

STATSBANAN, MORJÄRV-LAPTRÄSK,
MOTIV FRÅN RÄCKTJÄRVÄNDAN.

Nils Emil Nilsson

Moderniteten kom med ångan

I Norrbottens inland finns en socken som fram till sekelskiftet 1900 fortfarande var en av Sveriges mest isolerade platser, en plats lika stor som Blekinge. Så pass isolerad var Överkalix älvdal från resten av Sverige att man fortfarande talade en form av fornordiska. Under 1910-talet skickade Uppsala Universitet ut språkforskare för att dokumentera två av Sveriges ”ålderdomligaste och svåraste folkmål”, som råkade vara älvdalskan och överkalixmålet.¹

För att rätt förstå bygdens tidigare utveckling och nuvarande status, måste man hava denna isolering i minnet. Hur stark den verkligen varit, förstå vi bäst, om vi tänka på Överkalixmålet. Det är så ålderdomligt bevarat och särpräglat utvecklat att det i nutid är fullkomligt obegripligt för andra än ortsbefolkningen.

*Kyrkoherden Fritz Johansson, 1944.*²

Överkalix älvdal omges av ett säreget landskap och påminner i det närmaste om ett slags fjällen i miniatyr. Socknen genomsyras av stora vidder, otaliga berg, sjöar och vida skogar. I kommunens mittpunkt flyter Ängesån samman med Kalixälven, som är kantad av steniga forsar och höga fall. Naturen utgjorde en naturlig barriär mot omvärlden och förhindrade etablerandet av permanenta vägförbindelser till Överkalix.

Under 1600-talet var överkalixborna fortfarande en del av omvärlden, de tillhörde Kalix pastorat och reste varje månad

till kyrkbyn vid kusten för att delta i mässa. Fast det förändrades 1644 när Kalix socknen delades och blev till Nederkalix och Överkalix, alla administrativa band med nedre kalixbygden bröts och Överkalix tog sin framtid i egna händer.³ De efterföljande 150 åren hade Överkalix ingen nämnvärd kontakt med sin omvärld. Det fanns helt enkelt inget behov för det.

Överkalixborna var självhushållande och utvann det mesta som de behövde från jorden, skogarna och sjöarna vilket också bidrog till deras avskildhet från resten av världen. Överkalixbor har nog också historiskt sett alltid varit en relativt envis folkgrupp, som ofta gjort som de själva velat. Något som bidrog till att varken utomstående eller inhemska försök att påverka deras metoder eller tankesätt lyckades särskilt väl: ”Intrycken utifrån blevo varken många eller långvariga. [...] prästerna försökte med material utifrån inverka på metoderna men knappast med någon större framgång.”⁴

En gång per år lämnade dock överkalixborna orten för att närvara vid den årliga tjärmarknaden i Kalix. Under våren tecknade sig de brinnande tjärdalarnas rökpelare mot himlen. Tjäran var en viktig bytesvara och i Överkalix fanns det gott om gammal skog som gav uppskov till en vidspridd hemindustri av tjärbränning och laggkärlstillverkning. En tjärdal kunde ge 40–50 tjärtunnor, dessa rullades ner till lugnvatten i älven och bands där ihop med

Vyn från Råktjärväändan in mot Överkalix älvdal runt år 1910, frusen i tiden av Borg Mesch.

björkvidjor till större flottar som sedan fördes ut i strömfåran. Både kvinnor och män hjälpte till med att ro flottarna som guidades av flottare i överkalixbåtar⁵ längs med Kalixälven, 7 mil ner till kusten. Många forsar och steniga partier skulle passeras, och trots att bruket av björkvidjor gjorde flottarna flexibla och följsamma så tappades många tunnor längs med vägen.⁶ Resan tog 4–5 dygn och väl framme vid havet högs flottarna upp och tjärtunnorna såldes. För vinsten inhandlades ett års värde av varor som inte kunde produceras hemmavid, t.ex. mjöl och tvål. Detta stuvades sedan ner i forsbåtarna och därefter började den tunga resan uppströms, som tog många dagar längre än resan nerströms.⁷ Idag tar samma resa 45 minuter med bil.

Mot slutet av 1700-talet börjar dock nyfikna blickar utifrån intressera sig för Norrbottens isolerade inland, kanske med de ord i åtanke som rikskanslern Axel Oxenstierna lär ska ha yttrat under 1600-talet, ”I Norrland hafva vi ett Indien inom våra gränser, bara vi rätt förstå att utnyttja det.” Under 1790-talet börjar baron Gustaf Hermelin (med stora drömmar om guld och gröna skogar) att etablera järnbruk här och var i Norrbotten, bl.a. Gyljens Bruk i Överkalix där en masugn uppförs. Fast i Överkalix påträffas aldrig några större malmfyndigheter och för att hålla igång masugnen tvingas man istället införskaffa järnmalm från Gällivare... som måste fraktas ner till Gyljen genom ett väglöst landskap. Under sommaren gick det att forsla malmen via vattenleder men när vintern kom fick samer anlitas som med renrajder genom vinterlandskapet forslade ackjor (en öppen pulka för transporter) fullastade med järnmalm till Gyljens bruk. Men det var inte en hållbar lösning och bruket gick så småningom omkull.⁸ Bruket övertas 1864 av Bergman, Hummel & Co som omvandlar det övergivna järnbruket till ett sågverk som bl.a.



Rälsläggning vid banbygget mellan Morjärv och Karungi.

producerar slipers för det växande järnvägsnätet i Norrbotten. Sakta men säkert börjar omvärlden närma sig Överkalix.

I maj 1881 introducerar Bergman, Hummel & Co ångkraften i Överkalix. I Gyljen sjösätts 18 meters ångbåten *Svan*, byggd av trä på järnspant med en ångpanna från Bergsunds Mekaniska Verkstad på 12 hk. *Svan* används för passagerartrafik samt bogsering av timmer, tjärtunnor och pråmar med livsmedel och slipers längs med Kalixälven. I drygt 23 år förblir hon det enda motorfordonet i Överkalix.⁹

Den pågående sträckningen av järnvägen i norr når 1902 Morjärv, som ligger blott ett stenkast bort från sjön Råktjärv (del av Kalixälven) vid Överkalix södra kommungräns. Man tar tillfället i akt och börjar bogsera pråmar med varor in i Råktjärv, där innehållet lastas av och sedan förs med hästtransport till järnvägsstationen i Morjärv där ångloken får sköta resten. På så vis kan man till viss del kringgå Kalixälvens många forsar.¹⁰



Anläggning av omlastningskajen vid Råktjärvändan.



Omlastningskajen i Råktjärvändan efter färdigställandet med spår och expeditionsbyggnad med väntrum.

Med järnvägen anländer också 1904 ångvarpbåten *Råktjärv* som är byggd samma år vid Härnösands Mekaniska Verkstad. Med stor möda lastas hon av tåget i Morjärv och dras sedan med hästspann till Råktjärv där hon sjösätts och tas i bruk av Kalixälfs flottningsförening.¹¹ Likt den ålderstigne *Svan* var hon en mångsysslare som gjorde lite utav allt möjligt. Några år senare är Bergman, Hummel & Co:s ekonomi i svaj och en rad av företagets äldre båtar säljs, bl.a. *Svan* år 1909 som därefter försvinner från historiens karta.¹²

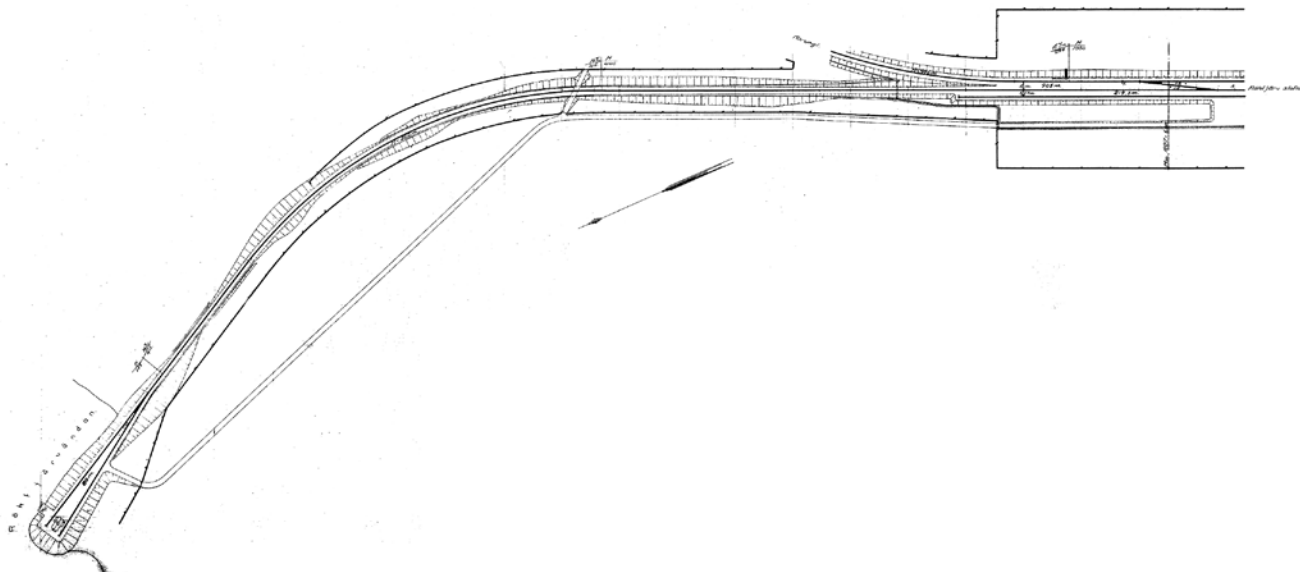
När man under året 1907 börjar planera nästa sträckning av järnvägen kliver flottningsteknikern Johan Alfred Melkerson fram och erbjuder sig att bekosta ett stickspår från Morjärv till Råktjärvändan samt en omlastningskaj för att knyta ihop järnvägen med ångbåtstrafiken på Kalixälven. Fast det var ingenting som Melkerson erbjöd sig att göra av "good will", hans intention var att exploatera de stora skogarna i Överkalix och anlägga fabriker som skulle producera terpentin och tjära i stor skala och göra honom till en mycket förmögen man. Fast om det faktiskt blev som så att Melkerson bekostade stickspåret är något oklart.¹³

Man började i alla fall att bygga stickspåret och omlastningskajen vid Råktjärvändan, ett pågående arbete som fångades på bild 1910 av den förbipasserande fotografen Borg Mesch från Kiruna. Samma år står allting klart, stationshuset i Råktjärv, det 1,2 km långa stickspåret till Råktjärv, kajen samt en mindre expeditionsbyggnad med väntrum.¹⁴

För första gången har Överkalix en direktlänk med omvärlden. Fler båtar köps in för att möta järnvägens kapacitet; 1912 bildas Öfverkalix-Trafik AB som köper in motorbåten *Ålfaldalen*¹⁵, 1913 köper handlaren i Råktjärv, Johan Grahn, ångbåten *Fram*¹⁶, 1914 köper ett konsortium in motorbåten *Tisnaren*¹⁷ (ursprungligen byggd för Tisnare Kanal AB) och flottningsföreningen

*Jenssen & Söner
1894-95*

SPÅR TILL RÄKTJÄRVÄNDAN.

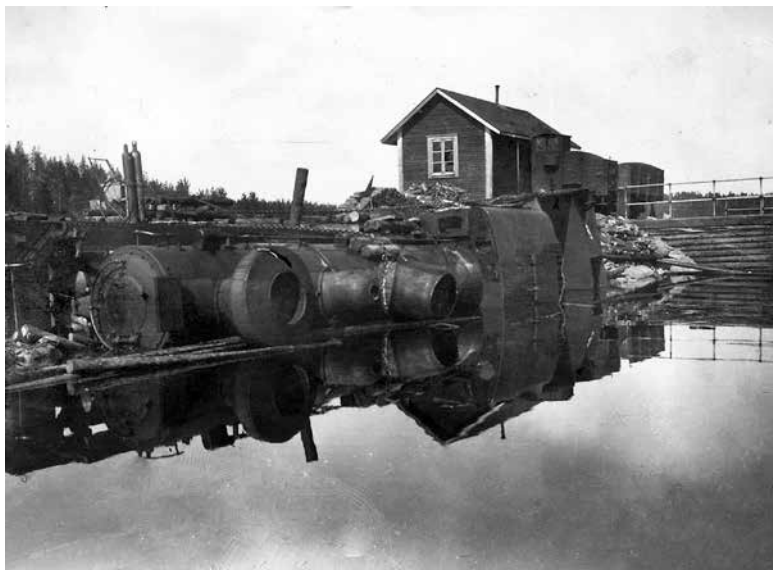


sätter in sin varpångbåt *Råktjärv*. Trafiken vid Råktjärv blir livlig och på kajen lastas stora mängder sparrar, slipers och tjärtunor över från båtar och deras medhavda prämar till tomma järnvägsvagnar som kan köras ända ut på kajen (som är försedd med räls). I gengäld fylls båtar och prämar med både passagerare och varor som sedan forslas 2 mil uppströms till Bränna kyrkby, Överkalix administrativa centrum.¹⁸

Det var E-lok (s.k. "Norrlandslok") som på Råktjärvändans kaj tog emot de små båtarnas diverse varor. E-loket var en typ av ånglok som enkom hade konstruerats med person- och godstrafik inom Norrland i åtanke. Hytten var sluten (s.k. Norrlandshytt) för att stänga ute den bistra vinterkylan och själva loket var konstruerat för att vara lätt och hade ett lågt axeltryck



Råktjärv station.



Olyckan vid Råktjärvändan i maj 1920. Kajen var underminerad efter vårfloden och gav vika för ett E-lok som hamnade i sjön.

för att vara skonsam mot den Norra stambanans bräckliga spår. Mellan 1907–1920 beställdes 133 lok, som vittnar om att det var en rätt lyckad design.¹⁹

I maj 1920 befann sig ett av dessa E-lok ute på kajen i Råktjärv i samband med en pågående vagnsväxling. När smältvattnet kommer från fjällen under våren kan vattnet i Kalixälven stiga med flera meter. En tidigare vårstorm som orsakat våldsam sjögång på Råktjärv hade underminerat kajen som plötsligt gav vika för lokets vikt. E-loket föll med en våldsam kraft ner i sjön. Förare och eldare klarade sig med lindriga skador, stationsföreståndaren som befann sig på fotstegen på fel sida om loket var däremot väldigt nära döden. Men trycket som uppstod när loket träffade vattnet pressade in honom genom det öppna fönstret i förarhytten, i processen bröt han båda armar, men överlevde olyckan. Från Boden anlände senare ett extratåg med läkare och hjälpmanskap. Med mycket möda lyckades man bärga E-loket ur sjön som sedan skickades till Boden för att genomgå reparationer innan det återigen satte in i trafik.²⁰

Under 1920-talet härjade, i kölvattnet av första världskriget, en lågkonjunktur och arbetslösheten i Sverige nådde otrevliga nivåer. För att råda bot på det inrättade Statens arbetslöshetskommission (föregångaren till Arbetsförmedlingen) ”arbetsmarknadspolitiska åtgärder”, mer känt som ”nöd hjälpsarbete” som i runda slängar skulle avskräcka människor från att bli arbetslösa.

Genom att nödhjälpsarbetena var så lågt betalda, så otillgängliga och så slitsamma förutsatte myndigheterna att bara de mest behövande skulle acceptera dem. De låga nödhjälpslönerna garanterade också att den arbetslöse skulle föredra ett arbete på den öppna marknaden, där lönen alltid var lite bättre.

Lena Eriksson²¹

I norra Sverige gick åtgärden under namnet ”Norrlands statsarbeten” som bl.a. fokuserade på vägbyggen, dikning och skogsarbete. Som en del av detta byggdes under åren 1921–1923 en landsväg mellan Morjärv och Överkalix.²² Samma år som vägen invigs köps den första lastbilen i Överkalix och varutransporter börjar köras dagligen från järnvägsstationen i Morjärv till Överkalix.²³ Fyra år senare finns det 9 lastbilar och 33 personbilar i kommunen, samtliga i bruk av privata entreprenörer.²⁴ Bilismen konkurrerar till slut ut sin ångdrivna konkurrent och Statens järnvägar stänger 1926 ner trafiken längs stickspåret till Råktjärv.²⁵

Utan järnvägen förlorar ång- och motorbåtarna på Kalixälven sin förbindelse med omvärlden och därigenom till stora delar även sitt syfte. Deras tid i Överkalix närmar sig det definitiva slutet.

Vad som hände med ångbåten *Fram* är det ingen som vet. Våren 1925, när högvattnet stod som högst, kördes *Tisnaren* för full maskin genom Kalixälvens alla forsar tills hon nådde kusten i Kalix.²⁶ Där bogserade *Tisnaren* timmer och slipers tills det att både bränsle- och arbetsbrist satte stopp för hennes framfart. Från och med 1939 blir hon ståendes på land ”där tidens tand utplånade henne.”²⁷ Varpångbåten *Råktjärv* togs under 1930-talet upp vid Heden i Överkalix. Båten skars i två delar och fraktades sedan via landsvägen till sjön Vettasjärvi i Gällivare där hon ånyo svetsades ihop och kanske finns kvar än idag, som ett rostigt vrak längs någon strand.

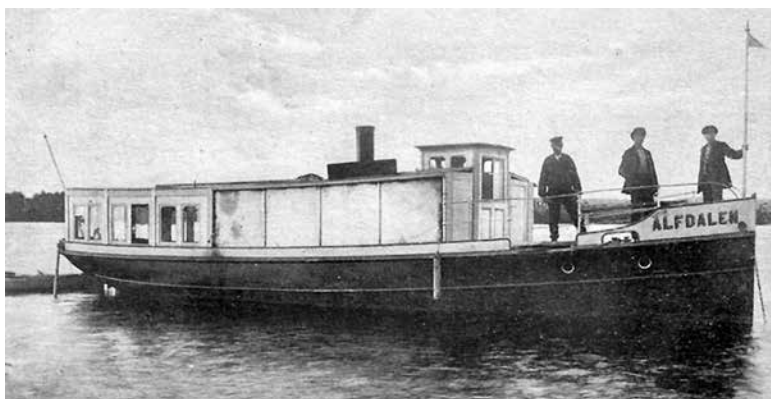
Våren 1927 körs *Älfdalen*, likt *Tisnaren*, för full maskin genom Kalixälvens forsar ner mot kusten.²⁸ Hon hamnar på Seskarö vid Sandviks ångsåg och får namnet *Saltö*. Fast vistelsen i Haparanda skärgård blir kortvarig, 1928 går sågen i konkurs och Seskarö drabbas av en arbetslöshet på 92 %. Svenska Turistföreningen (STF) köper *Saltö* 1929, namnet ändras till *Salto* och



Motorbåten Tisnaren på Råktjärv.



Svan.



Älfdalen.

hon hamnar i fjällvärlden och sätts där in i passagerartrafik vid Saltoluokta och Stora Sjöfallet.²⁹ Efter drygt 20 år låter STF båt-konstruktören C.G. Pettersson modernisera Salto, 10 år senare (1958) får hon namnet *Akka III* och flyttas till Akkajaure.³⁰ Fast 1965 hinner tiden ikapp det gamla fartyget som ersätts av den moderna motorbåten *Storlule II. Akka III* slutar sina dagar som järnskrot.³¹ Och med henne försvann förmodligen det sista kända fordonet som en gång trafikerade ångkraftsleden till Överkalix.

Via de nya samt bestående förbindelserna till omvärlden gjorde moderniteten slutligen sin entré i den isolerade älv dalen. Under 1920-talet introduceras bl.a. bilismen,

elektriciteten och telenätverket i Överkalix. Så småningom tynade den traditionella naturhushållningen bort och överkalixborna blev mer beroende av världen utanför.

Språkforskaren som Uppsala Universitet skickade till Överkalix under 1910-talet, Carin Pihl, skrev långt mycket senare ett par rader om sin sista vistelse i socknen under sommaren 1948. ”Under den tiden har jag bl.a. lagt märke till att moderniserings-tendenserna inom dialekten ökat under de sistförflutna tio åren samt att riksspråket vinner terräng på dialektens bekostnad. Det har visat sig bli allt svårare att i socknens centrala delar finna meddelare som äro fullt säkra i gammalt ’rejält groft överkalixmål’, som termen lyder däruppe.”³²

¹ Petrus Envall, ”Minnesspalt över Carin Pihl”, *Dagens Nyheter*, 12 maj 1969.

² Fritz Johansson, ”Tankar kring Överkalix församlings 300 års jubileum.” i *Överkalix 1644–1944* (Luleå 1948), s.7.

³ Fritz Johansson, s.8.

⁴ Fritz Johansson, s.8.

⁵ En typ av älvbåt som var unik för Överkalix.

⁶ Gunnar Bergman, ”De kom utför forsarna” i *Överkalix hembygds gilles årsskrift 1959* (Överkalix 1959), s.8.

⁷ Bergman, s.12.

⁸ Anders Nyberg, ”Gyljen, by med säreget förflutet” i *Överkalix hembygds gilles årsskrift 1960* (Överkalix 1960), s.4ff.

⁹ *Norrbottnenskuriren*, 2 juni 1881, s.2.

¹⁰ Olof Hederyd, *Överkalix: sockenhistoria. D. 2 Från fiskestrider till avfolkningstider* (Överkalix 1986), s.239.

¹¹ Hederyd, s.237. Bosse Johansson, *Flottare med färg* (Kalix 2007), s.150.

¹² Hederyd, s.237.

¹³ Hederyd, s.237f.

¹⁴ Jöran Johansson, ”Räktjärv” på <https://banvakt.se/morjarv-karungi/raktjarv/>, hämtad 31/10 2019.

¹⁵ Byggt vid Jerfeds Mekaniska Verkstad 1912, hade kanske en råoljemotor från Lysekils Mekaniska Verkstad. Arne Sundström, ”Lokal ångslupstrafik i Kalix” i *Länspumpen 2002:1*, s.32.

¹⁶ Okänt ursprung. Hederyd, s.138.

¹⁷ Byggt i Borlänge 1912 av Kollin & Ströms verkstad, hade en 2-cylindrig bolindermotor. Sundström, s.32. Hederyd, s.238.

¹⁸ Hederyd, s.238.

¹⁹ Järnvägsmuseet, ”E-lok 904” <https://www.jarnvagsmuseet.se/tagresor/vara-tag/anglok/e2-904>, hämtad 31/10-2019.

²⁰ *Norrbottnenskuriren*, ”Ett lok i sjön. Ett säreget missöde vid Räktjärv”, 28 maj 1920. *Norrländska Socialdemokraten*, ”Tågolycka vid Räktjärv”, 28 maj 1920.

²¹ Lena Eriksson, ”Perspektiv: Arbetsviljan skulle prövas”, <https://populärhistoria.se/politik/perspektiv-arbetsviljan-skulle-provas>, hämtad 31/10-2019.

²² Vägverket, Publikation nr 2001:22, ”Värdefulla vägmiljöer i Norrbottens och Västerbottens län”, s.19.

²³ Hederyd, s.240.

²⁴ *Norrskensflamman*, ”Gott om bilar i Överkalix”, 9 september 1925, s.4.

²⁵ Jöran Johansson, ”Räktjärv” på <https://banvakt.se/morjarv-karungi/raktjarv/>, hämtad 31/10-2019.

²⁶ Bosse Johansson, s.34.

²⁷ red. Bengt-Göran Nilsson, *Bogserbåtsflottan i Kalixorten* (Kalix 2004), s.81.

²⁸ Bosse Johansson, s.34.

²⁹ Arne Sundström, ”Lokal båttrafik vid Seskarö” i *Länspumpen 2002:1* (Göteborg 2002), s.27.

³⁰ 1980:22:5037 Ritning: C.G. Pettersson, Sjöhistoriska / SMTM.

³¹ Lars-Göran Öman, *Fartyg i Lappland* (opublicerat källmaterial).

³² Carin Pihl, *Verben i överkalixmålet* (Stockholm 1948), Förord.