

En minnesvärd studentfriluftsdag på Holmön i februari 1967 hälsar P-A Rydelius

I Umeå brukade studenterna ha (kanske fortfarande har?) en fridag för friluftsverksamhet. Dagen inföll i februari. Jag hade bestämt att på friluftsdagen i februari 1967 åka skidor ut till Holmön för att "kolla läget". Vintrarna i mitten av 60-talet var ju riktiga vintrar med mycket snö och riktig is. På den tiden fanns det inga transportproblem. När "nya färjan" kom 1956 flyttades både färjeläget och vintervägens fastlandsanslutning från Osnäs till Norrfjärden. På vintern fick "nya färjan" ligga på svaj, infrusen i Byvikens is. Vägförvaltningen svarade för vintervägens utstakning och mätning av isens tjockled. Vintervägen tillkom för att säkra en väg för hästtransporter där Vägförvaltningen skrev: "Under den tid på året då isen på Västra Kvarken är farbar, hålles genom Vägförvaltningens försorg särskild vinterväg för hästtrafik". Borde inte dagens Vägförvaltning visa samma hänsyn till snöskotern, hästens efterträdare??

Jag hann uppleva att få åka gamla vintervägen från Osnäs innan den lades ned. Då fanns det ett skjutshåll hos Nellie Grubbström i Osnäs (Ida Lundbergs syster) där man kunde vänta på hästskjutsen.

Till slutet på 1950-talet körde varje morgon en kolonn med häst och släde t o r Holmön-Norrfjärden för att hämta varor och förnödenheter. Man åkte tillsammans för att kunna ge hjälp vid problem. De som körde var varmt klädda, "vargskinnspäls" (som nog var gråhund), pälsmössa och pälsvantar. Allan Viklund (Sörens pappa), som, om jag minns rätt, körde posten, hade byggt en hytt på sin släde med fönster och hål för tömmarna och hade behagliga turer över Kvarken.

När isen varken bar eller brast användes is-eka. Min moster och morbror, Rut och Ivar Markström, (Markströms Livs), byggde en is-eka i början på 1950-talet för att säkra varor till affären när företaget var vanskligt. Den finns idag i Egil och Joars loge.

Kommunen (Holmön var ju egen kommun till 1974) köpte snart in en vessla, en Snow-Trac med folkamotor, för att underlätta för öborna. Jag minns inte vem som körde men det kan ha varit Karl-August Holmgren. När Snow-Tracen gjort sitt köptes en bandvagn med släp (byggd på Hägglunds i Övik) som Rune Lundberg körde. Vid kommunsammanslagningen övertog Umeå Kommun bandvagnen, som arbetade i många år med Rune som förare.

På friluftsdagen 1967 fick jag åka med Ove Janzén, min blivande svärfar, som arbetade i Sävar och gärna körde ned mig till Norrfjärden. Solen sken, skidföret var utmärkt. Jag kom ihåg hastigheten från marscherandet i lumpen, 1 km på 10 min, och räknade med att skidorna gick fortare och att 50-60 min var en rimlig tid för att ta sig över utan att förtä sig. Så blev det också.

På Holmön gjorde jag först en sväng "Vintervägs-kroken runt" för att kolla husen (och snön på taken) och åkte sedan Robertsgården runt av samma anledning. På den tiden fanns både "lagårn" och den åtta kantiga logen kvar. Underhållet var eftersatt och den påbyggnad i resvirke, som gjorts som hölada på "lagårn", hade fallit ihop under vintern 1966. Några år senare togs både "lagårn" och logen ned och blev till ved!

Efter varven i Västerbyn bestämde jag att åka till Affär'n (Fredrikssons bostad och affär) för att småprata och köpa lite mat för dagen. Där var alltid god stämning och roligt att vara. Ofta satt Mandel (Ragnar Fredriksson), Vängman (Algot Holmgren) och Tore Karlsson på "ljugar-bänken", sommartid utomhus, vintertid inomhus och berättade historier.

Nu kom jag inte till Affär'n. När jag skidade uppför Grubbströms backe stod Rickard Grubbström och Rolf Markström utanför Grubbströms lagård och inne med öppen dörr stod Nils-Erik Holmgren och slaktade en av Grubbströms kvigor. Både Rickard och Rolf var väldigt humoristiska och slagfärdiga. Vi

hade en heldag med gamla Holmö historier, solen sken och vi hade riktigt roligt. Det blev aldrig något affärsbesök. Med regelbundna mellanrum kom Maja Grubbström ut med hembakat Holmötunnbröd (med pålägg) och kaffe. Det blev en riktig festdag hos Grubbströms. När Nils-Erik var klar med slakten och alla var nöjda åkte jag tillbaka till Vintervägsboken för att förbereda återfärden.

Jag beställde en taxi till Norrfjärden för att åka till min morbror och moster (Gunnar och Britt Wikander) i Sävar där vi skulle äta middag tillsammans med Ove och Sonja Janzén och deras dotter Eva-Lena (min blivande fru).

När jag tittade ut över Kvarken såg jag oroväckande moln och kände tilltagande vind. Jag hade ju beställt en taxi för hämtning i Norrfjärden och blev orolig för att ev. missa den (det fanns ju i nödfall en telefonautomat i Norrfjärden för 10-öringar). Jag kastade mig iväg och åkte allt jag kunde. Efter ett tag blåste det upp än mer och det yrde snö så att man knappt såg granruskorna. Men, jag kunde hålla farten och kom fram till Norrfjärden samtidigt som taxin kom – men det var nog mer tur än skicklighet. Jag åt sedan en god middag i Sävar med Holmö-stämning och åkte slutligen med Janzéns tillbaka till Umeå.

Med tanke på dagens strul med färja och vinterväg kan man konstatera att både vintrarna och kommunikationerna ”var bättre förr”, men olyckor hände.

Min mamma, Signe Wikander, växte upp på Robertsgården. Robertsgårdens sista häst gick ned sig vid en tur över Kvarken i mitten på 30-talet och kunde inte räddas.

Per-Anders Rydelius