

Minnet av en by.

Den lantliga idyll som var min hembygds by, var uppdelad i 2 nästan lika stora, eller om man så vill, nästan lika långa områden. Den norra delen, Sörbo, som egentligen var hembyn, började med sin bebyggelse omkring 2 kilometer söder om järnvägsstationen Ädelsberg och var sedan nästan direkt sammanbyggd med nästa by, Fallet. Man skulle kunna se det som en lång by men med två olika namn. De flesta människor som för första gången reste genom området, menade att det var här den egentliga Bergslagen började. Och visst var idyllen med alla dess olika skiftningar betagande vacker, från den stora sjön som i hela sin längd sträckte sig från stationssamhället Ädelsberg i norr till den mindre bruksorten Vadsbo i söder. Järnvägen, som med sina blanka skenor, sammanbinder det norrut belägna Dalarna med huvudstaden Stockholm, drar som ett streck rätt igenom de båda byarna och jag minns att vi ungar, ibland under ljusa, varma sommarkvällar, väntade på det så kallade "sju-tåget", som i den branta stigningen förbi Sörbo inte riktigt hunnit få upp farten.

Hur vi, med viftningar av mössor och mer eller mindre rena näsdukar lyckades etablera någon sorts snabb kontakt med de två servitriser i tågets restaurangvagn som ofta stod i vagnens fönster, antagligen för att få lite frisk luft då tågets hastighet inte var så hög. Med blyertsstreck på kartongbitar gjordes det ibland en sorts tabeller över vilken eller vilka av oss som fick de flesta vinkningar till svar. Det kändes då som att ha vunnit ett större pris.

Men vädret kunde ibland också vara högst onådigt. Järnvägslinjen var vid den här tiden inte elektrifierad och vid hård, ostlig vind slog ånglokets enorma rökplym ner över gården där vi befann oss, och de svordomar och ruskiga hot vi då slungade mot lokets eldare lämpade sig knappast för tryck. Detta trots att vi mycket väl visste att eldarens uppgift var att hålla trycket i ångpannan på en sådan nivå att färden kunde fortsättas.

Landsvägen genom byarna hade ungefär samma sträckning som järnvägen, men med oändligt många fler och oväntade kurvor än vad som behövts. Bland de äldre byborna hette det, att om någon tidigare vägbyggare kommit fram mot till exempel en stor sten, hade det varit enklare att låta vägen göra en sväng förbi hindret än att offra kraft på att antingen välta undan eller spränga bort det. Och om man studerar gamla vägar och stigar, får man lätt intrycket av att det är efter den principen de flesta gamla vägar tillkommit. Eller som den gamle småbrukaren och tjuvskytten Janne i Melfallet förklarade.

Om di droge ett rakt streck på sina papper och kartor och sen byggde vägen ätter dä, då skulle di kunna få en bra bit väg över! Nästan gratis! Det var Melfallsjannes enkla filosofi när han och hans närmaste granne, Lång-Olle, diskuterade vägbyggnad. Och så ska det vara karar som bygger väg och inte nära slipspryddå småpojkar i spetsbyxor! Fy fan! Och efter många gemensamma kraftuttryck kunde de båda konstatera att det skulle vara bättre med kunnigt folk i ledningen.

Där landsvägen från Ädelsberg kom fram ur skogen, låg socknens kyrka cirka 300 meter österut, en spikrak väg ledde till den över ett gärde och nästan mitt emellan kyrkan och landsvägen fanns ålderdomshemmet, en ganska stor, vit byggnad med ett litet annex vid sidan. En del onda tungor ville gärna hävda, att ålderdomshemmets placering i närheten av kyrkan var av ekonomiska själ, den sista färden för gamlingarna skulle då bli betydligt billigare med tanka på den korta transporten. Antagligen var det bara illasinnat prat.

Arbetsstillfällena för de icke skogs- och jordägande byborna var relativt sparsamma, vad som bjöds var till viss del skogshuggning, även på vissa håll dikning och dikesrensning, senare efter midsommar fanns en del bönder som ville ha hjälp med jordbruket och skörden, och på den kalla årstiden var timmerhuggning ofta aktuell. Avverkning av den grövre skogen tog fart först när kylan gjort blöta marker och stillastående vatten i bäckraviner och i strandkanter så hård att den höll för hästarnas tyngd och broddade skor. Det var långt före den tid, då någon hade hört talas om motorsågar och ännu mindre om processorer och fyrhjulsdrivna timmerdumprar. Det var ännu människors och hästarnas muskler som ställdes på hårda prov och många är de, både människor och djur, som blivit helt utslitna och förstörda av det hårda skogsarbetet. Och för de flesta av de kroppsarbetande byborna var nu snart skogsarbetet det enda som stod till buds, även den utkomsten ströps mer och mer av ekonomiska skäl.

Min far däremot hade tur, han blev av kyrkorådet erbjuden att tillfälligt efterträda socknens dödgravare, en tjänst som hade en ganska dyster klang. Men som far sa, "nu är det de döda som ska ge oss något att leva av," och därmed blev det. Eftersom kyrkogårdsarbetet var ganska eftersatt, blev det en hel del arbeten där och trots min ringa ålder kunde också jag hjälpa till på kyrkogården. Det fanns mycket där för en ung grabb att göra, och underligt nog var jag kvar där nästan hela sommaren med gångrensning, vattning m.m. ända tills den gamle dödgravaren kom tillbaka till sitt arbete då både jag och min far mistade vårt tillfälliga extraarbete.

Smedjan och den lilla kvarnen vid Vreten hade under en kortare tid stått oanvänd, ända sedan den förre innehavaren, Hagberg, på grund av ålder och sjukdom upphört med verksamheten, men nu hade en ny kraft startat upp både smedjan och kvarnrörelsen. En driftig karl från Dalarna hade övertagit det för bygden så viktiga arbete och han hade snart gjort sig omtyckt, inte bara av byfolket utan också av folk från angränsande håll. Han hade två söner, den yngsta, Kalle, som var ett par år yngre än mig och som snart blev accepterad i gänget av bypojkar. Den äldre sonen, Per, ägnade sej helt åt ett motorintresse, som på den tiden var de flesta pojkars dröm, cykeln med den lilla 98 cc tvåtaktsmotorn. Med trimning, utbyte av kedjedrev, m.m. kunde detta lilla åkdon komma upp i ganska hög hastighet, och även ljudnivå, till de äldres stora förtrytelse. Men även en sådan liten maskin kostade en hel del pengar och trots att många ungdomar tränade efter ett sådant fortskaffningsmedel, var pengar vid denna tid en stor bristvara.

Min 8 år äldre bror hade genom bekanta fått arbete på en av de bogserbåtar, som drog pråmsläp från södra Dalarna genom slussarna ner till Strömsholm med laster, som bestod av pitprops, som där lastades över till större båtar. Pitpropsen, som egentligen bestod av rundbarkade, rätt grova furustockar, cirka 2 ½ meter långa var avsedda att användas som stöttor i gruvgångar i engelska gruvor. Varje bogserbåtssläp, som kunde innehålla 7 till 8 fullastade pråmar, hade göra ganska länge på sin färd ner till Mälaren. Då ett stort antal slussar skulle passeras och då dessa oftast endast kunde ta med en pråm i taget, blev gångtiden för varje pråmsläp en ganska utdragen historia. De av oss pojkar, som var lyckliga nog att äga en cykel, trampade ibland landsvägen mellan slussarna, för att så länge som möjligt få sola oss i glansen av våra idoler, och också få höra bogserbåtarnas befälhavare som med sin hemgjorda och svavelosande ´svengelska´ försökte få pråmarna att ankra upp på den linje som ansågs vara bäst. Kapten Edner Persson på bogserbåten Tellus var väl den som tilldrog sig största uppmärksamheten, ombord på sin båt hade han som kocka sin i storlek väl tilltagna hustru Mari och dessa två bidrog vid slussarna till de mest bisarra och högljudda samtalen, något som åhörarna på land väl kände till och betecknade som en god och roande underhållning.

Efter det första världskriget och under början av 1930-talet hade arbetslösheten varit det stora hotet och under några år hade den stigit oroväckande, och i ett försök att dämpa krisen, som nu snabbt spred sig över landet, anordnade staten och kommunerna nödhjälps- och reservarbeten. Och även den lilla vrå av landet som var min hembygd, fick ta del av den förbättrade sysselsättningen. En ganska stor del av den smala och krokiga landsvägen genom byarna Sörbo och Fallet skulle byggas om, och den allra största förändringen kom att ske just i min hemby. Genom en ganska stor bergknalle, det så kallade "Dumbens berg" som tidigare varit byns största och brantaste skidbacke och som avslutades med "Bull-Kajsas backe" skulle den nya vägsträckningen dras. Och vi ungar följde med spännt intresse den långa raden av verktyglådor, ammunitionsådor, skottkärror, smalspårig trallräls, borrar och alla de handverktyg som skulle kunna komma till användning, och som nu med hästskjutsar fraktades från Ädelsbergs station.

Det allra största intresset tilldrog sig dock den smedja med alla dess olika verktyg, som uppfördes på en plan plats uppe på berget. Vid den här tiden fanns inga luftdrivna bergborrar med hårdmetallskär, här var det 6-kantiga bergborrar som av en borrsmed skulle vässas och härdas så, att den höll för den omilda behandlingen då två man med borrläggor växelvis slog på borrhuvudet medan en tredje man hela tiden vände borren så att den inte skulle fastna. Mannen som vände hade också den uppgiften att med jämna mellanrum hålla ner vatten i det blivande borrhålet, dels för att kyla borren och dels för att på detta sätt pumpa upp borrhålet som annars skulle kunna få borren att fastna i hålet. Vid riktigt djupa borrhål behövdes inga slag på borren, det räckte med att borrhuvudet lyfte och släppte ner borren i hålet, vid 5 meters långa borrar hade det ungefär samma effekt, under förutsättning att borrhålet var tillräckligt vasst.

För oss ungar var det alltid lika spännande när vi hörde varningsropen från arbetarna i berget. Trots fördämningar med dåtidens sprängmattor, som bestod av ihopknippade järntrådsringar, kunde sten- och bergsflisor flyga ganska långt, det hände att den gamla vägen blev översållad med sprängsten, som snabbt måste undanskyfflas. Det var en ganska brokig samling män, som blivit anvisade arbete vid vägbygget, min far fick arbete där och en hel del andra från platser i närheten. Men det var också rätt många främlingar som sökte sig till vägbygget och naturligtvis var den arbetsplatsen spännande för oss ungar som bodde där i närheten. Och trots att vägarbetet genom "Dumbens berg" för de flesta av oss var ett förbjudet område, fanns det olika vägar att nästan osedda komma i närheten av byggnadsplatsen. Min bästa kamrat och kompis var grannbondens son, Gunder Hällberg, vi var lika gamla och hade hängt ihop sedan före den första skolstarten. Vi blev också mer eller mindre experter på att på olika vägar söka oss upp till den förbjudna arbetsplatsen.

När den nya vägsträckningen genom byarna var klar och även vägen genom bergschaktet hade kunnat användas, döptes det av en tidningsnotis till "Bergslagsporten", ett namn som jag tror ännu lever kvar.

Vid andra världskrigets utbrott i september 1939 upphörde nästan helt transporten av pitprops till England, risken att inte få fram lasterna över Nordsjön var nu uppenbar, och huggningen av pitprops upphörde nästan helt, ännu en födkrok för skogsarbetarna försvann. Men den ersattes ganska snart av det långa, kvistrena furutimret som Tyskland var i stort behov av. Att skaffa fram just detta timmer blev efter hand mer och mer populärt och eftersom det var en god och lönande affär, ökade också just denna avverkning. Ryktet att detta fina timmer nästan uteslutande skulle användas av tyskarna till ammunitionsåldor, togs av de flesta med jämnmood, det skulle ju inte drabba vårt land.

Det blev istället ett djupt missnöje när Sveriges regering gav sitt samtycke till att tyska permittent - och sjuktåg fick köra genom vårt land. Det ordnades en hel del missnöjesyttringar och sabotage mot dessa, i vårt tycke, olagliga och inte minst onödiga transporter.

En av de större sabotagedåden ägde väl rum då en stor del av Krylbo stationsområde förstördes av en kraftig explosion då ett så kallat permittenttåg sprängdes, ett tåg som sedermera visade sej innehålla även krigsammunition .

Under hela kriget gällde för de flesta varor att inget fick köpas eller säljas utan myndigheternas tillstånd, till och med böndernas djurstam skulle noga räknas och inget djur fick säljas, köpas eller slaktas utan myndigheternas medgivande. Men oftast uppfanns anledningar till att kringgå den hårda kontrollen. Den lantbrukare i byn Fallet, som lyckades med konsten, att, med myndigheternas tillstånd, få gräva ner en självdöd kalv tre gånger, ansågs nästan som en hjälte. Att lura livsmedelskommissionen på ett sådant sätt, betraktades av folket nästan som legitimt. Det hade blivit en sport att på liknande sätt försöka kringgå myndigheternas hårda krav på ransonering, det kunde gälla så skilda saker som olaga malning av brödsäd eller som undanhållande av en nyligen född spädkalv.

Under kriget hade en ny, för våra trakter ganska ovanlig verksamhet startat. På grund av bränslebristen hade Elektrolux industrier i Stockholm öppnat och nu börjat bedriva upptagning av bränntorv på en mosse i en liten by på motsatta sidan av sjön. Både min kamrat Gunder och jag fick jobb där som så kallade "lappojkar."

Arbetet på torvmossen innebar att den blöta torvmassan, som grävorna skar loss och som de lade upp på ett uppfodringsverk som lyfte upp torven till en stor kvarn. Där maldes den tillsammans och pressades ut genom ett fyrkantigt munstycke. Det var där "lappojkens" arbete började. Hans uppgift var nu att se till att det under kvarnens munstycke alltid fanns en s.k. lapp, en cirka 15 mm tjock bräda om cirka 1 meters längd och cirka 20 cm bredd på vilken den söndermalda torvmassan skulle hamna.

För att sedan ifrån torvmaskinen, på en enkel linbana bestående av två wajrar sedan fraktas ut till de, vars uppgift var att lyfta av lapparna av banan, lägga av den blöta och nu formade torvmassan i långa rader efter linbanan och därefter lägga in den nu tomma "lappen" på underwajern som fraktade tillbaka brädbiten till torvmaskinen. Inget av arbetena vid torvmaskinen var lindrigt, det var tungt, blött och jobbigt och på våren ganska kallt, men jobbet var bra betalt. Och pengar uppvägde nästan allt, åtminstone i 14-15 års åldern.

Då flertalet av arbetarna på mossen kom från skilda delar av landet, blev lördagarna den dag då en stor del av arbetsstyrkan reste till sina hemorter. Vi som gärna ville ha förtjänsten ä ven på lördagen, fick av torvmästaren uppgift att då "kupa" och vända torv. Även detta arbete var prissatt och kunde ge av rätt god förtjänst för flinka armar.

Efter ett par år upphörde arbetet med torvtäckten och för min del fick jag arbete på Metallverkan i Västerås. Det var för mig ett mer inrutat och tidsstyrt arbete, jag miste en del av kontakten med mina barndomskamrater, men som ett ödets nyck fick jag, under min tid som rekryt, ännu kontakt med min gamle lekkamrat, Gunder Hällberg. Vi hade placerats i samma militärstad, men på olika regementen, tala om tillfälligheter.

Jag bor nu i en helt annan del av landet, men med jämna tidsmellanrum besöker jag "min" gamla hemby. Mycket har förändrats på de mer än 60 år som gått, sedan jag för sista gången, gick ut genom byskolans dörr. De två byarna, som då hade två ganska välförsedda handelsbodas, är nu helt utan affärer, kanske på både gott och ont. De som drabbas mest är väl de äldre, som nu måste lita på goda vänner om något oväntat inträffar. Byskolorna har för länge sedan lagts ner, skolbarn "bussas" nu dagligen till sina respektive skolor. Jag brukar de gånger jag är "hemma" åka runt för att försöka lokalisera mig, men mycket, alltför mycket har en helt annan prägel. Eftersom naturen fortfarande är densamma som för 60 år sedan, har många av de små husen fått "sommarstugestatus", med allt vad det innebär.

På en promenad över byns kyrkogård stäms man till eftertanke, många, alltför många namn på gamla bekanta från min barndom finns på stenar och kors, det är de som stannat i "min" barndomsby.