

Från Solräjs till ES&CO

En decemberdag 1992 satt jag vid den värmande brasan i öppna spisen i fåbodstugan i Åsen. Stugan uppfördes någon gång vid mitten av 1800-talet av Knuts Lars Ersson. De flammande eldslågorna påminde om smedjan i Solräjs och osökt kom tankarna på utvecklingen av det företag som startades just där för ett knappt halvsekel sedan och som helt nyligen överlåtits till efterkommande i branschen.

Det är inte helt omöjligt att tidigare funnits fallenhet för järnhantering och smide i slakten. Smedjor fanns ju i de flesta klungor av hus på Sollerön. En grupp hemman gick samman och byggde smedja gemensamt och nyttjade den till förekommande smidesarbeten i jordbruket. Körredskap och verktyg smiddes, kördon reparerades och liknande smidesarbeten ombesörjdes i många smedjor runt om i bygden. Morfar Flintull Lass d.v.s. Håll Lars Larsson i Häradsarvet, byggde en sådan smedja i Solräjs omkring år 1928. Troligen blev den flyttad till platsen för virket var gammalt men i gott skick.

Om det nu fanns en ärftlig benägenhet för smide, förstärktes denna sannolikt under tidiga tonår, då jag som femtonåring arbetade som bonddräng hos Edvin Johansson i Svensbodarna utanför Hedemora. Anledningen till att jag hamnade där var närmast min bror Rune. Han hade av någon anledning nappat på möjligheten att tjäna någon krona och blev så dräng hos Svensbo-Edvin. När Rune mönstrat och skulle rycka in i militärtjänst, föll det sig naturligt att jag övertog hans plats. Detta var år 1939 och jag hade 50 kronor i månadslön och fri mat, Märkligt nog bestod

maten på denna bondgård mestadels av kalvsvylta. Någon erfarenhet av jordbrukets sysslor fanns ju hemifrån Vibergsgården. Det nya och intressanta i Svensbodarna var smedjan. Ibland fick jag tjänstgöra som "smedhalva" d.v.s. hjälpa till med släggan för att forma smidesjärnet till arbetsstycken. Edvin stod där i skenet från ässjan med sitt förskinn och med sin krokiga snugga hängande i mungipan. Den fylldes på då och då från ett paket Tiger Brand som alltid fanns till hands i fickan. Gnistorna yrde och det glödheta järnet formades till lämpliga stycken som sedan med ett fräsande härdades i en vattenbytta. Hustrun Ester ställde ofta i ordning kaffe och smörgåsar och då lyste det i smedjan till långt fram på nätterna. Edvin verkade avsätta mindre av sin tid för jordbruket och husdjuren men i stället ägnade han sig desto mer åt arbetet i smedjan. Minnesbilder av detta idylliska hantverk följde mig under de följande åren.

Efter tiden i Svensbodarna växte det så småningom fram ett beslut till någon form av utbildning med inriktning på maskinteknik. Sedan pengar lånats upp ledde det i sin tur till en lärotid på Skövde Praktiska Skola. Därefter följde en anställning vid Sigurd Nilssons Bilverkstad i Ludvika, en av de större och mer ansedda i trakten vid denna tid. En av de huvudsakliga arbetsuppgifterna var att montera gengasaggregat på bilar, en nödvändighet i bensinbristens tider under krigsåren. Timlönen var blygsamma 75 öre men höjdes ganska snart till 1:25 kr.

Vid mönstringen hade jag turen att bli placerad vid flygvapnet som mekaniker och under värnpliktstiden 1944-1945 fick jag alltså fortsätta med maskiner och motorer. Huvudsakligen var det motorerna till den svensktillverkade störtbombaren B 17 som jag arbetade med vid flygförband såväl i nordligaste Norrland som ända nere i Skåne. "Lumpen" blev alltså en både händelserik och instruktiv period under slutskedet av andra världskriget med dess omvälvande händelser.

Efter "muck" följde ytterligare en tid hos Sigurd Nilssons i Ludvika. En slags vändning inträffade sedan jag helrenoverat en Chevrolet 38:a som fått omfattande brandskador. De flesta förstörda delar byttes ut från andra begagnade och skrotade bilar men resultatet blev så gott att ägaren bjöd på middag efter det att arbetet var klart. I samband med denna middag visade han upp fakturan han fått från företaget. När jag såg den mognade definitivt en tanke som jag snuddat vid några gånger. Jag såg att timkostnaderna hade fakturerats dubbelt mot vad jag själv hade fått i arbetslön. Varför inte bli egen företagare och tjäna det dubbla? Varför inte flytta hem till Sollerön och börja med egen verkstad? Jag var 23 år och full av entusiasm över de möjligheter som jag började skönja i arbetslivet

Tankarna gick till Flintull Lass smedja i Solräjs. Morfar var död sedan 1931 och smedjan användes enbart sporadiskt av Mas Jannes som lagade

kalkdon ibland. Den var inredd på traditionellt vis med ässja och bälg vid ena långsidan och ett städ mitt på golvet. En handvevad bormaskin fanns på ena väggen. Muren var i gott skick och smedjan var välbyggd. Innerväggarna var ofodrade och tätningen med väggmossa väl synlig runt om. Vid västra gaveln fanns en tillbyggnad som användes mest som förrådsskjul.



Den gamla smedjan i Solräjs, Häradsarvet, där verksamheten startade 1947.

Foto: Erik Svensson 1950

Planerna omsattes i handling. Inga praktiska hinder förelåg och den första maj 1947 påbörjades uppröjning av all bråte som samlats i vråna. Under dessa spillror uppstod så "E. Svenssons Smidesverkstad", som företaget fick heta från start. Efterhand ändrades namnet till E. Svenssons Bil & Smidesverkstad när bilismen på allvar gjorde sitt intåg även på Sollerön.

Den första utrustning som inköptes var ett svetsaggregat från Carbidekontoret. Det liknade mest en vattenhydrofor och var ganska komplicerad. Acetylen gas fanns inte på tub vid denna tid. På sidan av aggregatet fanns en liten vattenpump och med denna pumpades vatten från en hink. Längst ner fanns en lucka med utdragbar behållare där karbid stoppades in. När kranen öppnades, droppade vatten på karbiden och acetylen gas bildades. På övre delen fanns en större lucka för reningsmassa och på sidan en säkerhetsventil där vatten sprutade ut när trycket blev för högt. En ovanligt kall

vintermorgon hade vattnet frusit. Trycket steg då långt över röda strecket som markerade maximum. Jag fick fatt på en skiftnyckel och öppnade toppluckan för att inte hela aggregatet skulle explodera. När gasen strömmade ut antändes den av den glödheta kaminen i närheten. Gasen brann längs hela väggen och luckan kom hastigt på igen. Allt vatten som fanns gick åt till att släcka den brinnande väggmossan. Det var nära att smedjan då gick sitt slutliga öde till mötes. En 60-wattslampa fick sedan under vintern stå på vid aggregatet för att hålla vattnet upptinat.

Under de första åren i smedjan i Solräjs fanns en del tillfälliga medarbetare anställda, bl.a. Gustav Svensson, Erik Häll, Ejnar Stunis. Bus Bertil var också med en tid men emigrerade sedan till USA. Rune Jonasson och Per Flintha var några av de yngre anställda. Per var den som var med längsta tiden i smedjan. Så småningom kom även Karl-Axel Fransson med i firman, gift i Utanmyra men sedan bosatt i Gesunda. Han kom körande med sin "lättviktare" (98-kubikare) oavsett väderlekens skiftningar.

Vattenledning fanns inte dragen till smedjan utan vatten fick hämtas i den närbelägna bastun. Detta gav ibland anledning till en del incidenter eftersom badturordningen vissa dagar var förbehållen kvinnliga badande. Flinta Per råkade en dag ut för ett av sitt unga livs största chocker när han glatt visslande öppnade dörren och överraskade en av granngårdens kvinnfolk spritt språngande naken. Per tappade sina vattenhinkar men vem av dem som blev mest förskräckt kan svårligen avgöras.

Det framkom ganska tydligt att det fanns behov av smed på Sollerön. Under den första tiden fanns många arbetsorder av skilda arter, reparationer av jordbruksredskap och kördon, timmerkalkar och körreden. En tid var det populärt att få släpräfsorna försedda med extra pinnar som smiddes hälften så långa och sattes in mellan de längre originalpinnarna. Kalkdon, såväl timmerkalkar som släpdrögar, började tillverkas på beställning. De krävde ganska omfattande smidesbeslag. Sedan uppstod ett växande behov av "biltrillor" d.v.s. hästrillor av gammal modell men som försågs med gummihjul. Till en början skaffades gamla chassier från äldre bilar. Hjulen togs av och sattes på trillorna. Senare inköptes gummihjul och tillverkades smidda underreden och på dessa byggdes lastflak. Körredskapen blev mycket smidigare och tystare samtidigt som lastkapaciteten ökade. De gamla hästrillornas järnskoningshjul försvann således gradvis från vägarna på Sollerön, vilket innebar en slags tystare trafik när skramlet från de järnskodda körredskapen upphörde. En epok i den lokala trafiken var till ända.

Det märktes att verkstaden fick bättre anseende i bygden och att den var helt etablerad förstod jag när Mats Olov kom in med en "tvättalätt" (handmanövrerad tvättanordning) med ett tjugotal hål i botten som han ville

han igensvetsade. Han ämnade använda den i Åsens fäbodrar. Många Nils kom in med en trasig degspade och ville ha den reparerad. Flinta Anders ville ha vinterbroddar smidda till hästen. När sådana hedersmän kom med sina beställningar, kunde firman verkligen anses vara accepterad. Många kom också bara för att titta på arbetets gång och detta medförde t.ex. läkarbesök för ett par vana chaufförer som oskyddat tittat på svetslågan för länge i dagsljus. En dag kom Bråmås Anders och ville ha sin bil reparerad för motorn gick så dåligt. Detta var lätt gjort för det visade sig att någon skojat med honom vid en dansresa till Venjan och skiftat kablarna till tändstiften.

Efter andra världskriget fanns inte många privatbilar på Sollerön. Några fanns undanställda på logar och lider utan gengasaggregat. Trafikbilar hade nog bara Grudd Joan, Ållas och Bråmås Anders. Så småningom kom dock bilreparationer mer och mer in i verksamheten i smedjan och det var inte bara gamla chassin för biltrillor som stod uppställda för åtgärd. Epatraktorn gjorde sin entré på Sollerön och de första som skaffade sådan var Ållas Helmer och Ållmas Olle i kompanjonskap. Flera skaffade efterhand och ville ha högsta växeln spärrad. Som regel sattes en rörstump på växelföraren. Det hände även att bilar "kortades" till epatraktorer för jordbruksändamål. Påls Anders stod för en sådan beställning. Vid denna tid var det sannolikt bara Gidlund i Bråmåsbo och Anders Bondesson i Utanmyra som hade jordbrukstraktorer.

Syrgas till svetsen köptes från Mattssons Järnhandel i Mora och kördes till Sollerön av bröderna Brottare som hade mjölkbil. Tuberna lastades av vid Blixtgården och fraktkostnaden var 1:- per tub. Elektrisk ström fanns i smedjan men enbart enfas 110 volt. Elfläkt behövdes till ässjan. När de elektriska maskinerna togs i anspråk märktes detta i hela Solräjsområdet. Spänningen sjönk, i en del gårdar blinkade lyset och lamporna glödde bara som cigarrer. Sturull Joan med familj bodde i Buslarsgården i slutet av 1940-talet och en kväll när lamporna bara glödde, yttrade dottern Ingrid som inte kunde tala rent: "Nu åld Vibes Rejk å svetter o".

Sådana var omständigheterna från starten i den gamla smedjan i Solräjs. Förhållandena var primitiva och även om behovet av smidesarbete fanns, var allt ytterst småskaligt från början. Per Flinthas lön var 20:- i veckan och detta trots att en arbetsvecka även omfattade arbete halva lördagen. Som jämförelse kan även noteras att en hektoliter smideskol denna tid kostade 8:05 kr mot att samma mängd i dag kostar över 400:-. Vinkeljärn kostade 55 öre kilot. Gamla kassaböcker visar en årsomsättning på 16.500:- i början av 50-talet. En elektrisk vulkapparat anskaffades också och otaliga var de stövlrar och bilinnerslangar som lagades genom vulkning i smedjan.

I början av 50-talet började planer utformas till ny landförbindelse mellan Sollerön och Mora, i huvudsak dragen över sundet där den något primitiva



Bensinpumparna installerade och BP-skylden uppsatt. Verkstaden står klar till höger utanför bild. Till vänster börjar schaktningen för Sundsvägen till Mora.

Foto: Erik Svensson 1955.

och smala cykelvägen fanns. Smedjan var trång och otidsenlig med många praktiska problem. Därför mognade planer på att utvidga firman - kanske kunde bilverkstaden förenas med bensinförsäljning. Planerna tog fastare form eftersom Vibergsgårdens utrymmen började bli begränsade för en expanderande familj.

Sommaren 1955 var rekordvarm, åtminstone kändes den så eftersom de flesta dagarna bestod av byggnadsarbete på den nya verkstaden som var under uppförande i Rothagen norr om Smiss-gården där den nya vägen var projekterad. I början kändes det på något sätt som att vara en tveksam koloniatör då jag byggde en bilverkstad och bensinstation där ingen väg fanns. Det kändes något tryggare när stakkäpparna kom upp för

vägsträckningen. Förhandlingar med British Petroleums representanter ledde till att det blev BP-bensin som skulle säljas till solleröborna. Ganska naturligt byggdes sedan ett nytt bostadshus i anslutning till verkstaden.

Längst västerut blev det bilavdelningen med smörjgrop och reparationsutrymme, östra delen blev smidesutrymme, södra långsidan bensin och oljeförsäljning samt gummiarbeten. Personalutrymmen fanns på norra långsidan - en fullständig nyhet för de anställda som följt med från smedjan. Från 1957 fanns även Bertil Holm, Sven Leander, Rolf Fältgård, Göran Sörbu, Gösta Wass med på avlöningslistan. Från slutet av detta år tillkom även Olle Holm, en västgöte som kom till Sollerön som försäljare. Företaget hade nämligen expanderat till ett representantskap för International Harvester traktorer och lantbruksmaskiner för region norra Dalarna. I september 1957 såldes den första traktorn till skrothandlare Sonedahl i Orsa, vilket kändes något genant när folk frågade vem första kunden var. Under sjukskrivningsperioden efter bilolyckan tillkom även Tage Larsson i firman. Han blev kvar på Sollerön som måg hos Tolla Joan i Bodarna. Omkring år 1960 hade firman ett tiotal anställda, sex på verkstaden, två bensinförsäljningen samt två försäljare.



Arbetslag i verkstaden efter det att traktorförsäljningen påbörjats.

Fr. v: Bertil Holm, Gösta Wass, Urban Larsson, Göran Sörbu, Karl-Axel Fransson och Rolf Fältgård.

Foto Erik Svensson 1959.

Under ett antal år fanns således traktorförsäljning med i verksamheten. En summering av intrycken från dessa år ger en skiftande bild med många resor i regionen och med många kontakter med människor, såväl positiva som motsatsen. De bästa åren gav en del goda erkännanden från högre ort men så småningom avvecklades försäljningen i samband med en fusion som International Harvester utförde.

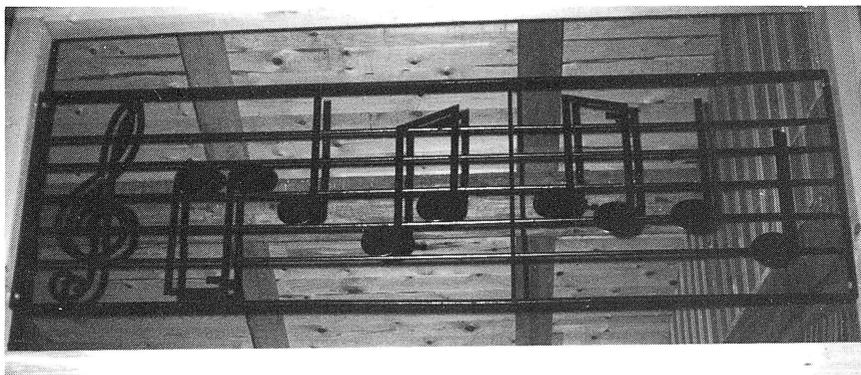
När traktor engagemanget avvecklades skedde detta till förmån för stålbyggnadsbranschen och denna verksamhet dominerade E. Svenssons Bil och Smidesverkstad från slutet av 1960-talet. Då anställdes bröderna Stig och Arne Bergman från Garsås och tillsammans med Rolf Fältgård blev de drivande krafter i denna nya arbetsform - byggnadskonstruktioner i stål. Bensinförsäljningen skildes också från firman. Brodern Lasse Svensson och Sven Leander tog över denna del eftersom de även tidigare skött bensenmacken. Företaget ombildades till aktiebolag och fick det nya namnet ES&CO, som en ganska naturlig markering av Erik Svenssons och companis nya inriktning.



Företagsledaren Erik Svensson tar ton och sjunger en visa vid ES&CO:s fyrtioårsjubileum. Sonen Daniel Svensson och mågen Jonny Jönsson ackompanjerar på gitarr och synt.

Foto: Lars-Erik Klockar 1987.

I tiden kring slutet av 80-talet och början av 90-talet kunde skönjas en del tecken på vikande konjunkturer på marknaden efter ett antal goda år. Tiden kunde vara mogen att överväga en avveckling efter nära femtio års slit och knog med allt vad det inneburit av svårigheter och bekymmer. Naturligtvis fanns ju även glädjeämnen med i bilden ända från start med alla primitiva moment i den gamla smedjan. Den mest önskvärda lösningen var möjligheten av någon företagsam spekulant från Sollerön. Den gamla smideskulturen på ön var ju värd att bevara. Dock visade det sig ogörligt och efter många tankar hit och dit och massor av olika ställningstaganden, skedde en försäljning hösten 1992 till bröderna Sigvard och Anders Bogg i Mora. Steget till avslutning var tungt och sentimentala tankar snurrade runt innan det definitiva steget togs. Numera finns firmaskylten uppsatt på ett av industrihusen vid Hånåkn i Mora. Bröderna Bogg för nu hantverkstraditionen vidare tillsammans med de anställdas förvärvade yrkeskunnande.



Ett nytt trappräcke i Knuts Lars Erssons gamla fäbodstuga i Åsen med den lämpliga melodin till: "Sudum Åsn å stjälå rovor".

Elden har falnat i den öppna spisen i Åsenstugan. Intrycken från den yrkesverksamma tiden har samlats i ett digert anteckningsblock. Ansvaret för företaget och de anställda har lämnats och yrkeskunnandet söker andra kanaler t.ex. smidda brasgaller, trappräcken med noter (ex. Sudum Åsn å stjälå rovor) men framförallt allt arbete med pietetsfull kopiering av gravfynd från vikingatiden som hittats vid utgrävningar på Sollerön. Dessa och liknande hobbyarbeten får föra Solleröns smidesträdion vidare.

Erik Svensson