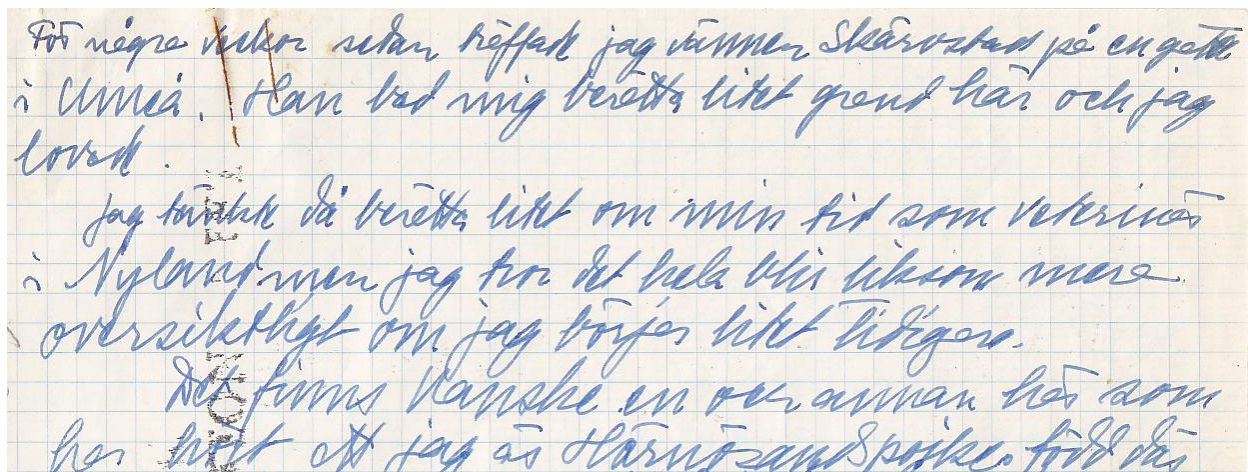


# Länsveterinär Johannes Modig, Umeå

## Föredragsanteckningar

Denna nerteckning grundar sig på 4-5 versioner av anteckningar som förmodligen legat till grund för ett eller flera föredrag. Dokumenten är skrivna med handstil på olika papperstyper. Det här är en sammanställning från de olika anteckningarna. De har skrivits någon gång efter 1922 då familjen flyttade till Umeå. Han tycks ha haft gott minne. Jag misstänker att vännen Skärvstad är en ledamot i IOGT eller liknande. Kanske var det till ett föredrag i en ungdomssektion eftersom han i inledningen skriver "närvarande inte kan minnas därför att man då ännu inte var född".

Hans Forsslund, Södra Murgatan 47, 62157 Visby. [hans@forsslund.org](mailto:hans@forsslund.org)



Ovan hur ett av originalen ser ut.

För några veckor sedan träffade jag vännen Skärvstad på en gata i Umeå. Han bad mig berätta litet grand här och jag lovade.

Jag tänkte då berätta litet om min tid som veterinär i Nyland men jag tror det hela blir liksom mer översiktligt om jag börjar litet tidigare.

Det finns kanske en och annan här som har hört att jag är Härnösandspojke född där 1883. Jag minns därför 17 år av 1800-talet och dessutom en del av 1900-talets början som det största antalet här närvarande inte kan minnas därför att man då ännu inte var född.

Jag har därför en del minnen denna tid kring sekelskiftet varur jag tänkte dela med mig.

Ja att jag var född 1883 i Härnösand mina föräldrar bodde då i hörnet av Långgatan – Pumpbackgränden, där Modigs varuhus nu är inrymt. Det var inte så stor affär som nu. Min fars gård var 15 à 20 meter lång. På övervåningen bodde mina föräldrar. I nedre våningen hade min far en manufakturaffär. Han sålde tyger av olika slag samt framförallt store mängder garn. Den tiden rådde i betydligt större omfattning självhushållning. Man vävde i hemmen både ylle- och bomullstyger. Däremot såldes då ännu icke färdiggjorda kläder i affärerna. Konfektionssydda kläder hade man då icke gått in för, kläder gjordes i hemmen eller hos den tidens skraddare, som hade många gesäller. Jag mins t.o.m. att en skomakare kom hem till oss och arbetade minst en vecka så att flera av familjens medlemmar fick nya skor.

Varje dag vår, sommar och höst kom den tiden varor med båtarna från Stockholm. Det var då inte som nu att låta en bil hämta varorna. Springpojkar, vi barnen och t.o.m. manliga butiksbiträden drog ner en dragkärra till kajen och forslade upp varorna. På hösten kom det särskilt stora varupartier då vi hade en och senare t.o.m. två blev varupartierna upptransporterade med hjälp av dessa. Alla utrymmen som fanns tillgängliga utom de ordinarie belagda togos då i bruk för att där lägga upp lagren. Det var ju så att ända tills jag blev 10 år hade Härnösand inga förbindelser vintertid annat än med häst. Järnvägen slutade i Sundsvall och dit var det 6 mil landsväg. När sjöfarten upphörde var det därför nödvändigt att vara väl försedd med de varor som skulle säljas. Det hände dock några gånger att det blev brist på något och då brukade man köra till Sundsvall med häst och hämta den behövliga varan. Alla gator i staden voro den tiden belagda med kullersten. Jag var nog minst 12 år innan det blev någon gata huggen sten och i detta avseende gick utvecklingen mycket sakta. Många kanske senare sett att stadens gator hade ingen stenbeläggning eller beläggning alls. Pumpbacksgatan som gick invid vår fastighet var mycket brant och smal gränd. Den är fortfarande smal men nedersta delen av gatan var på den tiden högst 3 m bred. I den backen brukade vi på vintrarna åka kälke och under dessa åkningar korsade man i vild fart både Storgatan och Köpmansgatan så att man åkte på en gång ända ned till kajen. Visserligen var detta förbjudet men det gick på guds försyn och det hände aldrig mig veterligen någon olycka. Trafiken gick den tiden lugnt med gående och häst förspända åkdon.

Snett emot min fars affär låg nya utskänkingsbolagets krog. Det var vad man nog har alla skäl att kalla en tredje klassens servering av spritdrycker. Man kunde någon gång genom den öppna dörren eller ett öppet fönster se dit in. Det var en lokal målad i en mörk färgton och runt om väggarna fanns väggfasta bänkar med bord framför. Mitt på golvet fanns också ett antal bord med stolar omkring. Det stora flertalet dem som gick dit var arbetslösa och många av dem voro illa klädda. När de kommo ut igen var det många av dem som raglade och t.o.m. föllo omkull. Det hände t.o.m. att fulla personer blevo utkastade och blevo liggande i rännstenen utanför dörren. Sådant är nu förbjudet men var då som det skulle vara. Om en stund kom en eller ett par poliser som tog hand om stackaren. Det fanns då inga bilar utan den berusade mannen fördes raglande mellan poliserna upp till stadens rådhus, där poliskontoret var inrymt. Vi småpojkar följde efter för att se på det bedrägliga tåget som för oss var intressant. Sedan man tagit i förvar en del av hans tillhörigheter klocka portmonnä m.m. leddes han ut i finkan ett litet trähus vid sidan av rådhuset där han fick sova ruset av sig. Inte så sällan hände det att den inburade skrek och bankade på dörrarna i finkan viket lät hemskt.

Ibland gjorde den som skulle finkas motstånd. Poliserna gick då och lånade en dragkärra – bilar fanns då ej – och på denna band de fast den stackars berusade mannen och transporterade upp honom till poliskontoret. Nu blev det alltid en stor folkskara som följde efter.

Jag minns dock aldrig att man då som ofta nu tog den finkades parti. Det hela var bara ett folkskådespel.

Rörande var många gånger då barn och hustrur gick in på krogen och sökte få hem sina druckna män och fäder. Detta var mycket tragiska skådespel som t.o.m. grep även oss barn. Mannens hela arbetsförtjänst förskingrades. Hustrurnas och barnens förtvivlan och gråt blev tragiska skådespel som sedan på den tiden djupt grep t.o.m. oss barn.

Att det på den tiden var stor nöd i många hem det framgick bl.a. av att det då var mycket vanligt att barn gick omkring i husen och tiggde. De kom in genom dörren och ställde en korg framför sig på golvet. I regel sade de ingenting utan såg blyga ut. Jag minns att man i regel i vårt hem tog fram litet bröd och eventuellt någon annan mat och lade in i ett papper och gav dem. Kom min far upp från affären medan

de voro där minns jag att han ville hava reda på namnen på deras föräldrar ty han var en aktiv fattigvårdsman som ville på alla sätt skydda framförallt barnen mot nöd och elände.

Det där var en mörk skildring av förhållandena i slutet av gamla århundrandet men jag tror det vara gott för de som nu äro unga att veta att den gamla goda tiden icke i alla avseenden var så god. Det gäller för oss nu levande att veta mycket nu är bättre och att det nya goda icke kan bibehållas om man icke lär sig att rätt värdesätta detta och vara tacksam därför.

Ganska tidigt började en Härnösandspojke dras ned till hamnen. Så blev det också för mig. Under vintern var det s.k. Snobbrännan i Härnösand från Vindbron över kanalen efter Storgatan fram till Fredgatan nedför denna till torget och Kopmengatan och Långgatan fram ungefär till fars affär. Så snart sjöfarten börjat flyttades flaneringen ned till kajen. Där gick skolungdom m.m. fram och tillbaka. På våren blev det alltid någon båt som först bröt igenom isen in i eller utifrån hamnen. Detta var då en så stor händelse att den båt som verkställde denna bragd sköt några kanonskott. Pojkarna i Läroverket hörde naturligtvis detta i sina klassrum. Så snart det ringde ut sprang man för livet ner till hamnen och man kom ganska sent till nästa lektion. Lärarna kände till denna pojkarnas vana och sade ingenting. Det hörde så att säga till Härnösands karaktär av förnämlig sjöstad.

Det fanns ännu massor av stora träskepp av olika typer. Vi pojkar talade sakkunnigt om galeaser, barkskepp och fullriggare m.m.

Alldeles särskilt framträdande var det stora antalet ångare i regelbunden trafik som gingo dels med passagerare dels med last av olika slag till olika platser.

Ett ganska stort antal båtar från Tyskland gingo upp till städer Lybeck och Hamburg gingo där upp till Norrländska städerna.

En mycket viktig del av trafiken var Stockholmbåtarna. De hette Nordstjärnan, Ångermanland, Karl XV, J.L. Anneberg, Wernösand II, Västernorrland m.f. De ägdes av olika bolag men omkring 1905 övertogs de av Sveabolaget. Varje dag kom en sådan Stockholmsbåt från Stockholm och likaledes gick varje dag en båt till Stockholm. Nordstjärnan gick fortast och var den första som målades vit. De övriga voro svarta. Sedan blev alla vita. På den tiden gjordes resorna till Stockholm alltid sjöledes. Passagerarantalet var därför ganska stort. Först 1894 fick Härnösand järnväg. Då byggdes Härnösand – Sollefteå banan. På vintern måst man dessförinnan åka efter häst till Sundsvall och därifrån åka tåg över Ånge. Ostkustbanan blev icke klar för trafik för än efter första världskriget. Att resa med Stockholmsbåtarna i vackert väder var underbart. Jag hade tillfälle att göra dylika resor flera gånger under mina studier i Stockholm. Stockholmsbåtarna gjorde alla mellanlandning i Sundsvall och stannade inte i H-sand. Nordstjärnan och Karl XV fortsatte till Nyland. Ångermanland, Runeberg, Hernösand II och Västernorrland gingo upp till Ö-vik. Detta blev deras vändpunkt.

Utom dessa ganska stora båtar gick det också andra kustbåtar från Gävle och uppåt de hette Norrland, Gästrikland, Trafik m.m. och flera av dem gick upp ända till Luleå.

Mellan Sundsvall och Härnösand gick 2 båtar. Dessa gingo icke genom norra farleden utom genom den lilla kanal som förenar hamnen med södra sundet. Till att börja med gick där en hjulbåt av trä, som hette Härnö och ångaren Nyland. När jag blev ungefär 12 år utbyttes hjulångaren Härnö mot Tynderå. Dessa båtar skötte sin trafik mycket länge ända tills ostkustbanan gjorde rörelsen ur ekonomisk synpunkt

omöjlig. Dessa båtar voro ungefär så stora som de mindre Vaxholmsbåtarna. De hade dock god restauration ombord.

Ett mycket betydande inslag i Härnösands liv var älvbåtarnas trafik. Varje morgon startade ett 10-tal båtar sin färd till Härnösand och varje dag omkring kl 3 gick alla dessa båtar tillbaka uppför älven till sina bryggor. Med båtarna följde både passagerare och olika slags styckegods.

I min tidigaste barndom gick flera ganska stora hjulbåtar i älvtrafiken nämligen Angur, Fänrik-Stål och Ådalen. Så småningom blev dock dessa utbytta mot propellerbåtar.

En alldeles särskild prydnad för trafiken på Ångermanälven var ångare Strömkarlen. Den var ganska stor nästan lika som de större Vaxholmsbåtarna i Stockholm. Båten var emellertid nästan plan i botten d.v.s. den såg ut ungefär som en s.k. eka. Detta var naturligtvis därför att den vid lågvatten i älven måste vara mycket grundgående. Den gick icke mera än ungefär en meter djupt.

För att den lätt skulle kunna vända hade den 2 propellrar. Den måste vara så grundgående för att kunna gå upp till Sollefteå när det var lite vatten i älven. Det hände t.o.m. vid lågvatten tvingade båtarna att båten måste stanna redan i Sånga. Den hade 2 propellrar för att den lätt skulle kunna vända vid alla de många landningsbryggorna. Vattenståndet var ju mycket skiftande vid landningsbryggorna. De måste därför byggas i flera våningar. Skillnaden mellan högsta och lägsta vattenståndet var mins 5 meter.

På Strömkarlen fanns det flera rymliga salonger väl möblerade. Det fanns dessutom en finare matsalong på mellandäck och en sämre salong under däck. Denna kallades vanligen bondsalongen. Där nere såldes rätt avsevärda mängder öl till törstiga passagerare.

Jag skall reflektera en liten historia om denna bondsalong.

En av Strömkarlens största delägare var en brukspatron Malmberg på Väja. Denne älskade att vara klädd i vadmalkläder och verkade som en rejäl bonde. En dag åkte han med Strömkarlen och stod hos kaptenen på kommandobryggan. För att få lite mat gick han ner i den fina matsalongen. En ny servitris tog emot honom. Hon tyckte icke att M:s klädsel passade i den fina salongen utan sa: "Kom med mig så skall ni få mat" och förde honom till bondsalongen. Där fick Malmberg mat efter önskan. När han fått vad han önskat gick han upp till kaptenen som hette Norén en mycket ståtlig och resolut man. "Hördu Norén dom har god mat i bondsalongen också." Norén: "Har du varit i bondsalongen?" "Ja du förstår hon tyckte att jag passade bättre där nere än i finsalongen och det har hon nog rätt i. Nu skall du inte vara elak mot henne för att hon tyckte det."

Kejsar Wilhelm II låg i slutet av förra seklet i Nyland. Kapten Norén fick då i uppdrag att föra upp Kejsaren Wilhelm till Sollefteå med Strömkarlen. Under resan serverades Kejsaren lunch på Strömkarlens däck. Kaptenen Norén erhöll för sitt välförhållande, han talade bl.a. bra tyska, en fin orden. Den stora händelsen ungfästes genom att det runda bordet målades en inskrift av ungefär följande lydelse. "Vid detta bord åt Kejsaren Wilhelm II av Tyskland Lunch den \*)". Detta bord stod länge kvar på Strömkarlens däck men en afton under slutet av det första världskriget blev det kastat i älven av en full tysktalande passagerare.

\*) Citat från [http://www.son-of-the-highcoast.com/Hemsida\\_1/adalen\\_1.html#stromkarlen](http://www.son-of-the-highcoast.com/Hemsida_1/adalen_1.html#stromkarlen) : *Stort uppseende väckte den tyske Kaisern, Wilhelm II, som fyra dagar i juli 1895 besökte älven ombord på sitt ståtliga fartyg "Hohenzollern" åtföljt av kryssaren "Gefion". Fartyget ankrade upp i Nylandsfjärden*

*varefter kejsaren med följe gick ombord på "Strömkarlen" och fortsatte upp till Sollefteå för att omedelbart återvända igen. Vid Sånge paraderade de där förlagda bevärigen när sällskapet passerade. Wilhelm II höll annars till i norska fjordar men Ådalen gjorde tydligen intryck. Han återvände nämligen sommaren 1905 och upprepade i stort sett programmet från det första besöket.*

### **Ovan År Minnen från Johannes år i Härnösand**

#### **Här från Nyland börjar lite avhugget och något fattas dessförinnan.**

kostade då bara 2 kr milen. Man kunde därför åka bil bara när det var fallet voro brådskande och det gällde dyra djur. När kriget bröt ut 1914 blev det svårt att skaffa benzin för bilskjutsarna och det blev därför ingen utveckling på detta område medan jag bodde kvar i Nyland d.v.s. till 1917.

Under hela året hade man tillgång till järnvägen som gick på södra sidan av Ångermanälven. Man fick passa tågen som inte gick precis när man önskade att de skulle gå. Första morgontåget gick till Härnösand kl 1/2 6 och man måste ofta följa detta tåg för att hinna sitt program. På kvällarna fick man ofta följa godståget från Härnösand till Nyland som skulle komma fram kl 22 på kvällen men ofta var försenat och kom fram kl 24. Tågresorna uppåt Sollefteå gick bättre och man kom i regel fram på beräknad tid. Djurägarna mötte vid stationerna och man fick ofta efter järnvägsresan åka långa vägar efter häst.

På somrarna gick ett stort antal passagerarbåtar på Ångermanälven. Nyland var som en centralort framförallt för de s.k. Trafikbåtarna. Detta bolag hade tre båtar. Dessa voro inte stora. De hade en enda salong längst bak och i denna rymdes ca 50 personer. Personalen på dessa båtar hade fruktansvärd arbetsdag. Trafik I gick från Sprengsviken förbi Nyland ända upp till Undrom 2 gånger fram och tillbaka. Trafik II utgick från Undrom och gick till Sprengsviken. Båda båtarne gjorde 2 sådana turer.

Kommunikationerna har nu ändrats betydligt. Icke en enda passagerarbåt finns nu på Ångermanälven och det är enbart ett fåtal båtar som går med passagerare efter kusten. Ända fram till 1920 fanns ingen bro över Ångermanälven längre ned än Sollefteå. Hammarbron blev färdig mot slutet av 20-talet eller början av 30-talet. Sandöbron blev färdig först under 40-talet. Det stora spannet var nästan färdigt när det rasade samma dag som andra världskriget började\*). Jag var just nere och såg det stora spannet från bryggan i Lunde. När vi sedan åkte upp till Nyland fick vi höra att hela det stora brospannet hade rasat. Några arbetare följde med i raset och dödades. Det var en hemsk händelse som kom oss att minnas, vi hann bort från Lunde bryggan. Raset inträffade endast 1/2 timme efter det att vi såg det ståtliga byggnadsarbetet.

#### **Det här nedan är svårplacerat och kan vara del av ett annat fördraget**

Att rätt genomföra en träning av den nya och oövade tävlingshästen är en svår sak som fodrar mycket av den som skall syssla därmed. Enligt ett uttryck av Xenofon 400 år före Kristi födelse skall personen undervisa djuret så att det därav icke erfar något menligt. De viktigaste egenskaperna hos tränaren äro lugn, tålmod, kunnighet och framförallt kärlek till hästarna. Därtill fordras något som aldrig kan inläras nämligen speciell personlig lämplighet för uppgiften. Ytterligare ett krav måste ställas på tränare. Han måste iakttaga sträng nykterhet under närmaste tiden före sin yrkesutövning. En mer eller mindre spritpåverkad människa eller en person i bakrus kan genom missgrepp vid ett enda tillfälle och för all

framtid förstöra en förut väluppfostrad och bra tävlingshäst. Sådana missgrepp betyda alltid därtill att djuret blir mer eller mindre plågat. Det är icke bara unghästarna som måste tränas. Det är också så att före varje tävlingsperiod utan även för varje enskilt tävlingsuppdrag mycket stora krav måste ställas som skola ställas på de som träna tävlingshästar. Tyvärr sker denna träning lite i skymundan samt på tider det är svårt för en tävlingsledning att övervaka. Vid Umeåkers travbana har t.ex. inträffat upprepade fall av djurplågeri i samband med träning. Tävlingsledningen har då nödgats vidtaga stränga bestraffningar.

**Här borde det ha varit mer men det finns inte kvar.**

\*) Andra världskriget började 1 september 1939