

Från bosspåk till transportföretagare

Rune Frants

Efter publiceringen av Kosköboken har vi i gruppen fått många kommentarer på både innehåll och formgivning – lyckligtvis har de flesta varit positiva. Men, det finns också läsare som i efterhand kommit med viktig information som vi missat eller helt enkelt inte hade tillgång till då i skrivande stund. En av dem är **Klas Åkerholm** från Dragnäsback. Det visade sig nämligen att han visste att det förekommit reguljär busstrafik under krigsåren och tyckte alltså att det vi skrivit inte stämde: "Under kriget förekom ingen reguljär busstrafik genom Koskö; det var apostlahästarna eller cykeln som gällde för alla och envar".

Vi blev nyfikna över den nya informationen. Detta blev orsak för Alf Burman och under-tecknad att söka upp Klas för en pratstund.

Klas har sina rötter i Koskö

För att sätta Klas Åkerholm i sitt rätta sammanhang kan vi berätta att han är sonson till Anders Åkerholm född 4.12.1873 i Koskö (*Svennas*, se 110). Farfar Anders var gift med Wendla Sofia (f. 10.12.1871) som också var Kosköbo, född och uppvuxen i huset bredvid (109). I Kosköboken har vi benämnt båda husen med *Svennas* 109 och 110. Husen fanns i backslutningen mellan skolan (111) och *Elmäras* (108).

Tillsammans fick Anders och Wendla fem barn, av vilka Klas far, Johan Edvard (f. 28.9.1900), var nummer tre i barnaskaran. Edvard gifte sig med Anna Söderlund (f. 23.4.1899) och sonen Klas föddes 7.3.1929. Klas i sin tur gifte sig med Eva Martin (f. 1.11.1929) och tillsammans har de fyra barn.

Inh.	Enk. Maria Michelsd. Röckma	18 ²² / ₁₂ 93	West. Hand
Barn:	Ulrika Johansd.	18 ²³ / ₇ 57	Röckma
	Anna Brita	18 ³⁰ / ₂ 61	
	Johan Erik	18 ² / ₅ 66	
	(vakt) Anders Johan	18 ⁴ / ₁₂ 73	

Anders Johan, Klas farfar, föddes den 4 december 1873.

Backsl.	Sund Johan Sven Abf.	18 ²⁴ / ₄ 48	Frants
	H ^u Maria Kristiansd.	18 ²⁵ / ₃ 49	Ustemo
Barn:	Wendla Sofia	18 ¹⁰ / ₁₂ 71	Har
	Sina Maria	18 ¹³ / ₃ 75	"
	Johannes	18 ¹⁵ / ₁₁ 77	"
	May		
Backsl.	Åkerholm, Anders Johan	18 ⁴ / ₁₂ 73	Westerhand
	H ^u Wendla Sofia Joh.	18 ¹⁰ / ₁₂ 71	Koskö.
Barn:	Anders Johan	18 ¹² / ₁₁ 94	
	Edith Sofia	18 ¹² / ₁₂ 95	
	Sina Matilda	18 ³⁰ / ₃ 98	
	Johan Edvard	19 ²⁵ / ₉ 00	

Farföräldrarna Anders Johan och Wendla Sofia med barn.
Ovanför: Klas farmors familj med dottern Wendla.

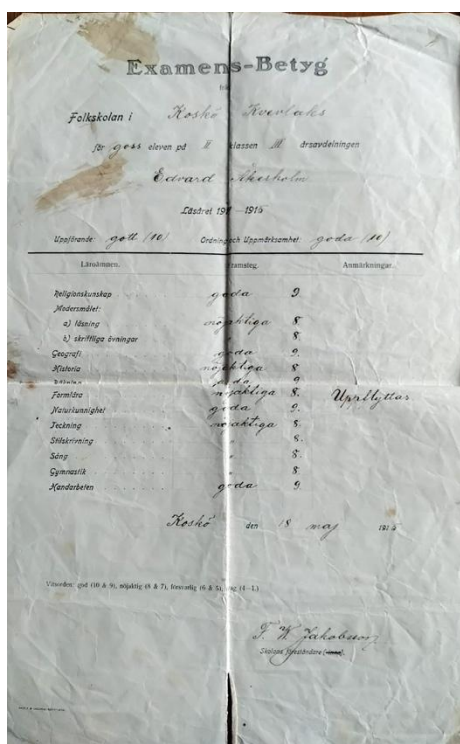


Farföräldrarnas grav på Vasa nya begravningsplats.

En dramatisk händelse i farföräldrarnas liv i Koskö

På påsklördagen år 1900 hände någonting som på ett genomgripande sätt skulle förändra familjs liv i Koskö. Farfar Anders hade gått in till svärfadern, muraren Sven Sund (109), och de satt som bäst och avnjöt en ”kaffekrånglare” – en skvätt sprit i kaffet. De började höra ljud från byvägen som gick alldeles intill. Anders gick ut för att se vad som pågick. Det visade sig vara en grupp ynglingar som redan hade hunnit bli rejält runda under fötterna och som högljudna vinglade fram längs vägen. Ganska snart uppstod bråk mellan dem, i synnerhet med bröderna Abraham och August Frants. Abraham var allmänt känd som en illasinnad person som ofta hamnade i allvarliga bråk.

Det verkar som om Anders gick med i slagsmålet för han ådrog sig mindre knivsår i ansiktet och i ena låret. I det skedet gick han hem, och allt skulle ha varit frid och fröjd om han hade stannat hemma. Men efter en stund kom han utrusande igen, nu med en yxa i högsta hugg. Vad som egentligen hände efter det får vi reda på genom kronolänsmannen i Mustasaari distrikt Karl Gyllenbögels förklaring av händelseförloppet:



”... Nu hade Åkerholm åter fattat tag i yxan samt med denna sprungit ut och slagit Abraham Frans ett hugg i hufvudet, så att hufvudskålen klövs, ett annat i bröstet, som antagligen träffade hjärtat, och ett tredje i vänstra handlofven, som nästan skars af. Efter slagen hade Frans sprungit några steg och sedan neddignat liflös.”

Följande dag anmälde Anders sig hos kronolänsmannen. Han dömdes till 12 års tukthus den 28 juli 1900 av den Kejserlige Wasa Hofrätt. Han benådades dock efter sex år. När detta skedde bestod familjen av mor och far samt två barn. På hösten samma år, den 28 september, föddes Klas far. Tydligt levde familjen kvar i Koskö, vilket styrks av ett betyg som Klas har i sin ägo. Detta betyg, som uppvisar enbart utmärkta vitsord, är hans far Edwards från andra klassen i folkskolan, daterat den 18 maj 1915 och undertecknat av F.W. Jakobsson. Koskö högre folkskola hade då verkat i två år.

Klas fars utmärkta betyg från Koskö Folkskola undertecknat av F.W. Jakobsson.

Nytt liv i Dragnäsbäck

Exakt när familjen flyttade från Koskö vet varken vi eller Klas med säkerhet, men troligen var i början av 1920-talet. Klas fader och hans bror Nestor byggde i något skede varsitt hus på en sidoväg till Eisnäsvägen i Dragnäsbäck. Kanske det är först då som familjen flyttar. Klas har bott i samma hus, men under årens lopp har huset haft tre olika adresser. Några år efter att huset var färdigt på Eisnäsvägen byggdes en ny gata längs deras hus, Bryggerigatan. På 1960-talet byggdes en tvärgata, Tjädergatan, och Klas ändrade då infarten till huset till den lugnare Tjädergatan.

I och med flytten från Koskö kom Klas att bli Dragnäsbäcksbo i stället för Kosköbo. Dock tycker Klas att han känner sig som Kosköbo.



Bröderna Edvards och Nestors hus i Dragnäsbäck – renoverade och tillbyggda.

Klas framför sitt hus på Tjädergatan.



Klas tar sina första steg in i transportbranschen

Under kriget 1941–1943 arbetade Klas som *bosspåjk* (konduktör) på Kosköbussen och har därför många intressanta och trovärdiga upplysningar från den tiden. Han var knappt 13 år när han började. Vi ville veta hur det kom sig att han fick denna tidiga start på arbetslivet? Klas föräldrar ville egentligen att han skulle börja i läroverk i Vasa, så han anmälde sig till inträdesförhör vid Vasa Svenska Lyceum. Redan efter första dagens förmiddagspass hade Klas bestämt sig och tänkte: ”Det där vill jag inte – jag vill göra någonting med mina händer.” Lyckligtvis hade han förståelsefulla föräldrar som godtog sonens önskemål.

I samma veva hade Klas lagt märke till att det vid ett garage på Solhem invid Eisnäsbacken plötsligt hade dykt upp några bussar. Dessa bussar ägdes av kumpanerna Gideon Pått och Arne Backholm. Eftersom bussarna väckt Klas intresse, stegade han in till Pått och frågade om det fanns arbete åt honom. Pått, som redan kände till Klas och hans föräldrar, rådde honom att gå och prata med kompanjonen Backholm. Han i sin tur lovade att Klas kunde börja som busspojke. Livet log för Klas – detta var något annat än att börja studera i ”Råttstallet”, som lyceet kallades. Pått och Backholm trafikerade två linjer: en stadslinje till Hemstrand och en linje till Karperö, Koskö och Petsmo. Tidvis körde bussen också via Kvevlax. Ibland Vasa–Kvevlax–Petsmo–Koskö–Karperö, ibland tvärtom. Klas arbetade turvis på de olika linjerna. Enligt honom var Petsmolinjen mera omväxlande och spännande.

Bussarna kördes på björkved

Det var som sagt mitt under kriget och omöjligt att köpa bränsle. På kort tid utvecklades därför gengasbrännare som producerade surrogatbränsle. Den brännbara gengasen uppstår när trä hettas upp och börjar glöda och består till stor del av kolmonoxid som är en mycket giftig gas. Gasen leds via ett rör till motorn så att den ska kunna startas. Gengas ger en effekt som motsvarar ungefär hälften av vad bensin ger.

För ynglingen Klas var det tidiga morgnar (Läs också om Einar Nygård i kapitlet ”Bussen kom till byn”). Redan klockan 6, en halvtimme innan chauffören dök upp, hade han två uppgifter att utföra. Först skulle han placera ett uppskuret oljefat med brinnande vedstickor under motorn för att värma upp oljetråget och på så sätt få motoroljan att bli flytande. (Den tidens olja blev mycket trögflytande vid stark kyla.) Sedan gällde det att starta gengasbrännaren som var monterad baktill på bussen. Först måste dock aggregatet sotas. Med trästickor och gammalt tidningspapper (Vasabladet) gjorde han upp en liten eld och vevade i gång en inbyggd fläkt som underlättade tändningen. Efter en stund tog lågorna fart och han kunde fylla på mera ved, dvs. björkvedsbitar som var cirka 10x3x3cm. Det skede som följde var lite knepigt eftersom det gällde att minska lufttillförseln utan att brasan slocknade. Då gengasen började produceras leddes den via ett rör till motorn som då kunde startas. Efter en kort tids övning fick Klas själv starta motorn just innan chauffören kom, vilket var ett viktigt förtroendeuppdrag. Björkveden förvarades i säckar som lagrades på bussens tak då vädret tillät. Eftersom man måste fylla på vedstickor regelbundet hade man alltid några säckar också inne i bussen.

Svarthandel

Under den tid Klas var *bosspojke* var det som sagt krig med stränga bestämmelser rörande all form av handel. Livsmedel som ransonerades fick man endast ”på kort”. Egentligen var det brist på allting. Landsborna tog givetvis chansen att förtjäna en extra slant genom att sälja matprodukter ”svart”. Svartabörshandel var förstås riskfyllt eftersom myndigheterna kontrollerade ofta och noggrant med höga böter för dem som blev fast. Bussarna kontrollerades ofta i Bobäck vid Damnbrunnsbacken. Klas var uppfinningsrik och hjälpte ”smugglartanterna” så gott han kunde. Han hade sett ut två ganska säkra gömställen i bussen. På den tiden hade konduktören en egen sittplats framme i bussen bredvid chauffören. Egentligen var det en låda med lock. Där kunde han lätt gömma en mindre mjölkkanne och något smörpaket. I samma hörn fanns också ett skåp för olika tillbehör. Det missbrukades också ofta som gömställe.

Om det handlade om större smuggelprojekt, vilket det gjorde ibland, blev man tvungen att tänka ut andra arrangemang. I Smedsby fanns en grisfarmare vid namn Pellas. Inte alltför sällan ville han skicka griskroppar till restaurangen vid hotell Astor. Kropparna var klivna på längden och alltså relativt tunna, men långa. Aningen prekärt, men Klas hade en plan! Allra längst baktill i bussen fanns ett ganska stort utrymme utan bänkar. Där placerade Klas dessa

halvkroppar och täckte över dem med tillräckligt många säckar med björkvedsbitar. Kanske det var just av den orsaken som de hade ett extra stort lager med på taket? Under de två år som Klas skötte busspojksysslan, blev de aldrig ertappade med sin olagliga verksamhet. Frågan är om det var av pur skicklighet från deras sida eller av ”mild” kontroldisciplin från polisens sida. Frågan förblir obesvarad. Griskropparna levererades ända till innergården vid Astor. Där i väggen fanns en lucka till en hiss som ledde till restaurangköket på första våningen samt till Wiik och Höglunds privata bostäder på andra våningen.

Bossveskon

Klas var stolt över sin *bossvesko*. Han hämtade den varje morgon hos fru Pått som hade ansvar över den nattetid. I väskan fanns det lite växel pengar, månadsrabattkort och häften med dagsbiljetter. Och en kniptång för att trycka hål i biljetterna. Tången hängde in en tunn kätting på väskans ena sida. På kvällarna överlämnades väskan igen till fru Pått, som noggrant gick igenom dagens biljettinkomster. Klas fick sällan klagomål eftersom han var mycket noga och stolt över sitt arbete. Men, ibland fuskade han medvetet. När soldater kom hem på permission lät han dem åka gratis – ibland om det var trångt i bussen, skickade han upp dem på taket! Troligen var fru Pått medveten om hans generositet.

Förutom att föra passagerare till och från stan fyllde bussen en viktig uppgift för transport av varor till butikerna. Bussen körde via olika partifirmor och samlade ihop beställningar. Ibland kom någon springpojke direkt till bussen om det handlade om småsaker eller en sen beställning. För Klas och chauffören innebar varutransporterna ofta tungt arbete som de inte fick någon extra ersättning för. Ja, kanske en liten.

Klas var en munvig stadspojke och charmade flickorna som ofta hade samlats i större och mindre grupper vid butikerna när bussen kom med varorna. Han tyckte bäst om Petsmo-flickorna vid Granholms butik.

Klas har flera minnesbilder från den tiden. En av chaufförerna som Klas trivdes mycket bra med var Sigurd Håkans från Norrminne. Att bussen efter sista turen stannade i Norrminne över natten innebar problem för Klas. Ofta var det chauffören som skötte om biljettförsäljningen på sista turen, men ibland måste Klas följa med och blev då tvungen att övernatta i Norrminne. I början hade han svårt att sova – han var ju ansvarig för *bossveskon* och dess innehåll! Småningom började han ändå lita på familjen Håkans.

Ibland, om det inte fanns några passagerare till Koskö på sista turen, stannade de vid Johannes och Signe Järv i Norrön för en pratstund och en kopp kaffe.

Klas tyckte om att vara i Norrminne. Speciellt minns han det stekta fläsket med den knapriga svålen – gudomligt under kriget! En gång skulle ett Petsmogäng på en veckas fiskeresan till Mickelsörarna eller eventuellt Valsörarna. Klas ville med och bedyrade att föräldrarna gett honom lov – men efter någon timme dök fadern upp på cykel och Klas var avslöjad. Vem som hade skvallrat har han aldrig fått veta.

En annan chaufför var Albin Håkans, också han från Petsmo. När han körde kvällsbussen var övernattningen lite knepigare. Då blev han tvungen att sova i pannrummet vid sågen. Ofta låg han i spånlagret ovanför pannrummet. Där var det mjukt och varmt.

På hemligt uppdrag

Ett år efter att Klas hade slutat arbeta som *bosspåjk*, kom Arne Backholm en kväll på besök. Han hade ett viktigt och ytterst hemligt ärende. Klas och föräldrarna måste lova att aldrig avslöja det han skulle berätta. Det gällde en transport av bränsle med lastbil till Nämpnäs. Han ville att Klas skulle hjälpa chauffören med lastning och lossning. Spännande tyckte Klas och lovade att hålla tyst.

Bränsletransporten bestod av stora 200 liters oljefat med stadiga skenor runt om som skydd mot stötar. Då de hade lastat ungefär sex av dessa påbörjades resan söderut, en eftermiddag i

slutet av september 1944. Allt gick enligt planerna och den sista biten i Nämån ner till hamnen körde de med släckta lyktor. När de kom fram till de många båthusen lossade de snabbt oljefaten som togs omhand av fiskare från byn. Resan tillbaka till Vasa gick utan missöden.

Vad gällde då denna hemlighetsfulla resa? Bränsletransporten var en del i det hemliga Stella Polaris projektet. Efter vapenstilleståndet den 19 september 1944 var det militära och politiska läget spänt och osäkert. Ingen visste om freden skulle hålla eller om ryssarna skulle anfälla igen. Hur skulle de nya makthavarna och den ryska kontrollkommissionen reagera mot officerskåren? Osäkerheten var stor och det uppstod rörelser som utgick från det värsta. Vapengömmor organiserades runtom i landet. Kanske det viktigaste var att säkerställa det omfattande underrättelsematerialet som samlats – och personerna som skött arbetet. Allt detta organiserades under täcknamnet Stella Polaris och var givetvis ytterst hemligt.



Sommaren 2023, den 5 juli, ordnades en exkursion till Stella Polaris museet i Närpes, nära vridläktaren. Jag åkte dit tillsammans med Klas i hans bil – det gick undan. Där förevisades bland annat de radioapparater som underrättelsetjänsten använde under kriget. På hemvägen åkte vi via hamnen i Nämån, där ett monument över Stella Polaris har rests. Vi vandrade längs stranden och fick syn på gamla, delvis förfallna, båthus. Det är sannolikt att oljefaten som Klas hjälpte till att lossa gömdes just där.

Klas vid Stella Polaris monumentet i Nämån.



Klas vid strandbodarna i Nämån.

Klas blir företagare i transportbranschen

Efter kriget förblev Klas intresserad av biltrafik. På 1950-talet startade han ett eget transportbolag med sju last- och paketbilar. På 1970-talet utvidgade han och övertog ett

transportföretag som gick under namnet Land Transport. Det finns mycket att skriva också om detta, men vi håller det kort.

Klas riktade in sig på transport för större företag. På 1960-talet var långtradarna redan mycket driftsäkra och starka. Klas berättar med stolthet att han var pionjär på två områden. Han var med om att utveckla en släpvagn med dubbla axlar som kunde kopplas efter dragbilen.

Därmed fördubblades kapaciteten. Den andra utvecklingen gällde att hålla tidsscheman, dvs. att garantera att leveranserna kom i tid – ”just on time”. Det betydde att bolagen kunde hålla mycket mindre lager, vilket i sin tur betydde inbesparingar i lagerkostnader och utrymmen. Ibland kunde det dock uppstå kritiska situationer, till exempel till följd av transportstrejker som inte var ovanliga på den tiden. Strejkvakterna var nitiska och färderna mellan Finland och Sverige var solidariska.

Chaufförerna strejkade, men Klas själv och sonen Birger var tillåtna att köra. Klas minns mycket tydligt en gång då han i grevens tid anlände med en full last tidningspappersrullar till ett stort tryckeri i Oslo, just då deras lager hade sinat till två timmars tryckning.



Direktör Klas Åkerholms visitkort.

En av Klas första lastbilar på 1950-talet. Klas flankeras av två chaufförer.



Land Transport 10-årsjubileum, en gåva av arbetstagarna. De tre ljusa punkterna i förgrunden är pennstumpar. När kontorsflickorna slängde blyertspennorna övertog Klas dem.

Slutord

Mot slutet av vårt samtal med Klas knackade det på dörren och en äldre herreman kom in i vardagsrummet. Klas och mannen stod och tittade en god stund innan de kände igen varandra. Det visade sig vara kusinen Kurt Åkerholm, som hade flyttat med familjen till Åland då han var 11 år. Nu hade han varit på besök i Österbotten och kom från Nya begravningsplatsen i Vasa där hans och Klas farföräldrar, Anders Johan och Wendla, är begravna. Ett unikt sammanträffande med fyra Kosköbor i samma rum – en boende i Koskö, en i Hemstrand, en på Åland och en i Nederländerna.



Kusinerna Kurt och Klas Åkerholm verkar nöjda med Kosköboken.