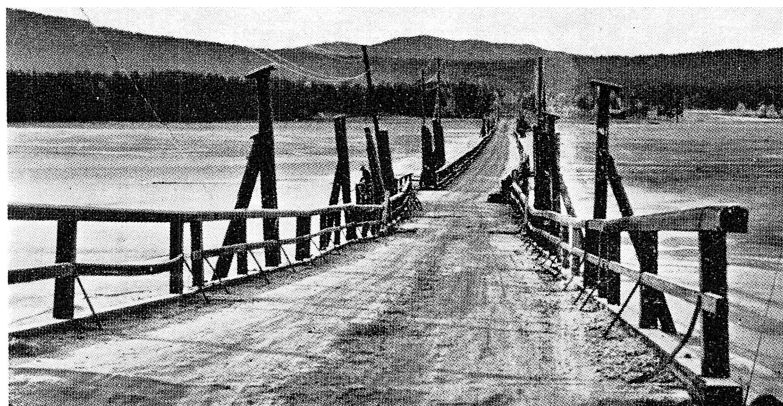




Gamla flottbron till Gesunda.

Att bo på en ö ...

Av Dunder Carl Olhsson

Jag kanske borde satt som rubrik: ”Hur det varit att vara öbo”. Då tänker jag inte på de stora öarna, som England m. fl., som har stora städer och för övrigt allt som behövs, för att dess befolkning skall kunna leva och utvecklas. Nej jag tänker förstås på Sollerön (Soldi), en liten ö med en relativt stor befolkning, åtminstone så stor att ön inte kunde ge full försörjning åt dess innevånare. Man var därför på ett tidigt stadium beroende av fastlandet, där man långt tillbaka odlat och anlagt fäbodar. Vi vet, att redan på Daniel Jonssons tid hade fäbodarna stor betydelse. Två av dessa, Gesunda och Ryssa, fick omkring 1887 en fast befolkning.

I Ryssa var det familjen Bäck, som var de första som stannade kvar, och som snart följdes av flera. I Ryssa fanns gott om lättodlad jord, i skogen fanns bete åt djuren. Den vattenrika Ryssån, som delar byn nästan på mitten, gav drivkraft åt trösk, såg och kvarn. Den händige och energiske Jöns Björqvist byggde egenhändigt trösk, spånhyvel och vadmals-stamp. Den, som först blev bofast i Gesunda, lär ha varit Mårten Anders Eriksson.



Cykelbron vid Sundet.

En stor fördel hade givetvis de, som stannade på fastlandet, då de slapp de många gånger besvärliga buffringarna vår och höst. De som flyttade, hade givetvis alla sina gårdar kvar på ön. En del hus flyttades, såldes eller övertogs av släktingar.

När solleröborna började anlägga fäbodar, är väl svårt att utan tillgång till gamla handlingar avgöra, men att man får gå tillbaka till 1500-talet torde vara kart. Nog måste man förstå, att öborna haft det betydligt strävsammare än folk, som från början hamnat på fastlandet. Öborna har haft många svårigheter, och varje förbättring har säkert varit en stor händelse, en milstolpe i deras liv. Min farfar, som var född 1843, berättade efter sin far, att det för länge sen byggdes stora klumpiga timmerflottar för att frakta djur och redskap till och från fastlandet. Strax söder om Levnäs badplats finns en udde, som än i dag heter Flåtånes (Flåttenäs), där man hade dessa flottar stationerade, därav namnet.

Det var säkert en stor händelse, när den första stora båten stod klar och kunde tas i bruk. Storbåten var bärkraftig och lättrodd, och färden tog inte så lång tid. Det blev undan för undan fler båtar, så att alla fäbodlag torde haft sin egen båt. Ryssaborna gick ut från Långaren, där en mindre stenbank ännu minner om denna tid. Utanmyraborna, som väl utan undantag hade sina fäbodar i Gesunda, hade sin båtplats vid Skålviksnäs. Den minnesgode och pig-

ge 92-åringen Knutz Jöns i Bodarna minns och kan berätta, hur man lastade och gick ut från den s. k. Kanalen. Krånglars-gården, som var en sturgard (storgård), hade så många kor och två hästar, att de fick göra två resor för att få över alla. Fåren räknade man inte med, de kröp under korna och tog inte upp någon plats. En gång, när de var på väg till ön och hade dryga 100 m. till land, hoppade en hingst över bord och simmade till land. Korna och fåren, som gärna ville till fäbodarna, var så vana vid dessa båtfärder, att de klev i båtarna själva.

Jag har talat med Solleröns ålderman, den försynte Dunder Anders Andersson i Utanmyra, han är född 1877 och har ett minne och en vigör, som är rent otrolig. Han har som pojke varit med om många buffringar med storbåten. Jag frågade Anders, om han hört talas om, att det hänt någon olycka vid dessa båtresor. Nej, säger han, dessa båtar var så välbyggda och sjösäkra, att det inte var någon risk, och så gav man sig inte ut, om det var dåligt väder. Jag undrade, om de för att klara jordbruket på fastlandet måste ta med sig all åker- och kör-redskap. Nej, i de flesta fall hade man ordnat med en uppsättning även där, och på den tiden hjälptes man åt mera än nu, det som fattades fick man låna, där det fanns. En annan sak var det med hjulen. Man hade ju bara tvåhjulsvagnar (kärror). Hjulen med axlar och skaklar kallades rotor, överbyggnaden togs bort, roterna lastades framme i fören med ett hjul på var sida om båten, skaklarna låg i båten. På detta vis kunde man lasta 2 á 3 par hjul, utan att det blev särskilt skrymmande. Fyra hjulsvagnar, trillor, kom först i början av 1900-talet och tillverkades på Bud Karls verkstad i Mora, också ett steg framåt.

Dunder Anders berättar om en händelse från Gesunda, som han gärna minns. Som en pojkpys var han nere vid sjöstranden, då det kom en herre och undrade, om han hade någon båt, och om han i så fall ville ro honom över till Trasön, där förvaltar Sjölin hade en sommarstuga. Jodå, visst hade Anders en båt, och nog skulle han ro den vänlige herrn till Trasön. När man var framme, tog han upp en hel krona och gav Anders. Det var mycket pengar då. Känner du inte igen mej? säger han. — Neej, svarar Anders. — Jo, jag är Anders Zorn, säger han och klappar Anders på axeln.

Man förstår, att dessa buffringar inte var något nöje annat än

för småpojarna. För dem var det alltid något att se fram emot. Därför förstår man också, att det var någonting stort och efterlängtat, då landshövding Treffenberg 1892 kunde inviga den första broförbindelsen med fastlandet. Kanske stod denna händelse nästan i klass med Jugen Jons lyckade besök hos kungen i Stockholm. Knutz Jöns berättar, att Treffenberg skulle ha lovat Solleröborna denna bro på villkor, att de satsade 10.000:— i Mora-Vänerns järnväg. Vid vägkanten på Gesunda-sidan står en sten med året 1892 inhugget av muraren Bos Anders Mattson från Bengtsarvet. Flottbron var välgjord, och nu var det lätt och bekvämt för öborna att färdas fram och tillbaka mellan ön och fastlandet, när man behagade, utan att anlita storbåten. Men det fanns gränser för vad bron orkade med, den saken kunde man konstatera sommaren 1910. Vägarna på ön krävde bättre underhåll, grus fanns inte på ön, men sten fanns det i överflöd. Kommunen hade därför inköpt en stenkross som kom med järnväg till Vika. Det var en tung sak, som nu skulle köras till Sollerön med hästar. Min far och Jöns Djusén hade åtagit sig denna körning. Det var slitsamt att komma uppför Ryssabackarna, men så var man då nere vid bron. Många hade varnat för körningen över, då man hört krossens vikt, men man hade förstärkt flottan, som den sektion kallades, som kunde spelas ut, när flottningsbåtarna skulle passera bron. Redan när man kom ut på bron, sjönk den oroväckande. Man körde dock på i god tro, men när man kom ut på flottan, försvann både bron och krossen i djupet. Eftersom hästarnas huvuden nätt och jämt var över vattnet, rev Djusen, som trots att han var rakbent var en ovanligt vig herre, upp Mora kniven, dök ner och skar sönder selarna, så att hästarna kom loss och kunde ta sig upp. Jag minns, att kommunen ersatte de sönderskurna remmarna i seldonen. Med hjälp av ett kraftigt spel och många man lyckades man under natten få upp krossen och köra den till uppställningsplatsen. Det är åtskilliga rösen, som denna kross under åren förvandlat till vägmateriel, innan den för några år sen såldes som skrot. Flottbron hade gått igenom ett eldprov, som det visade sig, att den inte klarade.

I oktober 1912 var det klippt igen. En hård nordan med snö slet av bron på mitten. De båda halvorna pekade längtansfullt mot Leksand, och vi var utan förbindelse med fastlandet ett tag, tills

stormen bedarrat, och man med hjälp av en flottningsbåt kunde spela halvorna på plats igen och skarva ihop dem. Man tog väl olyckan med ro, men den var en påminnelse om, att vi ännu var öbor. Det var sol och vackra dagar också, och då var det roligt att färdas över bron, som vanligtvis kantades med småpojkar med sina metspön. Nu är det slut med nomadlivet och buffringarna, men visst är det roligt att minnas och komma ihåg, hur det var, och hur det såg ut en dag på våren, när buffringarna kom i gång. Ön nära nog tömdes från folk på några dagar. För oss barn var det ju rena julafton, när det skulle bära iväg till Ryssa. När man kom förbi Gruddbo, syntes en hel karavan av bufförsfläd, hästfordon och djur på väg till fastlandet. Höjdpunkten var väl, när man nådde Lerön. Där körde far alltid åt sidan för att gå in till Skinnar Karin, som inte bara skötte om bron, hon bakade också vetebröd, som inte vankades så ofta på den tiden. Då fick vi en av hennes välkända 10-öres limpor att dela på. Det var mums det! I Ryssa väntade lekkamrater, som vi inte träffat sen förra sommaren. I Ryssa fanns så mycket man längtade efter, och som man saknade på ön. Där fanns sågdammen, lillån, skogsstigarna och nära till sjön och metaställen. Då behövdes minsann inga lekskolor, svårigheten var väl att få dagen att räcka till.

Men tillbaka till ämnet. Bussarna hade kommit för att stanna, lastbilarna kom. Det stod klart, att den en gång så stolta flottbron inte hade någon framtid. Solleröns ledande män med Mats Björkqvist i spetsen krävde en fast, bättre bro. Man begärde en bro med sex meters körbana. Det största motståndet kom från Mora, där man med Sven Persson i spetsen ansåg, att flottbron dög ännu ett tag, men det blev brobygge ändå. Det enda de lyckades med, var att pruta en meter på bredden, en meter som enligt Mats Björkqvist får stå för Moras räkning i all framtid. Sollerön hade fått en ny fin bro, som gott tål dagens trafik, och som också är grann att se på. Den var färdig och invigdes 1935, en stor händelse och en ny milstolpe i utvecklingen.

Men när blir människan belåten? Ja, säj det! Det var ännu onödigt långt in till Mora, som man var beroende av. Dit måste man, när man skulle mönstra beväring, dra ut eller laga en tand, besöka läkaren m. m. Man tänkte på majoren Daniel Jonsson, som då han

kom ridande hem från 30-åriga kriget tog genvägen över Sundet. Hästen fick väl ta några simtag, men över kom han. Daniel var då en mäktig man, som ingen hade lust att säga emot. Nu fick man gå man ur huse för att bygga en stenbank med en mindre träbro över öppningen för roddbåtar.

Gustav Larsson hade nyss övertagit A. L. Newtons diverseaffär och måste därmed in till Mora rätt ofta för affärer. Eftersom bilen ännu inte hade blivit var mans egendom, var det att ta cykeln och trampa runt över Ryssa och Vika. Det blev snart ett vanligt tema, när man kom in i hans affär: — Ska vi inte ta och bygga en cykelväg över Sundet, förkorta avståndet med drygt hälften, och samtidigt slippa de besvärliga backarna i Ryssa och Vika? En annan känd person, som också var inne på samma idé, var redaktör Anders Pers från Vinäs och Västerås. Gustav Larsson ansåg, att när vi kunde bygga en idrottsplats utan pengar på den mest svårarbetade mark man kunnat leta fram, då ska vi väl klara en cykelväg också med ganska lite pengar. Gustav Larsson lyckades övertala två Utanmyrabor, Karl Mårtensson och Karl Stunis, att göra ett försök. Många, som inte kunde göra arbete, erbjöd sig att teckna ett mindre belopp. Det blev två listor, en för frivilliga dagsverken med eller utan häst, och en lista för kontanta bidrag. Det var trögt i början, säger Karl Mårtensson, men när man kommit i gång och folk såg att det var allvar, sen var det ingen svårighet. För att det inte skulle bli för trångt i gropen, där man tog fyllningen försökte man dela upp dem byvis. Men i den längst bort liggande lilla byn Bråmåbo hade man visst känt sig på något vis förbigångna, så en dag kom hela byn med hästar, folk och kärror utan föregående varning. Man såg sig nödsakad ordna ett nytt jordtag. Den dagen var det full rulle, säger Mårtensson, då var det roligt att vara arbetsledare. Detta var året 1942, och det tog 18 dagar att bryta vägen fram till Sundet, där man byggde en bro av timmer och plank. För att det inte skulle fresta någon att försöka ta sig över med bil, byggdes bron så smal, att detta var otänkbart. Nu återstod brobygget samt grusning såväl ner till bron som på Morasidan mellan holmarna och fram till bron, och nu behövdes pengar. Redaktör Pers hade lovat pojarna, att när de kommit i gång, skulle han skicka 100 kronor, men det kom 125, så han

höll ord i överkant. Dessutom lovade han, att när bron var färdig skulle han skicka 100 kronor till, men det kom 150. Karl Lärka och bagaren Karl Vendel tecknade var sina 50 kronor på en lista, som de rekommenderade Mårtensson att presentera affärsmän och firmor i Mora, eftersom man kunde tro, att de genom vägen hade möjlighet att indirekt få ränta på sina utlägg. Listan gick bra, men en liten historia i detta sammanhang. Den inte så buskablyge Bus Nils Olsson åtog sig att gå runt med listan. När dom såg vad Lärka och Vendel satt dit, så blev det 50 kronor över lag, men så kom han till en känd firma, Nils visade listan för chefen, som sa till kassörskan att skriva på 10 kronor. — Ja, sa Nils, det är klart, att vi är tacksamma för vad vi får, men nu är det ju så, att den här listan liksom de andra kommer att anslås på offentlig plats där hemma, när den är klar, och då står det, (han räknade upp de olika namnen), och alla har satt dit 50 kronor. Det blev 50. Genom Anders Olsson i Mora fick man reda på, att man från Sollerön utkvitterat 6.000:— som deras andel i Bastubacksfonden. Olsson ansåg, att det skulle vara lämpligt att använda dessa pengar till vägbygget, så blev det också. Ett anslag ur gamla skogsaccisfonden beviljades också.

Genom anslag hade erhållits	8.473:00
Försåld ved	1.000:00
Frivilliga bidrag	1.306:54
Räntor	1.436:00
Senare försåldes bron för	209:00

Summa intäkter kr: 12.424:54

Utgifterna gick på kr: 9.782:42

Överskottet kronor 2.642:12 överlämnades till kommunen.

Men även detta vägbygge försökte man stoppa, när man nått fram till sundet, och bron var aktuell. Från en flottningsinspektör Cassel kom en skrivelse, att kommittén farit olagligt och skulle erhålla stämning för sitt tilltag att inte först erhålla vattendomstolens tillstånd. I sin förtvivlan vände sig Karl Mårtensson till Anders Brodin i Ryssa, men som han var fanjunkare i reserven rådde han vara inkallad just då, men han kontaktades och lovade att omedelbart sätta upp en skrivelse, som han också gjorde. Som

laglydiga medborgare infann sig kommittén, som lyckades få Mats Larsson med sig. Han skulle föra ordet nere vid bron där man mötte landsfiskalen, som kom i sällskap med en polisman. Landsfiskalen begärde att få det omnämnda papperet, vilket Mårtensson överlämnade, men för säkerhets skull hade han en kopia i innerfickan. Flottningsinspektören, som satt i gång det hela, höll sig på behörigt avstånd borta på holmen. Landsfiskalens vänlighet ingav dock kommittén vissa förhoppningar. Genom skogsvaktare Jon Markus fick kommittén sedan reda på, att det hela runnit ut i sanden. Från myndigheterna hördes ingenting mera om saken. Brodins skrivelse började vid Daniel Jonssons hemkomst från kriget, då han skickade ut män och kvinnor att bygga den bank och bro, som sedan funnits. Det visade sig också, att det var flottningsföreningen, som syndat genom att inte återställa själva träbron, som drogs undan vid flottningarna. Cykelvägen var ett faktum och var flitigt använd. Det visade sig, att den verkligen hade ett stort behov att fylla. Och naturligtvis skulle väl vägen invigas. Folk samlades nere vid bron. Mats Larsson, som var en god talare, höll invigningstalet, i vilket Karl Mårtensson och Karl Stunis, som så helhjärtat kämpat och offrat sig, tyvärr inte nämndes med ett ord.

Vi vågar nog påstå att detta arbete var det absolut sista, som kunnat utföras på detta förr så vanliga sättet på frivillighetens väg. Men cykelvägen blev inte så gammal. Endast 17 år senare eller 1959 kom den nya fina landsvägen mellan Sollerön och Mora. Utan tvivel det bästa, som har hänt oss öbor på de sista femtio åren, den har också den bästa tänkbara sträckning. Säkert får man ge Eje Mossberg, som nyss hade blivit landshövding en blomma. Han var ju från början positivt inställd. När man en dag i synnerhet på sommaren ser på trafiken och hur vägen utnyttjas, har man svårt att tänka sig, att den inte alltid funnits där.

Dunder Carl Olhsson