

# Ur Svarf Johan Jönssons ”dagbok” del 2

*Svarmas Johan – Svarf Johan Jönsson i Ryssa, 1893-1980, fortsätter här att berätta. Första delen av hans dagbok återges i Sool-Öen 2011.*

## **1910 – 1914 var jag expedit i Vika**

Då var det så mycket annorlunda än nu, på många vis. Trots penningknappheten och de dåliga förtjänsterna var allmänheten minst lika nöjd då som nu, 1970. Varorna köptes alltför mycket på kredit, och det var mycket vanligt att anlita banker och växlar. Dagpenningen för män var 3 kronor och något däröver. Ett hembiträde (piga) fick omkring 20 kronor per månad. Något senare var deras lön 30 kronor per månad.

Visst var varorna billiga på den tiden, men det var nog inte så lätt att kunna köpa dem i alla fall. Några exempel på priserna: Matvaror, fin extra fet norsk sill 35



1913. Lars Hanssons lanthandel i Vika, där Svarf Johan arbetade som expedit.

öre per kilo, strömming 22 – 25 öre per kilo, havregryn 35 öre, spisbröd 35 öre. Hos bageriet, 5 stora limpor för 1 krona, och även 10-öres limpor, skorpor halvt och 1 öre. Orostat kaffe såldes mest och kostade 1:10 per kilo. Då var det i regel Rio-kaffe, och sämre än nu. Santos-kaffe hade bättre smak men var svagare. Nu skulle ingen köpa Rio-kaffe, ty det är för ”fränt”. Vetemjöl kostade 25 öre kilovis, helfet Stiltonost, fint lagrad 1:20 per kilo. Vanligen 2-kilosostar. På kläder var lågt pris. En rätt så bra kostym fick man för 50 kronor, ett par skor för 10 kronor. O.s.v.

Nu började det närma sig det första världskriget och många förändringar därmed. Det var mycket oroligt överallt, ty man visste inte vad som kom att hända. Då blev det i många fall ransoneringar, som kom alltför sent. Bönderna var vana att leva enkelt och hade möjlighet med litet extra mjölk, kött, smör och tunnbröd. Då var det mycket sämre med stadsbefolkningen. Många av dem fick bra hjälp av bönderna. Det blev dock en svår tid för många, och den kom att räcka längre än någon beräknat.

### *Mars 1917*

Då startade jag egen affär i Ryssa ”fäbodan”, och under alla dessa 53 år har jag bott här och upplevt åtskilligt. 1921-1922 byggdes min nuvarande affärsfastighet. Då började bilarna bli synliga här – men vilka bilar! Dåliga vägar och dåliga bilar. Först 1927 fick jag min bil, en jämförelsevis bra bil. ”Oakland W 4338. Då var jag ensam om bil här länge, men nu i dag finns i denna lilla by över 50, och det i regel bara fina bilar.

Tiderna förändras och vi med dem. Man kan undra hur allt ska se ut efter ytterligare lika lång tid, då skillnaden blivit så stor på så relativt kort tid. Då min hustru och jag skulle prova bilen, kom hon att titta på mätaren, som visade en hastighet på 52 km i timmen. Vi blev nästan förskräckta, ty hastigheten fick inte, enligt lag, vara högre än 45 km, och detta gällde alla vägsträckor. Vid ett tillfälle körde jag doktor Sjöström med denna bil, och då kom han att nämna den tillåtna hastigheten, och att det ju är ett faktum att dessa stora bilar går bäst med en fart av 50 km. Det berättas, att när motorfordonen började komma, skulle inspektör Frid till Venjan, och även doktor Sjöström måste göra ett besök där. Då hade ingen av dem bil, men Frid hade motorcykel och band en släpdoning efter, som Sjöström fick åka i. Det hände inte bättre än att han tappade sitt släp. Frid åkte väl inte så långt innan han märkte vad som skett, och allt gick bra.

I samband med bilkörningen som kom igång något senare, skulle veterinär Nordqvist och doktor Helling göra sällskap på en sjukresa. Veterinären hade blivit

kallad till Brodin i Ryssa. De hade nämligen en sjuk gris. Då kom doktor Helling in och frågade om det fanns någon sjuk där. Man fick säkert stora ögon, eftersom de hade kallat på veterinären, och lasaretsläkare Helling kom in genom dörren. Veterinären kom skrattande bakom, och så var det hela avklarat.

Vid ett tillfälle körde jag doktor Helling till min sjuka svägerska, och då vi kom från Gesunda genom skogen till Ryssa sade han: ”I den här backen fick jag spanska sjukan.” Då undrade jag om en sådan sjukdom kan komma på ett ögonblick, och han sade: ”Ja, det nöp till då, och på morgonen efter var jag mycket sjuk och hade hög feber.” Han berättade också om hans körkarl från Färnäs, som fick samma symptom och levde endast tre dagar därefter. Det var en svår tid.

Då jag byggde 1922 var det lågkonjunktur. Virket kostade i genomsnitt 1:21 per kubikfot, och en del, något litet blånat, 90 öre. Duktiga byggnadssnickare som åtagit sig arbetet hade 1 kr per timme och likaså målarmästaren 1:-, samt 10 öre per timme för penslar och verktyg. Dessa duktiga personer var Broberg, Norman och Hedlund samt målaren Strand, alla från Lagnäs i Leksand.

### ***Kolugnarna växte upp som svampar***

Det blev brist på bensin på 1940-talet, och helt förbud att använda den även om det fanns något i lager. Då byggdes kolugnar här och var, för att göra bilkol. Själv körde jag över 5000 mil med detta system. Jag hade ett aggregat som hette ”Källe”. Det fungerade bra. Min hustru föreslog att vi skulle göra en Stockholmsresa, och den kom också till stånd med ”Källe” och en massa kol. Då jag inte var säker på att det skulle gå att få köpa dessa kol under resan, måste jag lasta så mycket på bilen att det skulle räcka tur och retur. Kolen voro packade i en-hektoliters papperssäckar och kostade då 1:90 per hektoliter. För att dessa kol skulle bli bra, var det mycket noga att de blev mycket kolade så att all tjära brändes bort. 14 säckar bands på biltaket och på pakethållaren. Det blev ett väldigt lass, högt upp i luften.

I Stockholm var vi en vecka och körde rätt mycket där, dagligen. Resan fram och åter gick mycket bra, och då vi voro hemma hade vi 4 säckar kvar av kolen. Kostnaden blev alltså 19 kronor för kolen fram och åter. Det var mina bröder som hade denna möjlighet att göra mycket bra ”Källe-kol”. Det var många nackdelar också med detta system att köra bil. Det var ganska sotigt, och vidare kunde det vara litet riskabelt med den luktfria giftiga gasen. Det visade sig emellertid att vi behöver inte vara alldeles rädlösa om det skulle bli slut med bensin.

### ***Järnväg genom Ryssa***

Det förefaller otroligt att något sådant kunnat komma på förslag. Ett faktum

är dock att fina, ”kloka” gubbar från Stockholm var här under 20-talet och stakade järnväg med två förslag. Ett hundratal meter norr om vårt hus gick den ena stakningen, och den andra något hundratal meter längre norrut. Denna järnväg skulle alltså gå över mot Isunda efter de tre holmarna i Siljan och vidare mot Mora. Det var nog en del Vikabor som blevo något oroliga av detta tilltag, och risk skulle finnas att de kom att mista sin järnväg. Detta har ju ändå skett nu, fast det inte blev någon förflyttning.

### ***Massafabrik i Ryssa***

Om det kunde ha något att göra med järnvägsförflyttningen eller ej, det vet jag inte. Ett är dock säkert, att det börjades med stakning av en kanal som skulle gå från Ryssån nedanför gamla kraftstationen och mitt över min tomt. Vatten från Ryssån skulle användas och mycket vatten skulle komma att behövas för denna rörelse. Som väl var, så blev det endast på papperet.

### ***Kriget kom till Ryssa***

Då köptes mörklägningspapper, och det var straffbart att lämna det minsta ljusspår från något fönster.

På våren 1940 voro vi några personer samlade hos Karl Broman på hans födelsedagskalas. Karl hade varit ut en stund och kom in med stor fart och ropade, att nu skulle bössorna fram! Hans hustru sade: ”Nej, nej Karl, skjut ingen!!!” Hur var det nu fatt? Jo, trots den stränga mörkläggningsfick man se märkliga ljussignaler uppe i bergen, dels i riktning ovanför kraftstationen och dels mot Leksberget. Kraftiga ljussignaler, och vad kunde det vara, annat än tyskarna som ville orientera sig, och kanske var det kraftstationen som intresserade? Det hela kom till myndigheternas kännedom på Sollerön, och det dröjde inte länge förrän landsfiskal Holmkvist och fjärdingsman Mats Anders kom i full fart för att se vad som kunde göras. Både unga och gamla som hade någon bössa gick ut med dessa och var beredda att göra sin plikt.

Efter någon timme kom landsfiskalen och fjärdingsmannen ”Mas Anders” tillbaka efter en utflykt upp i bergen i den genomvåta snön, med skorna fulla av vatten. Då var det verkligen färdigt. Det hade blivit klargjort att signalerna kom sig av att ny, våt snö gång på gång föll över högspänningsledningen och åstadkom dessa kraftiga ljussken. Det var endast några hundratal meter bort från där vi befann oss, och där vi väntade på vad som komma skulle.

Kriget skulle bli mycket farligare. Vid ett tillfälle kom min hustru och jag hem och fann att militären utan förvarning hade lagt beslag på vår fastighet. De hade

gjort upp en stor eld i den öppna spisen och satt med stolarna på ett sätt så att de brändes i ryggen. Det var annars hyggliga pojkar, och de stannade här en tid tills det blev förflyttning.

Så kom kriget närmare, det var militär överallt och långa bilkaravaner. I affären blev det alldeles fullt på eftermiddagarna. Bilarnas bränsle bestod av så illaluktande oljor, att brödet kunde taga skada. En dag började det smälla på vår gård, och sammandrabbningen skulle råka ske just där. Utanför affären stod en bil, och det visade sig vara högre befäl. De kom in och gjorde en del affärer och skrev sina vykort hem till de sina. En person satt dock kvar i bilen, och det var kronprinsen, vår nuvarande kung. Han satt där någon kvart och väntade på att något skulle ske. Rätt som det var bar det iväg söderut. Kronprinsen och hans sällskap skulle inspektera en färd över Ryssån ovanför bron. De låtsades alltså att bron var borta, och på den tiden fanns ju heller inte dammen.

Jag fick order att köra ett högre befäl från Ryssa till Mora, men den resan gick



*Svarf Johan Jönsson och hans syskon. Stående, fr. v.: Axel 1896-1960, Johan 1893-1980, Anders 1885-1958. Sittande: Anna (g. Öhman) 1887-1984, Lars 1890-1977.*

inte fort. Det tog närmare två timmar, eftersom vägen Vika-Mora var alldeles full med fordon i båda riktningar och det var nästan omöjligt att mötas. Då fanns inte vägen över Stenis och inte heller Vinäsvägen, så det fanns inget att välja på. Jag frågade befälet vad som skulle hända om kriget verkligen kom hit, och han menade att det skulle bli en riktig katastrof, då alla skulle komma att mejas ner.

Vi sydde en del skinnvaror åt militären här, t.ex. hade vi en order på 12000 par handskar, alla lika och alla i samma storlek, över 1000 motorrockar med vadmalsfoder och pälskrage. Allt blev godkänt, och det kan man säga var bra gjort – att så hastigt sätta i gång med något alldeles nytt. Stansningen tog sin tid, och ibland måste man gå i skift. Alla var de duktiga sömmerskor.

Till slut blev det ohållbart med de mindre affärerna, och utvecklingen gjorde att många måste läggas ner. Även jag måste avveckla de tre affärerna som jag hade haft i många år. Likaså biltrafiken. Ännu har jag dock en hel del att uträtta. Jag har varit intresserad av släktforskning, och det är mycket man tycker sig se från gångna tider. På min hustrus sida är det Pers-släkten, Ekmark-släkten och Måsläkten. På min sida är det Svarf-släkten och Trapp-släkten.

*Nedtecknat i november 1970 av Svarf Johan Jönsson*