

Konrad Hård

Han var en intressant människa, Konrad Hård.

Flera personer har uppmanat mig att skriva och berätta om Konrad. Han förtjänar att uppmärksammas. Han har på flera områden gjort stora insatser i vår bygd. Jag instämmer och har sedan då och då samlat lite information om honom. Jag minns själv Konrad

När jag skall skriva om Konrad Hård, då måste jag också skriva om Stava hamn, tänkte jag. Konrad hade en period i sitt liv som bestod av ved- och virkeshandel. Den förekom i stor omfattning vid Stava hamn. Han hade sedan en period som bestod av handel med annat, inte minst slaktdjur. Men vi börjar från början.

Konrad Hård föddes den 2 januari 1889. Han var son till livgrenadjären Gustaf Marcellus Hård och hans hustru Matilda Andersdotter i Hårstorps soldattorp. Han var nummer tre av fem syskon. Faderns förnamn kanske väcker lite nyfikenhet.

Det är inte många som heter, eller hette Marcellus. I Ödeshögs socken är det bara en som har fått detta namn. Det är en äldre form för Marcus. I Rom finns en teater som heter Marcellusteatern och i det gamla Rom fanns det konsuler och generaler som hette Marcellus, kanske kejsare också.

Gustaf Marcellus Hård var son till soldaten Jonas Ross och hans hustru Anna Karin Häggberg i Kråkeryds soldattorp. Konrad Hårds mor, Matilda Andersdotter, var dotter till bonden Anders Magnus Johansson och hans hustru Maja Lisa Nilsson i Stora Smedstorp.

Gustaf och Matilda gifte sig 1880. De bodde sedan i Hårstorps soldattorp. Gustaf var soldat för Hårstorp under åren 1878-1912. Därefter flyttade familjen till Stava. Där hade de redan på 1890-talet förvärvat en gård om 1/16 mantal. Gustaf dog där den 5 november 1926. Matilda dog 1938.

Konrad växte upp i Hårstorp. När han den 18 november 1916 vigdes med Hulda Eugenia Gustafsson skrevs han som arbetare.

Hulda föddes 1889. Hennes föräldrar var bonden Gustaf Petersson och hans hustru Johanna Andersdotter i Öna i Stora Åby socken. Familjen flyttade 1894 till Angseryd i Ödeshögs socken. Där dog Huldans far 1905. Huldans mor flyttade med sina barn till

Kushult. Hulda var sedan piga hos Pantzar i Rossholmen i flera år och det var där som Konrad hämtade henne till sin hustru. Kanske hade han under åtskillig tid spanat in Hulda, kanske friat där under lång tid.

Efter att de gift sig bodde de något år på torpet Skansen på Sunneryds ägor. Förmodligen arbetade Konrad då hos bönderna i närheten. Men Konrad började tidigt med affärer.

Redan i februari 1917 var han i Stavreberg och köpte ved. Det framgår av Hilmas dagbok på Klintagården. Det var ingen enstaka affär detta. Konrad var i farten med att köpa och sälja ved redan under första världskriget. Då lastades veden på skutor i Stava hamn och sedan gick lasterna till Jönköping och andra ställen runt Vättern.

Från hösten 1917 bodde Konrad och Hulda i Lilla Krokek. Konrad stod skriven som ägare till Lindekullen redan under tiden de bodde på Skansen.

Även om Konrad i kyrkboken stod skriven som arbetare har han sannolikt redan omkring 1915 börjat med handel av ved och virke. Kanske började han detta som ombud för företag, kanske i Jönköping. I kyrkboken från 1920 står han skriven som virkes-handlare.

I Hårstorps västra gård fanns bonden Gustaf Andersson. Han förde kassabok under åren 1892 – 1926. Det finns många intressanta uppgifter i denna kassabok. Konrad Hård förekommer ganska flitigt i dessa räkenskaper och jag vill här lämna något om detta.

Från januari 1901 och fram till 1916 fick Konrad då och då betalt för arbetsdagar hos Gustaf i Hårstorp. Konrad var 13 år när han första gången förekommer i kassaboken och hans dagspenning var då 20 öre. Konrad gjorde under följande år många dagsverken hos Gustaf. De kom tydligen bra överens. Dagspenning ökade till en krona.

Den 7 oktober 1911 hade Gustaf i Hårstorp köpt en kviga för 84 kronor. Om det skett vid ett kreatursmöte i Odeshög har inte angetts. Däremot står det att Konrad fick 1:50 för att han lett kvigan hem till Hårstorp.

I april 1918 var Konrad åter antecknad i kassaboken. Men då var det inte Gustaf som betalade. Det var Konrad och det han betalade var 40 kronor i ränta till Gustaf. Om vad räntan gällde står inte. Vi kan gissa att det var ett lån på ca 1000 kronor som Konrad fått av Gustaf. Det tyder på att Konrad då hade börjat sin affärsverksamhet.

Den 19 juni 1919 betalade Konrad 80 kronor i ränta till Gustaf. Kan möjligen detta gälla ett utökat lån? Den 13 april 1920 betalade Konrad 40 kronor i ränta till Gustaf. Den 12 oktober 1920 betalade Konrad ytterligare 40 kronor i ränta.

Den 31 januari 1921 betalade Konrad 10 kronor till Gustaf. Det gällde en månads bete för en ko.

Den 31 mars 1921 sålde Gustaf till Konrad 900 kg råg och 180 kg ärter för 308:70 kronor. Samtidigt betalade han 44 kronor i ränta.

Den 31 januari 1922 betalade Konrad arrendet för torpet för år 1921, 42:75 kronor. Vilket torp det gällde kan inte utläsas.

Vi återvänder nu till Konrad och Hulda på Lindekullen.

Hos Konrad och Hulda bodde också fostersonen Karl Gunnar Roland, kallad *Lille-Gunnar*.

På Lindekullen bodde tidigare Johan Peter Lindén och hans hustru Edla. Johan Peter dog 1898. Hans hustru Edla bodde kvar på Lindekullen till sin död den 15 juni 1917. Det var då som Konrad köpte Lindekullen och flyttade dit.

Till en början bodde de i det äldre huset men byggde sedan ett nytt hus intill det äldre. Det var klart 1920. Karl Lindberg i Näteryd hjälpte honom att anlägga trädgård.

I Östgöta-Bladet kunde man på 1920-talet läsa att Konrad Hård köpte skog för avverkning på olika håll, inte bara i vår bygd utan även i grannsocknarna. Han köpte skogen på rot och hade sedan skogshuggare som högg skogen. Han fick sedan betala för transporterna till hamnen i Stava. Konrad Hård var arbetsgivare åt många under lång tid.

Det var vid denna tid som verksamheten vid Stava hamn var som mest intensiv. Massor av ved och virke kom hit för vidare transport åt olika håll. Jag vill därför berätta om Stava hamn.

Hamnen i Stava

Vid Vätterns stränder har totalt funnits 65-70 bryggor och lastplatser. Några av dem fanns redan på 1600-talet, andra tillkom när Vättern började trafikeras med ångbåtar. När Göta kanal var klar 1832 blev sjötrafiken på Vättern ännu intensivare.

Reguljär trafik till och från Stockholm och Göteborg ordnades från Jönköping och dessa båtar stannade också till vid övriga

större hamnar vid Vättern. En resa mellan Jönköping och Stockholm tog på 1840-talet ca 36 timmar.

Före tillkomsten av Stava hamn eller Stava brygga hade holarvedsbönderna forslat sina skogsprodukter till Blå port. Där finns ett ca 30 meter högt tvärbrant klippstup. Någon hamn kunde inte anläggas där, men där fanns god ankarbotten. Därför kunde skutorna ligga för ankar en bit ute i sjön, medan man lastade. Virket släpptes utefter en stor trätrumma ned till vattnet, och sedan roddes det ut eller släpades med roddbåtar till skutorna. På bergssidan fanns långa stegar att klättra på från vägen ned till botten av stupet. Där kunde roddbåtar angöra.

Det låter nästan otroligt med denna lastningsprocedur. Men den som tar en vandring utmed klipporna kan se märken efter gångna tiders verksamhet. Om vi läser Hilmas dagbok i Stavreberg kan vi se att Frans på Klintagården 18 februari 1889 sålt ved som av Carl i Lilla Krokek kördes till Blå Port. Det var förmodligen ett vanligt sätt att leverera ved på den tiden.

Lussebohamnen eller Stava hamn tillkom inte förrän mot slutet av 1800-talet. Den första bryggan eller lastkajen byggdes 1892. Om det möjligen funnits någon provisorisk brygga dessförinnan är osäkert.

Då bildades också ett hamnbolag och hamnen upplevde en intensiv verksamhet. Båtar kom och båtar gick. Här har åtskilligt med ved och andra produkter från bygden skeppats ut, till Göteborg, Stockholm och andra platser.

Det berättas att bönder ända från Adelöv och Linderås kom med sina produkter till Stava brygga. I en skrivelse, troligen från 1920-talet, uppges att minst 3000 transporter årligen kom vägen från Småland via Rödjarp, Öjan och Munkeryd till Stava.

Transporter skedde både med oxar och hästar. Oxar kunde inte användas vid nedfarten till bryggan. Bönder från Adelöv och Linderås hade ofta två lass samtidigt, ett med oxar och ett med hästar. Hästarna var snabbare och denna last kunde lossas vid bryggan. På återvägen mötte de oxlasset i Öjan. Där fick hästarna överta detta lass och göra en ny resa till hamnen i Stava. Min far, Ivar Johansson från Öjan har berättat om detta.

Vi kan anta att kanske lika många transporter kom på vägen österifrån via Börstabol och Krokek.

Den som på 1920-talet gjorde en vandring ned till bryggan kunde se ett stort område med brädstaplar. Där låg också stora högar med ytved och sågspån.

Här hördes tjutet av sågklingor, hästarnas gnägganden och körkarlarnas rop till hästarna. Den branta nedfartsvägen kunde lätt orsaka skenolyckor, trots att man hade sinnrika bromssystem på kälkar och vagnar. En doft av kåda och hästspillning låg över området. Fordon med timmer letade sig hit till *lussehamnen* som man också sade, från många socknar i Holaveden.

Nere vid bryggan låg ångbåtar redo att ta hand om ved och virke. Sågat virke gick i stor utsträckning till Göteborg. Där om-lastades virket för vidare frakt till England, Holland och Danmark. Men det hände också att man tog virket direkt till någon hamn utomlands. De större ångbåtarna fick ankras upp på redan. Vattnet vid bryggan var bara nio fot djupt, trots att bryggan förlängdes år 1920. Den ursprungliga bryggan från 1892 tillät endast mindre båtar.

Vedskutorna brukade komma i kvällningen och lasta på natten, för att så fort det ljusnade segla iväg till Jönköping eller Vadstena för att avyttra sina laster. Före första världskriget fick man 12 kronor famnen för veden. En skuta lastade normalt 15-20 famnar och förtjänsten kunde bli god. Men vid depressionstider kunde priset sjunka till fyra kr famnen. Det var hård konkurrens om veden.

Vid bryggan fanns inte plats för mer än tre skutor samtidigt. Det gällde för skepparna att hålla sams, när man låg på tur och väntade på att få lasta. Men skepparna Fältskog på slupen Thyra, Arvid Sabel på Neptun, Gottfrid Rydberg på Anna, Fägersten på Framåt och Gustafsson på Vicktoria kände varandra sedan gammalt, även om mycket skilde dem åt i sätt och sinne.

Ibland, när vindförhållandena var ogynnsamma, kunde man få ligga stilla upp till en vecka, och då var det bra med lite sällskap. Likaså var det tacksamt om någon kom ut med en julle och bogserade in skutan till bryggan när kvällsbrisen hade dött ut.

Det förekom också en del persontrafik från Stava hamn. Ångbåten Östern stannade till vid Stava på sin trad mellan Jönköping och Motala, tre gånger i veckan i vardera riktningen på fastställda tider. Från Motala kunde man sedan ta kanalbåten till Stockholm. Det var kanske mest under hamnens första tid, på 1890-talet och i början av 1900-talet. Därefter kom trafiken på vägarna att ta över mer och mer.

Stava hamn krävde också goda vägar till hamnen från bygder-
na runt omkring. År 1902 beslutades att en ny, allmän väg skulle
anläggas från Stava hamn förbi Lilla Krokek, Stora Krokek och
Börstabol, vidare förbi Klämmestorp, Amundeby, Boet, Ång och
Krisseby. Den skulle sedan dras fram till häradsvägen i Trehörna.
Vägen skulle ha 3,6 meters bredd.

Vägen blev anlagd men då och då skymtar i handlingarna lite
diskussioner om underhållet av vägen. Det framgick 1908 att
vägkassan betalar underhållet av vägen.

Vid vägstämma i Bultsbo 1912 framhölls att *den östra vägen
som går genom Ödeshögs socken till Stava hamn behövde om-
läggas. Knappast någon väg inom häradet är så trafikerad som
denna. Oaktat detta är den alltför smal, så att endast på vissa
ställen fordon kan mötas, och dessutom finns flera besvärliga
backar.*

I Östgöta-Bladet skrevs i februari 1912 att *Stava hamn i mot-
sats till andra hamnar har en död säsong om sommaren. Men
övrig tid av året är där ett myllrande liv. Redan nu är 300 fam-
nar ved nedkörda dit. Det normala brukar vara 3000 famnar, har
man sagt oss. De håller dock på att komma dit, dessa alla, ty
vägarna myllrar av vedåkare. Fabrikör Bäck avverkar några
skogstegar i trakten och har ångsåg uppsatt i Sunneryd. Där-
ifrån avgår dagligdags sågat virke som upplägges i Stava. Avse-
värda massor av ekvirke och ännu mera asp lägges upp för att
transporteras till Jönköping.*

Men stormarna på Vättern var svåra. Ibland slogs bryggan
sönder och måste repareras. Den 30 november 1909 skrevs i Öst-
göta-Bladet att Stava hamn under en tid inte kunnat användas.
Men bryggan reparerades igen detta år. Hamnstyrelsen hoppades
då att åtminstone någon av Vätterns ångbåtar skulle stanna till
vid Stava hamn minst en ordinarie tur per vecka. Tidningen skrev
att hamnstyrelsen gjort sig förtjänt av allmänhetens erkännande
för sitt arbete.

I Östgöta-Bladet kom den 14 februari 1920 en ny artikel om
läget vid Stava hamn och vägarna dit. Jag tar med hela artikeln.
Från skogsbygden skrives till Östgöta-Bladet:

*Nyckfull har denna vinter varit. Den ena dagen blåsig och
kallt, den andra lugnt och kallt. Skogsborna har haft snö och gott
före nästan hela vintern. När då ved och virke kommit i ett gans-*

ka högt pris ha skogsbönderna i år tagit väl vara på veden, tiden och det goda slädföret.

Resultatet har blivit att minst dubbelt så mycket som förr om åren blivit avverkat.

Även om vintern ännu är bara halvliden och många bönder knappast hunnit börja sin vedkörning, har det redan kommit tusen och åter tusen famnar ved till Stava hamn. Alla de gamla platserna är upptagna och de välvilliga Stavaborna får släppa till åkrar, ängar och vad de har till upplagsplatser. Synd bara att hamnen är så liten att båtarna har svårt att kunna lägga till och lasta ved denna tid på året. Men mycket större skada är att ingen järnväg går fram till dessa skogrika trakter. Nu tar bönder och skogshandlandena endast reda på det prima virket som finns och låta tusentals lass ruttna bort.

Skogsbornas behov av säd, foder, gödningsämnen, kalk mm måste som en följd av dåliga kommunikationer begränsas till det minsta möjliga.

Nu har folk och dragare fått några dagars frihet från körslor sedan snön gick bort. Men kommer det bara lite snö igen så är de snart i rörelse igen utmed vägarna. Så skrev Östgöta-Bladet den 14 februari 1920

Här vid Stava hamn hade Konrad Hård ett sågverk. Han hade under ett antal år omfattande affärer och gav arbete för många människor i bygden. Det är svårt att nämna när hans sågverk startades. Kanske var det omkring 1917.

Den besvärliga nedfarten till hamnen orsakade troligen många missöden. Lassen var tunga. Vagnar och kälkar måste kunna bromsas. Ändå var det många som var rädda för backen ned mot hamnen. Min far, Ivar Johansson, som kört många lass nedför backen har berättat att det var en och annan som inte själv vågade köra hästarna där. Andra fick ta över.

En olycka inträffade här 1920. Verner Falk var då dräng hos arrendatorn Oskar Karlsson i Bankaby. Verner hade med ett vedlass åkt nedför backen. Om denna händelse har flera människor berättat. Jag har också funnit en artikel i Östgöta-Bladet den 17 juni 1920 om händelsen och där kan vi läsa följande:

Skenande hästar störtar i sjön och drunknar.

Förra fredagen skulle en dräng hos arrendatorn Oskar Karlsson i Bankaby köra ned ett vedlass till Stava hamn. Så snart han kommit ned till vedupplaget och lossade kedjan över lasset föll

några vedträn framåt på hästarna. De blev skrämnda och rusade i vilt sken rakt ut på hamnkajen.

Där var planen för smal och den ena hästen trängde den andra i sjön. Den drogs själv med i djupet, med vagn och allt. Intrasslade i seltyg och draglinor kunde inte hästarna komma loss och simma i land utan drunknade. Drängen försökte skära av tömmar och draglinor men kunde inte komma tillräckligt långt ut. En ångare från Jönköping låg vid hamnkajen och lastade ved. Därifrån fick man en tross om den ena hästen och försökte så med ångvinschen lyfta upp honom på däck. Hästens huvud var så intrasslat i seldon att den inte kom loss.

Som genom ett under undgick en del människor som vid tillfället vistades på kajen att dras med i sjön.

Vägen ned till hamnen från stora Grännavägen lutar starkt ned mot sjön och det är mer än underligt att icke flera olyckor händer här.

Gunnar Hård fanns vid tillfället på bryggan. Han har berättat att han såg hästarna komma rusande. Flera personer fanns där. Där fanns också två pojkar, Åke Linnér och hans kompis Gunnar, fosterson hos Konrad och Hulda. Gunnar Hård hann just fösa pojkarna åt sidan och in på en båt vid kajkanten innan hästarna kom rusande. Möjligen bidrog Gustav Hård, Gunnar Hårds far, till pojkarnas räddning. Han stod på en av båtarna vid hamnkajen just då.

År 1926 fanns i Östgöta-Bladet en ny artikel om Stava hamn. Den är också intressant och jag låter även denna artikel komma med i sin helhet.

Skall Stava hamn förintas?

Den vackert belägna hamnen i Stava har under årtionden tjänat våra bygder som en välbelägen avyttringsort för skogsprodukter. Hamnen visar nu en dystert anblick. Vätterns rasande stormar har försökt att förstöra hamnen. En kort hamnhistorik torde här vara på sin plats:

Redan 1912 visade hamnen hotande tecken till att förfalla. Hamnbolaget, fyra närboende småbrukare, beslöt att ta nya krafttag och reparera hamnen igen. Hamnen hade förut flera gånger fordrat mer eller mindre omfattande reparationer. Sommaren 1922 skulle också hamnpiren repareras och till det behövdes mera pengar. Ingen reservkassa fanns.

Ett tioårigt amorteringslån togs då. Detta står ännu delvis kvar, men bryggan har inte visat samma hållbarhet. Byggnads-

material anskaffades snabbt. Sand i pråmar kom från Visingsö. Sten och trä från egna marker och cement från Västergötland. Med lånade medel samt egen och lejd arbetskraft hade bolagsmännen på kort tid återställt sin brygga i brukbart skick. Segelskutor och motorbåtar började åter trafikera hamnen.

Gubben Hård, den ständige hamnfogden, fick bråttom att fastgöra trossen och sammankalla lastningspersonalen.

Det glada och rörliga livet, det trägna slitet vid Stava hamn hade därmed återkommit i sina gamla gängor. Väderbitna skeppare hälsades med kraftiga handslag välkomna av de kärnfulla Stavabönderna med löfte att inom några timmar ha full last ombord. Skuta efter skuta klarerades och avseglade.

Vid större leveranser från Viktor Andersson eller från Konrad Hård kom ståtliga Göteborgsångare till Stava hamn utan risk för bottenskrap, så djupt är vattnet vid Vätterns östgötastrand.

Under vintertiden framforslad björk-, al- och barrved skeppades till städerna runt Vättern, aspvirke till tändsticks-fabrikerna, massaved till Munksjö pappersbruk och de i standard räknade staplar av exportplank, bräder och pitprops via Göteborg till England.

Gods från andra orter, byggmaterial, cement och tegel m.m. lossas här och ger billiga fraktkostnader. Av denna korta situationsbild framgår att Stava hamn fortfarande är av stor betydelse för den vidsträckta skogsbygden.

Men nu ligger hamnen raserad och ägarna av området känner föga lust att på nytt upptaga kampen mot de övermäktiga vågorna. Nytt kapital är de efter vad som sports inte villiga att offra, och ingen får förtänka dem olusten, då de nu skådar ner på ruinerna av sitt verk.

Skall den rörliga trafiken, den av arbetslust mättade livaktigheten, kamratändan mellan leverantörer, uppköpare, skeppare och hamnarbetare för framtiden upphöra, tystna och försvinna? Vi hoppas att så icke blir fallet. Nya krafter ska gripa verket an. Ett yngre släkte med blick för framtiden inser sannolikt den omistliga fördelen av hamnens iståndsättande.

Nu är ett sammanträde med intresserade planerat att hållas i Stava nästa lördag i avsikt att bilda ett hamnaktiebolag. Intresset lär vara livligt i hela skogsbygden. Vi hoppas anslutningen blir stor och vilja uttala vårt hopp om förslagets förverkligande.

Så långt denna artikel från 1926. Något osäker är jag om året. Det blev ändå en reparation av hamnen. Gunnar Hård har berättat att en sådan reparation skedde 1926.

Sedan gick allt som vanligt fram till början av 1930-talet. Då kom depressionen. Betalningar uteblev och företag gick omkull. Konrad Hårds rörelse vid Stava hamn upphörde.

Som vi sett var vägen ned till Stava hamn en allmän väg. Den upphörde att vara allmän väg 1937. Då ansåg vägstämman att *vägen från Stockholmsvägen till Stava hamn inte längre hade sådan betydelse för den allmänna samfärdseln att den bör bibehållas som allmän väg*. Det var vid denna tid som verksamheten i hamnen upphörde.

Något enstaka besök av en ångbåt skedde även senare, men det är en annan sak.

Sågverksrörelsen lades ned på 1930-talet. Livet i hamnen upphörde. Många är dock berättelserna om livet vid Stava hamn. Gunnar Hård med flera hade många minnen av detta och kunde berätta.

Det fanns säkert flera aktörer vid Stava hamn. Det var inte bara Konrad Hård som sålde ved och virke här. Men Konrad hade en stor del av verksamheten. När verksamheten vid Stava hamn hade upphört fortsatte Konrad på annat sätt. Han hade redan skaffat lastbil. Han var affärsman.

Sågverket flyttades från Stava hamn. Det placerades på olika platser i bygden, i Näteryd, Stavreberg, Siggeryd och Staffanstorp. Det köptes av Ernst Johansson i Öjan och placerades slutligen där. Det drevs först med ångmaskin men efter kriget ersattes ångmaskinen av en fotogenmotor. Där i Öjan drevs detta sågverk i ett 40-tal år, se vidare under Öjan i *Stavabygden –gränsbygden*. Men vi återvänder till vårt huvudämne, Konrad Hård.

I Östgöta-Bladet 1931 kunde vi läsa följande:

En svårartad skenolycka inträffade midsommardagen på Vingsö. Två familjer Hård från Stava, Ödeshög, hade besökt släktingar på ön. De var med remmalag, förspänd med en häst på väg nedför hamnen för att ta båten över till Gränna. I den branta backen ned till hamnen föll hästen i sken. Orsaken var troligen att skaklarna var för korta så att hästen slog bakbenen mot vagnen och blev skrämmd. Efter några tiotal meters vinglig färd välte vagnen och de tio åkandena kastades av. De föll i vägbanan och några mot en stenvmur. De flesta blev mer eller mindre skadade.

Fru Hulda Hård råkade mest illa ut i det att hon slog huvudet mot stenvmuren. Hon erhöll två stora krossår och förlorade medvetandet. Som tur var befann sig två sjuksköterskor i närheten

och lade ett första förband på de skadade. Under tiden låg ångaren och väntade och blev härigenom en timme försenad. Vid Gränna hamn mötte stadens ambulansbil och forslade fru Hård till Vadstena lasarett. Hennes tillstånd var i början kritiskt men hon befinner sig nu något bättre, varför hennes liv torde kunna räddas. De övriga vårdas i sina hem.

Hulda klarade sig. Efter någon tid på sjukhus kom hon hem och hade inga men efter olyckan.

Sigbrit Green, dotter till Gunnar Hård, minns olyckan. Med på vagnen var hon, då fyra år gammal, hennes syster Gudrun som var två år. Vidare deras föräldrar, Gunnar och Alma Hård från Stava, Mandus och Eda, den sistnämnda en syster till Gunnar. Där var också Hulda Hård och kanske Gunnar Lord.

Själv blev hon inte nämnvärt skadad. Hennes far erhöll skrubbsår, Alma fick ont i en axel. Hulda var den som blev mest skadad. Konrad Hård var själv inte med. Han mötte i Gränna när båten kom dit. Där mötte också ambulansen. Men Hulda Hård hämtade sig efter en tid på sjukhuset.

Depressionen på 1930-talet skall jag inte skriva om. Vi kan bara konstatera att det var den som just då satte punkt för Stava hamn och verksamheten där. Men vägar och biltrafik måste vi också nämna. Mer och mer transporter började gå med bil.

Konrad började köra ved på lastbil till bl.a. Gränna och Jönköping. Parallellt med båttransporter gick det således också med lastbil. Kanske började dessa transporter med lastbil i slutet av 1920-talet.

Från 1930 hade Konrad en chaufför anställd. Han hette Sigurd Johansson, kanske mera känd som Sigge Sparv. Han var från Mörstorp och son till en snickare. Sigge började som dräng, först i Uppgränna och sedan i Narbäck hos Viktor och Josefina. När han slutade sin drängplats där frågade Konrad Hård om han ville bli chaufför hos honom. Det ville Sigge.

Det var 1930 som Sigge började som chaufför åt Konrad. Hans första resa som chaufför åt Konrad var att köra ett lass kluven ved till Jönköping.

Det var ett stort och tungt lass. Lastbilen orkade knappast. Sigge åkte nedför Långebråten, backen på Holavedsvägen ner mot Uppgränna. I en uppförsbacke därefter lossnade plötsligt ena framhjulet. Han fick lasta av hela lasset och börja reparera. Men vedlasset kom så småningom fram till Jönköping.

Dagen därpå åkte han och Konrad till Nässjö. Där hade de fina lastbilar till salu. De fick tag i en fin lastbil för ca 5000 kronor, nästan ny.

Den köpte Konrad och sedan körde Sigge denna lastbil på alla vägar i Stavabygden. *Det finns inte de vägar, där inte jag hämtat nån pinne*, berättade Sigge.

När även denna lastbil hade gjort sitt bästa var han med Konrad i Jönköping. Där fanns en bilaffär, där Karlges senare låg. Där köpte Konrad på Siggens inrådan en nästan ny BMW-lastbil och sedan fortsatte körningarna.

Det var oftast körningar till Gränna och Jönköping. Någon gång körde han nog också åt Einar i Lilla Krokek. Denne körde mjölkskjutsar, enligt vad Sigge tror sig minnas.

En gång körde Sigge ett lass fin björkved till landsfiskalen i Gränna och landsfiskalen var mycket belåten. Det uppstod lite av vänskap dem emellan. Strax därefter hade Sigge åter en körning till Gränna. Vid Norrtull i Gränna blev han stoppad av polisen Lindgren. Denne rapporterade Sigge för att det på vedlasset stack ut *några spetor* utanför de övriga.

Därför såg Sigge något bekymrad ut när han strax därefter mötte landsfiskalen längre fram på gatan. När denne fått reda på orsaken till Siggens bekymrade uppsyn frågade landsfiskalen *var är Lindgren*. ”Jo han kommer här borta” svarade Sigge.

Landsfiskalen vände sig då direkt till Lindgren och gav denne en rejäl utskällning. *Att rapportera denne man som minst två gånger om dagen kör genom Gränna med ved och annat och aldrig har gjort något fel. Att du sysslar med sådan småskit*. Så sa landsfiskalen till Lindgren, plus en del annat som inte kunnat medtas här.

Sigge slapp rapporten men tyckte samtidigt synd om Lindgren som han tyckte bara hade gjort sitt jobb, och dessutom hade rätt. Lindgren var en hygglig karl. Han blev en gång utsatt för ett skämt, som kunde slutat illa.

Sigge hörde talas om att någon tänkt skoja med Lindgren. Poliserna i Gränna fick om nätterna under sin runda i stan här och där vrida ett nyckelur. Strax intill Larssons likkistfabrik låg en stor brädstapel.

I anslutning till denna brädstapel hängde en sådan klocka eller nyckel. När Lindgren kom dit mitt i natten och ställde sig där för att vrida om nyckeln i klockan släppte någon en stor plank högt uppe från brädstapeln. En tung plank var det, och den slog i

marken precis framför Lindgren. Det hade kunnat sluta mycket illa. Detta och mycket annat berättade Sigge Sparv.

År 1933 gjorde Konrad Hård konkurs och Sigges jobb tog slut. Han återvände då till sin fars snickerirörelse. Han var med och byggde hus *här och där*. Han hade då en lön av 3.25 per dag. Det började då bli ett sug från Jönköping efter byggnadssnickare. En bror till Sigge var redan där. Han fick jobb genast. Det var byggplatser runt om i stan. Bl a var han med och byggde polishuset på Vallgatan år 1935.

Detta var Sigges berättelse. Jag bodde granne med Sigge under några år och vi hade många intressanta samtal om gamla tider. Sigge var en lugn, trygg och lågmäld man med gott minne. Tack Sigge för alla trevliga samtal.

Efter att Konrad upphört med handel av ved och virke fortsatte han med andra handelsvaror. Det blev kött och fläsk och mycket annat. Konrad var affärsman och tog vara på de möjligheter som fanns. Det blev torghandel.

Börje Karlsson i Lilla Krokek har berättat att fram till 1945 skjutsade hans far, Einar Karlsson i Lilla Krokek, Konrad och hans produkter till torget i Jönköping varje lördag. Det var kött och fläsk, det var äpplen och det var ägg och annat. Einar hade en lastbil som under veckans övriga dagar körde mjölk till mejeriet. Han hade också en chaufför anställd som hette Gunnar Åstrand.

Ibland skedde transporterna med lastbil från Ingessons i Ödes hög, förd av chauffören Bertil Karlsson. Det var inte bara Konrad, det var också Carl och Anna Lindberg från Näteryd. Där på flaket satt de alla under presenning under resan till Jönköping. Sådana resor kan inte ha varit särskilt angenäma.

Under kriget rådde ransonering på åtskilligt. Det var besvärligt att vara affärsman. Det blev en stor svart marknad, utan ransoneringskort. Det var inget ovanligt med svarta affärer. Att gå runt ransoneringsbestämmelserna ansågs vara både nyttigt och klokt, näsan hederligt. Åtminstone moraliskt. Detta ledde till att Konrad och Einar båda fick böta för *svarta affärer*.

Av alla berättelser att döma var det nog dessa svarta affärer som gjorde att Sverige överlevde. Det vanligt med kortlösa affärer. Det var viktigt med kontakter på den tiden. Annars kunde svälten knacka på dörren. På olika vägar kom varor fram till

kunderna. I en barnvagn kunde det ligga mycket varor under barnet som sov där i godan ro.

Det finns flera sådana historier om Konrad. På lassen till stan fanns det ofta kött och fläsk instoppat innanför veden. Många fick böta, men de flesta klarade sig. Det finns många historier om sådant.

Landsfiskalen, om det nu kanske var han i Gränna igen, trodde sig ha kommit på Konrad med lite svarta affärer. Han ville kontrollera vad Konrad hade med sig i lasset. Men Konrad kunde då tysta landsfiskalen med att *Du fick ju ditt i förra veckan*. Om historien är sann vet idag ingen.

Många minnesbilder finns om Konrad. Han köpte upp ved och djur på många håll i bygden. Mest var det kanske kalvar och grisar. Han kunde berätta om att han på en och samma dag varit långt uppe i Åby-socknen på flera håll, och dessutom burit en slaktad kalv på hemvägen.

I Jönköping hade Konrad också kontakter med Grand Hotell. Via detta hotell kunde han leverera åtskilligt. Var det möjligen där som han levererade alla skinn?

Människor i bygden sålde skinn av ekorrar och rävar till Konrad Hård. Olle Karlsson i Munkeryd, med rötter i Gåsabol, har berättat om hur han sålde skinn till Konrad. Det var skinn av ekorrar och rävar. För ekorrar fick han 2:50 eller upp till 2:75. Han sålde ibland också morkullor till Konrad.

Kurt Kall i Motala, med rötter i vår bygd, har också kunnat berätta om sådant. Åttio ekorrskinn tror han sig ha sålt till Konrad Hård. Två kronor stycket fick han. Han sålde också rävsinn till Konrad.

Under kriget kom också en annan attraktion till bygden. Strax öster om handelsboden i Lilla Krokek byggdes ett luftbevakningstorn. Bevakningen sköttes av kvinnor. De kallades allmänt för tornsvalor. De var många till antalet och de inkvarterades i lilla salen i missionshuset samt hos Konrad och Hulda i huset närmast handelsboden. Inkvartering skedde också i den s.k. *Villan* strax söder om Patriks stuga utmed Holavedsvägen.

Det var vid denna tid som denna plats upplevde sin största blomstringstid. Alltid var det människor i rörelse här. Detta var bygdens mittpunkt, kanske världens mittpunkt. Som av en magnet drogs människor hit, mest ungdom. Tornsvalorna blev byg-

dens attraktion. Alla ville dit. Men tornsvalorna försvann efter någon tid och sedan var det enbart manlig bevakning.

Henrik Tallberg blev något slags chef för verksamheten med luftbevakningen och detta passade honom. Han hade kvinnotycke och någon har sagt att här var han som tuppen i en hönsgård. Flickorna lockade också besökare från Ödeshög och andra håll. Ibland blev det oroligt.

Slagsmål förekom också. Ett och annat blått öga uppstod i stridens hetta, kanske någon fläskläpp också. Någon har gått med sned näsa genom livet efter ett slagsmål om tornsvalorna. Så har det berättats. Polis kallades någon gång dit och det blev stämningar till tinget. Rune i Narbäck kunde berätta mycket om dessa händelser.

Hulda hade matservering till dessa tornsvalor. Bil-Antons dotter Maj var med och hjälpte till med matserveringen. Ellen Petersson på Skansen lagade maten.

Det finns mycket att berätta om Konrad. När han satt och diskuterade affärer var han lugn och samlad, som alltid, och hade alltid lite humoristiska kommentarer, småkrattade lite skrockande. När priset skulle diskuteras hade han ofta ett speciellt sätt. Med pekfingret snodde han en hårlock fram till på sitt huvud, runt, runt ända tills affären var färdig för ett handslag.

Efter 1945 blev det Sven i Maltmossen som skjutsade Konrad till torget i Jönköping. Sven hade själv en omfattande torghandel.

En lördag var Sven och Konrad på torget i Jönköping. Allt var som vanligt på lördagarna. Konrad hade föregående lördag lovat en judisk familj i Jönköping att denna lördag ha med fem levande bruna höns. De skulle vara levande eftersom den judiska familjen själva ville slakta dem, på sitt sätt, förmodligen till någon högtid. Konrad hade inte fått med sig några höns, hade förmodligen inte fått tag i några sådana.

Men när den judiske mannen frågade efter hönsen svarade Konrad att *de kommer med nästa transport, om en stund, kan du återkomma?* Det lovade mannen. Konrad bad Sven att försöka hjälpa till.

De tog en sväng med bilen ut på landet i närheten av Jönköping. De fick syn på bruna höns som i allsköns ro, intet ont anande gick omkring utanför något hus. De frågade i huset om de fick köpa hönsen. Jo de fick köpa dem, om de själva kunde få tag i dem. Efter åtskilligt jagande och motande fick de tag i fem höns. Då tyckte ägaren att de skulle ta med sig tuppen också.

De lyckades fånga tuppen också och sedan återvände de till Västra torget i Jönköping, nöjda med sitt verk. Den judiske mannen fick sina höns.

Men tuppen ville han inte ha. Den blev ensam över. Men väl hemkomna tog Konrad tuppen med sig och promenerade ner till Gunnar och Alma Hård i Stava. De fick tuppen. Deras dotter Gudrun har berättat detta.

Både Konrad och Hulda var tidigt engagerade i verksamheten i missionshuset i Stava. De bodde ju också granne med missionshuset. Redan 1920 var Konrad med i styrelsen för lilla missionsföreningen. Sedan är han omnämnd i olika sammanhang i föreningen. Han hjälpte ofta till i praktiska sammanhang.

Konrad Hård avled 1950 av hjärntumör. Hulda Hård bodde kvar i huset Lindekullen. Hon dog 1955.

Det har varit trevligt att skriva denna berättelse om Konrad Hård. Det hade gått att skriva mycket mera, men jag slutar här. Jag tackar alla uppgiftslämnare som berättat om Konrad. Bara positiva omdömen har framförts om Konrad. Han kämpade tappert.

När det gäller verksamheten vid Stava hamn har jag förutom av muntlig tradition och tidningsnotiser också använt mig av boken *De seglade på Vättern*, av Yngve Malmquist, utgiven av Länsmuséet i Jönköping.

Arne Ivarsson