

Å generaldirektörens expedition hade jag även mycket att bestyra med postdiligenstrafiken och luftpostbefordringen, vilka frågor alldeles särskilt intresserade generaldirektör Juhlin.

Ibland kunde jag, till och med på nätterna, få telefonrapport från någon chaufför, som råkat ut för skada eller led av bensinbrist, kanske miltals från närmaste by. Detta telefonerade var möjligt genom att bussarna voro utrustade med långa bambustavar, medelst vilka anslutning kunder åvägbringas mellan telefonledning efter vägen och bussens portativa telefon. Så småningom övergick man till fullständig vägplogning med bussarna och "mattorna" kunde slopas. Postverket åtog sig vinterväghållningen på de flesta vägar, som trafikerades av postbussarna, och efter några år kunde man komma fram med buss och bil året om även till de avlägsna kyrkbyarna i Lappland. Vargskinnspälsar och fällar behövdes icke längre. Ödebygden hade ryckt närmare järnvägen.

Flyget började användas för postbefordran år 1920, men flygningarna de första åren vore blott att betrakta såsom försök. Det var först 1924, som ordnad flygpostförbindelse kom till stånd från Sverige, tack vara bildandet av A.B. Aerotransport.

Vid en tjänsteresa till Berlin fick jag tillfälle att göra min första flygning. Det var sent en kväll ute på Berlins flygplats, Tempelhofer Feld, där man höll på med försök att landa i mörker. Tillsammans med ett par kollegor från rikspostministeriet fick jag göra en rundflygning över Berlin. Landningen skedde mellan rader av olikfärgade handlyktor, som placerats ut på fältet. Ingen strålkastare, fyr eller starkare ljuskälla fanns att tillgå. Landningen gick dock perfekt. Något år senare gjorde jag en sjöflygtur Stockholm – Kalmar – Stettin och åter.

Sommaren 1922 – 1923 tillbragte familjen på Skagersbrunn.

1924

Emellertid hade förebereelserna för världspostkongressen pågått för fullt. Konversationskurser på tyska, engelska och franska hade hållits under ett par år och jag var under en längre tid sysselsatt med organisationsarbetet. Då kongressen sedan började, blev jag föreståndare för dess upplysningsavdelning nere i riksdagshuset, där kongressen pågick under 2 månader. Det var en intressant tid och jag fick vänner från snart sagt alla länder på jorden, något som jag senare haft stor nytta av på mina många utlandsresor. Av kongressen minns jag med särskilt nöja en veckas resa med två extra tåg Stockholm – Gäfle – Sundsvall – Härnösand – Sollefteå – Åre – Rättvik – Borlänge – Stockholm. Mellan Sundsvall och Sollefteå företogs dock resan med båt. En annan sensation var en båtutflykt till Saltsjöbaden med hemresa på kvällen genom det rikt eklärerade Lännerstasundet. Fester och middag anordnades av så gott som samtliga delegationerna och man var rätt så utschasad, då kongressen slutade.

Under den tid jag tjänstgjorde på generaldirektörens expedition och senare på trafikavdelningen, hade jag länge arbetat på att generalpoststyrelsen skulle utgé en särskild publikation, som skulle upplysa allmänheten och tjänstemän om hur posten till utlandet sändes. Tidigare visste man i

allmänhet blott, att huvudposterna gingo via Trälleborg – Sasnitz och vidarebefordrades samma väg som tyskarna använde för egen post. Jag ville, att styrelsen skulle lämna periodiska, helst månatliga uppgifter om vilka vägar posten till olika länder gick, vilka befordringsmedel som anlätades, när senaste anslutningen nåddes till viss lägenhet och när posten beräknades komma fram. Sådana uppgifter bleve så mycket nödvändigare i den mån flygtrafiken komme att utvecklas. Det gällde ju då för avsändare att bedöma, om någon fördel kunde ernås genom att kosta på luftbefordran av viss försändelse.

1926

En av generaldirektör Juhllins senaste regeringshandlingar var att bifalla mitt förslag om utgivande av en sådan publikation att beordra mig att resa till Berlin för att de därför erforderliga studierna. Alltsedan januari 1926 har jag redigerat detta av generalpoststyrelsen utgivna månadshäfte. "Postlägenheter till utlandet", och jag har haft mycket glädje av att år från år utöka dessa med tabeller, kartor och diagram.

Detta svenska initiativ vann snart efterföljd i andra länder. Danmark och Norge kopierade nästan fullständigt den svenska publikationen. Även Schweiz, Belgien, Italien och Frankrike med flera började senare utge liknande häften.

Somrarna 1924, 1925, 1927, 1928, 1929 bodde vi i det härliga Råfsnäs på Rådmanö. Putte och hans gode vän Arne Johansson hade byggt kanoter åt sig i staden, och paddlade själv ut dem den långa vägen till Råfsnäs på två dagar. Då Putte senare även köpte en ruffad "blekingeka", hade han en utmärkt brygga och vinter förvaringsplats för den i Råfsnäs.

1928

Flygtrafiken utvidgades alltmer, och sommaren 1928 förverkligades ett förslag, uppgjort av kapten Florman, översta Hedengren och mig om att på försök anordna några nattpostflygturer mellan Stockholm och London, och att för första gången i världen, därvid jämväl försöka att under flygtur omexpediera och sortera posten liksom sker i postkupéerna på järnvägen. En särskild "kupéinredning" anskaffades och monterades i den flygmaskin av märket F 13, som skulle användas. Maskin märktes utvändigt med "Night Air Mail, Stockholm – London" och med postemblemet samt försågs till och med en brevlåda på kabindörrrens insida.

Jag reste med som "förste flygpostiljon" första turen och det blev en verklig upplevelse. Stor reklam hade gjorts i förväg och varje brev skulle förses med avtryck av två stora stämplat, visande bland annat att breven befordrats med "Luftpostexpeditionen nr 1, Stockholm – London". Då inte mindre än 12000 försändelser, därunder omkring 600 rekommenderade, inlämnats för befordran första turen, blev det ett ivrigt stämplande flera timmar före avflygningen, och det vara en trött och törstig postiljon, som ändrade planet på Barkaby klockan 5 den 18 juni. En av mina kollegor hade varit hygglig nog att skaffa ett par flaskor sockerdricka för att tillfredsställa min törst, men jag fick ingen tid över att dricka, förrän när vi på morgonsidan passerade Engelska kanalen. Hela kvällen och natten måste jag nämligen stå och stämpla, sortera och kartera. "Kartslut" (påsar) gjordes nämligen direkt till alla större orter på kontinenten. Vi mellanlandade i Malmö, Hamburg och Amsterdam.

Flygningen gick rätt bra, fastän fyrar och nattbelysning saknades. Över Holland var det stormigt, och vår hastighetsmätare blåste all världens väg. En provisorisk sådan fick i stället inmonteras under det förlängda uppehållet i Amsterdam.

Vi kommo fram till Londons flygplats Croydon klockan 1245, och där mötte jag en representant för engelska poststyrelsen samt av dåvarande postassistenten (nu riksgäldsdirektören) Sandberg, som "låg" i London för språkstudier. Sedan de officiella visiterna undanstökats, foro Sandberg och jag ut och tittade på stan. Det var ju mitt första besök i London och vi genomkorsade staden i flera riktningar, sittande på busstaket. Jag tyckte London verkade grått och vardagligt med sina låga färglösa hus. Det enda som imponerade var myllret av bussar på de trånga gatorna.

Följande afton kl 6 startade maskinen för återresa, och då hade jag bättre tid att se mig omkring och att, i den mån så lät sig göra för motorbullret, "skrika" med föraren, den sedermera störtade hedersmannen Liljeberg och mekanikern med det polska namnet Czesney. Till Sciphol vid Amsterdam kommo vi sent på kvällen och gjorde någon timmes uppehåll för att vi skulle få äta och maskinen omses. En hel del journaliser hade kommit från staden för att intervjua och fotografera oss. De lämnade mig även två blomsterkartonger, nämligen en till "Kronprins Wilhelm" och en till drottning Wilhelmina, som just då vistades i Abisko. Dessa kartonger medtogo vi till Stockholm. Jag förmodar, att kronprinsen och prins Wilhelm följande dag delade den enas innehåll. Kartongen till drottning Wilhelmina kom emellertid icke fram. Den blev förstörd följande natt, då postvagnen helt krossades vid Bollnäsolyckan.

Från Amsterdam startade vi på natten kl 1.20 i dimma och fullständigt mörker. Det var mycket "lågt i tak" och långa sträckor flögo vi på blott 40 meters höjd. På grund av mörket hade vi ingen möjlighet att orientera oss efter landskapet, utan Liljeberg hade blott att lita till klocka och kompass, ty fyrar och radiopejling stodo då icke till buds. Jag fick ej ha tänt i kabinen för att icke störa navigeringen och hade sålunda god tid att följa denna. Liljeberg måtte dock ha räknat rätt och maskinen måtte ha haft en jämn fart, ty exakt på väntad tid fingo vi se landningsraketer, som uppsänts från flygfältet i Hamburg. Bortåt 1 timma senare startade vi från Hamburg fastän dimma låg nästan nere på marken. Liljeberg styrde nämligen maskinen upp igenom dimma och moln och färden gick i bländande solsken. Värre var, att det var svårt att beräkna, när det åter skulle bli tid att gå ned. Även nu räknade Liljeberg rätt. Vi kommo ned genom molntäcket alldeles invid Limhamn. Från Malmö till Stockholm hade vi fin sikt och på Barkabyfältet mötte en stor skara nyfikna. Nattpostflygtrafiken på kontinenten och England hade öppnats.

Så här vore de verkliga tiderna för denna historiska flygning:

Den 18/6 kl 16.55	Från	Stockholm	Till	den 21/6 kl 10.50
Den 18/6 kl 20.28	Till	Malmö	Från	den 21/6 kl 6.54
Den 19/6 kl 1.51	Från	Malmö	Till	den 21/6 kl 6.3
Den 19/6 kl 4.10	Till	Hamburg	Från	den 21/6 kl -.5
Den 19/6 kl 4.32	Från	Hamburg	Till	den 21/6 kl 3.25
Den 19/6 kl 7.27	Till	Amsterdam	Från	den 21/6 kl 1.20
Den 19/6 kl 9.40	Från	Amsterdam	Till	den 20/6 kl 21.5
Den 19/6 kl 12.45	Till	London	Från	den 20/6 kl 18.0

Fyra ytterligare nattflygningar utfördes den sommaren, och sedan utökades de år från år, tills de blevo regelbundna året om. Postkupé var dock i verksamhet endast första året och inredningen överlämnades till postmuséet. Numera finns dock flygfyrar och nödlandningsfält utefter hela nattflyglinjen och radiopejling samt blindflygsinstrument stå till buds. Säkerheten har därför nu blivit större än vid vår första flygning.

Förslag till sträckningen av det nuvarande nattflygnätet Stockholm – Malmö – Köpenhamn – Hannover – Köln – Bryssel – London med grenar Oslo – Göteborg – Köpenhamn, Berlin – Hannover, Zurich – Frankfurt – Hannover, Köln – Amsterdam och Bryssel – Paris utarbetades av kapten Florman och mig på en veckolång skärgårdstur med Flormans flotta motorbåt ABA och framlades sedan av Florman på en lufttrafikkongress i Bryssel och genomfördes sedermera i flera etapper.

Då jag på trafikavdelningen handhade utrikesavdelningen fick jag även att syssla med organisationen av sjöpostexpedition ombord på Svenska Amerikalinjens fartyg mellan Göteborg och New York. Sådan var i verksamhet första gången på m/s Kungsholm den 22 november 1928. För att närmare förhandla med postmyndigheterna i U.S.A. om i samband med denna expedition stående frågor (kartslut dirigering och dylikt) samt för att söka förmå amerikanerna att sända så mycket post som möjligt med de svenska båtarna fick jag tjänstgöra i expeditionen å m/s Kungsholm från Göteborg.

1929

Under februari och mars månader var det osedvanligt kallt. Ihållande nordliga vindar blåste, och is från hela Östersjön drev söderut och packade ihop sig till små berg. Båttrafiken i Öresund samt mellan Sverige och Tyskland var stängd under längre perioder. Infrusna fartyg och färjor måste förses med livsmedel flygledes. Stora svårigheter rådde att få fram posterna. Möjligheterna voro så skiftande, att skriftliga order om dirigeringen icke kunde utfärdas utan detta måste jag ordna genom telefon till postdirektionen i Malmö. Den utgående posten sändes för befordran med båt till Malmö. Den utgående posten sändes för befordran med båt från Malmö, Hälsingborg, Trelleborg eller Halmstad, allteftersom möjlighet yppade sig och dessutom flygledes från Malmö. Den ingående posten kunde däremot få ligga veckovis i Sassnitz eller Warnemünde eller vid Bälten.

En morgon kl 9.30 ringde ombudsmannen hos Tändsticksbolaget, där jag sedan flera år var "postexpert", och frågade, vilka åtgärder, som kunde vidtagas för att påskynda framkomsten av ett vanligt brev från New York den 28/2, nedlämnat till postexpeditionen på s/s Levisthan strax före fartygets avgång från New York. Jag fick sedan veta, att brevet innehåll ett låneavtal om ett väldigt belopp, och det beräknades att bolaget skulle förlora 60.000 kr för varje dag brevet försenades. Jag svarade, att med de osäkra dirigeringsförhållandena i Tyskland till följd av ishindren norrut, var det enda tänkbara sättet, att brevet skulle uppsökas under transporten genom Tyskland samt föras hem på snabbast möjliga sätt. Detta förslag godtogs genast, och bolaget önskade, att jag skulle resa omedelbart. Ombudsmannen uppsökte genast generaldirektören samt byråcheferna Hamberg och Lager och begärde tillstånd för mig att resa samt anhöll, att riskpostministeriets medgivande skulle utverkas. Detta bifölls, och jag reste redan kl 11, sedan Tyra (efter att ha brutit sönder ett lås) lyckades få tag i mitt pass, som hon kom ned med till stationen, och sedan jag från bolaget fått en stor penningssumma i olika slags mynt såsom reskassa.

Det var en unik uppgift, och det torde knappast ha förekommit varken förr eller senare, att en tjänsteman i en förvaltning skulle söka efter ett brev i en annan förvaltnings område. Rikspolisministeriet beviljade genom framställning – som jag sedan hörde endast därför att vederbörande i ministeriet kände mig personligen.

Under tågresan telegraferade jag till postförvaltningarna i England – Frankrike och Holland samt sjöpostexpeditionen på Leviathan – med betalt telegrafsvär till postdirektionen i Malmö – och frågade, vilken väg brevet ifråga torde befordrats. I Malmö möttes jag av 4 telegramsvar, alla olika och, som det sedan visade sig, alla oriktiga. Jag hade ursprungligen tänkt ta färja och tåg (eventuellt

extra tåg) eller flyg till Köln för att där söka möta brevet. På grund av de olika svaren beslöt jag nu i stället att igångsätta efterforskningarna telefon- och telegrafledes till postdirektionen i Hamburg. Under natten var det omöjligt att resa från Malmö, men följande morgon hyrde jag en extra flygmaskin och med kapten Lindner såsom förare startade vi i besvärande dimma, men kommo välbehållna till Travemünde. Efter någon halvtimme startade vi åter därifrån, men det var så "lågt i tak", att Lindner måste kryssa mellan träden. Efter många svängar var Lindner till slut så desorienterad, att han måste styra rätt norrut för att finna strandkanten. Den funno vi även dock först i Schlesvig och följde den sedan tillbaka till Travemünde. Jag hade nu intet annat att göra än att taga tåget till Hamburg. Där igångsattes en stor apparat för att finna brevet och det fanns, men då både avsändare och adressat voro andra än de uppgivna, telegraferade jag till bolaget i Stockholm och bad om fullmakt för postmästaren i Sassnitz att öppna brevet för att konstatera, att det var det riktiga. Detta medgavs och brevet befanns vara det eftersökta. En särskild kurir med armbindet sändes på natten från Sassnitz till Lübeck, där jag mötte och fick brevet. Huvudinnehållet i en missivskrivelse till avtalet telegraferade jag till bolaget i Stockholm. Fortsatta själv till Travemünde och anmodade därifrån i telefon Lindner och följande morgon hämta mig för återflygning hem. Detta visade sig emellertid omöjligt. En tjock, gul dimma hängde envist ned på marken på alla flygplatserna i närheten. Till slut måste jag åka till Hamburg i bil, som förresten på den ishala vägen sladdade i diket tvenne gånger. Från Hamburg tog jag nattåget via Flensburg och Fredericia. Även tåget försenades på grund av dimma. Efter en äventyrlig färd i isen över Stora Bält, kom jag på kvällen till Köpenhamn. Omöjligt komma vidare. Is hindrade båtarna och dimma flygmaskinerna och skidåkning över Sundet. Danska isbrytaren kunde jag ej få hyra, ty den behövdes följande morgon för att hålla rännan mellan Helsingör och Hälsingborg öppen. Jag besökte en kapten Tiserlius, befälhavaren för en svensk flygavdelning, som låg i Köpenhamn för att bistå infusna fartyg. Han sökte under ½ timma, halvtrakad och halvt intvålad hjälpa mig genom telefonsamtal, men ingen möjlighet yppade sig. Jag måste därefter ta tåget följande morgon via Helsingör – Hälsingborg – Göteborg till Stockholm.

Mina uppdragsgivare vore mycket nöjda, icke minst över att jag haft förstånd att telegrafera innehåller i missivet. Det sönderbrutna låset hemma och mitt plommonstop, som stukats under de våldsamma krängningarna under skogsflygningen fick jag ersatt och ett rundligt tilltaget traktamente.

I september sjönk ångfartyget Heimdall ute på Gubbhuvudet och med den en väldig postsändning till Finland. Jag fick i uppdrag att övervaka postens upptagande och for därför ut med båten till Linanäs samt därifrån med motorbåt till olycksstället. Dit kom jag sent på kvällen och tillbragte en minnesrik natt på en av de två räddningsbåtarna med åhörande av räddningsberättelser från när och fjärran av de två kaptenerna, av vilka den ene just hemkommit med sin båt efter en 5-årig vistelse i Grekland. Följande morgon tog dykaren upp posten, och den ena räddningsbåten förde in posten och mig till Stockholm. Under vägen telegraferade jag till poststyrelsen och anhöll att anordningar skulle vidtagas för postens torkande och för tryckning av en etikett att fästas å försändelserna med upplysning om anledning till att försändelserna skadats av vattnet. Posten torkades sedan snabbt i värmeugnar och sändes sedan, delvis flygledes, till Finland.

Den 5 januari startade m/s Kungsholm på sin andra resa till Amerika och jag hade beordrats följa med för att dels sköta postexpeditionen ombord på utresan och dels underhandla med postmyndigheterna i U.S.A. om att få med så mycket post som möjligt på de svenska båtarna. Detta var nämligen ett önskemål såväl för båtbolaget som för staten. Jag blev sedermera (redan 1930), med generalpoststyrelsens medgivande, även "postexpert" i Svenska Amerikalinjen.

Sedan denna första tur har jag gjort sådana resor nästan varje år. Flera av resorna vore kombinerade med småkryssningar från New York till Bermuda, Nassau (Bahama), Havanna och andra västindiska öar. Oftast skedde hemresan med "julbåten", då postarbetet ombord var krävande, men samtidigt stämningen utomordentlig. Jag hade flera år bestyren med julklapparna ombord och att vara jultomte. Mycket skulle vara att skriva om dessa resor, om nedannämnda kryssningar och om en tur 1930, som jag göra genom Canada till New York via Halifax – Montreal – Ottawa – Toronto – Niagara, men det får anstå till något senare tillfälle.

Stormar har jag upplevt många på Atlantden, den värsta kanske den gången, då mordbrand anstiftades ombord på Gripsholm en natt långt ut till havs. Det var ett otäckt tillbud med tack vare maskinpersonalens skicklighet och djärvhet kunde elden släckas.

1936

Utom alla dessa resor österut har jag emellertid följt med såsom postmästare på två härliga långkryssningar med Gripsholm nämligen: Göteborg – Southampton – Cherbourg – Vigo – Madeira – Martinique – S. Barthelemy – Nassau – Miami – Havanna – Vera Cruz – Colon – Christobal – Curaco – Trinidad – Teneriffa – Lissabon – Boulogne – Southampton (med firande av svenska postverkets 300 års jubileum och försäljning av jubileumfrimärkena vid färd i Karibiska havet samtidigt som försäljningen började i Stockholm).

1937

Göteborg – Southampton – Cherbourg – New York – Havanna – Kingston – Curacao – Bahia – Rio de Janeiro – Santos (med tågutflykt till San Paulo) – Trinidad – Martinique – Bermuda – New York – Bermuda – Cherbourg – Southampton – Göteborg.

Utom dessa båtresor i tjänsten har jag gjort flera andra utrikesresor i tjänsten bland annat flera gånger till Paris, London, Amsterdam, Bryssel, Hannover, Hamburg, Köpenhamn, Oslo, Helsingborg, Danzig och runt Balticum. En hel del av dessa resor företogs flygledes.

Bland privatresor kan jag nämna en resa via Berlin – Heiderberg – Luzern – Lugano – Milano – Venedig – Verona – Innsbruck – Berlin. Tyra skulle ha varit med på denna resa, men hon blev tyvärr hindrad genom att Britta häftigt insjuknade i difteri. En flygtripp på ett par dagar gjordes till Helsingborg med Britta och en annan till Helsingfors, Tallinn och Hapsal med Inga.

Somrar tillbragtes på pensionat i Ljugarn på Gotland 1929, 1931, i Stora Rör på Öland 1930, i Hamnbacka på Åland 1936 samt två somrar (34, 35) i Öregrund. Sommarnöje på Tymingö 1933 1936 och på Rindöbaden 1939-1940.

1936

I juli 1936 gjorde jag en sagolik resan såsom färdledare för den danske "Kugleposten" från Skövde landsvägsledes till Stockholm.

1937

Den kanske härligaste semesterresan av alla företogs Tyra och jag med lastbåt, Bananbolagets "Carl Mathiessen", Stockholm – Gunnebo (vid Västervik) – Alfredshem (vid Örnsköldsvik) – Skellefteå – Husum – Sandhamn – Kielkanalen – Rotterdam – Kielkanalen – Limhamn – Stockholm. Vi vore 3-7 passagerare ombord och hade det trivsamt och intressant på alla vis. Under det fartyget gjorde en

veckas uppehåll i Rotterdam foro vi i sällskap med en fru Nordström till Paris och sågo världsutställningen, Versailles med mera.

1938

Semesterresan företogo Tyra och jag med Amerikalinjens vita "Borgholm" till Gdynia. Sedan togo vi bil och tåg Zoppot – Oliva – Danzig – Marienburg – Königsberg – Lützen (med båttur på Mauriska sjöarna) – Allenstein – Tannenberg – Königsberg – Danzig, sedan åter med Borgholm via Pillau och Memel til Stockholm. Längsta uppehåller gjordes i Zoppot och Königsberg.

1939

Följande år flögo vill till Riga, lågo någon vecka på Riga strand, togo sedan tåg via Moisaküla till Pärna, badade och trivdes där under två veckor, besökte sedan Tallinn, Pirta strand, Narva och Narvasjössu med en visit vid ryska gränsen. Hemvägen togs via Helsingfors, där bland annat Olympiska station visiterades.

Ett par veckor senare bröt kriget ut, och när detta skrives, äro de små baltiska ländernas vackra saga all, de äro vordna ryska republiker.

1940

Mitt i brinnande krig reste jag till slut såsom representant för svenska postverket med en nordisk delegation bestående dessutom av direktörsassistent P. Norlin i ABA Stockholm, direktör K Lybye i DDL Köpenhamn, kontorschefen i danska generalpostdirektoratet Arne Krok samt advokaten och kaptenen Leif Villars-Dahl Olso till U.S.A. för förhandlingar med de amerikanska myndigheterna och flygbolagen om startade av transatlantisk flyglinje New York – Bergen.

Norlin och jag reste den 8 januari med nattåg till Malmö och därifrån togo vi följande morgon flyg via Köpenhamn till Amsterdam.

I Köpenhamn slöto sig Lybye, Krog och Villars Dahl till oss. Flygningen från Köpenhamn till Amsterdam följde tre sidor av en kvadrat med en stor krok ut i Nordsjön. Den holländska flygbolaget bjöd på lunch ute på flygfältsrestaurangen och sedan flögo vi vidare till Bryssel men i mörklagd maskin. I Bryssel besöktes flygbolaget och på kvällen fortsatte vi med ett överfyllt, mörklagt tåg genom ett spöklikt landskap till Paris. Ett par timmars uppehåll i kall och kolsvart natt gjordes vid gränsstationen för pass-, valuta- och tullkontroll. I det även mörklagda Paris togo vi in på Grand Hotell. Efter mycket besvär lyckades vi få sittplats på tåget följande kväll via Modane och Turin till Genua. Natten genom Frankrike i den trånga, kalla sittkupén, endast upplyst av en liten lampa med blått ljus, var kuslig trots att vi rullat om oss med hyrda filter.

Från Genua foro vi med den amerikanska "Manhattan". Denna blev emellertid tvingad att gå in i Gibraltar, där vi kvarhöllos en dag för visitation av posten och lasten. Med fartyget följde även en annan svensk delegation med pris Bertil i spetsen som skulle förhandla i U.S.A. om inköp av krigsmaterial. I New York slöt sig den norske flygaren Baleken till delegationen.

Större delen av det månadslånga uppehållet i U.S.A. ägnade vi åt förhandlingar i Washington med post- och statsmyndigheter. Vi bodde på det ståtliga Mayflower och åto mest på "Snigeln" eller fiskrestauranger i närheten. Förhandlingarna med flygbolagen fördes i New York, där vi bodde på "Gotham" hotell 5 ave, 55 str. Min förträfflige amerikanske vän, William Votaw, som vid varje mitt amerikabesök var mig till hjälp på många vis, bjöd hela delegationen (utom norrmännen, som voro

upptagna) på en dagslång bilfärd uppför Hudon river till Baer Mountain och krigsskolan i West Point. Efter lyckligt slutförda förhandlingar återvände Krog och jag med Manhattan från New York den 24 februari. Norlin och Lybye flögo senare hem med Clippern och Villars-Dahl måste stanna en tid i U.S.A. Även på hemresan tvingades Manhattan in till Gibraltar för att visiteras. Detta tog 8 timmar, och vi hade god tid att titta på, då paravanförsedda jagare svepte efter minor i hamnen. Den 4 mars kommo vi till Neapel. Under det dagslånga uppehållet där gjorde vi en biltur bland annat till Pompeji. Resan fortsatte med Manhattan till Genua, där vi nätt och jämt hunno Paris-tåget. Åter en resa på ett dygn hopstuvade i en kall, mörk kupé. Tack vare ABA:s representant i Paris kunde vi försäkra oss om flygbiljetter i olika maskiner från Amsterdam, jag till Stockholm och Krog till Köpenhamn. Resan Paris – Bryssel – Amsterdam företogs med dagtåg och var något drägligare. Intet nämnvärt av militära rörelser iaktogs på järnvägsresan, och under flygturen på stor höjd över Nordsjön sågo vi endast 2 jagare, troligen tyska. En månad senare ockuperade Danmark och 2 månader senare Holland och Belgien.

Till slut blott en uppgift på var familjen hittills bott:

10/7 1909 – 30/9 1911	S. Järnvägsgatan 12, b,v, Sundsvall, 3 rum och kök, hyra 500 kr
1/10 1911 – 30/9 1915	S. Järnvägsgatan 15 1 trappa, Sundsvall. 4 rum och kök, hyra 800 kr (i eget hus)
1/10 1915 – 30/9 1925	Vidargatan 6, 4 trappor, Stockholm. 4 rum och kök, hyra 1200-2400-2200 kr
1/10 1925 – 30/9 1928	Karlbergsvägen 47A, 4 trappor, Stockholm 6 rum och kök, hyra 3000 kr
1/10 1928 – 30/9 1931	Karlbergsvägen 47A, tre trappor, Stockholm 3 rum och kök, hyra 2200 kr
1/10 1931 – 30/9 1935	Idungatan 12, 3 trappor, Stockholm 4 rum och kök, hyra 2600 – 2290 kr
1/10 1935 – 30/9 1941	Norrtullsgatan 24, 3 trappor, Stockholm 5 rum och kök, hyra 2800 – 3000 kr

Ja, detta är nu "lite plock" från gångna dagar. Kanske får jag någon gång i framtiden tid och lust att komplettera "pocket"-



Tyra och Olav, bilden troligen tagen i början av 1950-talet

Lite extra material



Olav åter hemma efter första postflygturen till London

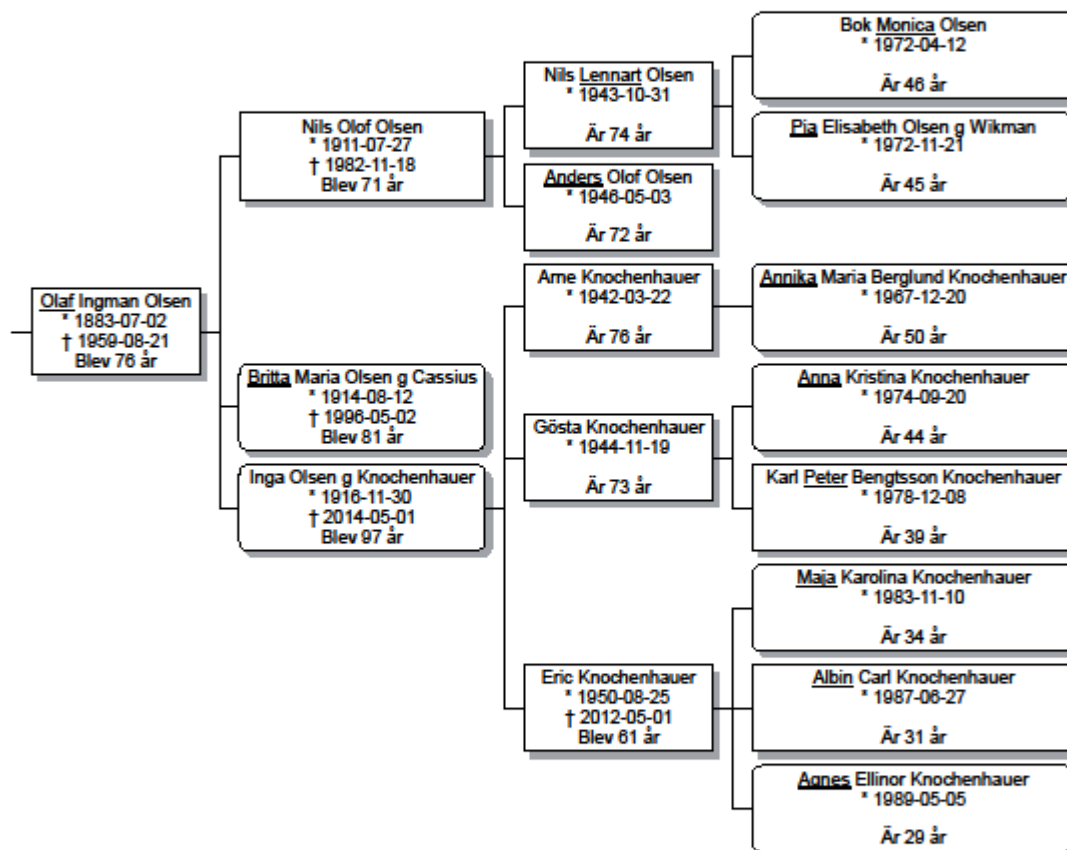


Olav i sitt ämbetsrum



Olav med kinesiska ministern på besök vid Postmuseet

Ättingar till Olaf Ingman Olsen (1883 - 1959)



Detta är vad Marie hittat i registren. Hon tar tacksamt emot kompletteringar/ändringar.
marie.bergstrom@allt2.se / 0709-588 327