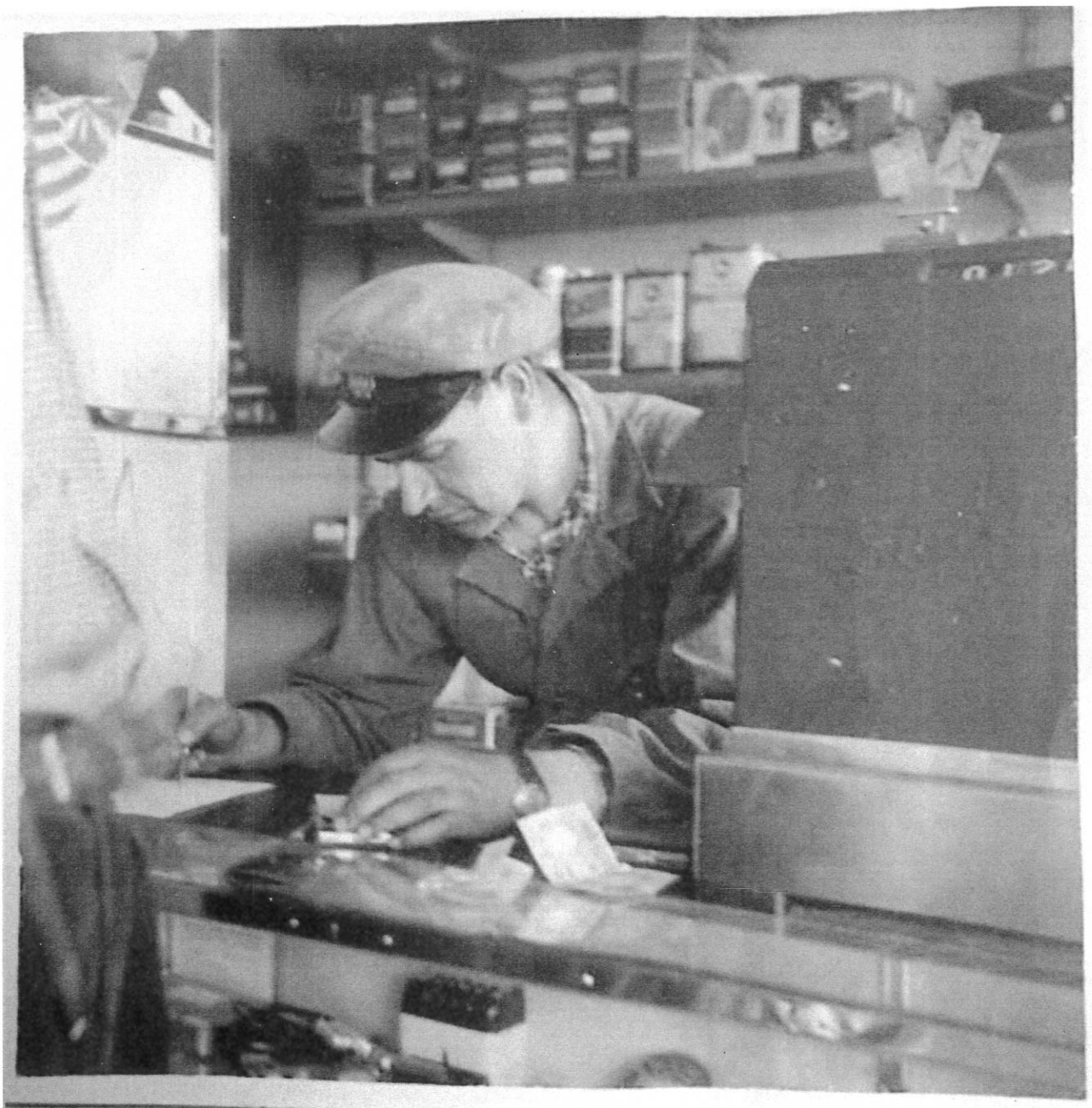


Macken 1956

Henric Tungström 2014



Macken 1956

Mackmiljön på Jamtli byggdes 2001-2002 med syfte att visa nyare historia. Den yngsta miljön vid den tiden var P-A torpet som visade 1936. I tanken fanns att miljön skulle ligga så besökaren kom dit ganska tidigt i sitt historielandsbesök, och om man då upplevde något man kunde känna igen så skulle det lekfulla sinnet öppnas och förenkla då man besökte miljöer som låg längre bort i tid och rum. Redan vid byggandet fanns en tanke om att bygga en 1970-talsmiljö någonstans på Jamtli. Då kunde en 50-talsmiljö med framtidstro, där allt från USA var bra, fungera som en pendang till 70-talet då det var lite annorlunda.

I samband med byggandet av själva miljön gjordes en omfattande dokumentation. Den bestod dels i en byggnadsantikvarisk dokumentation av Shellmacken i Kaxås, vilken då var ganska välbevarad och kunde fungera som modell för vår station. Även om vi kopierade en station i Vigge så var den och Kaxåsmacken av samma typ och storlek. Vidare gjordes ett antal intervjuer med människor som haft anknytning till de miljöer och företeelser vi ville visa på Jamtli. Det blev många mil och roliga resor som slutligen gav upphov till en bok, Längst Vägen, som vi gav ut på eget förlag.

Miljön ska också visa på flera nya företeelser som motortrafik och teknik med bilar och TV-apparater blandat med ungdomskultur och rock'n roll. Detta skulle byggnaderna i miljön hjälpa till att spegla på ett eller annat sätt, vilket dom också gör. Nedan följer en "presentation" av Mackmiljöns syfte, personerna, byggnadernas historia samt miljön som knyter ihop desamma. Husen har sin individuella historia men tillsammans ska de visa Östersund 1956.

Vad gör man på Macken?

Hur gör man då för att lyckas med syftet och visa det som beskrivs ovan? Grunden ligger naturligtvis i rollspelet vilket kan delas upp i det löpande dagliga rollspelet och eventuella historievandringar.

Det löpande rollspelet bör koncentreras runt arbetet på stationen och bilen. Bilar och station kan putsas städas och fejas. I butiken finns ett utbud av varor som riktar sig till bilisten vilket kan förevisas för besökaren. Skillnaden från 1950-talet till idag är uppenbar, från dåtidens lilla servicestation för bilen till dagens varuhusiknande komplex.

Vi ska visa det dagliga arbetet på macken. Bilar kan tvättas och vaxas löpande, vår Volvo PV bör vara en av Östersunds mest tvättade bilar, i alla fall sommartid. Som omväxling till bilen kan samma service göras på moped eller cykel. En liknande aktivitet intresserar ofta besökaren och vips är samtalet i gång. Eftersom vi egentligen inte behöver tvätta bilen eller motsvarande kan man ta paus i aktiviteten hur många gånger som helst till fördel för besökaren. Det gäller alltså att göra något, eller se ut som man gör något som lockar besökaren till interaktion och/eller samtal och det man gör skall knyta an till normala arbetsuppgifter på en bensinstation från tiden.

Historievandringar och andra liknande besök är korta mer koncentrerade nedslag i historien. Här kan man ta ut svängarna lite mer och mer ingående beskriva en företeelse, ex krocksäkerhet, med ord och handling.

Kiosken har en viktig funktion i försäljningen där utbudet förhoppningsvis även det speglar tiden. Runt kiosken brukar det spelas lite modern musik för tiden och det är ungdomarnas tillhåll. En önskan är alltid att kunna samagera med ungdomarna men det händer då och då att de blir sittande. Det gäller främst de som har paus från bilskolan. Det behöver inte vara fel att sitta och hänga om man gör det på rätt sätt, dvs. spelar nåt tidsenligt spel eller läser tidsenlig litteratur. Detta är en svår utmaning då det är lätt att hamna i prat om nutida vardagliga ting.

Personer på Macken.

Persongalleriet på Macken är fiktiva och bestämdes till 2 huvudkaraktärer, en man och en kvinna. Kvinnan var extra viktig då det känns angeläget att visa på kvinnor i arbete, helst i såna miljöer som, lite föraktfullt kanske, är mansdominerade. Efter en hel del intervjuer med forna mackanställda så visade det sig att personförhållandet ofta var just detta; en kvinna som arbetade i butiken, tankade och servade och mannen i verkstad, som allt i allo eller innehavare av en sidorörelse, ex TAXI. Förutom detta har det naturligtvis funnits fler anställda men vi siktade alltså in oss på ett gift par vilka äger stationen. Efternamnet Nyström valdes för att det är ett "taget" namn. Det är alltså inget sonnamn eller soldatnamn såsom Nilsson eller Rask. De tagna namnen blev vanliga vid förra sekelskiftet så vi ville göra en markering gentemot äldre tid. Majken och Ragnar dök upp samtidigt och grunden i karaktärerna sattes av mig och min kollega det året, Mia. Detta visade sig bli ett lyckokast, Majken och Ragnar blev med ens två folkkära och populära karaktärer på Historieland. Om nöden kräver kan man naturligtvis addera andra personer till Mackens galleri, precis som man gör i andra jantlimiljöer. Nedan följer Majken och Ragnars personalia.

Personalia Carl RAGNAR Nyström

Född i Östersunds församling den 11 maj 1924. Uppväxt på Storgatan 50 i Östersund. Arbetade på karosserifirma Englund & Kjellson i Östersund 1939 - 1955. Driver med maka Majken bensinstation på Kyrkgatan 13 i Östersund.

Far: Snickaren CARL August Nyström, förr i Mattmars församling 26 januari 1901.

Mor: RUT Sigröd Sofia, född Olsson den 4 april 1903 Brunflo församling.

Farfar: John Nyström, född i Kvitsle, Mattmars församling 22 augusti 1868. Soldat.

Farmor: Lucia Alfredsdotter, född i Offne, Mattmars församling den 9 april 1872. Död i Kvitsle julafton 1924.

Morfar: Per Henrik Olsson. Född i Bodsjö, Revsunds församling den 13 maj 1870. Död i Brunflo den 7 maj 1945.

Mormor: SIGRID Sofia Nilsson, född i Nor, Revsunds församling den 22 januari 1872. Död i Brunflo den 14 augusti 1920

Civiltillstånd. Gift med Majken Nyström, född Ternström den 3 augusti 1927 i Maria församling, Stockholm.

Majken och Ragnar träffades på Skansen i Stockholm sista april 1948 och förlovade sig där midsommarafton 1949. Gifta i Seglora kyrka 30 juli 1950. Paret bor på Samuelpermansgatan 30A i Östersund.

Personalia MAJKEN Katarina Nyström

Majken Ternström föddes den 3 augusti 1927 i Maria församling i Stockholm.

Har arbetat som sekreterare på Fylgia försäkringsbolag i Stockholm 1941- 1949 samt lönebiträde på Jämtlands mejeriförening i Östersund 1949-1955. Driver med maken Ragnar bensinstation på Kyrkgatan 13 i Östersund

Mackbyggnaden.

Byggnaden är en typisk Shellmack från 50-talets mitt. Förebilden var den rivna Shellstationen i Vigge, Jämtland, men stationsmodellen fanns på flera håll bla i Kaxås där den länge var bevarad. Något som visade sig vara värdefullt vid byggandet/rekonstruktionen där målet var att visa stationen som den såg ut vid öppnandet hösten 1956.

Varför just Shell kan man undra? Anledningarna var flera, dels fanns på museet redan en del rekvisita från en Shellmack och dels så var Shell vanligt förekommande så det sågs inte oövervinnligt att införskaffa föremål som inte fanns bland rekvisitan.

En Shellstation är ofta den andra lik, inget är gjort av en slump. Vid närmare studier finner man att en station i Skåne ser ut som en i Västernorrland. Hyllor, oljebar, varudisk och sortiment är lika och exponeras på liknande sätt på alla stationer. Det samma gällde andra företag som Gulf, BP eller Caltex.

Men det finns även skillnader som den uppmärksamme ser. Då vi valt att spegla en station från hösten 1956 skiljer den sig lite från en station från 1958. Som exempel kan nämnas själva bensinpumparna. Då Viggemacken byggdes 1956 hette senaste pumpmodell Star 78. De var som våra målade gula och röda och hade en typ av utsmyckning, ex är själva Shellsnäckan röd. 1959 har man modifierat och målat om litegrann och utseendet ändras, inte bara på bensinpump utan även på själva byggnaden i vilken man anlagt en kiosk. Det måste man vara medveten om ifall någon kommer och frågar, det finns många experter på området som vet både det ena och andra. Men vår station speglar hur det såg ut 1956 så långt det går.



Bilverkstan

Bilverkstan är ingen kopia utav någon existerande utan är nykomponerad. Namnet Östersund bil & motorverkstad kom av att en hel del föremål blev skänkta därifrån. 1956 låg den verkstan på Kyrkgatan 24 och ägdes av Per Olsson, det var hans son Ulf som skänkte föremålen.

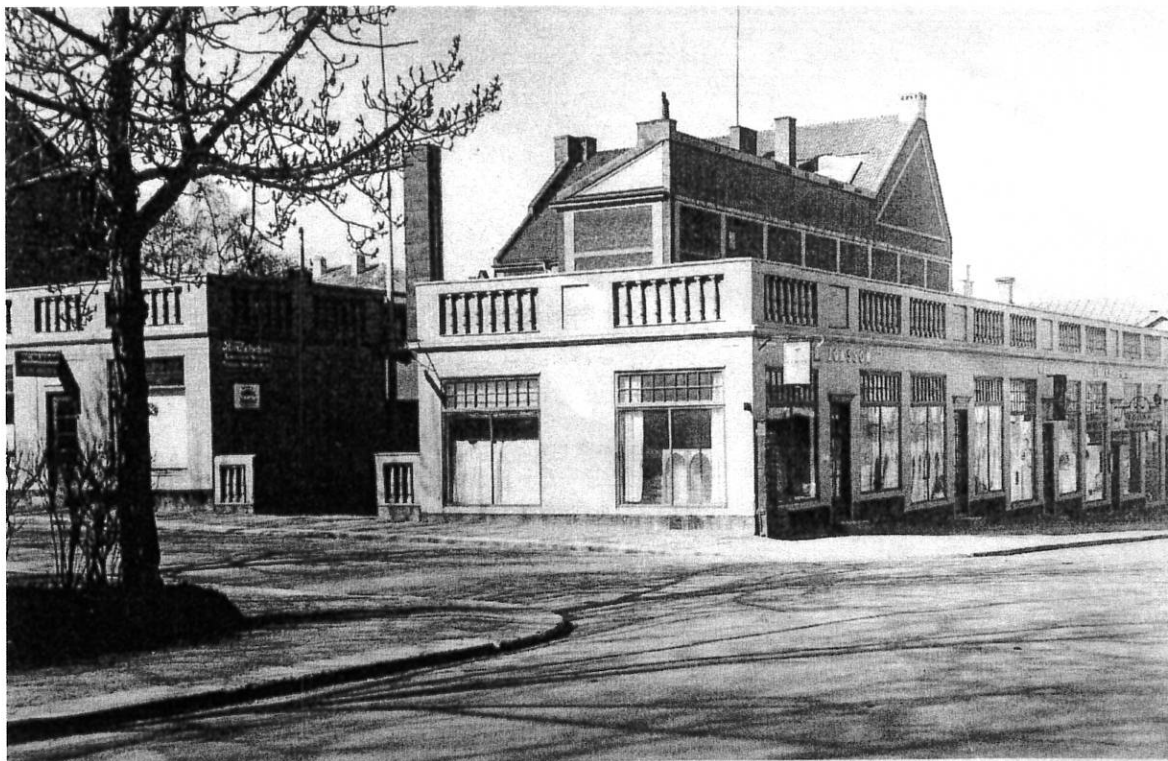
Att använda verkstan kan kännas lite konstruerat då vi sällan gör några verkliga reparationer på bilar. Men att skruva på en moped eller cykel där inne är aldrig fel och visst kan man låta någon av bilarna stå där inne även dagtid. Man kan alltid hitta på och berätta om vad man ska göra eller gjort, såsom byte av bromsar eller en rundsmörjning.

Cykelverkstad

Edvin Backmans cykelverkstad låg i en källarlokal på Litsvägen i Östersund. Från den verkstan kom mycket föremål varav bara en del får plats i vår lilla verkstad. Varför skall vi då visa en cykelverkstad i 50-talsmiljön? Naturligtvis för att på något sätt spegla fenomenet cykling och under 1950-talet fanns det många cyklar. Redan 1944 uppskattas det att det fanns ca. 3 miljoner cyklar i Sverige. Under hela 50-talet såldes dessutom ungefär 2 miljoner cyklar. Med andra ord: Sverige var ett land med miljontals cyklar som behövde service och reservdelar.

Cykeln har också historia som det transportmedel som innebar ökad frihet för både gamla och unga. En cykel i början av 1900-talet var en dyr investering men med åren blev det allt vanligare att ”vanligt” folk köpte en cykel som både fungerade som transport till och från arbetet men även som fritidsnöje. Med cykeln gick det snabbt att förflytta sig många mil, ta sig mellan orterna och träffa nya människor. När den nya semesterlagen kom 1951 som innebar 3 veckors ledighet ökade intresset för cykelsemestrar. Liknande intresse visades redan 1938 då semesterlagen medgav 2 veckors ledighet. Så även om cykelförsäljningen backade ordentligt på 50-talet fanns den med som en betydande del i vardag, arbete, och fritid.

I en cykelverkstad lagar och servar man naturligtvis cyklar och mopeder. Vår cykelverkstad ligger lite på sidan så det finns en fara att man inte syns om man huserar där för jämnan. Men är man flera som arbetar eller om någon av ungdomarna har intresset kan man låta cykelverkstaden leva upp lite extra. Annars fungerar den bra som en visningsmiljö där besökaren kan titta själv och ställa frågor om den vill.



Kyrkgatan 42 i kvarteret Traktören. Wiklanders basarbyggnad – möjligen amerikainspireerad – byggdes 1924 och revs 1971. Bilden är från 1938 och är en gåva av Svante Wiklander.

Wiklanders

Knut Wiklander hade agentur på Ford under 1930-talet och framåt. 1924 byggde han ett komplex i kvarteret Traktören utmed Kyrkgatan 42 och Samuelpermansgatan 10. Husen kan liknas vid 5 sockerbitar där 4 st satt ihop och den sista var fristående. I husen mot Samuelpermansgatan fanns olika verksamheter under årens lopp såsom café, tobaksaffär och radiohandel. I husen mot Kyrkgatan fanns bilfirman. Efter ett tiotal år revs byggnaderna vid Kyrkgatan och ersätts av ett större tegelhus som står där än idag.

Den byggnad som står på Jamtli är en kopia på en av de 5 ”sockerbitarna”. Byggnaden är lite speciell och man kan ana att Wiklander fått inspiration från Fordens hemland USA.

Ursprungligen var meningen med byggnaden att den skulle visa bilförsäljning. Den T-Ford som står där stod länge hos Wiklanders bil som lite kurios, liksom den står hos oss nu. Andra delen var menad som en modern bilförsäljning. De planerna grusades dock då utrymmet kom att användas som garage och förråd för kiosken.

Kiosken

Även kiosken har sin förlaga som låg nere vid dåvarande Frösöbron på Östersundssidan. På 1950-talet tog det stundom tid att ta sig över bron då järnvägen måste passeras och på så sätt var man tvungen att vänta på passerande tåg, dels var bron öppningsbar så båtar kunde passera. Det bör ha varit en utmärkt plats för att ha en kiosk.

Syftet med vår kiosk är naturligtvis att tjäna pengar och gärna genom att ha ett utbud av historisk karaktär som kan locka besökaren att uppleva smaker från förr.

Syftet är också att visa på ungdomarnas värld med rock'n roll och dåtidens tonårskultur. Så fram med musik och ungdomslitteratur i den mån det går.

INLÄMNINGSUPPGIFT

När du läst igenom ditt inläsningsmaterial så vill vi att du utifrån materialet skriver ett brev hem till mamma/pappa, syskon eller en god vän. Skriv med egna ord - detta är inget test i rättstavning eller meningsuppbyggnad - utan använd din fantasi. Brevet ska vara skrivet av din rollfigur, den du föreställer i den miljö/gård där du arbetar. Tänk på att beskriva det liv du lever, vilka arbetar du hos, vilka framtidsdrömmar har du o s v. Du får betalt (3 tim) för att läsa in dig på just din gård och därför vill vi att du lämnar in brevet till oss i Ellens hus, det går bra att lämna in det i slutet av din arbetsperiod. När vi fått det så ger vi dig betalt för dessa timmar. Det kan vara skrivet för hand eller på dator, men skall vara minst en A4 sida.

Här kommer ett exempel på hur det skulle kunna se ut:

Östersund 15 juli 1895

Kära mor,

jag har nu kommit fram till Östersund och hittat en bostad. Jag hyr rum hos en Herr Andersson på Storgatan. Rummet är inte stort och jag delar det med en fröken Nilsson som arbetar på Grand hotell. Herr och fru Gulle är vänliga men håller nog ett extra öga på mig som är ny. De vill ha pålitliga bodbiträden och jag är lite rädd för att förarga Herr Gulle. Har hört de andra som arbetar hos Herr Gulle berättat om när ...

Lycka till!

Jamtli Trafikskola

Under 50-talet ökade bilismen kraftigt i Sverige. Vid en tillbakablick är det lätt och trevligt att fastna för olika bilmodeller, tillbehör, kromade lister, bensindoft, Elvis osv. Vare sig vi är unga eller gamla och har upplevt 50-talet eller inte är det lätt att fascineras av allt det som i efterhand väcker nostalgiska känslor eller nytt intresse för den tidens sätt att lämna spår i historien.

Men bilismen förde dock med sig minst en nackdel; allt fler barn och unga omkom i trafikolyckor! Med relativt kort förvarning skapades ett samhälle där bilar, cyklar, mopeder, fotgängare och lekande barn skulle samsas om utrymmet runt det egna kvarteret.

Under den här perioden var cykeltillverkaren Monark en av de stora inom sitt område. De tillverkade tusentals cyklar och intresset för barn- och ungdomscyklar växte för varje år. I takt med att allt fler barn förolyckades i trafiken började det dock uppstå tankar om att det kanske var olämpligt att tillverka cyklar som var anpassade för barn vilket gjorde det ännu lättare för barnen att snabbt ge sig ut på riskfyllda äventyr på gatorna.

Monark (och andra cykeltillverkare) ingick därmed i ett sammanhang som kunde tolkas som att ju fler sålda barncyklar desto fler trafikolyckor med barn inblandade! Om tanken var att antingen upphöra med produktionen och försäljningen av barncyklar eller ta ökat ansvar för barnen i trafiken som fick Monark att starta en egen trafikskola i början av 50-talet får vara osagt.

Tillsammans med en anställd på Monark, Anders Rosengren, som på egen hand hade startat en mindre omfattande form av trafikundervisning skapade Monark en trafikskola som skulle bli landsomfattande inom bara några år. Skolor kunde delvis gratis och delvis genom att betala en mindre summa få tillgång till ett trafikundervisningsmaterial som bl.a. innehöll en lärarhandledning med 20 lektionsförslag, en låda med små hus och gator som, när de placerades på ett bord eller golv bildade ett litet kvarter som barnen kunde använda för att lära sig rätt och fel. Som grädder på moset fanns det möjlighet att få tillgång till trampbilar, trehjulingar och vägmärken som skulle användas utomhus då barnen fick visa vad de lärt sig när de 20 lektionerna började närma sig sitt slut. Beviset på att man tagit till sig de nya trafikkunskaperna var att varje barn fick ett eget körkort som var väldigt likt ett riktigt körkort.

Körkortet var ett av många sätt att visa för barnen att trafikundervisningen skulle tas på allvar. Andra sätt var att ortens polis ofta besökte barnen under ett visst skede i undervisningen, vägmärken och skyltar var storleksanpassade till barnen men ändå av hög kvalitet osv.

Varför trafikskola på Jamtli?

Jamtli profilerar sig som ett museum för barn, och barn och vuxna tillsammans. 50-talsmiljön är inget undantag i det avseendet. Barnen skall ges möjlighet att uppleva 50-talet på sitt sätt. Jamtli Trafikskola förenar både lek och ett visst mått av historia som i det här fallet blir väldigt naturligt.

Syftet med Jamtli trafikskola är att erbjuda barn i åldrarna 6-12 år en lustfylld trampbilsupplevelse som ramas in av 50-talsmiljön och en måttfull dos av trafikkunskap. Men vi frångår historien genom att det är högertrafik i Trafikskolan, på 1950-talet lärde man ju ut vänstertrafik.

Vi kan nog anta att när barnen besöker trampbilsmiljön sommartid är det inte för att i första hand lära sig trafikregler och vägmärken utan i stället lockas de förmodligen av att trampa runt i roliga bilar i en spännande, barnanpassad miljö. Trafikskolan är däremot ett sätt att höja

kvaliteten på besöket genom att visa dess plats i historien samt en metod för museet att kunna bedriva verksamheten under mer kontrollerade och säkra former. Förhoppningen är att när ledaren går igenom enkla vägmärken, frågar om faror, visar hur bilen fungerar osv. kommer barnen att förstå och respektera anläggningen på ett bättre sätt än om det presenteras som strikta ordningsregler eller att vi endast erbjuder en stunds förutsättningslös bilkörning. När ”körlektionen” är över skall de kunna kvittera ut ett körkort som visar på god trafikmoral samt att de varit en del av Jamtlis 50-talsmiljö.

Övrigt i miljön.



Förutom hus och lösa föremål finns vissa saker som är tänkt att knyta samman det hela, såsom tidstypisk belysning, vägmärken, vissa planteringar, stängsel och staket mm. Även här finns det ett tänk. Även om det kan verka trivialt att ha rätt färg på stolparna till alla vägmärken eller ha en inhägnad av korrugerad plåt bakom verkstaden så bidrar det till att just knyta samman. Det är måhända inte det mest uppenbara men om en sån detalj är rent fel så sticker det i ögonen.

Fakta och inläsning

Att bli fullärd i ett ämne är ofta omöjligt, så är även fallet då det gäller bilismens 1950-tal i Sverige. Under många år har dock många vurnat för historien om 50-talet och det beskrivs ofta som nostalgi. Mängder av böcker och tidningar tar återkommande upp tiden ur alla möjliga vinklar och det kan kanske vara svårt att veta vart man ska börja sitt inläsande. Det gäller att inte ”skjuta bredvid målet” på så sätt att man läser nåt som inte är riktigt relevant. Att man vet att fartyget Andrea Doria sjönk utanför USA:s kust den 26 juli 1956 kan iofs vara bra veta men sällan något en besökare är intresserad att prata om. Att däremot veta att den grå Volvon är av modell 444 HS från 1954 eller att bensinen kostar 64 öre är kunskap man får nytta av flera gånger dagligen.

Med sunt förnuft kommer man långt och det gäller även i detta fall. Man kan börja i det som ligger närmast; Vem är jag? Var befinner vi oss? Vilken är historien om just den miljö vi befinner oss i och vilken historia vill vi och föremålen berätta?

De intervjuer vi gjorde 2002-2003 är naturligtvis god ide att ögna igenom, likaså Jamtlis bok "Längst vägen" och Olle Wilssons "Full tank" från 1995/2008, (ISBN: 9789189632929). Historielands eget bibliotek innehåller även det en hel del material.

Att ha en övergripande bild om tiden är alltid bra och i det fallet finns flera årskrönikor och dokumentärer i både bok och filmform att ta del av. Bengt Weilerts fotobok "Vårt Östersund" ger en bra och snabb bild av dåtidens Östersund. Underskatta inte heller telefonkatalogen, den ger god information om vad ställen och saker hette, exempelvis, visst kan man säga att man köpt bullarna på Wedemarks, ett konditori som finns än idag och ett namn som många känner igen. Om man däremot säger att man har köpt bullarna på Nystedts, nuvarande Törners, så kan man enkelt få pluspoäng av dem som minns det forna Östersund. En annan bra ide är att läsa litteratur från tiden, ex en Trenterdeckare eller att se dåtida filmer. Det är ett enkelt sätt att förstå hur man pratade och uttryckte sig vid tiden. Lika fel som det är att säga "ok, jag är typ glad" då året är 1785 finns det en del fallgropar som vi moderna rollspelare måste se upp med då vi tolkar 50-talet, även om det språket ligger närmare vårt än 1780-talsmålet. Man kan även vända på det hela och säga att man kan vinna otroliga fördelar gentemot besökarna om man använder ett språkbruk med ord som de känner igen och kanske får en aha-upplevelse av.

Sist men inte minst, lär av andra. Det finns tusentals saker och lära om de olika miljöerna på Jamtli och långt ifrån allt går att skriva ner. Att få en bra introduktion av någon som jobbat på plats tidigare är lika mycket värt som all inläsning tillsammans.

C

Annica: Bensinstationen, var hade ni den?

Valborg: I Vigge.

Annica: Var är du född någonstans?

Valborg: Jag är född i Svenstavik.

Annica: Bensinmacken hade ni i Vigge. Var det tillsammans med din maken?

Valborg: Ja.

Annica: Hur kom ni över den?

Valborg: Vi bodde ju i Vigge och det var min make som byggde den. Kom på att vi skulle ha en bensinmack. För att vi skulle ha en liten rörelse. Han skulle sälja bilar och så skulle vi ha macken bredvid då. Men det vart att han sålde mer och mer bilar och flyttade till Ånge och då sålde vi macken då. Vi hade den bara från 1956-57. Sen var det Tage Martinsson som tog över. Det var min make som började med den.

Annica: Var du med i rörelsen, jobbade du på macken?

Valborg: Både han och jag jobbade där. Det var ju mest jag som jobbade där genom att han sålde bilar. Han kom hem över helgerna och så där.

Annica: Vilket bolag?

Valborg: Det var Shell.

Annica: Kan du berätta vilka öppettider ni hade på macken?

Valborg: Vi hade väl från 07-21 på kvällen. Det var egentligen inga tider utan dom kom ju och gick. Vi hade öppet när dom behövde tanka. Det var sena kvällar och nätter. Faktiskt kom det bilar från Hälsingland, jag minns inte om det var Los eller Kårböle som hade virkestransporter upp till Norge tror jag. Dom kom 03.30 varje morgon och då fick dom lov att tanka hos oss, så jag var uppe varje morgon 03.30 och tankade till dom.

Annica: Hur såg en arbetsdag ut från morgon till kväll?

Valborg: Jag hade ju 2 barn och fick det tredje så det var väl. Vi hade ju macken precis över gatan. Vi behövde ju inte sitta i macken hela dagarna utan man gick ju hem efter varje bil som kom och skötte om hemmet då. Flickorna var 6, 4 och så fick jag en då den sommaren 1957, så hon var bara några månader. 1951, -55 och -57 är flickorna födda.

Annica: Hur såg arbetsdagen ut på macken?

Valborg: Vi hade ingen smörjhall utan det var bara bensin och olja. Så det var väl bara att sköta om bilarna när dom kom. Tvätta fönster och tvätta av dom lite grann och så där. Vi gick ju bara dit, vi satt aldrig där och väntade utan jag var hemma och skötte om hemmet. Men sen kom dom ju lite olika tider på dagen då.

Annica: Gjorde man något särskilt på morgonen så att det var något man ställde i ordning på macken?

Valborg: På vintern var det ju att skotta snö. Då var man ju uppe tidigt och skottade för att vi lejde ju ingen som kom med någon traktor eller någonting utan då var det ju bara att skotta för hand då så att vi tog oss fram. Då var man ju uppe tidigt och gjorde det. Annars var det väl bara att passa kunderna när dom kom.

Annica: Det var inget som du behövde göra i ordning på morgonen och så där?

Valborg: Nej, det var det inte.

Annica: Hade du alla grejer framme?

Valborg: Ja då det var färdigt i macken så det var bara att tanka. Dom tankade ju aldrig själv kunderna utan man måste ju tanka åt dom.

Annica: Hur gick det till då?

Valborg: Ja, det var ju som vanligt att tanka en bil då, lastbilar och bussar och... Tanka lite olika.

Annica: Bemötte man kunderna på något särskilt sätt?

Valborg: Nej, man var väl bara vänligt först och främst. Man var ju glad för varje som kom. Det var ju bara bensin och oljor och lite specerier man hade och som man skulle klara sig på. Mätte bensin. Öppna en grej ute där och hade en lång sticka och mätte hur mycket bensin det var kvar och så fick man ringa efter ny bensin då när det började närma sig. Kom ju från stan då och fyllde på då.

Annica: Hade ni bensin nedgrävd i marken?

Valborg: Ja den var nedgrävd i marken.

Annica: Dom som kom och fyllde på, kom dom med lastbil eller hur kom bränslet till macken? Var det en liknande tankbil som finns idag.

Valborg: Ja, det kom. Dom hade nån stor tank. Det var en tankbil. Kanske inte lika stor. Dom hade ju inte så stora tankar, det var en tankbil i alla fall som kom. Både med olja och bensin.

Annica: Hur mycket kostade bensinen då?

Valborg: Det minns jag inte. Ingen aning. Jag kommer inte ihåg det.

Annica: Fanns det något rabattsystem eller återbäringsystem, kommer du ihåg det?

Valborg: Nej det tror jag inte att det var. Det kan jag inte erinra mig att det var något sådant.

Annica: Försäljning eller service förutom bensin. Ni hade ingen smörjhall sa du. Men något annat sortiment bortsett från olja och bensin?

Valborg: Det var väl lite borstar och lite trassel och allt sånt där som hör till och lite andra. Vi hade ju hyllor där som det var grejer i. Sämskskinn och såna där grejor. Kan inte komma ihåg att det var några... Vi hade inget som inte hörde till heller utan det var bara som hörde till bilar. Det var inga andra saker.

Annica: Det som hörde till bilar, var det mycket grejer eller ?

Valborg: Nej, det var inte så mycket. Det var det inte. Den var ju så liten kiosken där också så att... Det var ju meningen att vi skulle bygga ut och ha smörjhall också men genom att maken började sälde bilar så blev det undan för undan mer och mer och så blev han anställd i Sundsvall då fast han hade Ånge som, han bodde i Ånge. Så då blev det att vi slutade och sålde och flyttade till Ånge. Det blev lite annat än vad vi hade tänkt oss från början.

Annica: Hur såg macken ut, på utsidan t ex, hur stor var den och hur såg den ut?

Valborg: Ja, det har en manlig karl varit här och pratat om och han hade fått mer besked han från Tage Martinsson för jag minns inte. Han ville ju höra han också om brädfodringen och allt det där och jag mindes ju ingenting.

Annica: Hur stor var den då?

Valborg: Du kan få se den på kort. Jag har ju ett kort (går och hämtar). Här är den när vi hade den (visar bilder). Sen blev det när Tage övertog den så byggde dom ut och hade kiosk där. Men jag minns inte hur stor den var.

Annica: Den här är ju inte stor, den är inte många meter.

Valborg: Nej, den är inte stor. Kan inte säga hur stor den är. Men det tror jag nästan att mannen som var här hade ritning på för dom har ju börjat byggt den, gjort grunden redan så han hade nog fått uppgifter på det han.

Annica: Det var en skylt på taket som det står Shell på och så var det en skylt på väggen...

Valborg: Ja det var en skylt och så var det en flaggstång till höger. Då var det en Shell-flagga på den.

Annica: Gick man in från sidan.

Valborg: Ja.

Annica: Sen var långsidan ut mot vägen och där var det glasrutor.

Valborg: Ja.

Annica: Inuti, hur såg den ut där då?

Valborg: Ja, det var ju hyllor då efter långsidan utåt. Så hade vi en disk. Det var inte så mycket mer. Sen minns inte jag. Det var nån som trodde att vi hade en liten gång där bakom men det kan jag inte erinra mej. Han har väl pratat med Tage Martinsson som tog över efter oss. Han minns nog lite mer han än vad jag gör.

Annica: Det var inte särskilt stort då där inne?

Valborg: Nej, det var det inte. Vet inte hur pass stor den var.

Annica. Du hade hyllor sa du och så hade du någon disk då?

Valborg: Ja, vi hade en disk här lite snett sådär då, glasdisk.

Annica: Vad hade ni i glasdysken då?

Valborg: Ja, vad var det där? Vi hade väl ett kassaskrin förstäss bakom där.

Annica: Hade ni ingen kassaapparat?

Valborg: Nej, vi hade ingen kassaapparat. I dysken då, vad var det i den. Det var väl nåt smått. Jag kommer inte ihåg det heller. Det var ju lite grejer på hyllorna där. Kan inte komma ihåg. Jag kommer inte ihåg hur dysken såg ut men jag fick höra av Tage där i Vigge, han hade kvar dysken. Den lär väl komma dit (musset) den. Du förstår, det är så mycket som är borta. Jag kommer inte ihåg. Jag får skylla på ålderdomen eller nåt annat.

Annica: Vad var det för färger inne, kommer du ihåg det?

Valberg: Det hade han fått reda på av Tage så det mindes jag inte heller. Och inte mindes jag väggarna, om det var plattor och de. Dom var väl målade. Det var ljust i alla fall. Dom kanske var gulaktig kan jag tänka mej. Det känns så i alla fall.

Annica: Var det några utsmyckningar och sånt där, på utsidan var ju skylten och så där?

Valborg: Ja, det var ju Shell som satte upp den men nåt annat var det inte. Det var bara det. Vi hade den inte så länge så det vart som inte så mycket. Det hade varit skillnad om vi haft kvar den och byggt ut smörjhall och det.

Annica: Här ute där bensinpumparna är, där är inget tak utan det är bara lampor?

Valborg: Ja det var så när vi hade den och så var det här på sidan som vi hade för oljeblandat. Det fanns ju oljeblandat för mopeder och några bilar som hade oljeblandat. Så fick man blanda till där på sidan. Så var det en pump för diesel, så var det premium och. Det var två sorters premium.

Annica: Hade ni någon stor Shell-skylt också?

Valborg: Ja, det var en skylt där. Vet inte...

Annica: Kunderna då? Hur såg en vanlig kund ut?

Valborg: Det var ju bönderna i Vigge och lite andra runt om. Det är mycket små byar ovanför Vigge och dom kom ju och tankade. Dom hade ju haft långt att tanka förut, till Svenstavik och Myrviken. Så det var folk från runt om som hade bilar som kom och mopeder också förstås. Så var det kanske några motorcyklar också. Men mopeder och vanliga bilar. Och så bussar, Viggebussen bodde alldeles just här, bara 50 meter från macken. Dom tankade bussarna där, dom gick till stan. Så var det ju lastbilar som körde timmer och så där i Vigge som tankade. Det blev ju lite grann, lite kunder.

Annica: Var det mest män som tankade.

Valborg: Ja det var det.

Annica: Var det några kvinnor alls?

Valborg: Det var någon enda faktiskt men inte var det många.

Annica: Var det fler kvinnor som hade körkort än som tankade?

Valborg: Nej, det tror jag inte. Dom som hade körkort tankade. Det var kanske bara 2-3 stycken vad jag minns i alla fall från Vigge. Så det var inte så... Det var karlar.

Annica: Hade du körkort?

Valborg: Inte. Jag började och skulle ta men det blev inte. Men jag tog det när jag var 39 år, när jag kom till stan. Jag tänkte inte ta körkort, jag tyckte inte om att köra bil. Jag sa alltid att när det blev högertrafik då skulle jag ta körkort. Då gick maken och anmälde mej första dagen det var högertrafik! Jag var så illa tvungne då. Sen var jag ju glad att jag hade det. För han blev sjuk också då så det var jag som fick köra. Det är jättebra att ha körkort.

Annica: Kunderna, var dom bilkunniga?

Valborg: Ja, det var dom, o ja. Det kunde dom.

Annica: Kunde du något mycke om bilar och sådär?

Valborg: Nej, men jag fick ju lära mej då. Det var ju inte så mycket man behövde. Det var ju att kolla oljan och kolla däcken och fylla på vatten och olja då. Det var nog ingenting annat. Jag

kunde ju inget om det vart nåt fel på nån bil eller någonting. Dom måste ju kunna klara det själv. Men när maken var hemma då, han kunde ju förstås mycket, mycket mer än vad jag gjorde. Men han var ju borta så mycket så att. Dom fick ingen hjälp med något sånt.

Annica: Vad talade man med kunderna om?

Valborg: Ja, säg det. Det var en dam som kom i alla fall som var turist och stannade för där. Hon frågade om det var Helagsberget, Hoverberg är ju där. Om det var borta i Helags. Det minns jag för det tyckte jag var lite roligt. Men något annat kommer jag inte ihåg. Vi pratade nog om väder och vind. Så kände vi ju många som vi pratade lite mer personligt med. Man kände ju i regel mest allihop. Inte turisterna som kom men alla inom byn och där visste man ju precis vilka dom var. Man pratade nog lite ditt och datt.

Annica: Vad hade du för kläder?

Valborg: Det var privat. Hade ingenting från Shell.

Annica: Det var inget krav på det heller?

Valborg: Nej, det var inte det. Det enda, men det var ju en helt annan sak. Vi hade ingen toalett där utan dom måste ju komma in i huset där vi bodde och gå på toaletten, kunderna. Det var ju inte så roligt. Men det var ju bara rätt över vägen så var dom där. Men, ja det var som det var. Nej, några kläder hade vi inte från Shell.

Annica: Du som var kvinna och skötte om den här macken, hur bemöttes du av kunderna som var män?

Valborg: Det var inga problem. Det var det inte. Kan inte komma på att det var nån någon gång någonting.

Annica: Inga reaktioner åt något håll att dom blev överraskad eller så där?

Valborg: Det var det inte. Det var väl bara som det var det. Dom ville ha bensin och olja. Man gjorde ju vad man kunde för att fråga efter om dom ville ha olja. Ville ju kolla olja i varenda bil som kom förstås för man var ju i behov av att sälja så det fick man ju titta varenda gång om dom inte nyss hade kollat själv. Nej, kunderna var trevliga dom, mycket.

Annica: Andra mackar i närheten då?

Valborg: Det var ju i Svenstavik, det var en mil därifrån. Jag tror inte att det var annat än i Oviken, det är ju två mil dit då. Det var som mitt emellan där. Bysborna var ju jätteglad att det vart en mack där för dom hade ju fått åkt långt dom förut. Det var positivt. Men innan vi byggde var det väl si och så. En del dummade ju upp oss alldeles hemskt förstås. Det kommer aldrig att gå och det ena med det andra. En del tyckte att det var lysande. Det är ju sådär det. Men det gick ju bra och nu är det ju utbyggt och stort där. Dom har ju smörjhall där och... Matvaror har dom där också så dom har byggt ut bra. Det var inte alls så dumt att börja på där. Det är nog det enda som finns kvar där också. Vi hade 4 affärer förut där, finns inte en affär kvar. Så var det två

kaféer, dom är borta. Pensionatet är borta. Poststationen är borta, telegrafan. Alltihop. Det är faktiskt bara macken kvar, den lever kvar.

Annica: Macken, var det en samlingsplats?

Valborg: Det vart det väl. Dom kom ju dit och satt där vid väggen på sommaren. Vi hade ju några bänkar där.

Annica: Vilka var det som gjorde det?

Valborg: Ja, dom som var där lite tidigare. Kom och satte sej där. Dom som kom och tankade satte sej där ibland och pratade. Det vart som en liten samlingsplats där.

Annica: Var det ungdomar?

Valborg: Det var kanske inte så mycket ungdomar heller utan det var nog mest lite äldre. Medelålders och så där. Dom fick en liten pratstund. Dom satt nog där samtidigt och kunde sitta kvar och prata lite.

Annica: I Vigge förutom macken, fanns det någon kiosk eller kafé eller något sånt?

Valborg: Nej, det var nerlagt alltihop. Jag tror inte det fanns någonting kvar där då. Jo en affär fanns det kvar. Den la ju inte ner förrän för 3-4 år sedan, en affär var det, matvaruaffär. Men något kafé tror jag inte det fanns där, nej det gjorde det inte.

Annica: Du var ungefär 30 år då?

Valborg: Ja, född 1925.

Annica: Du var ju inte så gammal då, vad lyssnade du på för musik?

Valborg: Jaha, vad gjorde jag. Det var nog inget speciellt. Det var nog lite av varje det, jag hade ingen idol direkt inte. Lyssnade nog både på det ena och det andra.

Annica: Dom här nya Bill Haley och rockgrupperna från USA, var det något som du lyssnade på?

Valborg: Nej, det var det inte.

Annica: Gick du på bio?

Valborg: Det fanns ju ingen bio i Vigge. När vi hade macken var jag inte på bio. Det var jag inte. Det var ju, man fick fara kanske till Svensta. Nej jag var inte på bio då.

Annica: Det var ju din make som startade macken. Var det någon gemensam dröm ni hade eller var det han som var drivande där?

E

Allsvenskan 1956/57

IFK Norrköping.....22	17	1	4	64-25	35	(+39)
Malmö FF.....22	11	6	5	50-30	28	(+20)
Helsingborgs IF.....22	9	9	4	37-26	27	(+11)
GAIS.....22	10	4	8	46-42	24	(+ 4)
Djurgårdens IF.....22	9	6	7	35-33	24	(+ 2)
AIK.....22	9	5	8	39-30	23	(+ 9)
Sandvikens IF.....22	9	5	8	34-47	23	(-13)
Halmstads BK.....22	6	9	7	35-38	21	(- 3)
IFK Göteborg.....22	8	3	11	39-41	19	(- 2)
IFK Malmö.....22	3	9	10	25-41	15	(-16)

Västerås SK.....22	5	3	14	25-57	13	(-32)
Hammarby IF.....22	2	8	12	24-43	12	(-19)

50-talets, Östersund och med all säkerhet ännu folkkärare. Idrottsföreningen Kamratern, IFK, var stadslaget framför alla andra, sedan luften börjat gå ur den gamla ärkerivalen Castor.

IFK spelade oavsett årgång en teknisk och publikvänlig fotboll och räknades allmänt som ett av Norrlands allra bästa lag, som med framgång härjade i trean och tvåan och som 1959 var bara en olycksalig bakåtpassning från ett allsvenskt kval. Hofvallens läktare var på hemmamatcherna som regel väfyllda. Publikciffror runt 3 000 var mer regel än undantag.

Men så fanns också namnkunniga aktörer att glädjas åt. Spelare som Olle Håkansson, bröderna Nils och Sven Löwenmark, Egon Lindé, Berne Gustavsson, Karl-Erik "Svarten" Saltin, Perra Persson, Jocke Halvarsson, Sven Lells, "Plätis" Westerlund, Bengt "Fisken" Fundin, "Bubben" Stein, Bertil Bladh, Sten "Emma" Emerén och några säsonger även bohemerna "Snobben" Ahlström, för att nämna några. Namn som skapar rysningar av välbehag hos senare tiders hårt prövade men minnesgoda IFK-anhängare.



Efter några magra år i trean tog sig IFK 1957 upp till div II efter att ha plockat hem inte mindre än 42 poäng av 44 möjliga. Så här såg hjältarna ut:

Stående fr.v: Leffe Wahlström, Bertil Bladh, Berne Gustafsson, Bosse Dahlén, Bubben Stein och Ingemar Ribbefors.
Knästående: Sten Emerén, Nisse Åsberg, Erik Ungh, Arne Persson och Karl-Erik Saltin.

Skridskons huvudstad

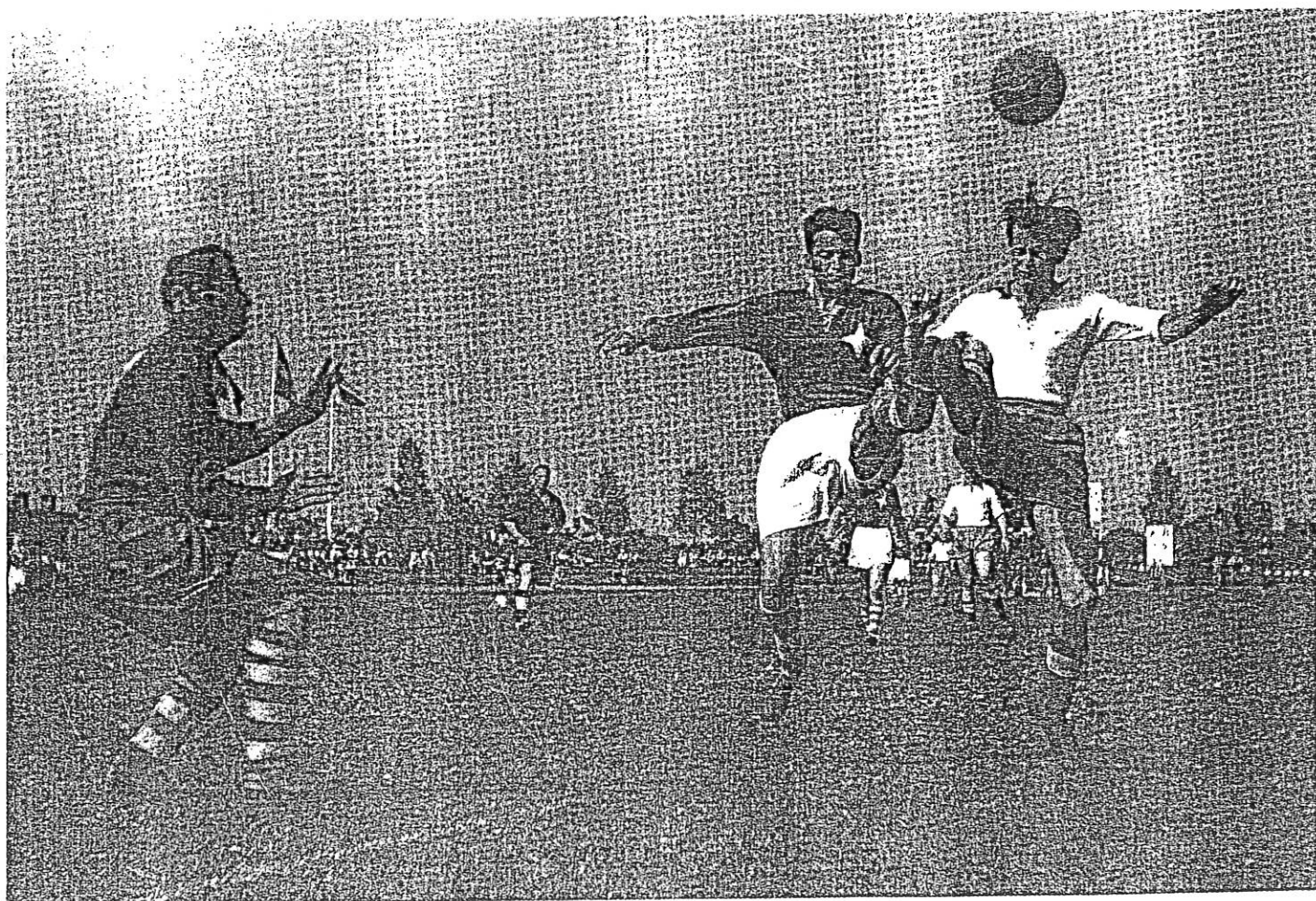
Ostersund etablerade sig under 50-talet som skridskosportens svenska huvudstad. Resultatet av en medveten satsning som inleddes 1949 med att Fyrvallas isoval med kommunalt bidrag byggdes ut till 400 m och att SM arrangerades samma år. Goda ledare fanns och likaså lovande ungdomar. Satsningen fullföljdes sedan med en rad storarrangemang: Nordiska mästerskapen 1951, EM 1952, VM för damer 1954 och som kronan på verket, ett fantastiskt VM för herrar 1957.

Avsikten var givetvis att det också skulle fostras fina åkare. Och det lyckades. Carl-Erik Asplund var den förste i raden och när han kom hem från Oslo- OS 1952 innebar det en kraftfull och stimulerande injektion.

Namn som Olle Dahlberg, Orjan Sandler, Heike Hedlund och främst av alla, Sigge Ericksson, erövrade framskjutna platser i resultatlistor och rekordtabeller. När sedan världsmästaren från 1949, ungraren Kornel Pajor och den österrikiske tränaren och tidigare storstjärnan Kareli Wazulek anslöt sig till Castor-stallet så blev Östersund och skridsko begrepp som hängde intimt samman ur både nationell och internationell synvinkel.

Sigge Ericksson hade ett par fantastiska år när han 1955 först segrade i EM i Falun och sedan tog VM-titeln i Moskva samma år för att slutligen erövra guldmedaljen på 10 000 meter vid de olympiska vinterspelen i Cortina 1956.

Publikt var fotbollen en minst lika stor sport i



Kalle Saltin och gefle-yttern K. Kristoffersson agerar folkdanspar framför Lells i IFK-buren under en uppgörelse i div III Norra. I bakgrunden domaren Ivar Lindström.

Jamtlikvällar

Sommaren 1954 inträffade någonting som fick östersundsborna att häpna. På Fornbyn Jamtli, Östersunds vackra friluftsmuséum, hade visserligen redan tidigare bedrivits viss programverksamhet, men nu drogs det igång en aktivitet som etablerade Jamtli som länets populäraste festplats och som fick publikrekorden att raka i höjden.

En programnämnd med den glade boktryckaren Olle Berndtsson i spetsen anordnade varje vecka under sommaren en serie program med de varje onsdag återkommande Jamtlikvällarna som russin i kakan.

Det var ett program som omedelbart blev en stor publik framgång. På scenen lekte och underhöll en väl avvägd blandning av lokala talanger

och rikskändisar ur underhållningens värld med banktjänstemannen Gunnar Granström som säker programledare och Eric Rudås som kapellmästare.

Jamtlikvällarna återkom år efter år under hela 50-talet och publiken fortsatte att strömma till och inte bara från Östersund. Det anordnades också bussturer utifrån landsbygden och det noterades vissa somrar publiksnitt på uppemot 4 000 besökare. Rekordet noterades 1955 med 8 500 besökare i samband med Miss Universums, Hillevi Rombin, gästspel.

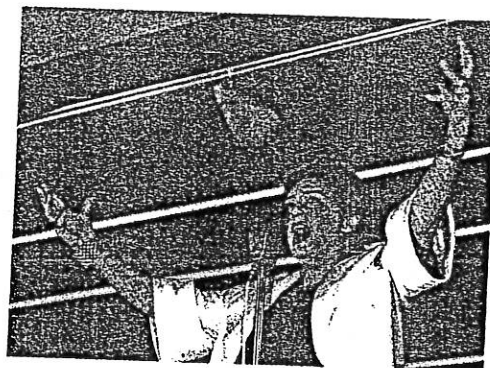
Artistuppbådet höll högsta tänkbara standard och genom åren besöktes jamtlikvällarna av praktiskt taget alla stjärnartister som var att räkna med i landet.



Yngve Gamlin, programmakaren
Olle Berndtsson och Sonja Stjernqvist.



Lennart Hyland



Zara Leander

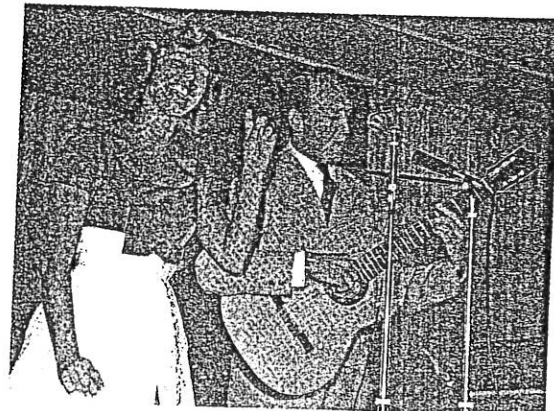


Programledaren,
"Småstadspolisen"
Torbjörn Johnsson



Men så var det också något av
hennes hemmaplan.

Mari Ade
sjöng gärna
på Jamtli-
kvällarna.



Alice Babs, Ulrik Neuman och Swe-Danes