



Hjortronbladet

MAJBRASA I VITTANGI



VÄLKOMMEN ATT FIRA EN TRADITIONELL
VALBORGSMÄSSOAFTON 30 APRIL I SUUPALO.
MAJBRASA, ALLSÅNG, KORVGRILL, VÅFFLOR O KÄFFE.

SERVERINGEN ÖPPNAR KL. 17.00
BO JOHANSSON UNDERHÅLLER I BÄGARSTUGAN.

MAJBRASAN TÄNDS KL 19.00, VÅRTAL OCH ALLSÅNG.
SE KOMMANDE ANNONS PÅ BYNS ANSLAGSTAVLOR.

VÄLKOMNA

JULGRANAR KOMMER ATT SAMLAS IN UNDER VECKA 17.
SÄTT ERA JULGRANAR VID INFARTEN.

"SUUPALO-CAFÉT"

*Vi kommer att ha öppet
onsdagar Kl. 14.00—19.00 . Vi är i behov av
frivilliga som hjälper till
Anmäl till 0981-10050 eller 0981-10061
Styrelsen*

Vittangi hembygdsförening

*har för avsikt att bjuda alla
medlemmar på mat. Datum meddelas
senare via inbjudan i brevlådan.*

Styrelsen

Höbärningsfärder efter Vittangiälven Herramukka

Ivar Eliasson intervjuad av Göte Eliasson 1989-06-21

Sedan slätterarbetet var slutfört hemmavid återstod färden till Herramukka. Det var ett företag som kunde vara i två veckor.

Det var en hel del förberedelser innan en färd kunde startas. Liarna slipades med slipsten. Ofta hade man 5-6 liar med, men bara två orv. Räfsorna pinnades, vingar till liarna sågs över, yxor och knivar slipades och brynstenar fick man absolut inte glömma att ta med.

Båten kontrollerades. Den behövde kanske lagas, sprickor tätades på så sätt att man tjärade runt sprickan, varpå det lades säckväv. Sedan lades en plåt på som spikades över säckväven. Allra sist tjärade man åter över plåten. Det blev tätt.

Dubbel uppsättning stakar behövdes, för det kunde hända att man tappade en stake i forsarna. Åror och årtullar synades, vidjorna, som höll årorna på plats, fick inte vara alltför nötta om de skulle hålla hela färden. Båten hade dubbel åruppsättning, en i fören och en i aktern. Eftersom man räknade med att vara borta i två veckor, så kunde man utifrån detta beräkna hur stort matförrådet skulle vara. Matlistan kunde då se ut såhär:

Fil i träläglar, svagdricka i tiolitersflaska i träram, kaffe i skinnpåsar (hårdpackat), hembakat mjukbröd, hårt bröd, potatis, fläsk, socker, salt, blodpalt, havregryn, smör, ost, korv, torkad frukt, mjölk (för de första dagarna). Fisk var en viktig del i mathållningen. Det behövde man inte ta med, det fick älven bjuda på, det gick alltid att få så att det räckte och blev över.

När man väl var framme i Herramukka, fick man se till att mat som var ömtåligt, kunde mögla, eller bli (somrig) skämd, förvarades svalt. Man hade den i en grop täckt med grankvistar. Övrig mat hade man i en kista (skrin). Fiskeredskap, som användes, var några nät, utterbräda, flugor och långrev med drag, Detta fångstredskap praktiserades redan vid uppfärden till Herramukka, även om det ibland hände att styråremannen hade draget i styråran. Men alltid hann man få åtskilliga gäddor och abborrar innan man var framme vid slätterstället.

Övernattningskojan var en låg timmerkoja med

rökhål i taket över en fyrkantig timrad ram, fylld med sand, ett så kallat "altare". På detta altare lagades maten och kokades kaffet och röktes ut mygg och knott som kom in genom det öppna hålet i taket. När det började bli brukligt med tält, så sov man där i stället för kojan, men det var klokt att klä sig ordentligt för det kunde bli kallt på nätterna, säkerligen noll grader.

Arbetsdagen började vid 6-tiden på morgonen och slutade vid 5-tiden på kvällen. Alltså en arbetsdag på ungefär 12 timmar. När man så kom till lägerplatsen började man laga middag. När väl de bestyren var undanstökade vidtog fiskafånget. Man for till någon av vikarna på selet och vittjade de nät, som man lagt ut föregående kväll. Abborrar och gäddor hade alltid letat sig in i näten. Ville man få harr, fick man ge sig iväg till någon fors. Då dessa låg bra långt borta från näset och lägerplatsen, så var det inte så ofta man kunde göra en sådan utflykt. Sådana gånger använde man metspö och flugor, eller också kunde man pröva om utterbrädan kunde ge bättre fiskelycka. Det kunde hända att man dröjde sig kvar så länge att det hann bli mörkt innan man var "hemma", men det gick bra ändå, för var det en månskenskväll, så var det verkligen vackert på älven.

För att hålla mygg och knott borta, som svärmade runt som Egyptens gräshoppor, använde man becolja, som man hade i en liten apoteksflaska med en riktig kork, hängande i livremmen. Den sved som eld, när man svettades. För att inte få oljan i ögonen var man tvungen att torka av pannan och då var man utan skydd igen.

Det användes också en mygghuva, som täckte stora delar av ansiktet. Den var konstruerad så att den stod ut i nacken och gick en bit över skuldrorna. Mygghuvans nackdel var att det blev så varmt att använda den. Tydligt hade båda sätt att skydda sig nackdelar. Det fick bli ett val, att använda sig av dem eller låta bli.

Man stakade båten uppför forsarna. En bra forsbåt skulle vara relativt lång och smal, helst en trebordare. På selet rodde man par-rodd, med två åruppsättningar. Eftersom båten var ganska tungt lastad, var det bra att vattenståndet i älven inte var alltför lågt. Redan i första forsen, Lappekoski,

kunde man se hur det förhöll sig. Stod stenen Poikkiselkä under vatten, då var det bra med vatten i älven. Det var så att säga styrårevatten, vilket innebar, att man vid nerfärd kunde ro nerför forsarna. Då gällde det att ro av bara den, för båten måste gå fortare än forsens vatten, annars gick det inte att styra båten och då kunde man komma på grunt vatten eller styra på en sten. Det kunde gå mycket illa om sådant hände. Det var med stolthet som många goda forsfarare sade att man fick komma nära en sten att det bara gick att få ett löv mellan båten och stenen, men det fick absolut inte höras något skrap.

Att använda rep för att dra båten uppför var inte att tänka på. Tänk om någon kunde se att man gjorde så, vilken skam och nesa det skulle vara att visa sig vara en så dålig forskarl att man inte klarade av att staka. Vid stakning var det bara två man i båten, övriga fick gå efter stränderna. Till Herramukka, en sträcka på tre mil, tog det ungefär 8-10 timmar. Man rastade en gång. Vädret bestämde ofta var. Hemfärden gick betydligt snabbare, ungefär 5-6 timmar.



Foto: Viktor Eliasson År: 1948
Petter Eliasson tillverkar hässjestolpar av björkvidjor.

När man väl var framme på eftermiddagen, så bar man förnödenheterna uppför den branta älvbrinken till "kojan". Kaffe kokades och mat lagades och sedan bar det i väg till Herramukkanäset, där man började slå med lie. Eftersom man hade vinge på lien, så kunde man slå så att höet samlades i små högar. När man slog var det mot älvens strömriktning, annars blev liarna slöa på en gång, beroende på att det låg sand i grässtrånas nedre del. Eftersom näset varje vår låg under vatten så följde sand med vattnet och lade sig över hela näset.

Nästa dags morgon var man tidigt ute. Det gick

lättare att slå när daggen ännu låg kvar i gräset (hereä). Var det soligt och klart väder så rörde man höet och vände det mot solen för att det skulle torka fortare. På kvällen räfsade man ihop höet och gjorde "nekar" (nökköjä, för att eliminera fukten från daggen.)

Så fortsatte arbetet dag för dag och om vädret var torrt, kunde man börja hässja. Då bars höet till en storhässja, (Saura).

En hässja gjordes så att man drev ner stänger i marken och gjorde botten av stänger, ris och toppar av björkar. De lodräta stängerna stod ifrån varandra ungefär en höbördas bredd, (pala). För att höet inte skulle packas alltför hårt i hässjan satte man stänger efter var tredje börda. Stängerna vilade på "hankavittat", vidjor som virades runt de upprättstående stängerna. När allt hö var i hässjan, ungefär 3000 kg, så fick man omgärda den med ett ordentligt staket. Annars kunde både älg och ren äta upp allt. Det hände också någon gång att det regnade en vecka eller mer i ett sträck. Under tiden, medan man väntade på torrare väder, rensade man ängarna från vide och sälg och tippade allt i älven. Höet fick man hässja i (rakenukksia), så att det inte ruttnade. Sådana gånger for man hem, för att senare fara upp för att göra en storhässja.

Dagarna före jul kördes några lass hem, men mest under mellandagarna och efter nyårshelgen, innan man åter for till timmerskogarna. Ett lass kunde väga ungefär 400 kg. En hämtning tog ungefär 20-24 timmar. Det var ett gott samarbete mellan bönderna. Vanligast var det 5-6 hästar som for samtidigt. Man spårade växelvis, följde älven, men vid en del forsar fick man gå upp på land eller alldeles vid strandkanten på svallisen. Många hade vargskinnspälsar på sig, för det var inte ovanligt att det var 35-40 grader kallt. För att hålla kroppstemperaturen uppe, fick man då och då gå en bit. Hästarna på denna sexmila tripp fick verkligen göra rätt för sig. De var nästan helt vita, när de kom hem. Svetten hade frusit till snö och is på deras kroppar.

Korna var väldigt förtjusta i Herra-mukka höet. Det var näringsrikt, det bevisades av att de gav betydligt mer mjölk efter utfodringen av detta hö.

Styrelsen:

Ordförande Per-Olof Sandström
Vice ordförande Åke Töyrä
Vice sekreterare Ulla Olsson
Kassör Per Wideholm
Ledamot Lisbet Olofsson
Ledamot Hilikka Lahti
Ledamot Ivan Björkhed (ord. f. bysamfälligheten)

Suppleanter:

Sekreterare Agneta Henriksson
Roger Renblom
Reeta Kasurinen
Ulla Isaksson
Solveig Berggren
Bertil Rautio (suppl. f. bysamfälligheten)

Hedersordförande

Revisorer Helge Hansi
Ragnar Fångvall
Anna-Greta Rautio (ord. f. bysamfälligheten)
Margareta Winman (Suppleant)
Lars Berggren (Suppl. f. bysamfälligheten)

Valberedning

Lars Berggren
Birgitta Ranner
Margareta Sandström

Hjortronbladet

Medlemsblad för

Vittangi Hembygdsförening

Sjövägen 89, 98010 Vittangi
E-post: info@vittangihembygd.se
Hemsida: www.vittangihembygd.se
Tel. Suupalo: 0981-10050
Tel. ordförande: 070-2257160

I redaktionen för detta nr:

Per-Olof Sandström
Per Wideholm
Vanja Stjernklev
Leif Vålitalo
Alf Josefsson
Carina Lovén

Ansvarig utgivare:

Per-Olof Sandström

Layout och redigering:

Per Wideholm

Genomfart – Förbifart Vittangi?

Vittangi borna har fått ta del av ovanstående planer för malmtransporterna Kaunisvaara –Pitkäjärvi, Svappavaara. Nu kör Cliffton med 14 bilar, 2 till är på gång och till sommaren blir det 26 bilar. Scania V8 med släp, 10 axlar 90 tons totalvikt.



Trafikverket har tagit fram en plan för att ändra genomfarten på väg 395 och E45 genom Vittangi. Den verkar bra med gång och cykelvägar, parkeringsplatser, buss-hållplatser, breddning av vägarna och trottoarer. Det som fortfarande inte är löst tillfredställande, är barnens skolvägar, övergång av vägarna och fler parkeringsplatser. Det är meningen att bygget börjar i slutet på maj. Arbetet går ut på räkning i dagarna. Det blir ett intensivt vägarbete eftersom det skall vara klart till hösten, samtidigt som malm och dolomit transporterna går genom Vittangi. Vi ser fram mot att genomfarten blir bra. Det har bildats en grupp som är mot förbifarten, kanske

de kan flytta fram starten av den tills man ser hur genomfarten fungerar. Stakningen av förbifarten är gjord och planen är att det arbetet kommer i gång hösten 2013 för att vara klart hösten 2014. Den blir 6 km, startar på backen innan skjutbanevägen och kommer ut på E45 i närheten av Ollasbyvägen. Jag har kört den med skoter och det blir en jämn fin stigning upp mot E45.

Det är många i Vittangi som befarar att byn dör och hänvisar till vad som hänt i Svappavaara, Töre och Råneå med flera samhällen som hamnat vid sidan av tidigare genomfarts leder. Det är OKQ8 och COOP som tror att de kommer att förlora kunder. Kanske de kan göra något för att attrahera kunderna att besöka deras affärer.

Det gäller att vi alla ställer upp på att Vittangi blir ett bra samhälle att bo i och köra igenom samt stanna till även om förbifarten kommer till.
alf josefsson

Vittangi Röda Korskrets

som startade 1920 har i dagarna lagts ner. Styrelsen vars medelålder ligger runt 75 år orkar inte längre och de har försökt att få yngre med i arbetet, men ingen vill ställa upp, därför är de tvingade att lägga ner föreningen. Kommer det att gå så för andra föreningar i Vittangi? Du kan läsa om Vittangi Röda Korskrets i Vittangi boken sid 163-164 skrivet av Ella Winman.
alf josefsson