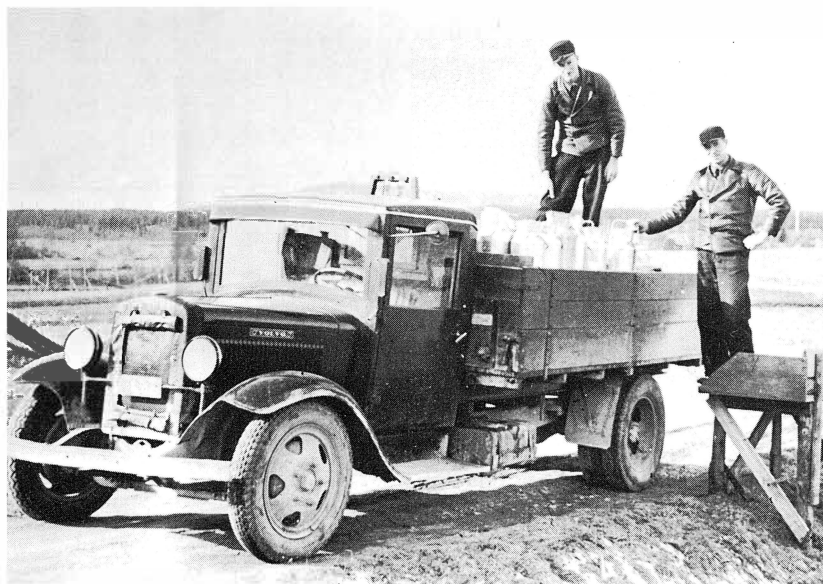


Anders Brottare och ”Mjokbiln”

I ett typiskt småbrukarhem i Utanmyra med några kor, en häst och ett antal småkreatur föddes Anders Brottare år 1884. Hans far var hemmansägaren Jöns Brottare och modern Sturull Margit, kallades även ”Stur Margit” och var en av Solleröns skickligaste hornblåserskor. Efter henne finns flera hornlåtar upptecknade och hennes låtar ljud från Lövbergs fåbodrar där hon vallade kreaturen sommardag.

Anders var äldst i en syskonskara av fem. Hans syskon var bröderna Karl och Johan samt systrarna Anna och Kristina. Stina blev sedermera gift med Fridolf Ström, sågverksägare i Mora. År 1909 gifte Anders sig med Bos Anna (Nilsdotter) från Bengtsarvet och i äktenskapet föddes tre söner : Anton, Gunnar och jag som eftersläntare. Redan i unga år var Anders en arbetsmyra av stora mått. Med egna medel och för egen hand gjorde han en tillbyggnad till Brottargården för sig och familjen.

Omkring år 1915 började Anders Brottare arbeta på Harvikssågen i Färnäs och var anställd där när den stora branden några år senare ödelade sågverket. Anders hade gjort sig känd som en duglig arbetskraft och sedan sågverksledningen fattat beslut om att återuppbygga sågen, fick han erbjudandet att bli byggmästare för projektet. Det var ett ansvarsfullt åtagande och Anders ansåg att han måste utbilda sig, bl a tog han kurser i bygnadsritning för att klara uppgiften. Sågverksbygget tog flera år i anspråk och Anders anställde ett stort antal solleröbor som där fick goda inkomstmöjligheter. Under denna tid och ett stycke in på 20-talet



Anton och Gunnar Brottare med deras första mjölkbil.

färdades han sålunda dagligen mellan Utanmyra och Färnäs. Sommartid skedde färden med båt oavsett väderlek. Vintertid kunde resorna ofta bli krävande i snöstorm och kyla. Med sin arbetsiver byggde han under denna tid för egen del upp ett stort uthus hemma på gården i Utanmyra. Anders var en kraftkarl och en sjukdag var för honom en ren sällsynthet.

Anders Brottare var en av de första på Sollerön som skaffade bil. År 1926 bytte han bort båten mot en Chevrolet. Den blev dock för dyr när den skulle försäkras och därför gjorde han sig av med den redan 1928.

I början av 30-talet kom den stora depressionen ute i världen och återverkade på arbetsläget även i våra trakter. Även inom byggbranschen blev det kärvt. Det fanns inte arbete att uppbunga och Anders fick som många andra söka sig till skogsarbetet. Under åren 1934–35 hjälpte han dock svågern Fridolf Ström med att starta ett sågverk i Mora. Detta utvecklade sig sedan till ett av de större i trakten och var så under många decennier. Många solleröbor har arbetat på Ströms såg under årens lopp.

Anders var dock inte rädd för att söka nya möjligheter till utkomst och år 1937 övertalades han att köpa en lastbil för mjölktransport från Sollerön och till mejeriet i Mora. Dessa körningar hade börjat redan 1936 av Ryss Axel som då åtagit sig transporter. Axel slutade dock redan nästa år och Anders övertog sysslan. Mjölkkrukorna samlades upp från särskilda mjölkpallar i byarna på Sollerön och även från Gesunda, Ryssa och Vika. Något senare tillkom även Vinäs. Turerna gick dagligen i ur och skur, även sön- och helgdagar. Enda undantaget var juldagen som var fridag.

Den första lastbilen som Anders Brottare köpte var en gammal bensindriven Volvo och den fullgjorde sin tjänst fram till 1939, då en splitter ny Chevrolet köptes in för den då svindlande summan av drygt



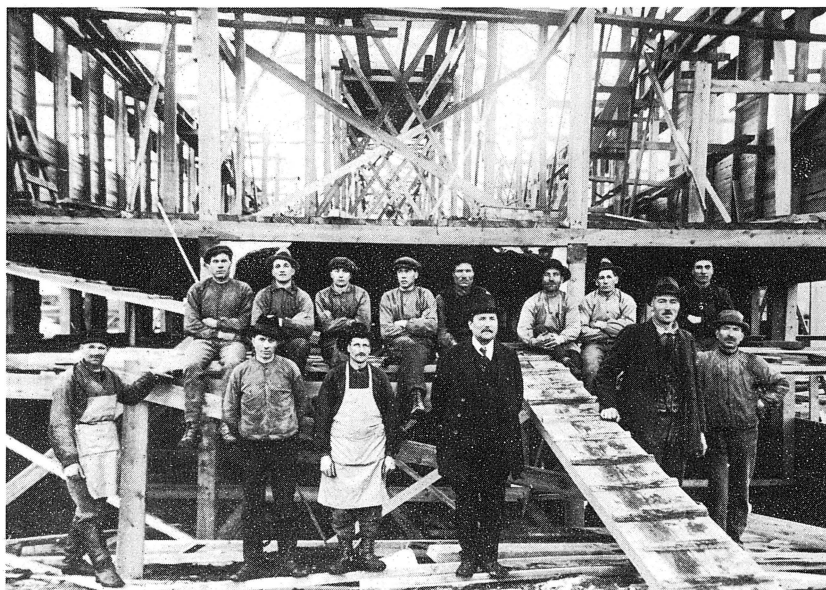
Stur Margit, en av Solleröns skickligaste hornbläserskor i Lövbergs hemfäbodan. Foto: Karl Lärka 1917, Mora bygdearkiv.

7.000 kronor. Under 30 års tid sköttes dessa mjölktransporter och det var huvudsakligen Anton och Gunnar som körde, men även Anders Brottare och jag själv deltog. Mjölkbilen blev snart ett begrepp på Sollerön eftersom den kördes med sådan precision att solleröborna nästan kunde ställa klockorna efter den. De första vintrarna var förenade med stora besvärligheter och vedermodor. Vägarna var oplogade på morgnarna, och när mjölkbilen startade sin färd genom byarna, måste man ibland skotta sig fram för hand genom snödrivorna. Vid blidväder bildades isgator eftersom sandning och saltning var ett okänt begrepp och dubbdäck en senare tiders uppfinning.

1940 var andra världskriget ett faktum med påföljande bensinransonering. Anton blev inkallad och var i kronans tjänst under 18 månader. Transporterna sköttes då av Gunnar som hade Anders Niså till hjälp. På flera olika verkstäder i landet hade experimenterats med gengasdrift och hösten 1940 måste även mjölkbilen utrustas med ett sådant aggregat. De livsviktiga mjölktransporterna måste fullgöras.

Gengasaggregaten var både kol- och vedeldade. Anders och hans söner valde att installera ett vedaggregat. Denna typ fungerade med nöd och näppe och en förutsättning var att de sköttes ytterst noggrannt, bl.a. måste aggregaten tändas och fläktas i gång cirka en kvarts timme varje morgon för att bilen skulle kunna starta. Många gånger var det andra problem med utbrända batterier och bogseringar. För att fylla på ved i aggregaten under körturerna måste man alltid slänga i en brinnande tändsticka när locket öppnades för att bränna gasen, som annars kunde orsaka en kraftig explosion. När dagen var slut måste hela systemet spolas rent från sot och avlagringar och detta tog också någon extra timme varje arbetsdag.

Bränslet till gengasen var björkved och Anders åkte runt bland jordägarna på ön och köpte enmetersved som i bästa fall var kluven på mitten för att underlätta torkningen. För att passa till aggregaten måste veden sågas till kubb av cirka 5 cm längd och sedan klyvas. Sågning och huggning av gengasveden var ett tidsödande arbete för Anders och sönerna. Byns yngre pojkar fick dock nys om att det gick att tjäna fickpengar till nöjen och godis genom att hjälpa till. Med denna hjälp blev sedan vedhållningen inget större problem. Vissa dagar var det mer än fullt av unga huggare som ville tjäna en slant. De fick en krona per hektoliter huggen



Harvikssågen

Övre raden sittande från vänster:

Karl Björkman d.ä., Nils Flint, Johan Brottare, Filén Johan, Per Björkman, Per Hallin, Dunder Karl, Markus Anders.

Nedre raden stående:

Liss Dunder Anders, Svarv Lars Jönsson, Skinnar Anders, Faktor Glad, Anders Brottare och Hinders Olle.

ved (hos öns bagare kunde man då köpa fem limpor för en krona). De ivrigaste av pojkarna kunde hugga fem hektoliter på en eftermiddag.

Gengasdriften på lastbilarna gjorde att det inte alltid var så lätt att köra dem. Samtidigt med gaspedalen skulle man sköta ett luftspjäll för hand under tiden som man växlade och styrde den osynkroniserade bilen.

”Mjokbil” var mycket mer än transportör av mjölk. Turen började kl 07 i Norby och gick sedan vidare med 22 stopp i Myckelbyn, Lissrot-hagen, Rothagen, Häradsarvet, Bengtsarvet, åter till Häradsarvet, Bråmåbo, Bodarna, Kulåra, Gruddbo och sedan över till Gesunda. I Ryssa var det 3 stopp och sedan ytterligare 7 stopp i Södra Vika, Stenis, Perishol och Norra Vika. Senare tillkom Vinäs med 4 stopp och ett i Yvraden

och det var således åtskilliga gånger som bilen stannade för ilastning. Returvändorna gick samma vägar och med samma rutiner. Normalt var "mjokbiln" åter till Norby på eftermiddagen vid 16-tiden. I synnerhet under gengastiden kunde det bli sena kvällar om något krånglade och detta hände tätt som oftast.

På hemvägen var det många godstransporter som togs, dels från mejeriet (ost, smör och skummjolk) men även från Åbergs slakteri, SJ:s godsmagasin m.fl. ställen. Andra grossister i Mora som Bröderna Larsson, Böhlmarks och Mora Östbygge sände gods med "mjokbiln". Detta gods levererades till affärer efter linjen, t.ex. Lundkvists i Yvraden, Kerstin Nilsson i Vinäs, Erik Hindart i Stenis, Svarv Johan Jönsson i Södra Vika och Ryssa, Konsum i Ryssa och Gesunda samt Lars Trapp i Gruddbo, Hinders Nils (senare Gunnar Hinders) Gustaf Larsson och Konsum i Häradsarvet. S.A Jönsson i Utanmyra var sista godsmottagare på återvägen. Alla dessa affärer fick till stor del sina färskvaror leverera på detta sätt.



Personer i båten från fören, Anders Brottare, Svarv Anders Jönsson, Bus Nils Olsson, Anders Markus, Nils Lund Gesunda.

Många solleröbor passade på att skicka paket och försändelser mellan byarna och även till Mora. Frukt och grönsaker skickades ofta till Rylanders fruktaffär i Mora från olika odlare på ön. Dessutom kunde passagerare få följa med från kantbyarna till de centrala delarna av Sollerön där butikerna fanns. Det hände även att någon kunde bli med ända till Mora emellanåt. Det var en förnöjelse för de skolbarn där tiderna passade in, att vänta in ”mjokbil” vid någon mjölkpall och åka på flaket in till skolan invid kyrkbacken. ”Mjokbil” blev till en slags institution och en förbindelselänk av social betydelse för hela Sollerön och även Gesunda och Ryssa.

Efter krigsslutet 1945 byggdes dåvarande lastbil om till bensindrift och det blev en sensation att köra bilen efter alla år med gengas och alla besvärligheter detta medfört. Denna lastbil var dock ganska sliten och ersattes år 1946 med den första dieseldrivna Volvolastbilen. Denna följdes sedan av flera dieselbilar ända fram till år 1966, då Anton och Gunnar avslutade sin långa gärning med ”mjokbil” och mjölkkörningarna mellan Sollerön och Mora. Dalarnas Mejeriförening övertog transporter men det blev inte samma känsla för solleröborna sedan bröderna Brottares lastbilar slutat köra sina rundor på ön. Anders dog i sitt hem i Utanmyra år 1960.

Einar Brottare