

Wiktor Mattssons Minnen

Överförda från Valö hembygdsförenings tidskrift BYGDEN

ÖSTHAMMAR 2000-03-25

© Olle Andersson

Inledning

Den levnadsbild som Wiktor Mattsson tecknar är en god illustration till vart kunskapstörst, envishet och framåtanda kan föra en människa. Den ger också en bra bild av de levnadsförhållanden som fostrat många framåtsträvande och duktiga människor. Den första delen, som beskriver Wiktor Mattssons barndom och uppväxt, är också en god bild av de förhållanden som rådde i Uppland innan järnvägen kom. Den andra delen illustrerar bland annat järnvägen och järnvägsbyggandets betydelse under första halvan av nittonhundratalet. Den tredje delen slutligen, förmedlar en bild av Svenska järnvägsmanaförbundets verksamhet och de fackliga förhållandena under mellankrigstiden.

För att komplettera Wiktor Mattssons text har fakta- eller bakgrundstexter införts i särskilt markerade rutor. Dessa texter är sammanställda av Olle Andersson som också svarat för redigeringen av Wiktor Mattssons självbiografi.

Wiktor Mattssons ursprungliga text är i huvudsak bibehållen utan ändringar eller tillägg. Förutom modernisering av satsindelning och kommateringen är endast mindre ändringar gjorda. I den mån sådan förekommer har gammal stavning behållits.

Wiktor Mattssons minnen har tidigare publicerats i Valö hembyggds förenings tidning BYGDEN under 1960-talet. Ett kort citat finns också med i Kenneth Landgrens bok SALT-SJÖBANAN, se litteraturförteckning.

Första delen.

Wiktor Mattsson berättar om sin barndom och uppväxt i norra Uppland;

Min far, som hette Mattias Mattsson, var född 1849 i Risinge by i Hökhuvud, Uppland. Han var son till bonden Mats Andersson, vilken förolyckades under arbete i skogen då far var 13 år. Då inget av syskonen var tillräckligt gammal för att kunna fortsätta med att bruka gården drog de var och en ut ur hemmet för att skaffa sig försörjning på egen hand. Efter att far haft drängtjänst några år vandrade han ut för att

skaffa sig försörjning på egen hand. Han arbetade därvid som rallare vid järnvägsbyggen i Gästrikland och Hälsingland, som stuveriarbetare i Söderhamn och som skogsarbetare i Härjedalen. Efter några år drog han sig åter ner till hemtrakten för att delta i byggandet av Dannemora - Hargs Järnväg och i uppförandet av masugnen vid Österby bruk. Härunder träffade han den kvinna, Margareta Karolina, som blev min mor.

Järnvägsbyggen under 1860- och 70-talen.

De järnvägsbyggen som pågick i Gästrikland och Hälsingland under den period som Wiktor Mattssons far arbetade där, dvs. någon gång mellan 1865 och 1872, kan ha varit bygget av Hudiksvalls Järnväg eller bygget av stambanan från Krylbo via Storvik till Ockelbo.

Hudiksvalls järnväg

Hudiksvalls järnväg öppnades för trafik i etapper från 1858 till 1874. Järnvägen var 16 kilometer och hade den något ovanliga spårvidden 1217 mm. Järnvägen förstatligades redan 1887. Sedan staten köpt järnvägen ombyggdes den till normalspår och ingick därefter i statsbanan Ljusdal - Hudiksvall.

Stambanan, delen Krylbo - Storvik - Ockelbo

Norra stambanan planerades ursprungligen att gå från Stockholm till Storvik som ligger vid Gävle - Dala järnväg (förstatligad 1947). Senare beslutades om en fortsättning norrut från Storvik via Ockelbo och Bollnäs till Änge. Delen Krylbo - Storvik öppnades för trafik 1875 och delen Storvik - Ockelbo 1876.

Dannemora - Hargs Järnväg

Koncession för en smalspårig järnväg mellan Dannemora gruva och Hargshamn erhöles 1875. Bygget av järnvägen hade då redan påbörjats. Hela sträckan från Dannemora till Hargshamn öppnades för allmän trafik 2/1 1878. Då hade redan sträckan till Gimo haft provisorisk godstrafik sedan 7/10 1876. 1878 öppnades också bibanan till Ramhälls gruva (Knaby - Ramhäll, 8 kilometer).

Se litteraturförteckning.

Min mor var född 1853 och dotter till lägenhetsägaren Erik Persson från Finnskogen Valö i Uppland och hans hustru Maria, född Boström. Min mor hade vid tiden för när de träffades tjänst hos en bonde i Skefthammar invid Gimo bruk. De ingingo äktenskap och slog sig ner i Ramhälls gruvsamhälle i Alunda, där far blev gruvarbetare. Denna plats blev alltså min födelseort.

Mina första minnen

Det första minnet jag har av min barndom är att jag tillsammans med andra barn lekte i en sandgrop. Denna tecknar sig i minnet som ett jättelikt sandtag. Jag var då cirka tre år gammal. Jag har en gång på äldre dagar besökt platsen och därvid konstaterat att markens beskaffenhet där är sådan att det sandtag, som i mina tidigare år föreföll mig så jättelikt, icke har funnits där. Det torde alltså endast ha varit en mindre sandgrop som vi lekte i. Ett bevis för att vad som för barnögat är stort och mäktigt är för den vuxne en bagatell. Det andra minnet från mina tidigaste år är då mina föräldrar år 1889 flyttade från Ramhäll till Finnskogen, en färd på cirka fyra mil. Flyttningen skedde under vårvintern. Jag kan så väl erinra mig att jag och min två och ett halvt år yngre bror Axel, som då var knappt ett år gammal, lågo nerbäddade i en släde och gnagde på skorpor. Jag har också ett minne av att invid stugan dit vi flyttade fanns en stor grop som under försommaren var vattenfylld. En gång då vi lekte intill gropen föll jag ner i den men blev räddad av min äldre bror August, som fattade tag i mitt hår och drog mig i land. Sedermera igenfylldes gropen delvis och inrättades till gårdsbrunn.

Barnarbete

Det var på den tiden helt naturligt och ansågs nyttigt och framförallt nödvändigt att barnen sattes till arbete så tidigt som möjligt för att de efter förmåga skulle bidra till sitt uppehälle. Jag hade inte börjat skolan då jag fick följa med min tre år äldre bror till Rörbergsgruvan där han, jämte andra barn, fick "gå i sylthögen", dvs. vaska och skräda malm.

Första dagen blev jag av någon anledning illamående men på grund av min blyghet vågade jag inte tala om det för någon utan försökte smita hem så omärkligt som möjligt. Jag upptäcktes emellertid av uppsyningsmannen, en gammal farbror, som kallade mig tillbaka och betecknade mig som "skogsrymmare". Jag vågade inte ange orsaken varför jag avlägsnat mig men tyckte att man på något sätt behandlat mig orättvist.

Malmskrädningen gick till så att manliga skrädare på skrädbacken, dit det brutna berget uppfördrats, frånskiljer den större stenen och transporterat det mindre avfallet, "syltan" som liknade makadam, till en särskild tipp benämnd "sylthögen" eller skrädhögen. Där vaskades och urskildes materialet för hand varefter avfallet, gråberget, användes till att avplanera den intilliggande terrängen. Den skrädde malmen uppmättes i kärror, rymmande cirka 100 kilo och bokfördes av tillsyningsmannen. Jag vill minnas att lönen utgjorde 15 öre per kärra. Tillsyningsmannen hade inte den utbildning och inte heller de tekniska hjälpmedel till sitt förfogande som senare tiders tidskrivare hade. Dagboken utgjordes av en trästav för var och en anställd och anteckningen gick så till att han skar ett märke i staven för varje uppmätt 100-tal kilo malm och sedan staven blivit fulltecknad lämnades den till gruvfogden för mer omsorgsfull bokföring.

Malmvaskningen försiggick endast under sommartiden. Den andra delen av året fick man följa far i skogen tillsammans med bror August. Jag var då nio år. Någon större nytta gjorde man väl ej till en början. Vi fick dock snart en viss rutin att hantera yxa och såg och då bror och jag höll i var sin ända av sågen så kunde vi, trots våra svaga krafter, prestera så pass mycket arbete att vi i någon mån bidrogo till att bättra på inkomsten. Då hushållet bestod av nio personer som skulle försörjas på den inkomst far eljest ensam kunde åstadkomma var detta i hög grad välbehövligt. Inkomsten blev ändå knapp, huggning av en kubikmeter famnved betalades med ungefär 50 öre.

Dannemora - Hargs Järnväg, DHJ

Expansionen inom järnhanteringen under 1800-talet andra hälft förutsatte förbättrade transporter. Tillkomsten av Uppsala - Gävle Järnväg, UGJ, var av stor betydelse men löste inte alla problem. Av den anledningen började man redan under 1860-talet sondera möjligheterna att bygga en järnväg från Dannemora till någon av utlastningshamnarna, t.ex. Nybol (Hargshamn).

För förprojekteringen av DHJ konsulterades Claes Adelsköld, samme person som svarat för projekteringen av UGJ. Claes Adelsköld framstår som en av det svenska järnvägsanläggandets giganter och pionjärer. Han var under den mest expansiva perioden 1870 till 1890 engagerad i ett stort antal järnvägsprojekt.

Claes Adelskölds första förslag som avsåg en järnväg med 891 mm spårvidd (3 svenska fot) finns inte bevarat. Detta förslag avslogs av beställarna då det ansågs för dyrt. Hans andra förslag avsåg en bana med spårvidden 2,7 svenska fot (802 mm). Adelsköld var dock motvillig att överhuvudtaget räkna på detta förslag då han ansåg att de marginella besparingarna som den mindre spårvidden innebar inte stod i rimlig proportion till den försämrade trafikförmågan.

Beställarna tog dessa invändningar på allvar och baserat på Adelskölds två förslag fick löjtnanten i Väg- och Vattenbyggnadskåren, C A Klintberg, i uppdrag att ta fram ett tredje slutligt förslag, nu med spårvidden 891 mm.

Den 14 april 1874 inbjöd kabinettskammarherre C. L. Reuterskiöld, Gimo, friherre och hovmarskalken I. T. Beck-Friis, Harg, brukspatron C. A. Rettig samt grosshandlare Robert Rettig i Gävle till aktieteckning för anläggandet av smalspårsjärnvägen Dannemora - Nybols lasteplats (Hargshamn) med bibana till Ramhälls gruvor.

Se litteraturförteckning

Mitt arbete i skogen gjordes i regel varannan dag när skolan tog de övriga dagarna i anspråk. Genom olyckshändelser i skogen tvenne gånger, den ena gången högg jag mig i ett knä och den andra gången i foten, måste jag vara borta från skolan ganska långa tider då såren var svårläkta på grund av vanvård. Detta medförde en viss eftersläpning i skolarbetet. Trots detta lyckades jag klara skolgången i vanlig ordning.

De största glädjestunderna var då vi, ett par syskon och jag, fick följa med mormor till moster och morbror samt faster och farbror i Risinge där det fanns kusiner som var jämngamla med oss. Färden dit, cirka två mil, företogs till fots genaste vägen vilken gick långa sträckor genom vilda skogen. För att vi inte skulle gå vilse lade mormor ut grenar på ett särskilt sätt för att markera vägen vi gått. Det var i regel vid midsommartiden som vi gästade våra släktingar. Vi fick därunder följa med dem till Gimo bruk som låg några kilometer från deras hem. Där var det mycket att se för nyfikna barnaögon. Bruket var då i sin blomstringstid med masugnar, smedjor, kvarnar och sågverk samt den förnäma slottsbyggnaden med den vackra parkanläggningen med förnäma skulpturer utplacerade här och där. Inte minst intressant var stallet med en mängd vackra hästar samt vagnshuset med dess olika fina åkdon. Det fanns inga bilar då och inga andra motorfordon heller. Det var också mycket sparsamt med tågtrafik. Under midsommarhelgen var det stor fest. Då var vagnshuset förvandlat till danssalong och majstången var rest på planen utanför. Gamla och unga vid bruket och trakterna runt däromkring samlades och roade sig av hjärtans lust. Vi barn njöto också i fulla drag av feststämningen, i synnerhet som vi fick tillstånd att för våra små besparingar fick köpa snask och lemonad.

Under mina tidigaste uppväxtår måste hushållningen inriktas efter knapphetens kalla stjärna, antingen det gällde mat, kläder eller nöjen. Ja, det var även knappt med bränslet fast skogen stod hög och mäktig omkring stugan. Det var många gånger svårt att hålla kylan borta under vintern i den dåligt bonade stugan där eldstaden

bestod av en stor öppen spis samt en mindre värmeugn. Visserligen fanns det lite skog på det lilla stället, som bestod av sammanlagt 20 tunnland, men denna betraktade föräldrarna som ett reservkapital vilket skulle tillgripas endast som en sista utväg. Jag hörde nämligen ibland far och mor tala om att handelsmannen påtalat att skulden till honom växte och att han därvid uttalat farhågor för att den ej kunde gottgöras. Det var just i ett sådant sammanhang man talade om att det fanns ett litet outnyttjat kapital i skogen. De voro dock överens om att till varje pris göra rätt för sig. Situationen blev dock aldrig så akut att den sista utvägen behövde tillgripas.

Far arbetade hårt i skogen under dagarna och om sommarkvällarna odlade han upp ny mark så att vi kunde hålla två kor, gris och höns vilket gav ett gott tillskott till försörjningen. Mor skötte hemmet och ladugården. Då jag var liten kan jag inte minnas att jag såg henne vila någon gång. Hon var alltid i verksamhet då vi stego upp eller gingo till sängs. Hon hade tusen och en sak att sköta. Hon vävde allt tyg som familjen behövde, såväl till gångkläder som för andra behov. Hon stickade alla strumpor och lagade våra lumpor. Hon bakade allt bröd, bryggde och beredde malt och lin. Det var mycket sällan platsen där vävstolen stod var tom. Hon försakade allt och satte in all sin kraft på omvårdnaden av den stora familjen. Så småningom växte vi upp och därmed minskade också de ekonomiska bekymren men hon var då kroppsligt utsliten och drabbades slutligen av en varbildning i huvudet som, trots en operation å Serafimerlasarettet i Stockholm, ändade hennes liv. Hon var då 57 år gammal.

Lekar, nöjen, skola

Oaktat att vår arbetskraft utnyttjades från tidigaste år förtog ändå ej detta den hos barn naturliga lusten att leka då tillfälle därtill bjöds. Det fanns på den tiden ej vare sig idrottsplatser, lekledare eller andra anordningar för ungdomens fysiska fostran som det numera finnes. Leklusten och verksamhetslusten var säkert inte mindre för det. Några köpta leksaker kunde man under inga omständigheter få. Därför

tvingades man att själv uppfinna och konstruera sådana och det var just detta som stimulerade till självverksamhet och utvecklade förmågan att ta initiativ och använda både hjärna och händer. Några andra verktyg än yxa, såg, hammare, en s.k. navarborr och bandkniv hade vi inte men med dessa verktyg konstruerade vi vad vi ansåg oss ha behov av såsom slädar, kälkar och skidor för vintern och vagnar, kärror och kägelspel för sommarens lekar. Om vintern var det också ett utsökt nöje att gå och möta förbönderna när de kommo i långa rader från Kallerö dit de kört malm från Vigelsbo gruvor. För att få kontanter till utskylder och arrenden var det vanligt att bönderna från kringliggande socknar ett par månader om vintern lågo vid Vigelsbo herrgård för att köra malm från gruvan till Kallerö hamn. Det var verkligen högtidsstämning för oss barn då förbönderna kommo körande i långa rader och hästarnas bjällror och pinglor klingade som ljuv musik i vinterlandskapet.

Vi voro fem, sex pojkar i byn som lekte tillsammans och då vi var eniga om någon viss uppgift kunde vi komma ganska långt. Jag kommer särskilt ihåg att vi byggde en gruva - detta var ju i och för sig naturligt då de flesta vuxna hade sitt arbete och utkomst vid Rörbergs- eller Storgruvan i Vigelsbofältet. Vi byggde en lave av gamla bräder och sparrar och till linskiva kom vi över ett gammalt spinnrockshjul. Till lina hade vi ett klädstretch och tunnan var en gammal sillburk. Vi byggde maskinhus och linspel samt järnväg. Rälsen var visserligen av trä och ångpannan en gammal plåtkagge av den sort som på den tiden användes att förvara husbehovsbrännvinet i och vagnshjulen utgjordes av trådruddar. Det fanns gott om sådana enär en av lekkamraternas far var skraddarmästare. Jag var då i elva- tolvårsåldern och de andra pojkarna däromkring. Vi gjorde därför också alla konstruktioner efter konstens alla regler. Denna anläggning sysselsatte oss en hel sommar under alla lediga stunder varunder verksamheten undergick en snabb utveckling. Men säg en fröjd som evigt varar. Framåt hösten blev "bolagsherrarna" oeniga om hur driften skulle skötas. Det blev en stormig

"bolagsstämma" som slutade i slagsmål och det hela upplöstes i kaos.

Det förekom även andra upptåg som voro av allvarligare natur. Dit hörde lusten att experimentera med sprängämnen. Sådana var lättillgängliga vid gruvan. Det rådde då inte samma stränga bestämmelser för förvaring av sprängämnen som nu. Några svårigheter för tilltagsna pojkar att skaffa dylika fanns inte. Vi gjorde bomber av stora trådullar som proppades i en änden varefter hålet fylldes med bergskrut. Rullen försågs sedan med stubintråd. På samma sätt gick man tillväga om man kom över en använd patron från skjutbanan. Det var ej heller svårt att leta reda på rester av dynamitladdningar som följt med berget som forslats upp ur gruvan. Bössor tillverkades av rörstumpar som infälldes i en träkolv samt försågs med hål för fengkrutet. Allt detta var farliga leksaker och man förvånar sig över att leken i regel slutade så lyckligt som den gjorde. Det inträffade visserligen ett och annat missöde men ingen av oss blev allvarligare skadad.

En gång fick vi stå till svars i skolan för våra skjutövningar där, varvid vi fick sitta kvar en kväll, alla som deltagit i upptåget. För min del tog jag detta ganska hårt då jag icke tidigare under skoltiden fått någon bestraffning eller anmärkning. Då vi suttit kvar en stund kom lärarinnan, som bodde intill skolsalen, in och lovade att vi skulle få gå hem om vi först bad om förlåtelse. Men vi hade kommit överens om att inte göra detta och ingen ville bryta solidaritetslöftet. Följden blev att vi måste sitta kvar ytterligare och vi blevo mer och mer oroliga och desperata. I skolsalen där vi satt fanns en stor järnkamin på vilken vi öppnade eldstadsluckan och ropade med förenade krafter att vi ville gå hem. Vi räknade ut att rökgången från kaminen skulle fungera som telefonledning till lärarinnans bostad. Vi räknade rätt, men det blev bara förlängt straff. Vi blev utsläppta först vid mörkrets inbrott. Det var mindre roligt att komma hem den kvällen.

Botarbo folkskola, där jag åtnjöt skolundervisning, bestod av endast ett klassrum varför de fyra klasserna fick läsa två åt gången varannan

dag. Det var en ung lärarinna, nyss utexaminerad från seminariet, som var ensam att meddela undervisningen till alla fyra klasserna. Jag vill minnas att det var 64 barn. Trots sin ungdom hade hon en utomordentlig förmåga att hålla disciplin bland eleverna och undervisa på ett stimulerande sätt.

Skolvaktmästare och skolstäderska var då okända begrepp. Städningen fick därför utföras av de äldre eleverna själva. Likaså fick de hugga och bära in veden till lärarinnans bostad. Sistnämnda uppdrag var mycket uppskattat av pojkarna enär det fick utföras under lektionstid och en och annan gång innebar någon extra förplägnad av lärarinnan.

Någon tillgång till förströelseläsning fanns ej i hemmet. De enda böcker som fanns där var bibel och psalmbok samt Luthers postilla. I den senare läste morfar högt varje söndagseftermiddag. Han läste klart och tydligt som en präst då han står i predikstolen eller framför altaret. I bibeln fick vi läsa varje söndagsförmiddag under fars uppsikt. Men jag läste i den oftast självmant då jag var intresserad av att läsa. Det var därvid gamla testamentet, uppenbarelsebooken och de övriga apokryfiska böckerna som stimulerade och satte fantasin i rörelse.

Till jul fick vi köpa två jultidningar, Julbocken och Julkärven. De voro de billigaste som fanns och kostade 25 respektive 15 öre. När julen var över hade man läst dessa jultidningar så många gånger att man kunde dem helt utantill. Vi fick även ibland låna hem folkskolans läsebok. Denna var en verklig skattkammare för en vetgirig pojke. Den lästes också flitigt och mycket av dess innehåll fastnade i minnet för livet.

Mormor hade en med dalmålningar utsmyckad kista stående på vinden. I den förvarade hon sina mera personliga tillhörigheter. Det hände någon gång att man fick följa med då hon öppnade kistan och om man då var riktigt inställsam kunde man få låna en liten bok som hon förvarade där. Jag vill minnas att bokens titel var "Skattkammaren" och innehöll bland annat en berättelse om stortjuven Lasse-Maja.

Under hösten brukade ibland far och grannen, Forsgren, kola tillsammans. De hade då två, tre milor som de skötte om. Grannen hade en son som var ett år äldre än jag och vi fingo ibland följa med karlarna och ligga över i kolarkojan. För oss var detta både spännande och högtidligt då man fick steka potatis och morötter i askan från den stora ugnen i kojans. Härtill serverades likaledes glödstekt stångkorv eller fläsk. Det var då högtidsfest i skogens djupa ro. Under tiden som de lågo i kojans och vaktade milorna slöjdade far träskedar och slevar till husbehov. Metallskeidar användes endast till gäster och vid högtidliga tillfällen.

På gården fanns bland annat en gammal vistehusbod vars inventarier bestod av en större trätina för nedsaltning av kött och fläsk, en silltunna samt en strömmingsfjärding. Det var brukligt att på en gång anskaffa minst en halv tunna salt sill och en fjärding strömming för vinterbehovet. På stänger i taket hängde torkad stångkorv och paltbröd. Det fanns också en stor träbytta med osockrad lingonsylt. Det inträffade att vi ur denna knyckte lite, lite lingonsaft varmed vi målade spelkort som vi tillverkade av sockertoppspapper. Förutom dessa och andra ting stod en handkvarn på vilken vi fick vara med och mala maltet till julbrygden. Där fanns också ett långt träspjut försett med järnspets. Detta tilldrog sig vårt särskilda intresse därför att morfar berättade att han använt detta vapen i början av 1800-talet då man genom folkuppstånd i dessa trakter försökte driva vargarna, som det då ännu var gott om, mot kusten och ut på de svaga vårisarna i Bottenhavet.

Första steget ut i världen på egen hand

Vår stuga i Finnskogen var självklart trång med tanke på den stora familjen. Den bestod av ett stort kök och en liten kammare samt en ännu mindre förstugukammare. Kammaren användes som gästrum och förstugan utgjorde förvaringsrum. Hela familjen, bestående av föräldrarna, morföräldrarna och vi fem syskon, äldsta systern Anna hade då redan fått tjänst hos en bonde i Rovsättra, bodde i köket. Det var därför fortfarande angeläget att göra ytterligare "evalueringar".

På hösten år 1900, samma år som jag konfirmerades, fick jag anställning hos en bonde A P Andersson i Pålsnora. Han var en arbetsam och driftig bonde, men hård och hänsynslös och tog ut vad som var möjligt av såväl husdjur som tjänare. Han var ändå rättvis och besatt vissa ledaregenskaper som gjorde att han hade förmåga att stimulera till arbete intill högsta gränsen av arbetsförmågan utan att ändå verka pådrivare. Hans hustru, som led av ledgångsreumatism, var sängliggande långa tider och därunder oförmögen till kroppsligt arbete. Tack vare sin viljestyrka, intelligens och goda omdöme var det ändå, trots allt, hon som regerade på gården. De hade två minderåriga barn som gick i folkskolan. Tjänstefolket bestod av en "piga" samt en "dräng". Drängen var alltså jag, som vid anställningen var på femtonde året. Ibland vid brådska arbeten deltog en broder till bonden som eljest arbetade inom byggnadsfacket och som bodde på gården där han också hade sin inackordering.

Gården bestod av ett medelstort arrendehemman under Österby bruk. Djurbesättningen bestod av 4-5 hästar, 10-12 kor samt ungnöt, svin, får och höns. Då det endast var jag och husbonden som var den konstanta manliga arbetskraften och det fanns fyra hästar fick jag redan från början av anställningen ett par hästar att sköta på egen hand. I min ungdomliga enfärd och livliga fantasi blev jag både glad och stolt åt ett sådant förtroende. Arbetsuppgifterna överträffade dock ibland min förmåga. Jag var liten och späd till växten för min ålder varför jag för det första hade stor möda att nå så högt att jag kunde rykta hästarna överallt samt att lägga på de tunga selarna. Jag var också i början lite rädd för den ena som gärna ville bitas och slå. Jag erinrar mig att jag i början av november första året som jag tillträdde tjänsten fick plöja på egen hand. Det var ett ansträngande arbete för en fjortonåring och under vilopauserna satte jag mig på plojen och drömde i halvvaket tillstånd. Jag fick också på egen hand, i likhet med folket på granngårdarna, köra kolved i skogen. Detta var ett roligt men tungt arbete.

Jag stannade i Pålsnora i tre år. Lönen det första året var 70 kronor samt vissa klädesplagg och ökade därefter med 10 kronor för varje år. Fastän arbetet många gånger var tungt och översteg mina svaga kroppskrafter var det ändå stimulerande, lärorikt och allsidigt. Under vintermånaderna gav det även möjligheter till drömmeri då det nästan dagligen förekom körslor av timmer, ved och kol till Österby bruk. En sådan transport tog hela dagen i anspråk.

Under dessa meditationer fick jag klart för mig att jag ej kunde fortsätta och utveckla mig i den miljö som jag omgavs av på denna plats. Ty i lika hög grad som det var intressant då det var som bäst kunde det alstra vantrivsel och missmod när de flesta av byamännen, gamla och unga, satte i gång med att festa. Dessa fester kunde pågå i dagar och veckor i följd varunder allt fick gå vind för våg och på Guds försyn. Brännvinet köptes i Östhammar i stora träkaggar som försågs med tappkran och i regel förvarades i en tom krubba i stallet. Därefter kunde festligheterna ta sin början varvid man drack brännvinet ur buteljer, skopor, glas och koppar eller andra kärl som fanns att tillgå. En del blevo slöa, andra apatiska vilka somnade då berusningen nådde en viss grad. Andra blevo grälsjuka och råa varför ett litet slagsmål då och då inte hörde till ovanligheten vid dessa tillfällen. Hos en del utlöste ruset dileriumtillstånd.

Jag erinrar mig ett par episoder som jag råkade ut för under sådana supperioder. Ena gången skulle vi köra timmer till Österby bruk. Vi gjorde i ordning hästarna och körde ut i skogen. Jag fick mitt lass först i ordningsställt med lastkarlarnas hjälp varefter jag fick order att köra i förväg. Husbonden hade baksmälla och dessutom hade han några droppar kvar i flaskan varför han körde hem sedan jag lämnat upplagsplatsen med min timmerfora. Väglaget var halt och vägen i övrigt besvärlig. Då jag kommit ett stycke på vägen råkade bakkälken sladda ned i vägdiket där timmerlasset blev hängande, dock utan att stjälpas. Goda råd var då dyra enär någon hjälp inte fanns inom räckhåll. Jag ville inte till något pris spanna ifrån hästarna och köra hem och låta lasset stå kvar. Jag försökte

därför på alla sätt att få upp lasset på vägen igen men varje försök misslyckades. Efter att jag under någon timme prövat alla tänkbara möjligheter och var beredd att ge upp kom det ett par foror som skulle samma väg. De hjälpte mig att få lasset på rätt köl så att jag kunde fortsätta till slutmålet. Genom missödet blev jag givetvis mycket försenad och kom inte hem förrän långt efter mörkrets inbrott. Detta väckte givetvis oro hos de hemmavarande om mitt öde då ingenting avhört sedan jag körde med timmerlasset från skogen på morgonen.

En annan gång, det var på eftervintern, skulle vi köra var sin malmfora från Vigelsbo gruvor till Kallerö hamn. Det var drygt två mil i vardera riktningen varför det var nödvändigt att starta tidigt på morgonen så att vi fick bästa nyttan av väglaget och för att hinna hem i något så när normal tid på kvällen. Även denna vecka pågick supkalas i byn. En av bondens supbröder skulle därvid hjälpa oss utrusta hästarna så att vi skulle komma iväg så fort som möjligt. Med deras hjälp blev mina hästar först i ordning varefter jag blev ombedd att köra i förväg till gruvan vilket jag också gjorde.

Det var ca 2/3 mil till gruvan där jag också så småningom fick lasset färdigt. Men någon husbonde syntes ännu inte till. Jag förstod då att han stannat hemma och situationen tedde sig synnerligen allvarlig emedan jag inte hade något foder med mig till hästarna. Detta hade nämligen placerats på bondens åk. Jag hade däremot fått med mig vår egen matsäck. Goda råd voro därför dyra. Skulle jag tippa av lasset och köra hem igen eller hur skulle det kunna ordnas? Under det jag rådgjorde med mig själv kom jag att tänka på att bondens gamla fader bodde någonstans invid färdvägen och jag hade hört omtalas att han hade åtminstone en ko. Han borde då också ha foder till denna resonerade jag. Jag beslöt mig därför att köra åtminstone så långt att jag kunde förvissa mig om att jag kunde skaffa foder till hästarna.

Jag fick lasset vägt, erhöll forsedel och fortsatte därefter till det ställe jag trodde mig kunna komma över foder. Då jag kom dit var det emellertid ingen hemma. Jag fann dock en lada

där det fanns hö. Jag tog av detta och lade så mycket på lasset som jag ansåg att hästarna behövde under dagen. Jag kom även den gången till bestämmelseorten, lastade av, vilade hästarna och utkvitterade transportersättningen enligt forsedeln varefter jag styrde kosan hem. Det blev sent även den kvällen, det var en lördag. Då jag steg upp på söndagsmorgonen hade husbonden nyktrat till och gick i "bondånger" efter att han som vanligt fått en allvarlig läxa av hustrun. Han var då mycket skuldmedveten och beklagade vad som skett samt prisade min företagsamhet. Att ensam reda upp den besvärliga situation som jag genom hans förvållande försattes uti föregående dag. Då jag lämnade fram den erhållna körlegan, 6 kronor, lämnade han den åter till mig under förmenande att jag gjort rätt för den.

Då jag skulle tillträda denna plats i Pålsмора dekreterade min far för min blivande husbonde, med vetskap om det superi som florerade i denna och närliggande byar, att jag fick komma dit endast under villkor att jag fick vare sig lockas eller tvingas till att deltaga i förekommande spritorgier. Detta löfte höll han som en man för vilket jag då och sedan kom att högakta honom. Det var nämligen inte alls ovanligt att unga pojkar med lock och pock tvingades till att deltaga i spritförtäringen. Han såg även till att ingen i hans gäng försökte detta med mig.

Forkörslorna rationaliseras

Utbyggnaden av järnvägarna skedde inte utan motstånd. Den kraftiga järnvägsexpansionen under främst 1870-talet innebar en strukturrationalisering av dittills saknat motstycke. Under några årtionden försvann 10 000 - tals forkörslor i bergslagen. Till skillnad från senare samhällsordningar var expansionen så kraftig inom andra områden av samhället att den friställda arbetskraften kunde absorberas, dels för byggandet av järnvägar och senare vägar, dels till en kraftigt expanderande industri. Oron för vad järnvägen skulle innebära för arbetet med forkörslorna fanns även i norduppland när DHJ och senare järnvägen till Lövsta byggdes.

Se litteraturförteckning

Avbrott i vardagslivets enahanda

Livet i byn tedde sig ganska andefattigt och bidrog ingalunda till ungdomens inriktning för annat än vardagens enahanda. Det fanns dock ett litet undantag. I en av gårdarna, som hade en son i min ålder, hade de en del sagoböcker, bl.a. H C Andersens sagor. Grannpojken var också läsintresserad och tillsammans plöjde vi igenom dessa böcker så grundligt att vi ibland kunde förvåna våra övriga ungdomskamrater genom att berätta någon av de fantastiska sagorna som vi läst.

Den fläkt från omvärlden som svepte in över byn var då det kom några vandrare med tittskåp vari man fick se en serie bilder för 10 öre. Det kom också en och annan positivspelare som sålde skillingtryck med rubriken "Nya visor tryckta i år". Dessa visor avhandlade i regel mer eller mindre tragiska händelser som inträffat och köptes av unga och gamla. Jag lånade sådana vishäften av de äldre och gjorde avskriffter av dem. Detta var ett intressant tidsfördriv under söndagarna som samtidigt utgjorde en övning i skrivkonsten.

Det kom också gårdfarihandlare av olika slag. Västgötar och smålänningar med vävskedar, skottspolar och övriga artiklar som hörde till tygtillverkningen. En gång kom det en vandrare som hade en fonograf. Detta var ett unikt besök enär det var första gången en dylik apparat förrevisades i byn. Det blev därför allmän samling omkring denna märkliga apparat som kunde återge det talade ordet genom sladdar från apparaten som man kopplade i öronen. Repertoaren var ej särskilt omfattande. Jag vill minnas att den bestod av tre olika rullar varav den ena, som skulle vara särskilt skämtsam, återgav en målarräkning avseende reparation av en altartavla. Ett annat tidsfördriv var att skriva till kortvarufirman John Fröberg i Finspong och få en varukatalog alldeles gratis innehållande alla möjliga intressanta ting. Någon affär blev det emellertid ej.

Ungdomens enda förströelse i övrigt var då den samlades på bygatan om lördags- och söndagskvällarna och lyckades utverka tillstånd att få dansa på någon loge eller i någon bryggstuga. Någon som trakterade Magdeburgdragspel

fanns alltid med i gänget. Det var inte ovanligt att dansen måste avbrytas då det kom berusade ungdomar från andra byar och ställde till slagsmål.

Den förnämsta dagen under året var höstmärkningen i Östhammar, där det förutom marknadsstånd fanns cirkus, karusell och alla möjliga andra taskspelare vars enda intresse var att locka till sig folkets pengar. Tjänstefolket var i allmänhet ledigt denna dag för att besöka marknaden.

Julen var dock den allra förnämsta högtiden på året. I regel förekom det mellan jul och nyår inget annat arbete än det som hörde till husdjurens omvårdnad. Julbordet stod dukat hela tiden och alla som kom skulle förplägas, i första hand med en drink ur den gamla silverbägaren fylld med hembryggt julöl. På julaftonsmorgonen skulle alla unga till ottan. Det var verkligen högtidsstämning och poesi när man fick lägga på hästen den förnämsta selen försedd med bjällror och blanka beslag samt åka i den älghudsklädda släden. För att inte förglömma hemfärden som formade sig till en vild kapploppning för att komma först hem från kyrkan.

Åter hem

På hösten 1903 slutade jag anställningen i Pålsnora och flyttade hem. Mina båda morföräldrar hade då gått ur tiden och stugan hade den sommaren ombyggt. Bl.a. hade det inrättats en kammare på vinden i vilken August och jag bodde så länge jag var hemma.

Den första vintern arbetade jag i skogen tillsammans med far. På våren 1904 började jag vid Rörbergsgruvan som skrädare. Jag blev därefter eldare, spelstyrare och maskinskötare. August var då sedan ett par år maskinist vid gruvan. Maskineriet bestod av en större ånglokomobil som dragkraft för pumpverk, gruvspel och andra erforderliga transmissionsanordningar. Ångpannan eldades med brännstovv från en intilliggande mosse och med ved vilken till huvudsaklig del högs av min far.

Jag fick även under ett par månader pröva på gruvarbete under jord vilket jag dock inte var särskilt intresserad för. Gruvan hade då ett största djup av cirka 250 meter. Malmbrytning försiggick dock på olika nivåer, huvudsakligen genom så kallad takbrytning. Detta arbete, som utfördes på ackord, var synnerligen tungt och det mest arbetskrävande arbete som förekom i gruvan eftersom det inte fanns några tekniska hjälpmedel. Det oaktat var det ändå begärligt för de yngre och kraftigare arbetarna emedan det var bra betalt och arbetstiden under jord var endast 6-7 timmar per dag, mot 12 timmar ovan jord. Som regel orkade de flesta underjordsarbetarna inte med detta tunga och ohälsosamma arbete längre än till 40 årsåldern då de nödgades söka arbete ovan jord.

För länsningen av vattnet i gruvorna måste pumpverken, dels tryckpumpar, dels kombinerade sug- och tryckpumpar, hållas i kontinuerlig drift såväl natt som dag. Det var dock endast avdelat två man för maskineriet tillsyn och skötsel, August och jag, varför vi delade upp arbetet så att vi tjänstgjorde varannat dygn. Avbytet skedde på kvällen för att det skulle vara lättare att kunna hålla sig vaken under natten. På detta sätt fick man nattvila endast varannan natt och ledighet varannan dag varunder man kunde utföra annat arbete. Det blev arbete mest hemma med förekommande sysslor och uppodling av nya tegar i den stenbundna och karga jorden.

Jag blev därunder intresserad av trädgårdsskötsel och på mitt initiativ planterade vi fruktträd, bärbuskar och prydnadsträd samt anlade blomsterrabatter på gårdstomten. Härigenom förvandlades tomten från en vild skogsbacke till en liten oas. Uppslaget härtill fick jag vid läsning av Lantmannabladet, en bilaga till Aftonbladets halvveckoupplaga där det stod anvisningar ur Abelins trädgårdshandbok vilken jag anskaffade och noga studerade. Några råd på ort och ställe kunde man inte få enär trädgårdsodling och ännu mindre trädgårdsanläggning var tämligen okända i den närmaste omgivningen vid denna tid.

Bildningsintresse

Nattjänstgöringen vid Rörberget blev aldrig lång för mig och inte heller hade jag svårt att hålla mig vaken trots maskinens monotona gång. Jag hade nämligen en brinnande läslust och läste allt jag kom över. Det mest läsvärda fick jag låna av ortens skraddarmästare vilken hade en hel del böcker av olika slag. Genom att studera en handbok, som medföljde Aftonbladets halvveckoupplaga, lärde jag mig att simma! Det var inte så vanligt att folk kallbadade vilket kanske delvis har sin förklaring i att det var ganska långt till sjön. Det var därför också mindre vanligt att folk i allmänhet kunde simma. Under mina första uppväxtår hade far Östhammarstidningen tillsammans med en granne. Nu hade vi både denna, Aftonbladet och Allers familjejournal.

Folkrörelserna gör sitt intåg i bygden

Redan under den tid jag tjänat i Pålsnora började de frireligiösa idéerna att få rotfäste i orten. Det fanns även då eldsjälar som kämpade för sina idéer och uppfattning som de ansåg rätt. Dessa gingo i spetsen för verksamheten, uppläto sina hem för religiösa möten, mottog och härbärgerade predikanter som de underhöll på egen bekostnad.

Dessa möten, vilka oftast blevo träffpunkten för traktens ungdomar som saknade andra samsamkomstmöjligheter, kunde i och för sig inte åstadkomma något revolutionerande då det säkerligen ej var av religiös längtan ungdomen sökte sig dit. Men de lärde sig att lyssna till tal och sång och det kunde hända att någon idealist slöt sig till rörelsen av religiösa behov.

I den religiösa rörelsens spår följde nykterhetsrörelsen som på ett smidigare och naturligare sätt kunde samla ungdomen. Det var i första hand Blåbandsrörelsen och IOGT som började utöva verksamhet. Oaktat dessa organisationer på den tiden hade en religiös ritual och grundåskådning fanns där goda förutsättningar att fostra till karaktärsdaning och kamratskap under friare former, innefattande även viss grad av parlamentarisk skolning. I denna bygd, såväl

som i många andra bygder, kom därför nykterhetsrörelsen att spela en betydande roll i fråga om ungdomens livsföring och inriktning. Det blev populärt för ungdomen att ansluta sig till någon av dessa organisationer. Många tröttnade givetvis snart och bröt det avgivna nykterhetslöftet men många blevo kvar och förde idéerna vidare.

Redan på grund av de erfarenheter jag gjorde i Pålsnora beträffande spritmissbrukets förbannelse hade jag klart för mig att det ur alla synpunkter var förnuftigare och nyttigare att föra ett nyktert levnadssätt. Då jag år 1904 flyttade åter till föräldrahemmet och fick anställning vid Rörbergsgruvan anslöt jag mig därför till Blåbandsföreningen i Botarsbo och året därpå till IOGT. Den sistnämnda organisationen hade då blivit samlingspunkten för traktens ideellt intresserade ungdom.

Jag flyttade hemifrån för alltid hösten 1907 men hur än miljöer, människor eller umgängesformer växlat har jag ej funnit anledning bryta mot det nykterhetslöfte som jag avlade i Botarsbo skola vid mitt inträde i IOGT, ehuru jag vid min avflyttning formellt lämnade logen.

Samtidigt med mig ingick även min bästa vän och ungdomskamrat Enoch Wahlström i logen och som ytterligare bekräftelse på att vi ämnade hålla nykterhetslöftet avgåvo vi det till varandra på fostbrödravis. Det förekom dock inget blodvite. Våra vägar skildes snart men så vitt jag vet höll även Enoch löftet till livets slut.

Vigelsbo gruvor och herrgård

Vigelsbo gruvor ägdes av Iggesunds bruk. När gruvdriften först tog sin början har jag mig ej bekant men av gamla gruvöppningar kan man draga den slutsatsen att den pågått före dynamiten blev känd och då mera primitiva brytningsmetoder använts, således före 1800-talets mitt. Att gruvbrytningen pågått före denna tid enligt dåvarande primitiva metoder omvittna den mängd av övergivna gruvhål som förekommer överallt i dessa trakter. I min tidigaste barndom pågick ännu brytning i många av dem med gamla och primitiva metoder. Uppfostring

av det lossprängda berget försiggick med hästar som drog vinscharna. Vattenuppfordringen skedde medelst sugpumpar bestående av borrade trästockar. Drivkraften till dessa pumpar förmedlades med så kallade stånggångar som drogos av vattenhjul sedermera ersatta av ångmaskiner. Dessa stånggångar kunde ha en ganska ansevärd längd beroende på kraftkällans läge i förhållande till brytningsplatsen, ett par kilometer var inte ovanligt. Det var något trolskt och mystiskt över bygden där dessa stånggångar under ständigt gnissel rörde sig fram och åter i samma rytm dag och natt. Gruvbrytningen var då ännu ganska primitiv. Man följde malmådrorna varigenom gruvöppningarna kunde få alla möjliga formationer och sträckningar. På 1890-talet började man att rationalisera driften genom anskaffande av moderna uppfordringsanordningar och upptagande av särskilda uppfordringsschakt. Utvecklingen gick därmed snabbt framåt. Arbetsstyrkan ökades och arbetarbostäder uppfördes. Så blev det ett nytt samhälle i ödebygden, ehuru av primitiv art. Då gruvfältet var beläget långt från järnväg och hamn försökte man forsla malmen den cirka två mil långa vägen till Kallerö hamn medelst "landsvägståg" bestående av en landsvägslokomobil försedd med släpvagn. Detta fordon, som var en föregångare till våra dagars långtradare, visade sig snart vara mindre lämpligt på grund av landsvägens svaga underbyggnad varför man snart nödgades återgå till hästfororna.

Landsvägslokomobiler

Ett försök att förbättra transporterna innan järnvägarna började byggas var att spänna så kallad landsvägsångare framför fororna. Dessa "ångare" var en sorts ångdriven jättelastbil som skrämde djur och människor halvt från vettet när den tuffade fram på landsvägar, dimensionerade för transporter med häst och vagn.

Se litteraturförteckning

Å Vigelsbo herrgård, belägen cirka 3 kilometer från det egentliga gruvsamhället, var gruvkontoret beläget. Omedelbart intill herrgården låg handelsboden där gruvfolket köpte alla sina

livsförnödenheter. Gårdsinspektoren John Bohman var den administrativa chefen för gruvförvaltningen och hans bror, Hugo, föreståndare för handelsboden. Genom dessa herrars initiativ och diktat vid upprättandet av avlöningslistorna kom alla gruvarbetare med sonnamn successivt att få nya familjenamn såsom Berg, Holm, Blom m.fl. Det var ju inte på den tiden förenat med några formaliteter att göra namnändring. Till följd härav blev sonnamn ganska sällsynta i bygden. Att min fader ej kom att också undergå någon namnändring berodde sannolikt på att han aldrig var fast anställd vid gruvbolaget.

De flesta arbetarfamiljer var också i hög grad beroende av handelsboden vars föreståndare hade goda möjligheter att se till att vederbörande gjorde sina avbetalningar då avlöningen lyftes på kontoret intill. Alla hade vid avlöningstillfället i regel levt i förskott och kritsat i handelsboden. Denna gamla regim upphörde då jag var i 12-13 årsåldern. Det blev då en gruvförvaltare på herrgården som högste chef och en gruvingenjör som driftsledare. Den förutvarande gruvfogden blev arbetsledare.

Vid tiden för första världskriget åren 1914 till 1918 hade gruvdriften sin blomstringstid. Det gällde då att producera så mycket järnmalm som möjligt. Priserna voro goda likaså avsättningsmöjligheterna. Under denna tid fick samhället järnvägsförbindelse genom att ett spår från Dannemora - Hargs Järnväg drogs från en plats mellan Österby bruk och Gimo till Löfsta bruk. Då järnvägen, som emellertid ej öppnades för allmän trafik, blev färdig var kriget slut samtidigt som malmfyndigheten var starkt reducerad. Samtidigt minskade efterfrågan på malm och priserna sjönk. Det blev därför inte längre lönande att hålla gruvdriften i gång varför den successivt avvecklades och nedlades helt i början av 1920-talet.

Bibanan Norrmon - Lövstabruk

På förslag av disponenten vid Gimo bruk framlades 1916 ett förslag om en bibana från huvudlinjen mellan Gimo och Österbybruk. Bibanan skulle gå via Gubbo till Rörbergets gruvor och eventuellt vidare till Vigelsbo.

Syftet var att frakta malm samt skogs- och torvprodukter. En förutsättning var att en torvströfabrik anlades i Gubbo (vid glansmossen). En annan förutsättning var att inte bygga flottningsleden mellan Gimo och Österby.

Beslut att bygga bibanan togs vid ett styrelsemöte i juni 1916. Senare beslutades att bygga banan vidare till Lövstabruk. På grund av det pågående världskriget fick militären stort inflytande över banans utformning, bl.a. anlades lastkajer för att möjliggöra i- och urlastning av hästar och vissa banvaktsstugor försågs med expeditionslokaler. Då banan varken fick någon större militär betydelse eller användes för reguljär personbefordran kom varken lastkajer eller expeditioner att användas som planerat.

Kostnaden för banan blev mycket hög då den byggdes under värsta dyrtid. Den totala kostnaden uppgick till nära 2 miljoner kronor. Då trafiken aldrig blev vad man ursprungligen kalkylerat med blev bygget en stor förlustaffär för bolaget och ägarna.

Tillkomsten av Lövstabanan skall ses i perspektiv av den allmänna tro på högkonjunktur och tillväxt som rådde under 1900-talets första årtionden samt det transportmonopol som järnvägen då hade. Under 1:a världskriget rådde högkonjunktur inom järn- och stålindustrin vilket innebar att det fanns lönsam avsättning även för malm som togs upp ur mindre gruvor. Järnvägen innebar att kostnadskrävande omlastningar och orationella hästtransporter kunde ersättas med ett lönsammare alternativ.

Lövstabanan tillkom under en tid då verksamheten inom Gimo Bruks AB expanderade kraftigt. Gimo bruk AB, som 1906 övertagit aktiemajoriteten i DHJ, hade köpt in mycket av den skog som banan passerade. Skogen och timmertransporterna får en allt större betydelse för järnvägen.

Se litteraturförteckning

Den i övrigt karga bygden, som under gruvdriftens glansdagar blomstrade och växte i välmåga, har därefter så småningom återgått till sitt gamla naturtillstånd. De gamla förfallna bostadshusen vari en och annan folkpensionär ännu bor kvar och de gapande gruvhålen, som i de flesta fall nu äro vattenfyllda, vittna om en svunnen storhetstid då berget gav bröd och försörjning åt många familjer.

*"De flesta har nu gömmts i mullen,
av min barndoms bergsmansätt.
År har spirat gräs på kullen.
Glömskan ut sin slöja brett.
Och så ödsligt är det ställe,
där det fanns, mitt gruvsamhälle"*

Rörbergsgruvan avvecklades ungefär samtidigt med att driften nedlades vid Vigelsbo gruvor. Rörbergsgruvan var belägen alldeles vid gränsen av den mark, det så kallade Finnskogsskiftet, som ägdes av mina föräldrar. Utmålet omfattade även en del av detta skifte vilket härigenom blev åtråvärt för gruvbolaget under första världskrigets högkonjunktur.

Kunskapstörst

Jag kände ständigt behov att skaffa mig mer vetande än det som inhämtats i folkskolan. Jag kände även längtan att få komma ut och se omvärlden och vad denna kunde ge. Sjömanslivet och Amerika lekte mig i hågen. I början av seklet reste också en del unga män till Amerika från Vigelsbo med omnejd. Detta bidrog även till min längtan ut. Jag ville dock först, som jag sagt ovan, skaffa mig litet mera kunskaper än vad folkskolan kunnat ge. För den skull satte jag igång så långt jag förmådde att på egen hand gå igenom en ganska tjock räknebok som far hade köpt under tiden han arbetade i Söderhamn. Den omfattade de fyra räknesätten samt reguladetri, kedjeräkning mm. Vidare skaffade jag mig föreskrifter i välskrivning och rundskrift samt år 1906, en Hermodskurs i rättsskrivning. Hermods korrespondensinstitut hade börjat sin verksamhet något år innan vadan jag kunde räkna mig till en av de första eleverna på denna plats.

Då studieresultatet enligt erhållna betyg var tillfredställande sporrade detta till fortsättning.

Så en dag fick jag se en tidningsannons om Katrineholms Praktiska Skola varefter jag rekvirerade prospekt angående skolans kurser. Dessa kom omgående och innehöll en hel del reklam till skolans fördel, bl.a. att den var den bästa och billigaste av liknande skolor i landet och att det där undervisades efter alla moderna metoder vilket medförde väsentlig tidsvinst för eleverna.

Jag beslöt mig för att försöka på den tekniska avdelningen ty jag hade ett visst intresse för mekanik och maskiner. Det var heller inte någon svårighet att vinna inträde vid skolan.

Jag hade varit sparsam under de år jag tjänat i Pålsmora och haft ganska goda inkomster under de år jag arbetade vid Rörbergsgruvan vadan jag hade ett sparkapital på cirka 600 kronor. Det var mycket pengar år 1907 och räckte ungefär till kostnaden för en årskurs i skolan inklusive inackordering.

Skolan började den 1 november 1907 och tack vare den förkunskap som jag förvärvat genom självstudier fick jag omedelbart inträde i högre maskinyrnesskolans kurs. Kursen skulle pågå, med uppehåll för jullov, till den 30 april 1908. På grund av inkallelse till första årets värnplikt måste jag emellertid sluta skolan redan den 2 april för att kunna inställa mig till militärtjänst påföljande dag.

Katrineholms Praktiska Skola

Skolan var belägen i Katrineholms dåvarande stationssamhälle och drevs som privatskola utan vare sig statligt- eller kommunalt stöd. Den hade då varit i verksamhet endast ett par år varför såväl organisation som lokaliteter voro ganska primitiva. Skolan hade dock, vad jag kan förstå, ändå lyckats erhålla kunniga lärare.

Skolan meddelade undervisning efter två huvudlinjer. Den ena med sikte på teknisk och den andra på merkantil utbildning. Båda linjerna avsåg att bibringa eleverna grundläggande

elementära kunskaper före inträde i högre läroanstalter inom respektive område. I anslutning till skolans övriga verksamhet bedrevs teoretisk och praktisk undervisning i hushållskunskaper för kvinnliga elever. Avdelningen kallades Hushållsskolan och verksamheten var förlagd till en särskild byggnad inne i samhället.

På grund av att eleverna inte hade sina hem i den kringliggande trakten utan kommo från nästan alla delar av landet var skolan organiserad som internatskola ehuru eleverna inkvarterades i privata hem i samhället. Skolan hade inget eget elevhem. Utspisning skedde i hushållsskolans lokaler.

För mig betydde inträdet i skolan ett steg ut i det ovissa och okända. Ty, jämfört med den avsidliggande, efterblivna bygd som jag kom från, tedde sig Katrineholms dåvarande stationssamhälle som en metropol där man kom i direkt kontakt med det pulserande livet och omvärlden.

Katrineholm var vid denna tid en av landets förnämsta järnvägsknutpunkter för den internationella tågtrafiken genom landet. Detta gällde såväl söder- som västeröver enär järnvägen Järna - Nyköping - Norrköping då ännu ej var anlagd. På grund härav bestod den bofasta befolkningen till huvudsaklig del av järnvägstjänstemän. I staden fanns jämväl en del industrier och ett sjukhus.

Jag blev vid ankomsten anvisad bostad hos en järnvägsmannafamilj där jag fick två rumskamrater. Den ene var från Eslöv och hette Borgh och den andre var från Söderhamn och hette Sundberg. Båda skulle gå i den tekniska avdelningen varigenom vi blevo både rums- och skolkamrater under hela den tid jag gick i skolan.

Jag var den yngste och oerfarnaste av oss. Sundberg var 26 år och hade stor erfarenhet inom den elektriska branschen från de norrländska sågverken. Han var inte något större ljus på det intellektuella området men han gjorde säkerligen vad han förmådde för att komma fram, trots att han dessutom var en smula naiv

till sin läggning. Borgh var en helt motsatt typ. En intelligent, glad och musikalisk människa som levde livet leende. Han var 24 år och hade förvärvat mycket goda kunskaper under den tid han haft anställning vid Kungliga Flottan, först som skeppsgosse och därefter genomgången underofficersskola. Han behövde därför ej anstränga sig för att följa med i undervisningen. Han hade som sjöman deltagit i flera av flottans utländska resor som han på ett roande sätt kunde berätta om. Borgh var också mycket god vissångare och virtuos på munspel varför han snart blev populär bland skolans elever och även utanför denna krets. Vi blevo också mycket goda vänner. Hur hans livsöde sedan gestaltade sig vet jag ingenting om. Vid den tiden gick emellertid hans planer för framtiden ut på att bli maskinist vid någon större anläggning.

Själva skolan var inrymd i ett ganska nytt hus i utkanten av samhället. Belysningen i skolsalarna utgjordes av fotogenlampor. Ventilationen var dock inte den bästa. Jag minns en kväll, då klassen hade preparandövning före en provskrivning, så slocknade lamporna i brist på syre.

I den tekniska kursen var matematik, geometri, ritning och mekanik eller elektricitetslära huvudämnena. Utöver dessa ämnen åtnjöt jag undervisning i bokföring, grafostatik, hållfasthetslära, fältmätning och planimetri mm. Jag har emellertid senare fått klart för mig att det varit klokt om jag istället för en del av de mindre betydande tekniska ämnena valt svenska språket. En utbildning, vilken jag med hänsyn till min kommande offentliga verksamhet, skulle ha haft större nytta av.

Skolans rektor hette Johansson. Han hade ett ovanligt stort huvud och tuggade snus. Rektor undervisade ej i något av de ämnen som förekom i den tekniska avdelningen. Däremot gjorde han det i handelslinjens klasser. Hans specialitet var huvudräkning för vilken han ägde en fenomenal kunskap och begåvning. Det var rent fantastiska räkneoperationer som han snabbt och säkert kunde klara i huvudet. Vid sidan av rektorsbefattningen vid skolan reste han om-

kring hos föreläsningsföreningar i landet och föreläste om sin räknemetod. Han utgav även en lärobok i ämnet "Snabbräkning".

Det var i övrigt genomgående skickliga lärare som meddelade undervisningen efter stränga metoder. I den tekniska avdelningen hade vi bl.a. en civilingenjör Schött som undervisade i grafostatik mfl. ämnen. Han hade mycket omfattande erfarenhet från anställningar vid industriföretag och anläggningar i Ryssland och andra länder varom han gärna berättade under lektionerna. Han kedjerökte cigaretter i ett jättelångt munstycke och verkade i övrigt en smula på dekis.

Demonstration

Klassläraren i min klass var en civilingenjör J Dixner. Han var utomordentligt kunnig och skicklig att undervisa i matematik. Han såväl som en del andra, hade upptäckt att det fanns möjligheter att göra extra inkomster genom privatläsning om kvällarna med elever som hade råd att betala. Dessa trimmades på detta sätt i förväg på de räkneuppgifter som skulle behandlas under lektionerna. Med det försprång dessa elever därigenom fick kunde undervisningen drivas så att övriga elever fick svårt att följa med. På detta sätt försökte han förmå så många som möjligt att ta privatlektioner av honom.

Detta tilltag genomskådades emellertid av oss övriga som ej hade vare sig ekonomiska resurser eller lust att bliva utnyttjade i enkelt vinningssyfte. Vi ordnade därför ett enskilt sammanträde med de missnöjda för dryftande av de åtgärder som befunnos nödvändiga att vidtaga för stävande av detta, enligt vår mening, förkastliga tillvägagångssätt från lärarens sida. Vid detta sammanträde beslöts att uppvakta skolstyrelsen med en skrivelse vari förmenta missförhållanden skulle påtalas. Skrivelsen undertecknades därefter av samtliga missnöjda elever. För att ge ytterligare eftertryck åt vår samfälliga uppfattning skulle samtliga följa med vid skrivelsens avlämnande. Det blev en dramatisk uppvaktning som väckte uppmärksam-

het i samhället och inte minst bland skolans styrelse och lärare.

Under ledning av en av eleverna som varit korpral uppställdes de tjugotal missnöjda eleverna i två led och marscherade därefter från skolan till rektorsexpeditionen som var belägen ett stycke inne i samhället. Rektor tog emot oss med förskrämd uppsyn och förmenade att vi med detta upptåg satte hela skolans anseende och prestige på spel. Något hot om relegering vågade han inte yttra, därtill var vi förmodligen för många. Uppvaktningen resulterade i att lärarnas privatlektioner upphörde. Våra lärare glömde inte händelsen och försökte på alla sätt utforska vilken eller vilka som var ledare för den uppmärksammade uppvaktningen.

Som jag förut nämnt måste jag avbryta skolarbetet i förtid på grund av värnpliktstjänst. Detta anmälde jag till läraren som därefter kallade mig till sin bostad för samtal. Samtalet blev ganska dramatiskt. Han sade därunder att jag skött mig bra och haft framgång i skolarbetet. Uppvaktningen hos rektor som jag varit med om skulle dock komma att inverka på betygssättningen därest jag inte ville lämna uppgift på dem som iscensatt densamma. Jag svarade omedelbart att jag för min del ansåg att vår åtgärd var berättigad även om metoden måhända kunde diskuteras. Det kunde därför inte komma ifråga att jag hängav mig åt någon judasgärning, vilket hot som än framställdes och hur än detta komme att verkställas.

Vi skildes under strama artighetsbetygelser för att aldrig träffas mer. Omkring en månad efter skolavslutningen fick jag mig tillsänt betyg från skolan. I detta förekom emellertid ingenting som kunde tyda på att hotet gått i verkställighet. Tvärtom var det genomgående goda vitsord i alla ämnen som jag åtnjutit undervisning i.

I likhet med alla andra studerande trodde vi som gingo i Katrineholms tekniska skola att "den ljusnande framtid är vår". I den förhoppningen bildades också en klassförening och instiftades ett märke på vår värdighet. Då denna skolundervisning inte avslutades med någon ingenjörsexamen var vi överens om att det måste bli något annat än den obligatoriska ingen-

jörseringen. Det blev i stället ett märke av förgyllt silver med initialerna IFH vilket skulle uttydas: "Ingenjörsmännens Framtidshopp". Vi beslöt vidare att vi på tioårsdagen av märkets fastställande skulle träffas på Gustaf Adolfs torg i Stockholm varvid märket skulle utgöra samlingstecknet.

Då jag slutade skolan i förtid vet jag inte om annat beslut blev fattat senare. I varje fall blev inte jag i tillfälle att infinna mig vid 10-årsträffen och jag vet inte heller om någon av de övriga infunno sig där.

Jag vet inte heller vilka olika öden som de andra gingo emot då jag aldrig träffade någon av dem eller har sett någons namn i pressen. Att det var hårda tider för de flesta av dem såväl som för mig är säkert enär den ekonomiska kris som utlöste storstrejken år 1909 redan då kunde skönjas.

Värnplikt

Den 3 april reste jag direkt från skolan i Katrineholm till Stockholm för att inställa mig samma dag vid Östra brobänken på Skeppsholmen för vidare befordran med båt till Waxholms fort.

Tiden var knapp då jag kom till Stockholm, där jag bara varit på en kort visit en enda gång tidigare. Jag visste inte heller var Östra brobänken var belägen varför jag beslöt mig för att ta en taxibil från Centralstationen. Det var första gången som jag åkte bil varför tillfället i och för sig blev minnesrikt. Väglaget var inte det bästa, dels låg det is och snö kvar, dels stod inte gatuunderhållet ens i Stockholm på någon högre nivå. Bilarna hade också sina barnsjukdomar. Allt nog, det gick ganska bra hela vägen från Centralen men då vi skulle uppför den lilla backen på Skeppsholmen förmådde bilen inte längre, Chauffören gjorde flera förtvivlade försök utan att lyckas. Jag nödgades därför avbryta bilfärden och gå till fots. Jag kom på detta sätt till Östra brobänken i sista minuten, just innan båten lade ut.

Vi ilandsattes vid Waxholms fort varefter det kommenderades uppställning och marsch till

gymnastiklokalen som låg strax intill den plats där uppropet skedde.

Därefter blev det kommendering till badet, en varmluftsbastu, i vilken vi stuvades in så många som fick plats varefter dörren bomrades igen utifrån. På grund av den olidliga trängseln och den övermättade varma luften i bastun och det faktum att en del ynglingar aldrig badat bastu tidigare höll det på att utbryta panik då den ene efter den andre svimmade.

Efter en första utspisning i fortet färjades vi över till Rindö och fick därefter marschera till Oskar Fredriks borg där det skedde fördelning till de olika kompanierna. Jag blev placerad på yrkeskompaniet såsom eldare.

Efter den vanliga rekrytexercisen och instruktionsläsning blev jag kommenderad att tjänstgöra som eldare på olika ångslupar, stationerade vid Waxholms fort. Sedan jag tjänstgjort på ångsluparna någon tid fick jag kommendering som maskinist på ångfärjan "Rindön" som ombesörjde trafiken mellan Waxholms stad och fortet. Vi var tre man som gick skiftgång. Det var en civil maskinist, en underofficerskorpral och jag som bytte av varandra. Kapten hade sergeants grad. Tjänsten på färjan medförde att vi blevo liksom en avskild grupp utanför den militära drillen. I synnerhet som vi också blevo förlagda i ett särskilt logement i fästningstornet. Vi fick även intaga våra måltider å andra tider än de som var officiellt fastställda för förläggningen i övrigt. Vi kände oss därför obundna och disponerade fritiden efter eget behag utan risk att drabbas av de militära formaliteterna. Det var inget större område man hade att röra sig på. Det begränsades till fästningssön och Waxholms stad vilka snart var utforskade. Det kunde även hända att man någon gång reste in till Stockholm. En resa fram och åter kostade dock två kronor vilket var lika mycket som avlöningen för tio dagar och då man inte hade andra tillgångar var det angeläget att hushålla med kassan.

Det var gott om fritid och på regementet fanns ett ganska bra bibliotek där jag lånade en del böcker. Jag läste olika författare. Särskilt kommer jag ihåg att jag läste Strindbergs blå

böcker som var de första böckerna jag läste av denna författare.

En söndagsmorgon på försommaren 1908 blevo vi alla som var stationerade vid Waxholm kommenderade till uppställning iklädda paraduniform. Vi fick sedan marschera över Rindön till Oskar Fredriks borg där det blev uppställning nedanför batterierna vid Oxdjupet för att paradera för prins Vilhelm och hans ryska brudprinsessan Maria Pavlovna som ombord på en eskader samma dag anlände till Stockholm. Luften var kylig i den vackra vårmorgonen varför vi huttrade och frös i den lätta uniformen. Det var ett festligt skådespel då kanoner från fästningsbatterierna ovanför oss saluterade och erhöill svar från de anlöpande flagg- och vimpelprydda marinfartygen.

Denna sommar besöktes Sverige även av en större fransk eskader. En del av fartygen var så djupgående att de inte kunde gå in till Stockholm enär stora segelleden genom Oxdjupet inte hade tillräckligt djup. Den har sedermera fördjupats så att den medger passage av väsentligt större fartyg än vad som då var möjligt. De största båtarna i eskadern fick ligga kvar i Trälhavet under den officiella visiten i Stockholm. Vi fick därunder tillstånd att gå ombord på dessa fartyg å därför bestämda tider. Jämfört med den tidens svenska marinfartyg var dessa av jättedimensioner och utrustade med dåtidens moderniteter ifråga om bestyckning och övrig service. Då de flesta var så kallade linjeskepp voro de utrustade för långa resor. Jag minns bl.a. att det fanns förråd av en hel del råvaror som bereddes ombord i särskilda anläggningar. Ävenså fanns det en mängd levande boskap som medfördes på resan och som slaktades och bereddes allt efter föreliggande behov.

Fram på sommaren hade spänningen på arbetsmarknaden ytterligare tillspetsats och fick en utlösning i det så kallade Amaltheadådet i Malmö den 12 juli. Några unga arbetare i uppsatt tillstånd sprängde då en bomb ombord på fartyget Amalthea som användes som bostad åt från England importerade arbetare. Arbetare vilka användes som strejkbrytare under den pågående hamnarbetarstrejken. Denna händelse

gav eko över hela landet och olika myndigheter vidtog åtgärder till skydd mot befarade oroligheter. Det rådde därför en olidlig spänning på arbetsmarknaden i avvaktan på huruvida pågående förhandlingar mellan parterna skulle brista och arbetsgivarna skulle igångsätta en planerad jättelockout.

Förhandlingarna nådde sin kulmen den 18 juli. Det befarades att det skulle utbryta oroligheter i Stockholm därest ingen uppgörelse komme till stånd. Av denna anledning avdelades 40 man från kustartilleriet i Waxholm för beredskap att vid behov omdelbart inskeppas till Stockholm. Transporten skulle ske med ångfärjan. Jag hade sista vaken ombord den kvällen då det kom order med föreläggande att hålla färjan i beredskap hela natten för utryckning på närmare order. Det var så allvarligt att jag inte ens fick avbyte för måltid utan kompanibefälhavaren lämnade mig kostpengar för intagande av mat på hotellet under uppehållen mellan Waxholm och Rindön.

Jag höll ångan uppe på färjan hela natten och de 40 mannarna låg fullt alarmberedskapsutrustade i kasernen. Det kom dock inte någon utryckningsorder emedan förhandlingsparterna under natten nådde fram till en viss överenskommelse varigenom de befarade oroligheterna i Stockholm uteblev.

Den sammanlagda värnpliktstiden vid Kustartilleriet vid den här tiden utgjorde 172 dagar, varav 137 dagar första året och 35 det andra. Under andra året 1909 pågick tjänstgöringen 28/8 till 29/9. Jag fick då omdelbart kommandering på olika ångslupar och barkasser med vilka vi bland annat bogserade måltavlor på Trälhavet. Måltavlorna användes för målskjutning med kanoner från olika fästningsbatterier samt med torpeder. De senare skulle, efter det de utskjutits från fästningen, återtransporteras till platsen från vilka de avfyrats.

En gång bogserade vi en större flotte genom Oxdjupet över för ändamålet utlagda minor som exploderade och sprängde den bogserade flottan i luften. Detta var bekantgjort i förväg varför strandbefolkningen passade på att förse sig med fisk av olika slag. Fisken hade bedö-

vats av minexplosionen och flöt i massor på vattnet.

Under andra årets värnplikt (1909) pågick storstrejken som bäst varför det även då var spänning i luften. Enligt den tidens uppfattning motiverade detta att militären beordrades att utöva vakthållning på olika orter och industrier.

Den bevakningsbåt, som jag då tjänstgjorde på, beordrades till Lilla Värtan för bevakning av Stockholms gasverk. Besättningen på båten utgjorde 13 man, varav tre i maskin. De senare skulle ha vakthållning ombord, den övriga besättningen blev vid framkomsten utplacerade inom gasversområdet.

Enär det inte fanns utspisningsmöjligheter ombord på vår båt skedde vår utspisning på samma båt som ombesörjde strejkbrytarnas förplägnad. Vi kommo dock aldrig i kontakt med dem enär vi fick intaga våra måltider då de voro i arbete.

Vi som tillhörde maskinpersonalen hade ingen annan sysselsättning under de 11 dagar denna kommandering varade än att ro över till strejkbrytarfartyget och där intaga våra måltider. Emellanåt kokade vi kaffe i skansen eller låg och rökte tobak (Blå Bröder). Vi fick nämligen inte gå i land.

Olika människor

På grund av att de som gjorde sin värnplikt vid Waxholms kustartilleri, framför allt de som tillhörde yrkeskompaniet, kommo från olika delar av riket, de flesta dock från huvudstaden, var det en ganska brokig blandning av unga män av skilda klasser, kynnen och åskådningar som slipades mot varandra. Detta förhållande lade också grunden till en viss människokänedom. Kanske den betydelsefullaste lärdomen som inhämtades under värnplikten. En lärdom som jag tror de flesta svenska ynglingar haft nytta utav i fortsättningen av livet.

Stockholmsynglingarna ville till en början visa sig överlägsna gentemot landsortspojkarna. I synnerhet mot dem som kommo direkt från plogan vilka betitlades "bönder" och ansågos vara mindervärdigare än andra yrkeskategorier.

Det var visserligen några år sedan jag själv lämnat plogen men jag kände ändå en viss samhörighet med dem som forsatte att bruka den svenska jorden. Jag reagerade därför mot dessa uttryck vilket föranledde många och stundom rätt heta diskussioner varunder jag bland annat hävdade att landortsgrabbarna var sundare till kropp och själ samt att de på ett tidigt stadium hade fått lära sig veta hut och utföra samhällsnyttigt arbete. Vad intelligensen beträffade var den säkerligen inte underlägsen stadsbefolkningens, tvärt om hade stadsgrabbarna mycket att lära av pojkarna från landet. Genom sina insatser i moderneringen möjliggjordes överhuvudtaget för stadsbefolkningen att få sitt dagliga bröd och en levnadsstandard som de själva ej förstodo att värdesätta.

Under de många diskussionerna klarlades så småningom att vi alla är beroende av varandra för att produktionen och livet skulle ha sin naturliga gång och att allt hederligt arbete, oavsett art och karaktär, var lika hedrande för dess utövare.

Vid något tillfälle under dessa diskussioner fick jag god hjälp av en liten undersätsig yngling från ett bruk i Gästrikland. Han var organiserad socialdemokrat och medarbetare i en socialdemokratisk tidning samt reste omkring i bygderna som agitator. Han hette Mauritz Westerberg, sedermera riksdagsman och redaktör i MT. Han fick en viss hjältegloria omkring sig därigenom att han låtit tatuera frihetsdevisen på bröstet och för att han fick sitta i "kroken" (arresten) för att han under sin hempermission varit ute i bygden och hållit agitationsmöten och i anledning därav icke återinställt sig i tid vid kompaniet.

En annan typ var en överklassyngling från Stockholm. Han var musiker och fick spela på officersmässen om kvällarna. Detta gjorde att han blev överlägsen och hånfull mot logementskamraterna. Det hela slutade en vacker dag med att han fick så kallad kompaniaga. Bestrafningen skedde en natt då han kom in i logementet halvrusig som vanligt och utslungade sina glåpord om kamraterna. Den natten skulle kamraterna som en man ta honom i uppuktelse. Det började med att hans sidenkudde

var borta varöver han svor och gormade utan att någon hörde honom. När han skulle lägga sig var sängen fylld med skor och annan bråte. Sedan han rensat sängen och alla lagt sig började det först droppa vatten på hans huvud från överslafen. Han frågade då vem som kastade vatten på honom utan att få något svar, alla sov. Han lade sig tillrätta på nytt och allt blev tyst. Då kom med ens en störtflod av vatten över honom. Vattnet kom från en flaska placerad under överslafen och vars kork var ansluten till ett snöre som ledde till en säng längre bort i logementet. Då offret lade sig tillrätta i sin säng ryckte kamraten i snöret varvid korken gick ur och innehållet rann ut över offret. Han rusade upp i vilt raseri och sprang mot dörren för att, som han sade, anmäla kamraterna för nidingsdåd. Med ens blev det liv i logementet. Alle man rusade upp ur sina sängar och omringade honom och hotade med kompanistryk om han nu eller senare fullföljde hotet. Han tvingades erkänna att han burit sig drummelaktigt åt och bedja om ursäkt för att han varit okamratlig. Han fick också lova att inte göra sak av det inträffade.

Efter den betan yttrade han inte ett ljud då han kom in på logementet för att lägga sig. Han blev förresten strax därefter svårt sjuk och frikallad. Jag har sedermera sett i tidningarna att denne man blev en av landets förnämsta pianister.

En annan händelse som berörde mig djupt gällde en yngling från ett mellansvenskt bruk som var både psykiskt och fysiskt undermålig. Han blev likväl tvingad att delta i gymnastik och drillövningar för vilka han saknade alla förutsättningar. Av oförstående exercisledare, korporaler, som saknade psykologisk blick och människokänedom, utsattes han, på grund av sin underlägsenhet, för hån och spe vilket även en del oförstående kamrater fann nöje uti.

Efter någon tid fick han hempermission någon tid på läkarens inrådan. Då han kom tillbaka efter denna kunde han i sitt deprimerade tillstånd ej fortsätta längre. En dag riktade han det skarpladdade geväret mot sig själv och tryckte av. Skottet var omdelbart dödande.

Från Hargs bruk kom en senig och knotig yngling, vars händer var så krokiga att han gjorde honnör med knuten hand. Detta lyte hade han ådragit sig under uppväxtåren då han var ångpannereglerare i stångjärnsmedjan. Han var kamratlig och lätt att komma till tals med men en smula enfaldig och godhjärtad. Han fick då och då ett paket från sin moder innehållande bland annat smör. Ryktet om innehållet i hans paket spred sig snart bland logementskamraterna och varje gång som matpaketet anlände blev det feststämning. Alla passade då på att vid utspisningen stoppa en extra kuse bröd under blusen varefter det åts smörgås i logementet till dess smörförsändelsen var slut. För denna givmildhet förärades han öknamnet "Smörburken". Ett namn han fick behålla hela exercistiden.

En annan smed kom från ett bruk i övre Värmland. Det var en jättelik gestalt med ett underligt aplikt ansikte och han var hårbetäckt över hela kroppen. Han gick under benämningen "Gorillan".

Som sagt, det fanns en mängd olika människor med olika utseende, olika utbildning, intressen och ideal. Av var och en av dessa hade man något att lära av.

Under dessa år drog diaboloflugan (Diabolo) som en stormvind över landet. Överallt såg man ungdom och även äldre sysselsatta med att drilla sin diabolo. Ibland militären var det framförallt underofficerarna som ägnade sin fritid åt denna hobby. En del blevo verkliga virtuoser.

Trots att värnpliktsutbildningen är en tvångsutbildning som samhället kräver av alla unga män återspeglar den, sedan alla besvärligheter glömts, glada och ljusa minnesbilder av ungdom, samhörighet och kamratskap. Ett minne som följer en genom livet.

Diabolospel

Diabolospel (av det grekisk-latinska diabolus: djävul) är en lek med en hantel- eller timglasformad tingest av trä, metall eller gummi. Den bringas att snurra på ett snöre vars båda ändar är fästade på var sin pinne. Genom omväxlande höjning och sänkning av pinnarna fås snurran att rotera. Vid en hastig spänning av snöret kastas snurran upp i luften för att sedan återigen uppfångas på snöret. Olika toner uppstår, när snurran roterar, om den har uppborrade hål av lämplig storlek.

Spelet härstammar från Kina, där det kallades Kongzhu, men det är också känt från Östafrika. Omkring 1812 var det populärt i Paris, och på 1850-talet var det ett allmänt nöje i Sverige. Det har dykt upp också senare, bl.a. 1908 och på 1960-talet.

Bra Böckers Lexikon

Hårda tider

Då jag i slutet av augusti 1908 ryckte ut från första årets värnplikt var oron på arbetsmarknaden alltjämt på kokpunkten. Detta trots att arbetsmarknadens huvudparter under året träffat en överenskommelse som innebar "vapenvila" inom de viktigaste näringsgrenarna. På grund härav nyanställde företagen arbetskraft endast sporadiskt och ofta av ren tillfällig art.

Under dylika förhållanden var det ej lätt för en oerfaren yngling från landet, som saknade all yrkesutbildning, att i Stockholm erhålla stadigvarande arbete av något slag eller överhuvudtaget något arbete alls. Oavsett detta hade jag bestämt mig för att stanna där och pröva lyckan. Jag trodde och hoppades alltjämt att det så småningom skulle öppnas möjligheter att vid någon mekanisk verkstad inhämta den praktiska utbildning som möjliggjorde fortsatt praktik till sjöss och senare inträde till navigationsskolan.

Mitt sparkapital var i det närmaste slut men jag ville inte till något pris be om hjälp hemifrån. Så började jakten efter arbete. Jag besökte därvid en hel del verkstäder, dock utan resultat.

Alla förklarade att de i stället för att nyanställa nödgades avskeda personal. Till sist lyckades jag, efter några dagars jakt, få tillfällig anställning vid Atlas verkstäder. Dessa var då belägna invid S:t Eriksbron och Torsgatan, på det område med bostäder som kallas Atlasområdet.

Jag började på Atlas verkstäder den 3 september 1908. Först i pannplåtslageriet men jag kom snart över till vagnverkstaden. Vid den tiden var Atlas en av de största industrierna i Stockholm och man tillverkade broar, lokomotiv, järnvägsvagnar, ångmaskiner, pressverktyg mm. De första dieselmotorerna voro då också under tillverkning där. Några år senare flyttades verksamheten till Sickla varvid firmanamnet ändrades till AB Atlas-Diesel. I plåtslageriet tillverkades i huvudsak ångpannor. Där var ett öronbedövande oväsen dagen i ända. Oväsendet nådde sin höjdpunkt vid riktningen av de stora pannplåtarna vilket försiggick på den stora järnplan där 3 - 4 man med släggor gick till anfall efter förmannens anvisningar. Dessa gick till så att han spottade på de ställen där plåten skulle tuktas.

Jag hade inte begrepp om att proppa öronen de första dagarna varför jag efter en veckas arbete i detta inferno var fullständigt döv. Dövheten gick bort så småningom då jag kom in på vagn-tillverkningen.

Med hygienen var det si och så på verkstäderna vid den här tiden. Det hårda arbetet utlöste mycket törst vilken fick släckas vid en bänk mitt i verkstaden. Vid bänken fanns en kittel innehållande en blandning av vatten och havremjöl. Vid sidan hängde en skopa som var gemensam för alla. "Soppan" var ett bra medel mot törst men sättet var på den serverades oap-titligt.

Arbetsveckan utgjordes av 57 timmar därav 10 varje vardag och 7 timmar på lördagen. Avlöningen var 32 öre per timme samt ackord vilket utbetalades efter det arbetsprodukten var färdig och avsynad.

Ackordsförtjänsten kunde uppgå till 45 å 50% av den totala lönen vadan medelinkomsten rörde sig om cirka 45 - 47 öre per timme. För mig

tog detta arbete slut i mitten av december varefter jag reste hem till Finnskogen för att fira jul.

Under tiden som jag arbetade vid Atlas bodde jag hos en tysk familj vid Tomtebogatan 15 där jag fick betala 10:80 per vecka för mat och husrum. Det rum som jag fick bo i användes samtidigt som familjens matplats varför jag så snart som möjligt försökte att få en mera ogenerad och samtidigt billigare bostad. Trots att familjens lägenhet bestod av två rum och kök var det ändå synnerligen primitiva bostadsförhållanden de själva fick nöja sig med. De båda rummen användes till uthyrning och privatspisning. I det ena rummet bodde tre ungarlar och i det andra, som alltså även var matplats, bodde jag. Hela familjen, man, hustru och två barn, fick således bo i köket. I övrigt var lägenheten modern efter den tidens förhållanden, den var bland annat utrustad med WC. Någon sådan komfort hade jag inte sett förut.

Det var ytterst vanligt i Stockholm på den tiden att familjer för att kunna klara sin ekonomi måste hyra ut alla tillgängliga utrymmen. Familjen nödgades då stuva in sig i köket och i många fall hade man inneboende även där.

När jag i början av januari 1909 återkom till Stockholm var jag åter utan arbete och bostad. Jag fick då hyra bostad hos en livförsäkringsinspektör. Där fick jag dela rum med en livförsäkringsagent som arbetade för samma försäkringsbolag som hyresvärden. På grund av det tryckta konjunkturläget var det inte så goda tider inom livförsäkringsbranschen varför familjen hade det ganska skralt. Min rumskamrat, som skulle existera uteslutande på de nya försäkringar han kunde anskaffa, hade det inte bättre. Ändå sämre var det för mig som saknade arbete och var på ständig jakt efter arbetstillfällen.

Vid den tiden fanns det ej någon ordnad arbetsförmedling varför sådan verksamhet bedrevs av en hel del privata, oftast obskyra, förmedlingskontor. Dessa var mest angelägna att få in-skrivningsavgifter av klientelet och sedan fick det gå som det kunde med arbetsanskaffningen. Inskrivningsavgiften var i regel 10 till 15 kro-

nor. Om man var arbetslös och kapitalet började ta slut ville man inte gärna offra de sista slantarna på dylika tvivelaktiga hjälporgan. En gång hänvände jag mig till en sådan byrå och erlade en förmedlingsavgift av 10 kronor. Något meddelande därifrån kom det dock aldrig. Så småningom upptäckte jag Stockholms stads då nyinrättade arbetsförmedling som låg på Regeringsgatan 113. Inte heller denna arbetsförmedling hade så stora förutsättningar att under dåvarande lågkonjunktur anvisa arbeten. Förmedlingen skulle i första hand tillgodose behoven för i Stockholm hemortsberättigade sökanden. Det kostade dock inget att gå dit och anmäla sig. Dessutom kunde man i vänthallen ta del av de olika dagliga tidningarna.

Strax intill arbetsförmedlingen hade man, vid Roslagstorg, uppfört en provisorisk barack som av folkhumorn kallades "Restaurang rotmoset". I den provisoriska matsalen, som saknade golv och i övrigt var möblerad med tvenne långbord med fasta bänkar, kunde man få ett skrovmål för det facila priset av 35 öre. Matsserveringen var en av de billighetsinrättningar som tillkom på initiativ av den då välkände "Ångköksolle". De var avsedda för att för en billig penning tillhandahålla lagad mat åt folk som inte hade råd att gå på vanliga näringsställen.

Det stod även andra möjligheter till buds att leva billigt i dåtidens Stockholm. Automatrestaurangerna hade då nyligen gjort sitt inträde. Bland andra fanns det en sådan automatservering vid Vasagatan, där ESSELTE-huset nu ligger. Där stod det alltid fyllda brödkorgar på borden och genom att lägga en femöring i automaten kunde man få ett glas mjölk. Sedan var det bara att slå sig ner vid ett bord och äta så mycket bröd man ville. Man behövde således inte gå hungrig även om kassan var skral.

Dessa näringsställen var helt naturligt frekventerade av framförallt ungdomar som saknade arbete och vars tillgångar var på upphällningen. På grund av oförvållad kassabrist nödgades man, i synnerhet under arbetslöshetsperioderna, uppsöka de billigaste och samtidigt de primitivaste näringsställena. Dessa näringsställen besöktes också av en hel del tvivelaktiga element

som kommit dithän att de inte längre hade intresse av att söka sin utkomst genom hederligt arbete. Det gällde därför att vara på sin vakt och undvika att stifta närmare bekantskap med dem vilket inte alltid var så lätt. Jag var ganska välklädd i min skraddarsydd kostym och nya överrock som jag hade haft med mig hemifrån. Dessutom hade jag ett bra fickur. Jag kommer särskilt ihåg ett sådant kafébesök i gamla stan då det ägnades ett särskilt stort intresse åt min präktiga överrock. Gästerna på kaféet försökte på allt sätt övertala mig att den var överflödigt att ha längre, nu då våren var i antågande. Det gick ju bra att låna en slant på den och vi var i behov av kontanta medel allesammans. Jag sade med eftertryck att jag föredrog att själv bestämma över mina egna ägodelar. Inte heller hade jag intresse att bli med i deras gäng. Jag blev dock aldrig någon gång utsatt för hot om kroppslig misshandel.

Skogen ger en chans

Sedan jag gått arbetslös en tid varunder jag gjorde många fåfänga försök att erhålla arbete i Stockholm och sedan kassan i det närmaste förbrukats beslöt jag mig för att försöka få arbete av något slag i den närliggande landsorten. Jag var ingalunda främmande för sådant arbete.

Vid besök på förefintliga så kallade värme- och läsestugor studerade jag dagstidningarnas platsannonser. Antalet annonser var dock ganska få på grund av det rådande konjunkturläget. Jag fann till slut en annons i Norrtäljetidningen om skogshuggare i Norrtäljetrakten. Påföljande dag tog jag därför tåget till Norrtälje där jag uppsökte firman som annonserat, Det framkom därvid att arbetsplatsen var belägen ganska långt utanför staden och några kommunikationer dit fanns ej varför jag tackade nej och återvände till huvudstaden med ytterligare försvagad kassa. Järnvägsresan tur och retur Stockholm - Norrtälje kostade nämligen 5 kronor.

SRJ, Stockholm Roslagens Järnvägar

Några år innan Wiktor Mattsson tog tåget till Norrtälje hade dåvarande Stockholm - Rimbo Järnväg (SRJ) köpt Uppsala - Länna - Norrtälje Järnväg (1908). I samband härmed ändrades namnet till Stockholm - Roslagens Järnvägar (SRJ)

Stockholm - Rimbo Järnväg tillkom på initiativ av ett antal godsägare och storbönder i södra roslagen som ville förbättra möjligheterna att transportera sina jord- och skogsprodukter till Stockholm. Järnvägen öppnades för trafik 1885. Järnvägens tillkomst underlättade i hög grad exploatering och bostadsbyggande i närområdet av Stockholm.

Järnvägen byggdes från början som smalspårig med en spårvidd på 3 svenska fot, dvs. spårvidden 891 mm, och den är i dag den enda kvarvarande 3-fotsbanan med reguljär passagerartrafik.

Uppsala Länna Järnväg byggdes samtidigt (1874) med Dannemora Hargs Järnväg och med delvis samma motiv, dvs. för att försörja bruket i Länna med träkol och malm från Dannemora. För att underlätta utskeppning av brukets och andra producenters produkter byggdes tio år senare (öppnad för allmän trafik 1884) järnvägen Länna - Norrtälje.

Se litteraturförteckning

Återkommen till Stockholm uppsökte jag arbetsförmedlingen och anmälde mig till det första arbete som bjöds. Även detta visade sig vara skogshuggning och beläget å Tuna gård på Värmdön. En kall januaridag 1909 steg jag ombord på en Thor-båt som hade att göra fem timmar för att pressa sig fram genom isen till Torsviks brygga. Därifrån var det sedan cirka en mil att gå till fots till bestämmelseorten. Det var snö och dåligt väglag och när jag äntligen kom fram var det nermörkt. Jag letade mig fram till den första stugan vari det lyste i fönstren och frågade om jag kunde få nattlogi där. Det visade sig då att jag kommit till gårdens slöjdare. Denne kunde inte härbärgera mig över natten utan hänvisade mig till gårdens rättare. Han var dock inte hemma när jag kom dit men

efter en del parlamentering med hans hushållerska fick jag emellertid ligga i gästrummet över natten. Rummet var synnerligen spartanskt möblerat, bland annat var sängen försedd med ett hästtäck. Jag sov ändå gott den natten och överraskades på morgonen av hushållerskan som kom in med kaffe.

Efter samtal med rättaren hänvisades jag till skogvakaren vilken anvisade avverkningsområdet samt bostad. Bostaden var belägen i en gammal utranterad statarbyggnad och bestod av ett jättestort kök med utbränd spis samt ett rum vari det fanns en fallfärdig kakelugn. Innanförster saknades givetvis. Det hela gjorde ett beklämmande intryck av tomhet, kyla och armod. Den enda möbelen var en gammal tom säng som stod vid ena väggen. Genom skogsvaktarens förmedling erhöll jag två tomsäckar till sängutrustning samt ett hästtäck. Säckarna fick jag själv stoppa med halm.

Trots den primitiva bädden och den kalla bostaden i övrigt sov jag ändå gott. Men man var ju ung, frisk och härdad. Arbetet i skogen skapade spänst och motståndskraft.

Skogsarbetet i och för sig vållade inga som helst svårigheter när jag på detta område hade takten inövad från barndomen. Redan efter första dagen kom skogsvaktaren och uttalade sin förvåning över min prestation vilken överträffade hans förväntningar.

Värre var det med kosthållet som man fick ordna bäst man ville och kunde, vilket inte var så enkelt. Jag hade då heller aldrig varit "självhushållare" tidigare och saknade tillbehör av alla slag, ävensom kokkärl. Jag hade dock tillgång till mjölk som man fick hämta direkt i mejeriet mot avlämnande av tidigare köpta polletter. Första dagen bestod därför kosten av mjölk samt limpa och smör som jag köpte i den ett stycke därifrån liggande diversehandeln. Jag köpte då även yxa, såg och mjölkflaska.

Efter att jag något över en vecka levit på denna skaffning började jag känna mig ganska tunn och lätt. Då kom ytterligare två man som skulle bo i samma lägenhet. De var medelålders män bågiga två som kommit på dekis. Enligt mitt förmenande stodo de på en mycket låg intelli-

gensnivå, framförallt i hygieniskt avseende. De hade ändå stor förtjänst i att de var mästare i matlagning passande för skogshuggare. Av deras kokkonst och företagsamhet på det kulinäriska området stimulerades också jag att följa deras exempel och utnyttja den gamla spisen för matlagning. Vi kokte potatis, stekte fläsk och gräddade kolbullar och jag började åter få hull.

Trots min ungdom i jämförelse med dessa "halvvildar" vann jag snart deras förtroende och fick vara deras rådgivare då det gällde angelägenheter som lågo på ett något högre plan än deras vardag. Denna respekt berodde i någon mån på att jag hade några läroböcker med mig som jag studerade ibland. Detta var förmodligen ingalunda vanligt i en skogshuggarförläggning vid den tiden.

Några dagar efter det att nyssnämnda huggare anlant kom ytterligare en, han var några år äldre än jag och hade förut arbetat vid Saltsjökvarn i Stockholm men avskedats i brist på arbete. Då denna i fråga om ålder och allmänbildning stod mig närmare än de andra blevo vi på sätt och vis två generationer i stugan.

Fram i mars månad, då vårsolen började titta fram mellan träden i skogen, vaknade hoppet åter att det snart skulle bli öppet vatten och därmed en chans att gå till sjöss. Tillsammans med min nyförvärvade kamrat styrde jag den 15 mars åter kosan till huvudstaden. Upptäckten av ohyra hos de äldre männen bidrog också till att snarast möjligt påskynda avfärden. Jag hade ju min fina vadderade överrock som jag fruktade kunde bli "smittad".

Åter i Stockholm

Vi hyrde ett rum tillsammans vid Skräddaregränd i staden mellan broarna. Rummet var mycket förnämt med stoppade möbler av olika slag. Hyresvärden var en gammal dam som själv bodde någon annan stans varför hon av den anledningen ej övade vederbörlig tillsyn av lägenheten. Hon kom emellertid dit på söndagsmorgonen för att bjuda sina hyresgäster på kaffe och uppbära hyran.

Redan första natten hade vi olustkänslor och svårt för att sova. Förklaringen fick vi första

söndagsmorgonen då vi lågo lite längre än vanligt. Vi upptäckte att det krälade av vägghyra i hela lägenheten vilket vi upplyste värdinnan om då hon kom med morgonkaffet varefter vi omedelbart flyttade och våra vägar skildes.

Genom arbetsförmedlingen erhöll jag tillfällig anställning vid Viktoria kvarn såsom eldare under den tid som den ordinarie eldaren var sjukskriven till följd av olycksfall i arbetet. Denna anställning varade i tre veckor. Jag blev erbjuden att stanna kvar såsom ordinarie enär man inte var nöjd med den som jag vikarierade för, vilken i så fall komme att avskedas. Jag fann denna motivering för företrädarens avskedande orättvis och meddelade att jag inte kunde stanna kvar. Jag var också glad efteråt att jag inte stannade kvar ty kvarnens driftmaskineri bestod av tre stycken jättemotorer vilka drevos med lysgas som framställdes i egna retortrar och gasverk. Maskinanläggningen var överansträngd och gasläckor förekom här och var. Detta avsatte sina verkningar på personalen som var bleka och magra som vandrande lik. Yrkesinspektion var ett nära nog okänt begrepp vid denna tid.

Jag var alltså på nytt arbetslös men fick omedelbart anställning som värmeledningsskötare i en nyuppförd fastighet vid Tjärhovsvägen. Denna fastighet var helt upptagen av lokaler för Stockholmssystemets restaurant, Grå kvarn. Lönen utgjorde 30 kronor per månad samt fri mat på restauranten och eget rum i personalvåningen.

I mitten av maj upphörde skötseln av värmeledningen men husvärden, källarmästaren, önskade att jag skulle stanna kvar under sommarsäsongen och utföra andra sysslor för restauranten. Jag var inte intresserad av detta erbjudande oaktat att jag erbjöds högre lön varför jag slutade anställningen. Jag tänkte att det skulle bli större utsikter under sommaren att få hyra till sjöss. Det visade sig snart att detta var ett misstag.

Grand hotell

Efter några dagar kom jag av en tillfällighet att gå förbi personalingången till Grand hotell och

observerade därvid ett anslag om att man ville ha en manlig hjälpreda i konditoriavdelningen. Jag steg in och anmälde mig som sökande och blev antagen.

Jag kom här in på ett arbetsområde som jag aldrig ens drömt om. Arbetet i konditoriavdelningen var intressant och jag kom snart bra överens med den övriga personalen, varav de flesta, däribland konditorichefen, var tyskar. Han kunde bara tala lite svenska men var synnerligen angelägen att jag skulle stanna kvar där och utbilda mig i yrket. Han såg därför till att jag förutom mitt ordinarie jobb, att sköta glassmaskinen och uträtta ärenden inom hotellanläggningen, även fick hjälpa till med utförande av mindre kvalificerade konditoriarbeten.

Även här var lönen 30 kronor per månad jämte kost och bostad i personalvåningen. Bostäder voro belägna på vinden och ganska primitiva, närmast liknande logement, där tre eller flera fick bo i samma rum. Någon hemtrevnad blev det inte där, i synnerhet som en del av den personal som bodde där var ganska tvivelaktig.

Inom de olika avdelningarna fanns en del handräkningspersonal som man på detta sätt kom i kontakt med. En kort tid efter det att jag börjat min anställning blev alla i denna personalkategori eniga om att göra gemensam demarsch för att förbättra lönevillkoren som vi ansåg var allt annat än tillfredställande.

Samtliga voro eniga om att därest en framställning härom inte ledde till resultat skulle alla begära avsked samtidigt.

Löneaktionen ledde inte till något annat resultat än att jag och flera andra blevo uppkallade till fru Skoog, som då var direktis, och fick en skopa ovelt för att vi vågat göra framställning om högre löner och i samband därmed framställt hot om att samtliga berörda skulle lämna sina anställningar därest framställningen komme att avslås. Hon uppmanade oss att stanna på förutvarande villkor och annullera våra krav. På grund härav lämnade alla berörda sina anställningar samtidigt den sista juni och skingrades åt olika håll.

Bland dem som slutade var även ett biträde i vinkällaren som hette Emil Lindström. Denne kom att hyra rum tillsammans med mig i gamla stan när vi ju alla som deltagit i aktionen blevo utan bostad då vi lämnade anställningarna.

Genom en exerciskamrat fick jag reda på att det måhända fanns möjlighet att erhålla arbete vid Saltsjöbanan. Jag gick därför omedelbart upp på järnvägens kontor i Stockholm och efterhörde om arbete både för mig och min nyförvärvade rumskamrat. På järnvägsbyrån blev jag hänvisad till trafikchefen, Carl Larsson, i hans bostad i Neglinge. Vi reste dit ut påföljande dag den 7 juli 1909. Vi blev omedelbart anställda bägge två, jag som verkstadsarbetare och Lindström som vagnsputsare.

Fritidssysselsättning i Stockholm

I huvudstaden fanns det många ting som kunde fånga och stimulera till intressen av vitt skilda slag.

Arbetarrörelsen hade då på allvar slagit rot lite var stans i landet och framförallt i Stockholm. Här var såväl den politiska som den fackliga verksamheten synnerligen livlig med ständigt förekommande diskussionsmöten och demonstrationer av skilda slag där de olika ideologiernas program och krav framställdes. Det var med andra ord ett gatans parlament och en brytningstid där många av den nya tidens idéer framfördes.

Jag var med om åtskilliga friluftsmöten i Lilljansskogen som vid den tiden var en populär samlingsplats för Stockholms arbetarorganisationer. Mötesplatsen var belägen i närheten av den berömda Ugglevikskällan dit ungdomen ännu vandrade på trefaldighetsnatten för att dricka av källans "livgivande" vatten. Vattnet fick man själv hämta upp ur källan med en bredvid hängande skopa. Det var ett rörligt folkliv vid källan ty det var många som inmundigat fluidum av annan sort än det källan gav.

På talartribunen uppträdde sådana personligheter som Hjalmar Branting, August Palm, Hinke Berggren, Fabian Månsson med flera. De var framstående och medryckande talare, var och

en med sina synpunkter som kunde entusiasmera och rycka med åhörarskarorna. Det var rörande stämmingsfullt då arbetarnas sångförening stämde upp sånger som Heidenstams medborgarsång

"Så sant som vi äga ett fädernesland, vi ärvde det alla lika - - - det är skam, det är fläck uppå Sveriges banér att medborgarrätt heter pengar"

Vid andra tillfällen läste någon Karl Snoilskys dikt "Den tjänande broder". Det var entusiasm och framtidstro som tog sig uttryck då publiken sjöng "Arbetets söner", "Internationalen", K G Ossiannilssons "Ungdomsmarsch" eller Fabian Månssons eggande kampsång.

Jag var även med åtskilliga gånger vid de stora diskussionsmötena i Folkets hus A-sal där arbetarrörelsens mål och medel diskuterades.

Det var i huvudsak två olika riktningar som kämpade om makten. Den socialdemokratiska riktningen som företrädde av Hjalmar Branting, August Palm mfl. och den ungsocialistiska, anarkistiska, vilken företrädde av Hinke Berggren och vars medlemmar benämndes "unghinkar".

I allmänhet var lokalen fylld till trängsel vid dessa möten och debattens vågor gingo höga som ett hav i storm. Argumenten var det inte alltid så noga med. Jag kommer särskilt ihåg ett dylikt möte i Folkets hus A-sal då Hinke Berggren jagade upp sig till den grad att han krängde av sig rocken då han stod i talarstolen samt hoppade upp på en stol och gestikulerade.

Det var många gånger stor oro bland mötesdeltagarna i salen som mycket väl hade kunnat utmyнна i allmänt tumult. Vid något dylikt intermezzo var det alltid någon förnuftig talare som göt olja på vågorna och dämpade ner stämningen.

Jag använde också fritiden till att besöka Arbetarinstitutets bibliotek vid Klara Norra Kyrkogata samt att lyssna till institutets föreläsningar. Inträdet till dessa föreläsningar var endast 10 öre. Där fick man åhöra den tidens förnämsta föreläsare såsom institutets grundare doktor

Anton Nyström, professorerna Knut Kjällberg och Lydia Wahlström, Ivan Bolin, författarinnan Ellen Key mfl.

Det var verkliga högtidsstunder när dessa föreläsare på ett pedagogiskt sätt meddelade sina kunskaper på olika områden till ett kunskapsförstående auditorium. På Arbetarinstitutet förekom också soaréer och konserter av hög klass.

Det inträffade även någon gång att jag besökte en teaterföreställning. Den skrala kassan tillät dock i sådana fall placering endast på de allra billigaste platserna.

Biografer hade vid den här tiden börjat förekomma i Stockholm. Bildmaterialets kvalitet och mängd var det lite si och så med men programmen utfylldes i regel med olika artistuppträdanden. Entréavgiften var ju inte heller så avskräckande, 30 till 35 öre.

I Stockholm fanns ännu kvar några av originalen från sekelskiftet vilka satte sin prägel på gatulivet, tex.: Tidnings Boje, Kalle Vänster mfl.

Jag kommer särskilt ihåg ett intermezzo med ordningspolisen som arrangerades av Kalle Vänster. Det var midsommarmorgon och vi voro på hemväg från Hagaparken där vi tillbringat midsommaraftonen. Vi tog vägen över Klara kyrkogård, klockan var omkring fem på morgonen och trötta som vi voro slog vi oss ned på en parksoffa och slumrade till. Vi väcktes av ett hiskeligt oväsen och fann Kalle Vänster stående framför oss misshandlande vårt dragspel. Det gav ifrån sig de värsta tonarter som kunde frambringas ur ett Magdeburgerspel. Det dröjde inte länge förrän vi uppvaktades av två poliskonstaplar som gjorde gällande att vi uppträtt förargelseväckande och störde kyrkogårdsfriden. De krävde att vi skulle följa med till polisstationen för ingående förhör. Efter mycket parlamentärer lyckades vi att med förenade ansträngningar övertyga polismännen om att det inte var vi utan Kalle Vänster som misshandlat dragspelet på det sätt de ville lasta oss för. Kalle Vänster själv, som uppmärksammade polismännens ankomst före oss, hade passat på att försvinna under tiden som vi diskuterade. Huruvida det senare blev någon på-

följd för honom vet jag ej. Vi fick emellertid gå med vad som förevarit.

Finnskogen

Efter vad som framgått av min levnadsteckning blev, under världskrigets högkonjunktur, vissa delar av den mark som ägdes av mina föräldrar åtråvärd för gruvbolaget. Det gällde två lägenheter om tillsammans 40 tunnland varav det mesta var skogsmark och impediment. Den ena lägenheten kallades Finnskogsskiftet, avsöndrat från Lund nr 4 i Valö socken år 1889, alltså det år då mina föräldrar förvärvade det. På marken fanns följande åbyggnader; Boningshus innehållande kammare och kök, uthusbyggnad innehållande ladugård, loge och visthusbod samt en fristående källare. Den andra lägenheten, som efter att ha varit försäld på 50 år återgick till ägaren 1916, benämndes halva Finnskogsskiftet, undantaget från Lund nr 3, med besittningsrätt barn efter barn enligt en handling från den 13 november 1797. Från den tiden kan man med bestämdhet konstatera att den varit i släktens ägo. På denna lägenhet fanns åbyggnader av liknande slag som på den förstnämnda.

Under min barndom fanns här ytterligare ett tiotal liknande lägenheter som tillsammans med våra utgjorde en by med det gemensamma namnet Finnskogen. Namnet tyder på att det från början varit några skogsfinnar som slagit sig ner där och försörjt sig med skogsarbete av olika slag. Jorden här är ytterst karg och mager samt föga lämplig för normal odling.

Att skogsavverkning varit huvudnäring från början kan man lätt förstå då man vid varje bebyggd lägenhet finner en åkerlapp som från början varit kolbotten. Inom en omkrets av mindre än en kilometer kan man i dag spåra ett femtiotal dylika kolbottnar. Detta tyder på att träkolproduktionen från början utgjorde grundvillkoren för den ursprungliga bebyggelsens uppkomst. Järnhantering har också försiggått i dessa trakter sedan mitten av 1600-talet. Från denna tid omnämnes Wiggelsbo (Vigelsbo) masugn och Botolfsbo (Botarbo) gruva. I ett bergstingsprotokoll från den 5 maj 1690 finns en passus som tyder på att järnhantering

förekommit i Vigelsbo i Valö socken även före detta datum. Det gäller en tvist mellan Dannemora gruvor och Österby bruk angående rättigheter till vattenkraft. Av protokollet framgår; "När kronan hade Österby var där endast en masugn vid Strömboda på Wiggelsboskogen i Valö, men att Forsmark fått den". Rester av denna masugn fanns fortfarande kvar i början av 1900-talet i form av fragment och slagghögar. Det vattendrag som omtalas hade sina källor från dåvarande Bär sjön vid Finnskogen. Genom sänkning av sjön har den sedermera förvandlats till gungfly och stora sumpmarker där i min ungdom älgen hade ett trivsamt tillhåll, orren underhöll med sitt bullrande spel under senvinterns morgnar, tranorna vilade ut under sina vårfärder mot norr och lommen lät höra sitt trolska läte under vårkvällarna när gungflyt åter var förvandlat till sjö.

Våra lägenheter sträckte sig över detta område, fram mot Rörbergsgruvan. De låg intill varandra och hade båda en längd av ca 2½ kilometer. Lägenheterna utgjorde en betydelsefull del av gruvans utmålsområde.

Under första världskriget intensifierades driften i gruvan i samband med att den fick direkt järnvägsförbindelse med Dannemora - Hargs järnväg.

Allteftersom kriget pågick stegrades efterfrågan på järnmalm. Detta föranledde gruvbolaget att planera för utvidgning och stordrift. Utvidgningen nödvändiggjorde förvärv av det utmålsområde som tillhörde våra fastigheter. Bolaget förhandlade med min fader om förvärv av enbart det aktuella området men efter samråd beslöts att bolaget erbjöds att förvärva lägenheterna i dess helhet vilket de också gick med på varvid en överenskommelse träffades som redovisas separat.

Naturaförmånerna som stipulerades i kontraktet hade i och för sig stort ekonomiskt värde för far under de återstående 20 åren av hans levnad. Ävenså för mina bröder August och Axel vilka bodde kvar på lägenheterna. För min del har jag inte någon gång haft anledning att använda mig av dessa naturaförmåner.

Endast tre år efter att denna affär avslutades avstannade driften vid gruvan och har sedan dess ej återupptagits. Det kan därför sägas att fastighetsaffären avslutades i rätta ögonblicket. Därefter hade fastigheterna mycket ringa värde och skulle numera (början av 1960-talet) knappast vara säljbara till något pris.

Andra delen "Järnvägsman"

Wiktor Mattsson fortsätter berättelsen om sitt liv, hur hans bana som järnvägs- och fackföreningsman inleddes.

Den 7 juli 1909 började jag som verkstadsarbetare vid järnvägsverkstaden i Neglinge. Jag hade då inte den ringaste tanke på att rotfästa mig i Saltsjöbaden. Ödet ville dock annorlunda.

Anställningsförhållanden

Arbetsförhållandena vid järnvägen voro ingalunda så förmånliga att de stimulerade till ansträngningar att stanna där, tvärtom. Arbetstiden var lång och lönen urusel. Detta uppvägdes dock till viss del av den fastare anställningsformen och av vissa sociala förmåner.

Ett privat järnvägsföretag som Saltsjöbanan betraktades ur ekonomisk synpunkt lika säkert som vid Statens Järnvägar där lönen vid denna tid var enahanda och i vissa avseenden sämre än vid de privata järnvägarna. Men där resonerade man som så att "kronans kaka är liten men säker". Att "kakan är liten" stämde precis även för Saltsjöbanans vidkommande.

Timplönen på järnvägsverkstaden var 30 öre och arbetstiden 10 timmar per dag. Skyldighet förelåg dessutom att vid förekommande behov arbeta även under sön- och helgdagar för samma timlön. Men levnadskostnaderna var drägliga. Vi fick omedelbart hyra ett möblerat rum i Neglinge för 10 kronor i månaden. Vi fick också en hel måltidsinackordering för 45 kronor per månad.

Knappt en månad efter det jag börjat arbeta vid järnvägen utbröt storstrejken. Det var den 4 augusti 1909. Då järnvägarna inte voro inblandade i denna konflikt drabbades inte heller jag därav.

Den 26 augusti inkallades jag till värnpliktens andra år, en tjänstgöring som pågick till den 30 september. Den tjänstgöringen har jag berättat om i tidigare. Storstrejken pågick alltjämt när min militärtjänst var avslutad varför det inte fanns något annat val, därest man skulle ha

försörjning av eget arbete, än att stanna kvar vid järnvägen och avvakta bättre tider.

Reminiscenserna av storstrejken, krigsförberedelser, första världskrigets utbrott med åtföljande ekonomiska kriser och depressioner följde sedan slag i slag. Det skulle dröja mycket länge innan ett sådant läge kom att uppstå.

Rotad i Saltsjöbaden

Som jag nämnt inledningsvis ville ödet att jag skulle bli rotad i Saltsjöbaden. De ovan nämnda förhållandena bidrog självklart till detta men jag kan inte heller förneka att en kvinna också kom in i bilden.

Det var en vacker, ljum söndagskväll på sensommaren 1909 då jag och min rumskamrat promenerade Knut Wallenbergsvägen fram mot Neglinge gård, där det pågick logdans, som vi mötte ett par flickor med vilka vi började sampråka. Detta första möte ledde för min del till äktenskap med en av flickorna år 1913. Att så skedde har jag ingen gång haft anledning ångra. Tvärtom kan jag travestera Dahlgrens Värmlandssång; "Den som från Småland tager sig en mö han vet att han aldrig sig ångrar". Jag tror också att våra barn inte kunnat få någon bättre mor.

På grund av dessa olika omständigheter kom jag att så småningom växa in i miljön och bli Saltsjöbadsbo för alltid samt länkas in i den kommunalpolitiska verksamheten under en lång följd av år.

Stockholm - Saltsjöns Järnväg

Den 12 juni 1891 beviljades koncession för en normalspårig järnväg från Stadsgården i Stockholms hamn till Saltsjöbaden. Syftet med järnvägen var att ordna med bra kommunikationer till den badort som ägaren till Erstavik, H M af Peterséns föreslagits och som genomdrevs av bankiren K-A Wallenberg.

Järnvägen projekterades av löjtnanten vid Väg och Vattenbyggnadskåren, Birger Stafsing.

Efter två års byggande invigdes järnvägen den 1 juli 1893 av Oscar II. Spåret fram till slutstationen vid Statsgården var då inte ännu klar utan slutstationen låg vid Tegelviken. Denna del kunde öppnas för trafik i december 1893. 1936 förlängdes järnvägen till Slussen där den ännu i dag har sin slutstation.

När trafiken inleddes förfogade järnvägen över tre ånglok och nio personvagnar. Som mest hade järnvägen åtta ånglok. Elektrifiering genomfördes tidigt. Redan 1913 blev huvudlinjen elektrifierad. Ånglok behölls för växling och godstrafik till en bit in på 50-talet. Av ångloken är lok nr 7 bevarat.

Järnvägen såldes 1968 till Saltsjöbadens köping. 1969 övertogs järnvägen av SL (genom dotterbolaget Trafik AB Saltsjöfart). Godstrafiken lades ner 1992.

Se litteraturförteckning

Linjetjänst

År 1910 erbjöds jag att övergå från verkstaden till linjetjänst inom maskinavdelningen. Detta skulle betyda dels fast månadslön, dels bättre förmåner ifråga om sjuklön, semester, fria resor mm. samt dessutom, utsikt till befordran till lokeldare respektive förare ganska snart. Denna övergångsbefattning benämndes lokomotivputzare och innebar i första hand lokputsning med nattjänst i lokstallet var tredje vecka. Senare tillkom att under dagtjänstveckorna vikariera för lokeldare och i viss omfattning tjänstgöra som förare i växlingstjänst. Då jag antog detta erbjudande voro utsikterna till befordran ganska ljusa. Denna möjlighet gick dock snart om

intet på grund av den rationalisering som elektrifieringen av järnvägen år 1912 innebar i fråga om tågbemanning. På grund av denna rationalisering befordrades endast hälften så många befattningshavare som förut enär det endast åtgick en man i varje lok för de elektriska tågens manövrering. Detta innebar för mig och flera andra att den befordran till ordinarie lokförare som förut kunde påräknas inom ett par år kom att bli verklighet först efter cirka 20 år.

Mitt fackliga engagemang inleds

Det dröjde ej länge sedan jag börjat vid järnvägen förrän jag kom i kontakt med de organisationer som en efter en började slå rot i samhället. Det var socialdemokratiska arbetarkommunen, nykterhetsorganisationer av olika slag, bildningsverksamheten samt järnvägsmännens fackliga organisation och då främst dess avdelning no 1.

Det var förvånande att de anställda i allmänhet hade en sådan rädsla för att framföra och diskutera fackliga frågor och missförhållanden med de överordnade.

Jag erinrar mig särskilt en episod under år 1910 då fackförbundsavdelningen hade kallat ut förbundets förtroendemän för att reda upp vissa missförhållanden och för den skull utsett två av mina äldre arbetskamrater att vara med vid överläggningen. När ombudsmannen kom meddelade emellertid den ena av personalombuden att han inte vågade vara med därför att han just då var i arbete på den arbetsplats där de påtalade missförhållandena var rådande. Överläggningen skulle nämligen försiggå på samma plats.

Jag hade haft nattjänst och låg och sov i bostaden då ett bud kom och väckte mig och bad att jag, oaktat att jag ej var befullmäktigat ombud, måste vara med vid den ifrågavarande överläggningen istället för den som vägrat på grund av rädsla för repressalier.

Detta sammanträde blev upptakten till ett mångårigt arbete inom den fackliga rörelsens olika grenar ty jag märkte att man inte behövde

förlora vare sig anseende eller prestige hos arbetsgivaren om man kunde framföra sakliga skäl för sina påståenden. Detta trots att min närmaste förman, lokmästaren, efter det att överläggningen var slutförd, meddelade mig att vänskapen oss emellan var slut för alltid. Så blev dock inte förhållandet, ty jag återvann snart hans fulla förtroende vilket han senare betygade.

Man konstaterade ganska snart att nykterhetstillståndet bland de järnvägsanställda var mindre gott och i vissa fall oroväckande dåligt. Detta gällde samtliga arbetsavsnitt och var mest allvarligt ifråga om personal som utförde säkerhetstjänst av olika slag.

Det fanns dock ett fåtal som insågo faran av detta förhållande och för den skull voro villiga att gå med i någon nykterhetsförening och på så sätt medverka till att råda bot mot rusdrycksmissbruket bland järnvägspersonalen. En dylik förening bildades vid Saltsjöbanan år 1910, såsom en avdelning av Järnvägsmännens Helnykterhetsförbund.

I denna förening kom jag att redan från början bli aktivt verksam. Först såsom ordförande och därefter som sekreterare under ett flertal år. Detta berodde måhända därav att jag var den ende av stiftarna som förut deltagit i liknande organisationsarbete och dessutom kanske hade något bättre teoretisk skolunderbyggnad än de övriga. Vi lyckades ganska snart att värva nya medlemmar och skapa respekt för organisationens verksamhet. Detta gav sig tillkänna bland annat däri att då det blev fråga om att fackföreningen skulle utse representanter att företräda personalen och föra deras talan anförtroddes det ofta åt oss som företrädde nykterhetsidéerna. Detta var förklarligt, ty förutom att vi på grund härav åtnjöto visst förtroende hos såväl arbetsledningen som hos de flesta arbetskamraterna, hade vi också kanske bättre förutsättningar härför tack vare att vi i organisationsarbetet fått viss parlamentarisk skolning och i någon mån träning i offentligt uppträdande.

En originell banvakt

Banvakten i fråga var en genuin son av Roslagen och hade varit med om att bygga järnvägen. Det var en kraftig och muskulös gestalt med yvigt rött skägg varför han påminde om en gammal viking från någon fornnordisk saga. Han gick också sina egna vägar och hade en egen uppfattning om samlevnadens problem. Av den anledningen kände han inte något behov av att solidarisera sig med den övriga personalen vid järnvägen. Liksom många andra liknande befattningshavare på den tiden så bedrev han boskapsskötsel mm som binäring till banvaktstjänsten. Han uppförde dessutom en förnämlig fruktträdgård intill sin usla banvaktsstuga varvid han använde sina tvenne kor som dragare vid alla transporter av jord och gödsel.

En dag inträffade emellertid en händelse som så småningom övertygade honom om nödvändigheten och betydelsen av enighet och solidariskt uppträdande. Denna sinnesförändring skedde på grund av ett intermezzo i samband med en tågurspårning inom hans banvaktssträcka. Vid utredningen ansågs att han förfarit egenmäktigt därigenom att han vägrade låta verkstadsledningen använda hans tralla för transport av redskap vilka skulle användas vid tillfället. Skälet till att inte låna ut trallan var att han ansåg att han själv behövde sin egen tralla för samma ändamål. Av denna orsak uppstod ett handgemäng med verkstadsförmannen som slutade med seger för banvakten. Detta uppträde renderade honom en bestraffning bestående i att han förbjöds använda sin tralla såväl i som utom tjänsten. Det var ett hårt slag, i första hand påverkades de dagliga inspektionerna. För att utföra dessa tvingades han gå till fots vilket innebar att det åtgick väsentligt längre tid vilket i sin tur gjorde att han fick mindre tid över för sin binäring.

På grund av dessa omständigheter bevärdigade han aldrig sina överordnade en hälsning. Han mottog ej heller den förtjänstmedalj som han med flera tillerkändes i anledning av järnvägens 20 åriga tillvaror.

Till minne av ovan nämnda händelse anordnade han "opinionsmöten" varje årsdag på en tomt

som han själv ägde. För dessa möten, vartill järnvägsledningen särskilt inbjöds, bekostade han själv tryckning av affischer samt engagerade en messingssextett som spelade några musiknummer. Efter musiken tog han själv till orda och citerade som inledning några bibelspråk, han kunde nämligen sin bibel mycket väl, varefter han i fortsättningen av sitt föredrag, med återgivande av ytterligare bibelcitater, berättade om alla de orättvisor som han med flera fått genomlida. Då han inte var någon tränad talare spreda dessa "opinionsmöten" ett löjets skimmer över det hela vilket inte bidrog till hans upprättelse.

Så småningom insåg han själv att han inte kunde komma tillrätta med problemet på detta sätt utan måste söka bistånd från annat håll. Av den anledningen anmälde han sitt inträde i fackföreningens avdelning 1 av Svenska Järnvägsmannaförbundet. Där klagade han så ofta han kunde över de orättvisor som vederfarits honom. Efter en tid lyckades också fackorganisationen medverka till att han fick upprättelse och rätt att återigen använda sin tralla. Efter denna händelse blev han helt omvänd och betraktade därefter fackföreningsrörelsen som det mäktigaste instrumentet för åstadkommande av ordning och rättvisa i samhället.

Denna, hans nyväckta tro på solidaritetens betydelse, blev för honom bestående för all framtid. Någon aktning för överordnade kunde han däremot aldrig tillägna sig och ansträngde sig inte heller i sin tjänstgöring. Då han uppnådde pensionsåldern köpte han ett hemman som var i lägervall. Detta hemman förvandlade han inom loppet av några år till en mönstergård.

Hans nyvaknade intresse för fackliga frågor och hans envishet förde honom ganska snart till ordförandeposten i lokalavdelningen. På grund av hans originella läggning och bristande kännedom om de mest elementära formerna för parlamentarisk ordning, vilka han kom till insikt om själv, lämnade han dock detta uppdrag inom ett år.

Tredje delen "Järnvägsman"

Wiktor Mattsson fortsätter berättelsen om sitt liv, hur han blev mer och mer engagerad i fackföreningsrörelsen.

Efter att ha varit sekreterare i fackförbundsavdelningen under år 1913 blev jag vald till ordförande år 1914, en befattning som jag kom att inneha till 1939 med undantag av ett par år då jag var förhindrad på grund av mer krävande uppgifter i förbundet.

Den fackliga rörelsen vid Saltjöbanan

Den första fackliga sammanslutningen vid Saltsjöbanan bildades 1898 och fick namnet Stockholm-Saltsjöns Järnvägs Personalförening. Ett år senare, när Svenska Järnvägsmannaförbundet bildades, gick den lokala föreningen upp i den rikstäckande och blev dess avdelning nr. 1.

Svenska Järnvägsmannaförbundet

Svenska Järnvägsmannaförbundet bildades 1899 och organiserade både de statliga och enskilda järnvägarnas kollektivanställda samt tjänstemän (majoriteten av medlemmarna) i de lägre graderna. Förbundets verkliga genombrott kom 1906, mycket tack vare sin första helavlönade förtroendeman, A P Wiberg. Genombrottet kan tillskrivas de normgivande avtal som tecknades detta år.

1947 hade Svenska Järnvägsmannaförbundet 63 000 medlemmar. Detta innebar att förbundet då organiserade sex av sju järnvägsanställda.

Se litteraturförteckning

I egenskap av fackföreningsordförande och representant för personalen vid Saltsjöbanan kom jag snart i kontakt med den lokala motparten, företrädare för Järnvägs AB Stockholm-Saltsjön samt företrädare för Järnvägarnas Arbetsgivarförening. Jag fick vara med om många och långa samt stundom hårda förhandlingar rörande intressefrågor av olika slag. Härunder lärde jag mig snart inse att de viktigaste förutsättningarna för att uppnå acceptabla resultat är

att man beflitar sig om att förvärva noggrannast möjliga kännedom om motpartens reella förutsättningar att tillmötesgå framställda yrkanden, att lämna korrekta uppgifter utan att därmed avslöja egen svaghet samt att i övrigt vara vederhäftig för att inge förtroende hos motparten. Det blev hårda tag många gånger vid dessa förhandlingar. Även om det någon gång då och då kokade över från båda håll hade jag nästan alltid känslan, då resultatet uppnåtts, att förtroendet mellan parterna alltså var orubbat.

Såsom personalombud för Saltsjöbanan kom jag också att delta i Svenska Järnvägsmannaförbundets kongresser. Vid kongresserna kom jag även snart i kontakt med övriga järnvägsmän i landet. År 1915 deltog jag för första gången såsom ombud vid en dylik kongress. De enskilda järnvägarnas antal översteg då väsentligt 100-talet och statens järnvägar utgjorde en minoritet av landets järnvägsnät. Alla dessa enskilda järnvägar hade lokala löneavtal som varierade högst väsentligt. På grund därav behövdes det en omfattande förhandlingsapparat för att träffa överenskommelse om nya avtal eller om ändringar i redan befintliga.

Som varande representant för personalen vid en enskild järnväg blev jag snart engagerad att som förbundsstyrelsens ombud delta i förhandlingar som berörde personalen vid alla enskilda järnvägar. År 1918 beslutade förbundskongressen att indela förbundets verksamhet i olika distrikt i fråga om organisatoriska uppgifter. Ett sådant distrikt kom att omfatta östra delen av mellersta Sverige där jag blev vald till sekreterare, en befattning jag innehade till 1932 då organisationsformerna ändrades. Vid 1921 års förbundskongress blev jag vald till ledamot i förbundsstyrelsen, ett uppdrag jag sedan kom att inneha till 1944 då jag undanbad mig återval på grund av att jag då var helt engagerad i kommunal verksamhet och ej varit i aktiv järnvägsmannatjänst sedan år 1940.

Efter utredning och förslag till stadgar, som på uppdrag av Svenska Järnvägsmannaförbundets styrelse utarbetats av ombudsman E Eklund och mig i samråd med Kungliga Arbetsmarknadsstyrelsens försäkringsbyrå, beslutades att

bilda Järnvägsmännens erkända arbetslöshetskassa. Det hade ett par gånger tidigare gjorts försök att bilda en dylik kassa men majoritet för detta hade ej kunnat erhållas bland medlemmarna. Orsaken till detta var främst att de flesta genom anställningsförhållandena ej hade någon arbetslöshetsrisk. När förslaget gick igenom hade vi tagit hänsyn till detta förhållande varigenom försäkringen var obligatorisk endast för de medlemmar som ej hade fast anställning samt i övrigt för alla under de tre första anställningsåren.

Eget bo

Den flicka som jag första gången mötte en sensommarkväll 1909, varom jag förut nämnt, var född i Ingelsbo i Tryserums socken i Kalmar län den 19 september 1887 och hette Maria Albertina Olivia Nyberg. Vår fortsatta bekantskap fortsatte och så småningom beslöt vi oss att bilda gemensamt bo. Bröllopet ägde rum den 26 oktober 1913 utan andra ceremonier än de ritualenliga som åligger en präst. Därefter hade vi en enkel måltid i vårt nya hem för hyresvärd och bröllopsvittnen. Vi hade nämligen inte råd till extravaganser av något slag om skuldsättning skulle undvikas, något som vi var fullt ense om.

Vi började alltså med fyra tomma händer som det heter, ty de små besparingar som vi var och en ägde voro ytterst blygsamma. Tillsammans med en bröllopsgåva på 200 kronor, som vi fick av min fader, kunde vi dock köpa det nödvändigaste av vårt bohag utan skuldsättning. Detta var ju också en nödvändigt med hänsyn till min inkomst som utgjorde 97 kronor per månad och som inte tillät några skuldavbetalningar. Lyckliga omständigheter i förening med att vi båda två alltid varit ense om att ej leva över förefintliga tillgångar ha gjort att vi ej heller senare behövt ta några lån annat än vid förvärv av fastigheten. Den bostad, utan värme, som vi först bodde i, bestod av ett rum och kök och en liten glasveranda. För denna bostad erlade vi en hyra av 30 kronor per månad, eller nästan en tredjedel av min inkomst. Vi klarade oss ändå rätt bra ty levnadsomkostnaderna i övrigt var drägliga och vi skaffade oss lite extra inkomster båda

två. Dels genom en matinackordering och dels befanns min unga hustru vara mästare i matlagingskonsten, något som snart blev bekant inom olika kretsar i samhället. Hennes kunnet tog därför i anspråk vid tillagning av festmåltider av olika slag ävensom för andra arbetsuppgifter i hemmen. Jag å min sida utförde extra arbeten av varierande art. På detta sätt klarade vi vår ekonomi ganska bra och kunde successivt komplettera behövt husgeråd och till och med sätta av en och annan krona för oförutsedda behov

Några prisuppgifter

Det kan måhända vara intresse att se vad det kostade att sätta bo 1913. Nedan redovisar jag ett utdrag ur kassaboken för oktober och september samma år avseende bosättningskostnader:

1 st. soffa	85:-
1 st. skänk	40:-
6 st. stolar á 4:-	24:-
1 st. matbord	35:-
1 st. skrivbord	35:-
1 st. bokhylla	21:-
2 st. portjärstänger á 1:25	2:50
2 st. köksstolar á 2:25	4:50
1 st. köksbord	6:-
1 st. piedestal	1:50
1 st. ellampa	7:75
Köksinventarier	27:-
Övrigt	<u>28:20</u>

Summa för hela inventariet 317:45

Härtill kom linne och dukar för olika ändamål som min unga hustru förut anskaffat. I anslutning härtill vill jag, med stöd från samma kassabok, angiva exempel på kostnaderna för konsumtionsvaror under samma tid:

1 liter mjölk	0:16
1 paket Maggis buljong	0:50
1 par stångkorvar	0:24
1 tidning	0:05
1 tub Stomatol tandkräm	0:60
1 säck hushållskol	2:50
½ famn ved	15:00
1 klädsnöre	2:00

Våra barn

Den 29 juli 1915 föddes vår son som i dopet fick namnet Fritjof Axel Viktor, andra namnet efter sin morfar och min broder, det första tillkom måhända av att jag vid den tiden läste Tegnér's samlade skrifter som då kom ut i häften. Då vår dotter föddes den 13 juni 1917 var det naturligt att hon fick heta Ingeborg Ida Maria, det andra namnet efter sin moster.

Första världskriget

Det politiska läget i Europa började redan under år 1913 att månad för månad bli kärvarer. Inom de tongivande kretsarna i vårt land började man inse att krigiska förvecklingar mellan Europas stormakter var att vänta, kanske ganska snart. På denna grund försökte de skapa allmän opinion för ökade rustningar enligt den militära sakkunskapens anvisningar och krav. Då en sådan allmän uppslutning kring rustningskraven inte gick att åstadkomma startade en politiskt inriktad riksinsamling, "F-båtsinsamlingen". Dessutom organiserades det så kallade "bondetåget" den 6 februari 1914. Därvid tågade 32 000 bönder från hela landet upp till Stockholms slott där de framställde sina krav och förklarade sig villiga att bära de ökade försvarsbördorna som kunde fordras. Uppvaktningen besvarades av Konung Gustav V med det så kallade borggårdstalet vars innehåll föranledde en djupgående konflikt med den dåvarande Staaffska ministären vilken ansåg att kungatalet innebar undanskjutande av de ansvariga ministrarna. Allt detta föranledde häftiga opinionsyttringar från de vänstersinnade vilket kulminerade i Arbetartåget. Detta utgjorde ett svar på bondetåget och var en protest mot Konungens hållning och uppträdande genom borggårdstalet.

Jag var i tillfälle att deltaga i detta demonstrationståg där den samlade arbetarrörelsen i Stockholm och flera andra orter i landet slöt upp för att hävda sin uppfattning om ett demokratiskt styrelsesätt. Det låg spänning i luften då demonstrationståget med Hjalmar Branting i spetsen taktfast tågade fram i riktning mot kanslihuset, där statsminister Staaff med den samlade regeringen fick mottaga demonstern

ternas resolution på kanslihusets trappa. Den överlämnades av Branting och utgjorde bevis för folkets förtroende för regeringens politik. I demonstrationståget bars många banderoller med hänsyftning till resolutionens innehåll samt många med texter som: "Bort med kungamakten", "Fram för republik" etc. I ett av de främsta leden gick dåvarande borgmästaren i Stockholm, Carl Lindhagen, vilken när tåget passerade Lejonbacken utbringade ett leve för republiken, vilket åtföljdes av liknande manifestationer genom hela tåget. Händelsen renderade Lindhagen ett åtal och 100 kronor i böter vilka han, som en demonstration mot domslutet, betalade med ettöringar.

Den Staaffska ministären avgick sedan den 10 februari.

Då, såväl som senare, var starka krafter i rörelse för Sveriges uppslutning på Tysklands sida vid händelse av ett stormaktskrig i Europa. Detta åstadkom bittra inbördes fejder såväl inom de olika politiska riktningarna som inom partierna. Därvid skedde utrensningar, föregångna av häftiga debattuppgörelser.

Den politiska spänningen, både hemma och ute, växte månad för månad och så den 28 juni 1914, avlossades skotten i Sarajevo mot exherdig Franz Ferdinand av Österrike-Ungern. Den 1 augusti utbröt sedan krig mellan Tyskland och Ryssland varefter stat efter stat blev in-dragna i häxdansen.

Det var ju klart att Sverige måste vara på sin vakt under dessa förhållanden. Samma dag som kriget mellan Tyskland och Ryssland utbröt ringde därför alla Sveriges kyrkklockor till mobilisering. Allvarsstämda män lämnade därvid sina arbeten och gråtande hustrur för att inställa sig till krigstjänst. Jag hade då redan erhållit fast anställning vid järnvägen och var av den anledningen, i likhet med övriga järnvägsmän, befriad från militärtjänst. Järnvägsväsendet ställdes vid mobilisering till försvarsmaktens disposition.

Som bekant behövde inte vårt land engageras i den förödande kraftmätningen, ehuru det inte

saknades krafter som verkade för, som det het-
te,: "Modigt uppslutande på Tysklands sida".

Brist

På grund av myndigheternas bristande erfarenhet beträffande organisering av livsmedelsförsörjningen och genom matvaruexport, huvudsakligen till Tyskland, vilket i sin tur föranledde importspärr från de allierade, kom vårt land i ett nära nog hopplöst försörjningsläge. Detta gällde särskilt städer och tätorter. Visserligen påbjöds ransonering och priskontroll men det hjälpte föga när det inte fanns något att ransonerat. Situationen var därför svår för många familjer. På grund härav sökte sig städerna befolkning i stora skaror ut på landsbygden för att köpa vad som var möjligt direkt av producenterna. Dessa kunde av den anledningen sälja sina varor, till många gånger, ett oskäligt högt pris, samtidigt som ransoneringssystemet sattes ur spel. Detta gjorde in sin tur situationen ännu mer förtvivlad för dem som ej hade förbindelser med landsorten.

För vår del hade vi ännu en del kontakter med våra respektive hemorter varigenom vi kunde få köpa mindre partier livsmedel av vänner och släktingar.

Allt eftersom tiden led blev läget alltmer förtvivlat vilket tog sig uttryck i långa köer hos livsmedelsnämnderna och spontana hungerdemonstrationer. De familjer som hade små barn hade det särskilt svårt då mjölktilldelningen var helt otillräcklig. De tvingades då att på vad sätt de kunde, skaffa mjölk själva från landsbygden. En kamrat och jag spårade upp ett mjölkställe som låg på andra sidan Erstaviken, vid Tyresö. Det var hos en fiskare som även hade ett litet jordbruk. Vi avtalade att få hämta fyra liter i veckan till ett pris av 50 öre per liter. Det var dyrt men vi ansåg oss dock ha gjort en god affär.

För järnvägsmännen förvärrades läget ytterligare genom att löneavtalet, som var slutet före krigsutbrottet, var bundet i fem år framåt utan att kunna påverkas av prishöjningarna. Av denna anledning och i egenskap av ordförande i fackföreningen, skrev jag en hemställan till

Järnvägsbolagets styrelse att man, med tanke på rådande förhållanden, måtte tillerkänna oss något lönetillägg. En olycklig omständighet gjorde att skrivelsen inkom samma dag som det förekom en artikel i tidningen Fäderneslandet där järnvägsledningen skandaliserades på ett anmärkningsvärt sätt. Med anledning härav blev jag dagen därpå uppkallad till den då nyanställda verkställande direktören Greve Fabian Wrede. Han hade av oförklarlig anledning fått den uppfattningen att jag skulle ha skrivit den aktuella artikeln. Det var första gången som jag träffade honom. Han var mycket uppbragt. Det blev ett långt och stundom ganska häftigt replikskifte varunder vi lärde känna varandra rätt väl. Jag lyckades till sist övertyga honom om min oskuld. Innan vi skildes lovade han att hos bolagsledningen förorda vår framställning vilket även skedde. Efter vårt första samtal kom vi att i försättningen ha odelat förtroende för varandra och respektera varandras åsikter i de spörsmål vi som motparter i många år hade att handlägga.

Arbetsledning och chefer

Den arbetsledning som Wiktor Mattsson kom i kontakt med under perioden 1909 - 1939 utgjordes av:

Styrelseordföranden:

1892 till 1938 Knut Agathon Wallenberg
1938 till 1982 Marcus Wallenberg

Verkställande direktörer

1896 till 1910 Oskar Adolf Busch
1911 till 1913 Mats Hedlund
1913 till 1924 Fabian F:sson Wrede
1924 till 1931 Håkan Bodman
1931 till 1942 Johan Wilhelm Lindgren

Trafikchefer

1894 till 1913 Carl Henric Larson
1913 till 1936 Otto V J Walden
1936 till 1962 Josef Andersson

Se litteraturförteckning

Krigsslutet

Så kom året 1918 varunder världskriget nådde sitt slut. I november månad drog ekot av kanoernas muller långsamt bort, drunknande i segerklockornas klang, övergående i mumlet av bedjande röster under kyrkornas valv.

Vapenvila ingicks, freden kom. Någon allmän glädjestämning såsom efter andra världskrigets slut kunde inte förmärkas. I nästan varje hem hade man, eller hade haft, påhälsning av farsoten Spanska sjukan som gick härjande fram i krigets spår. Det var knappast någon i de livskraftigaste åldrarna som undgick sjukdomen vilken obarmhärtigt skördade många unga liv. I slutet av året visade farsoten tecken att avta. Man kan lätt göra sig en föreställning om dess djupgående härjningar då man i Stockholmstidningen den 9 november tillkännagav att "endast" 160 dödsfall på grund av Spanska sjukan inträffat i Stockholm under veckan 27/10 till 2/11.

Även vi hemsöktes av farsoten. Vi blev bägge liggande i hög feber. Då barnen var små och behövde sin vård, och hjälp ej stod att få, fick vi anstränga alla våra krafter för att kunna förse dem med mat och vård. Vi klarade emellertid krisen men det tog många månader innan man kände sig fullt återställd.

Budet om vapenvila ingav dock människorna förhoppning om bättre och lyckligare tider. "Jobbarnas" lager började realiseras ut över lag, kaffepriset föll från 40:- till 15:- kilot, sytråd, som under lång tid ej stått att få, kom åter i marknaden och rent vetemjöl kunde köpas till julen 1919.

I tidningarna förekom det vackra profetior om bestående fred i världen. Ellen Key, som såg framtiden klarare än de flesta varnade: "*Hoppet är för tidigt ute. Det torde få samma öde som en februarilärka, att förfrysa på det fält över vilket hon uppstämt sitt jubel*". Vi vet numera att hon hade rätt.

Villabyggare och verkställande ledamot

Under första världskrigets hårda år avstannade bostadsproduktionen nästan helt och hållet.

Bostadsbristen gav sig därför starkt tillkänna, särskilt i städer och tätorter. Den kraftiga konjunkturstejningen och industriutvecklingen föranledde inflyttning till städerna. Införandet av åttatimmarsdagen föranledde dessutom personalförstärkningar inom de flesta arbetsområden. De ekonomiska förhållandena voro dock så labila att enskilda byggnadsföretag endast i mycket liten omfattning vågade sig på bostadsbyggande.

Det var mot bakgrund av dessa förhållanden som Järnvägsaktiebolaget Stockholm-Saltsjön, för att bereda bostäder åt sina anställda, år 1920 utsände följande meddelande:

"Envar vid S.Sn.J. anställd person som ingår i en blivande Saltsjöbadens Egnahemsförening äger utfå en tomt om 1 000 kvm. beräknad till ett pris av 5:- / m³ mot en köpeskilling lydande revers, beräknad amorterad på 15 år. Skulle ägaren till sådan tomt före 15 år utträda ur bolagets tjänst eller försälja fastigheten, skall reversen omdelbart löpa med 6% ränta och den icke amorterade delen av reversen betalas efter 6 månader."

Vid samma tidpunkt bekantgjordes att Staten, under vissa förutsättningar och med kommunens medverkan, kunde understödja egnahemsbyggare. För att utröna om det fanns intresse för saken bland de bostadsbehövande i Saltsjöbaden utlystes ett allmänt möte i Neglinge samlingslokal för dryftande av frågan. Mötet besöktes av ett hundratal personer. Även om jag själv var med bland mötesarrangörerna hade jag då ingen tanke på att bygga för egen del. Dels hade jag egen bostad, dels ansåg jag mig inte ha de ekonomiska förutsättningarna för byggande av eget hem med hänsyn till rådande höga byggnadskostnader. Likväl blev jag vald till ordförande vid mötet och övertalades även att fungera som ordförande i interimsstyrelsen i den vid mötet bildade egnahemsföreningen.

Sedan den största entusiasmen lagt sig återstod 19 järnvägsmän, däribland jag själv, som accepterade järnvägsbolagets erbjudande. För realiserandet härav och för att järnvägsbolaget skulle lämna byggnadskreditiv fordrades emellertid att en ekonomisk förening med begränsad

ansvarighet stod bakom projektet. En sådan förening bildades också i vilken jag kom att fungera som ordförande, räkenskapsförare och verkställande ledamot under föreningens hela 25-åriga verksamhet. Det blev ett påfrestande och ansvarsfullt arbete som jag härvid åtog mig vid sidan av min ordinarie anställning. Jag var också medveten om att det skulle medföra både arbete och ansvar. Att det skulle bli så långvarigt och innebära så mycket arbete, bekymmer och ansvar som det kom att bli, det hade jag ingen aning om. Men med arbetsuppgiften följde en viss skolning i ekonomiska frågor och juridiska angelägenheter vilka jag har haft stor nytta av även inom andra områden där jag kommit att delta i handläggningen av allmänna angelägenheter.

Föreningen inregistrerades under firma Saltsjöbadens Egnahemsförening m.b.p.a varvid varje medlem fick teckna personlig borgen för 1 000 kronor. Folkhumorn uttydde de sista bokstäverna i firmabeteckningen till "Man bygger på avbetalning" vilket i stort sett var riktigt när de flesta av nybyggarna saknade möjligheter att själva göra någon kapitalinsats. Själv hade jag ett par tusen kronor att börja med, pengar som jag fått som förskott på arv och genom inkomst av kolfiske under kriget.

Arbetet med uppförandet av samtliga 19 villor sattes igång nästan samtidigt på eftersommaren 1920 och i slutet av samma år kunde de flesta flytta in. Det administrativa arbetet blev synnerligen omfattande då vi hade nästan lika många byggmästare som villor. Då det rådde stiltje på byggnadsfronten fanns inga svårigheter att få arbetskraft. Värre var det att anskaffa material av olika slag, i synnerhet cement, som vi till en del måste köpa på "svarta börsen". Genom kontakt med en skrupelfri affärsman lyckades jag köpa en hel vagnslast prima Portlandcement. Affärsuppgårelsen var dramatisk så tillvida att jag inte alls kände personen i fråga. Vi träffades på Söder Mälarstrand där han visade varan, som fanns ombord på en Estlandsskuta. Därefter kom vi överens om priset och att han skulle ombesörja omlastning och järnvägstransport. Vi följdes därpå åt till Södra badinrättningen där affären avslutades och han erhöll överenskommen likvid mot vederbörligt

kvitto. Vagnen med cementlasten skulle enligt överenskommelse avsändas följande dag från Stadsgården. Det kom dock ingen vagn vare sig den dagen eller nästa varför jag ringde upp Stadsgårdens station där man upplyste mig om att någon vagnslastbeställning inte skett för ifrågavarande transport. Jag blev då orolig och började undra om jag blivit lurad av den obekante. Efter en del sökande lyckades jag få kontakt med honom och då fick gåtan sin lösning. Han hade nämligen beställt godsvagnen på Statens Järnvägars expedition i stället för på Saltsjöbanan. Vagnen anlände efter någon dag och så var den oron stillad.

Kapitalfrågan ordnades genom byggnadskreditiv hos järnvägsbolaget där jag, av vilken orsak vet jag ej, åtnjöt stort förtroende. Det blev stora summor som omsattes under byggnadstiden innan fastigheterna slutligen kunde belånas i avsedda penninginstitut mot inteckningar och borgen.

I början av 1921 inträffade det en oväntad händelse i det att en allmän lönekonflikt var under uppsegling vid de Enskilda Järnvägarna. Fackföreningsledningen rustade för strejk och jag kom att tillhöra härför särskilt valt strejkutskott vars uppgift var att planera en eventuellt kommande konflikt. Järnvägsbolagets ledning fick kännedom om detta och en dag blev jag anmodad att omgående infinna mig hos VD greve Wrede. Då jag inställde mig hos honom var han mycket förtörnad och ville påstå att jag handlat ansvarslost som oaktat att jag omhändertade och förvaltade nästan en halv miljon kronor av bolagets medel för egnahemsbyggena ändå kunde vara med och förbereda en strejk som även kunde komma att beröra vår järnväg. Greven menade att det därvid kunde hända att dessa medel kunde användas som strejkkassa. Han krävde därför att jag omgående skulle inlämna egnahemsföreningens räkenskaper till bolagskontoret för revision och kontroll. Jag lovade villfara detta så fort det var möjligt. Däremot lovade jag inte att lämna strejkutskottet förmenande att jag var i min fulla rätt att företräda personalens intressen, likaväl som järnvägsstyrelsens representant företrädde arbetsgivarintresset.

Det blev en arbetsam dag och natt innan jag hann göra räkenskaperna i ordning så att de kunde företes bolagsexperternas kritiska blickar. Det var inte heller utan en viss oro som jag väntade på resultatet av granskningen då jag efter tre dagar åter kallades till VD. Han meddelade att man granskat räkenskaperna utan att finna anledning till anmärkning eller misstanke. Han tillade att jag med hänsyn härtill fortfarande åtnjöt hans fulla förtroende beträffande våra ekonomiska mellanhavanden.

När egnahemsbyggandet igångsattes befann sig efterkrigskonjunkturen på sin höjdpunkt. Från årskiftet 1920/21 gick dock konjunkturen åter ner i svindlande fart. Detta var ingalunda till vår fördel ty de egna hem som vi då hade så långt färdiga att de flesta kunnat flytta in hade kostat mycken möda och pengar. Värdet på fastigheterna sjönk nu i rasande fart och i takt med våra löneinkomster. Framtiden tedde sig därför synnerligen mörk för de flesta av oss. För min del var inte situationen fullt så mörk emedan jag valt en mindre hustyp och dels hade låtit anstå med inredningen av källarutrymmen och med uppvärmningsanordningar vilka kunde utföras senare när förhållandena var fördelaktigare. Det var därför tvunget att på alla sätt få medlemmarna att anstränga sig till det yttersta för att kunna kämpa sig igenom de första åren. Föreningsstyrelsen fick pröva alla utvägar som stod till buds för att förhindra en katastrof. Detta lyckades också och alla kunde efter många års försakelser och hårt arbete behålla sina hem.

Låneplacering

De verkliga svårigheterna inställde sig först när villorna voro färdiga och kreditiven skulle utbytas mot amorteringslån. De hade då kostat mer i uppförande än vad som förut beräknats. Orsaken till detta var de kraftiga prisstegringarna under byggnadstiden. Då nu fastighetsvärdena var i hastigt sjunkande var det stora svårigheter att få belåna dem till erforderliga belopp. Efter en del förhandlingar lyckades föreningen att få ett 25-årigt amorteringslån å 358 500 kronor i Enskilda Järnvägarnas Pensions-

kassa mot 6% ränta och mot inteckningar i vederbörande fastigheter samt med ett borgensåtagande från Järnvägsbolaget. Samtidigt bearbetades de kommunala myndigheterna att förmedla statslån till de som fyllde fordringarna för detta.

Under 1921 kunde föreningen driva igenom att 8 av egnahemsbyggena fick statsbidrag och tertiärlån. Köpingen gick därefter i författning om att förmedla dessa lån som skulle hålla sig inom 80% av den godkända byggnadskostnaden och utgjordes av en amorteringsdel med 4% ränta och 2% amortering och en räntefri subventioneringsdel å 10% av byggnadskostnaden. För att skapa möjligheter och argument till lösgörandet av det gemensamma och oförmånliga lånet i Enskilda Järnvägarnas Pensionskassa och för att åstadkomma en utgiftsminskning för medlemmarna avstod samtliga 8 som fått statsbidrag så stor del av subventionen att avbetalningen på de övrigas lån kunde göras med 1 000 kronor för var och en av dem. Svårigheten att göra dessa transaktioner låg främst i att förmå pensionskassan att gå med på omedelbar likvidering av lånet som var bundet på 25 år och med hänsyn till inträdd räntesänkning var synnerligen förmånligt för kassan.

Efter åtskilliga framställningar och uppvaktningar hos pensionskassans ordförande och verkställande direktör beviljades vår framställan. Under tiden planerades placering av bottenlånen i Uppsala Stadshypoteksförening och sekundärlånen genom att 5% amorteringslån placerades hos Försäkringsaktiebolaget Skandia mot säkerhet i inteckningar och med underborgen av Järnvägsbolaget. Genom dessa lånetransaktioner nedbringades de årliga ränte- och amorteringskostnaderna rätt väsentligt. De innebar å andra sidan att föreningen inte kunde upplösas förrän lånetiden - 25 år - utlupit.

Sedan vi löst in de sista lånereverserna för vilka föreningen stod som låntagare kunde vi under år 1946 återlämna medlemmarnas borgensförbindelser avseende den begränsade ansvarsfriheten samt upplösa egnahemsföreningen. Några av dem som var med och bildade föreningen och som genomkämpat de hårda åren

hade då redan slutat sina dagar och de övriga voro nära eller redan i pensionsåldern. De senare hade nu förmånen att få hyggliga bostadskostnader på gamla dagar. Alla hade kämpat hårt under detta kvartssekel och kunde nu med tillförsikt se mot framtiden. De hade klarat krisen.

Då föreningen upplöstes hade vi trots allt en sparad slant på några tusen kronor som fördelades lika mellan medlemmarna.

Under alla dessa år hade jag åtnjutit medlemmarnas obegränsade förtroende att vara föreningens ordförande, redogörare samt verkställande ledamot. Det var en tid av hårt arbete, ansvar och bekymmer men som efteråt också lämnat många glada och ljusa minnen.

Förhandlingsarbete

Fram mot 1918 hade prisstegringarna till följd av världskriget växt därefter att löneläget för personalen vid järnvägarna blev alldeles ohållbart. På grund av dessa förhållanden uppsade personalsidan alla löneavtal vid de enskilda järnvägarna, som då voro över hundratalet, varefter det upptogs centrala förhandlingar mellan huvudorganisationerna. Härvid blev jag, tillsammans med flera i den fackliga huvudorganisationen, utsedd till personalombud. Förhandlingarna kom att omfatta en tid av tre månader och blev bland de mest krävande jag varit med om. Men de var också särskilt betydelsefulla enär det samtidigt gällde att försöka åstadkomma ett helt nytt lönesystem som skulle vara anpassningsbart till konjunkturväxlingarna i framtiden utan att alltför omfattande förhandlingar skulle erfordras vid förskjutningar i indexläget.

Det lyckades också slutligen att utan tillgripande av särskilda stridsåtgärder uppnå enighet om ett dylikt lönesystem vid Sveriges Enskilda Järnvägar. Personalen tillfördes härigenom direkt löneökningar av förut oanad storlek och de grundelement varpå löneavtalen då byggdes upp kom att bli bestående under 30 år framåt.

Utlandsresa

År 1920 fick jag, förutom en kort visit i Narvik 1919, för första gången tillfälle att besöka ett annat land. Det var i samband med den 9:e Skandinaviska arbetarkongressen som hölls i Köpenhamn i januari detta år. Internationalen hade vid den tiden genomgått många svåra kriser under krigsåren varunder olika meningsriktningar brutit sig ut och bildat nya världsorganisationer. Denna kongress var därför av utomordentlig betydelse för det fortsatta internationella arbetet, inte blott i Skandinavien och Europa utan i hela världen. Kongressen bestod därför av representanter för de socialdemokratiska och fackliga organisationerna från många länder både i och utom Europa. Vid kongressen antogs bl.a. resolutioner angående socialisering, industriell demokrati och det framtida Skandinaviska samarbetet.

Trots att kongressen pågick en hel vecka blev det ont om tid över för att se på staden. Det blåste dessutom en kall och fuktig vind hela tiden som gjorde att man inte ville vistas utomhus mer än nödvändigt. Det blev dock tillfälle att under sakkunnig ledning bese Köpenhamns nyuppförda rådhus varöver danskarna var mycket stolta.

På nedresan till Köpenhamn, vilken jag av kostnadsskäl företog i 3:e klass sittvagn, fick jag resällskap med den legendariske och originelle socialistagitatorn och riksdagsmannen August Svensson från Sundsvall. Han hade trots sin höga ålder inte heller valt sovovagn oaktat att resan för hans del sträckte sig över ett helt dygn. Han kostade inte heller på sig några andra extravaganser enär han hade matsäck med sig för hela den tid han skulle vara borta. Det var endast vi två i kupén under större delen av resan. Till en början var vi helt främmande för varandra och jag satt mycket länge och fixerade min tyste, jättelike reskamrat innan jag, trots att jag var den yngre, vågade mig på att inleda ett samtal. Han var till en början ytterst ordkarg och reserverad men han tinade upp när han fick höra att vi var ute i samma ärende. Under den natten fick jag veta mycket om oegennyttig kamp för drömda framtidsideal, uppoffringar, framgång och besvikelse vilket i så rikt mått beskärdes arbetarrörelsens pionjärer.

Han berättade också om många andra högresta gestalter från genombrottsåren.

Hemresan företog jag med sovvagn från Malmö varvid jag fick dåvarande kommunikationsministern, Viktor Larsson, till reskamrat. Även han hade bevistat kongressen.

Samma år skulle Svenska Järnvägsmannaförbundets medlemmar företaga omröstning rörande anslutning till Svenska Landsorganisationen (LO). Omröstningen skulle föregås av en serie upplysningsmöten på skilda platser. Jag fick därvid uppdrag av förbundsstyrelsen att besöka en del platser och redogöra för denna fråga. Härunder fick jag tillfälle att stifta bekantskap med många nya människor och besöka för mig okända platser. Vid Svenska Järnvägsmannaförbundets kongress 1921 blev jag invald i förbundsstyrelsen vilket jag förut nämnt.

Året därpå utbröt allmän lönekonflikt vid de enskilda järnvägarna varvid personalen vid ett antal mer betydande banor lade ner arbetet. Strejken pågick under ett par månader och det var ytterst nära att det kommit till öppen konflikt även vid Saltsjöbanan på grund av att arbetsgivaren försökte sig på att utbilda strejkbrytare att sätta in vid banor där arbetet nedlagts. Situationen var mycket allvarlig och jag blev under en nyss påbörjad resa hemkallad för att i egenskap av fackföreningens ordförande företräda personalen. Vid hemkomsten tog jag också omedelbart kontakt med verkställande direktören greve Fabian Wrede varpå följde en allvarlig överläggning som slutade med att de icke önskvärda personerna blev avlägsnade och lugnet återställdes.

År 1924 erhöll jag uppdrag att representera Svenska Järnvägsmannaförbundet vid Norska Järnbaneförbundets kongress i Lillehammer. Som jag inte förut varit i den delen av Norge passade jag på att resa olika vägar i avsikt att få se så mycket som möjligt av grannlandets natur och kultur. Detta kunde också ske utan större egna kostnader då Norska statsbanorna utfärdade 2:a klass fribiljett efter önskan.

Under resan besökte jag bland annat Eidsvold, Röros, Hamar och Oslo. Till Oslo kom jag på norska nationaldagen de 17:e maj. Därvid fick jag ett oförlömligt minne av den patriotism och nationalkänsla som vid detta tillfälle präglade människorna på Karl-Johans gade och platserna i närheten av slottet och universitetet. Det var fascinerande att se detta färgrika och uppsluppna skådespel med alla dessa människor som på olika sätt demonstrerade de röda, vita och blå nationalfärgerna. Under resan i övrigt fick jag uppfattningen att den materiella standarden var lägre än hos oss.

Till Oslo kom jag sent på natten varvid det inträffade en liten episod. Jag hade i förväg beställt hotellrum och då jag kom ut från Östbanestationen beställde jag omedelbart första bästa droska till hotellet som visade sig vara beläget omedelbart intill järnvägsstationen. Något som jag konstaterade först på morgonen då det var ljust och lättare att orientera sig.

Under 1932 var jag ånyo i tillfälle att såsom förbundets representant övervara Norsk Järnbaneförbunds kongress som denna gång var förlagd till Oslo och pågick i fyra dagar. I samband med denna kongress gjorde jag en avstickare till Drammen i sällskap med norska förbundets kassör, Hansen. Vid kongressen valdes en konduktör F Buland till förbundsordförande. Denne gick sedermera ett tragiskt öde till mötes. Under andra världskriget blev han i egenskap av vice ordförande i Norska landsorganisationen tagen av Tyskarna och dömd till döden. Domen ändrades sedermera till koncentrationsläger och han överfördes till Tyskland där han dukade under för den hårda behandlingen.

Den 24 februari 1925 avled Sveriges dåvarande statsminister Hjalmar Branting. Med hänsyn till hans officiella ställning förrättades jordfästningen i Storkyrkan i Stockholm. Begravningen ägde rum söndagen den 1 mars i närvaro av kungahuset, representanter för olika länders regeringar samt fackliga och politiska organisationer. Jag hade erhållit inbjudan att övervara den högtidliga akten i egenskap av representant för Svenska Järnvägsmannaförbundet.

Det var en stämningsfull högtid. Storkyrkan var fylld med representanter för olika samhällsskikt och främmande nationer som visade arbetarhövdningen en sista hedersbetygelse. Man förnam väl att det var en stor mans sista färd.

H.M. Gustav V hade infunnit sig i kyrkan i god tid och fick sitta och vänta nära en halv timme innan Branting kom. När så skedde fick konungen resa sig för honom och bevittna huru som gamla skäggiga veteraner med florbhängda röda fanor i sina grova arbetarnävar trädde fram och slog en ring omkring honom. När han så satte sig var han omsluten av en fanborg med socialistiska segertecken som skyddande vakt. Så nära inpå livet hade han aldrig förr haft dessa arbetarrörelsens symboler. Nu stod de som hans trogna skyddsvakt i ring bakom honom. Man kunde inte heller undgå att se kronprinsen Gustav Adolf med intresse studera de olika fanornas deviser.

Jordfästningen förrättades av kyrkoherde Ernst Klevbeck som höll en gripande betraktelse med utgångspunkt från bibelorden om hur Jesus frestades av djävulen, erinrade om att Branting trots börd, utbildning och utsikter till en lysande tjänstemannabana, valde att kämpa för människovärde och rättigheter åt de små i samhället.

Från Storkyrkan gick begravningståget, vari deltog 15 000 människor, under tonerna av Hjalmar Brantings sorgmarsch, till Adolf Fredriks kyrkogård där stoftet gravsattes i den Brantingska familjegraven. Hundratusentals människor kantade processionens väg. Vid graven talade bland annat Zäta Höglund vilken under många år stått i opposition till den politik som Branting företrädde. Han betygade därvid att han numera vunnit klarhet om att den linje som Branting följt var den rätta.

Orostider

Den lågkonjunktur som kännetecknade 30-talet hade redan börjat giva sig tillkänna i mitten av 20-talet. Framförallt blev krisen synnerligen djupgående för järnvägarna på grund av fraktninskningen genom industrins avmattning och

även genom biltrafikens snabba utveckling. Det blev hårda tider för järnvägarnas ledning och ännu hårdare för dess personal. Givetvis föranledde detta långvariga förhandlingar mellan intressenterna vilket resulterade i hårdare villkor för de anställda.

Under denna bekymmersamma tid omkom år 1932 en av förbundets ombudsmän genom olyckshändelse. Jag blev då ombedd av förbundsstyrelsen att tillsvidare tjänstgöra i denna befattning. Vikariatet kom att vara i nästan fem år, under den svåraste depressionstiden. Under denna tid hade jag successivt tjänstledigt från järnvägen.

I slutet av 1930-talet växte den politiska spänningen i världen genom Hitlers diktatoriska uppträdande på världsarenan. Detta satte fart på krigsrustningarna vilket i hög grad lättade på arbetslösheten och en period med högkonjunktur inleddes.

På grund av den politiska spänningen och att vissa länder stängde sina gränser uppstod svårigheter för de internationella arbetarorganisationerna att uppehålla kontakten med varandra. Internationella Transportarbetarinternationalen hade dock beslutat avhålla en förut beslutad kongress i Tyskland år 1938. På grund av ovan nämnda förhållanden beslöts att den i stället skulle hållas i Luxemburg den 15 september. Förhållandena var emellertid så spända att Tyskland stängde sina gränser. Efter den så kallade Münchenöverenskommelsen lättade spänningen något vilket möjliggjorde genomresa. Lättnaderna innebar att den planerade kongressen kunde hållas i slutet av oktober. Fyra representanter från Svenska Järnvägsmannaförbundet kom att deltaga i kongressen varav jag var en av deltagarna. Förutom representation från Tyskland och Ryssland deltog representanter från organisationer i Europa och den övriga världen. Kongressen hölls i parlamentsbyggnaden i Luxemburgs huvudstad med samma namn. Som förste ordförande fungerade engelsmannen Bevin, vilken senare kom att spela en stor roll under andra världskriget, först som Englands arbetsminister och senare som utrikesminister.

På grund av de politiska förhållandena i Europa och andra länder, bland annat i Kina där inbördeskriget då pågått i något år, fördes förhandlingarna i en laddad atmosfär. Trots detta nåddes enighet angående de flesta förslag och rekommendationer som kongressen hade sig förelagda.

Under kongressen inbjöds samtliga deltagare till supé som den Luxemburgska staten bestod och vid vilken landets statsminister presiderade. Vi blev vidare inviterade till en bussresa runt landets gränser. Landet är nämligen inte större än att detta gott medhinnes under en dag. Därunder besöktes flera små gränsstäder där man kan drömma sig tillbaka till medeltiden. Det föreföll som om tiden stått stilla i dessa natursköna nejder med sin pittoreska bebyggelse. Den yttre hygien föreföll dock inte vara särskilt hög. Höns och gäss sprungit omkring och kacklade på gatorna där man även kunde få se en och annan griskulting. Det var inte heller ovanligt med gödselhögar liggande framför bostadshusens fönster. Under bussfärden utmed grännsfloden mot Tyskland kunde man inte undgå att få en kuslig känsla av att det uppskjutna kriget när som helst kunde bli verklighet. Man såg taggråsvallarna och de ridåer på Tyska sidan som vittnade om pågående befästningsarbeten.

Resandekontrollen genom Tyskland var också ytterst sträng. Redan på färjan till Sassnitz fingo vi lämna ifrån oss alla tidningar och annan lektyr. I övrigt hade vi inget obehag under vår genomresa. På återresan reste vi över Köln, där vi bland annat besåg domkyrkan, varefter vi fortsatte till Hannover. I Berlin stannade jag kvar två dagar för att se på staden, medan mitt övriga resällskap rest vidare hem till Sverige. Jag fick därunder Tyska Järnvägsmannaförbundets före detta generalsekreterare Jocade till ciceron. Han hade vid flera tillfällen varit vår gäst i Sverige. I hans sällskap besökte jag bland annat Potsdam och besåg dess storslagna slott och andra anläggningar. Det var på visst sätt kusligt att herr Jocade inte vågade följa med mig in i slottet eller på restaurang. Han förklarade detta med att han var ständigt bevakad av nazisterna varför han inte vågade visa sig till-

sammans med en utlänning offentligt. Hans tjänst gjorde att han under första världskriget fick hand om hemtransporten av de hemvändande trupperna. Han betraktades av den anledningen med misstänksamhet av nazisterna. Hans föraningar visade sig sedermera inte vara ogrundade ty något år senare blev han likviderad.

Då vi på morgonen den dagen jag skulle påbörja hemresan kom till Stettiner Bahnhof fick jag en glimt av nazismens verkliga ansikte. Det var söndagsmorgon. Deporterungen av judar och polacker var i full gång. Det var beklämmande att se hur dessa uthungrade och trasiga människor, utblottade på allt, jagades ombord på tåget som boskap för att så småningom hamna i koncentrationsläger eller gå under på annat sätt. I övrigt, var man kom, på hotell, järnvägsstationer och offentliga platser, möttes man av Hitlers porträtt. Varje tysk som önskade undgå misstankar gjorde hitlerhälsning inför dessa porträtt. På tågen och på andra färdmedel vimlade det av SS-män och annan militär. Arbeten med försvarsanläggningar och flygplatser pågick lite varstans. Det var därför inte svårt att förstå att München-freden endast var en chimär.

Kommunalpolitiker

Då jag kom till Saltsjöbaden år 1909 hade jag aldrig sysslat med politik av något slag och jag hade inte heller den ringaste tanke på att i framtiden ägna mig däråt. Vid denna tid saknade arbetare och småinkomsttagare allt inflytande på det politiska livet, framförallt inom det kommunala området. Den 5 000-gradiga rösträttsskalan, som då fortfarande gällde, uteslöt alla arbetare och lägre tjänstemän från möjligheten att delta i kommunalt förtroendearbete. Den 5 000-gradiga rösträttsskalan ersattes under 1910 med den 40-gradiga, vilken ej heller medgav något nämnvärt inflytande för de bredare folklagren. Först i och med att även denna skala slopades 1913 blev det möjligt för de lägre inkomsttagarna att bli representerade i de olika förvaltningsorganen.

Rösträtt

I Sverige gavs begränsad rösträtt åt myndiga män i samband med 1866 års riksdagsordning. För att få rösta på en riksdagsman krävdes då 800 riksdaler i årsinkomst eller innehav av fastighet, värderad till minst 1 000 riksdaler. Detta innebar att endast 5,5% av Sveriges befolkning eller 21% av den myndiga manliga befolkningen hade rösträtt.

Röstberättiga i kommunalval var både män och kvinnor, som nått myndig ålder och hade minst 400 riksdaler i årsinkomst. En person kunde ha flera röster, graderat efter inkomsten. Det antal röster den enskilde kunde avge enligt denna s.k. fyrkskala var dock i städerna maximerad till 1/20 (från 1869 1/50) av totalantalet röster och i landsortskommuner från 1900 till 1/10.

1907 biföll riksdagen ett förslag om allmän och lika rösträtt för män vid riksdagmannavalen till andra kammaren. Enligt den nya lagen som trädde i kraft 1909, var valen till både första och andra kammaren proportionella. Inkomststrecket slopades, men rösträttsåldern höjdes till 24 år. Röstberättigade fick ej vara försatta i konkurs eller häfta i skuld för fattigvård eller ha obetalda skatter. Fyrkskalan i kommunalvalen reducerades till en fyrtiogradig skala, vilket innebar att ingen kunde ha mer än 40 röster.

Genom 1918 års författningsrevision (i kraft 1921) fick kvinnor rösträtt även till riksdagsvalen. Vidare blev rösträttsåldern för både riks- och kommunalval 23 år och skattstrecket avskaffades. 1941 sänktes rösträttsåldern till 21 år i kommunalval. 1945 slopades alla rester av konkurs- och fattigvårdsstreck samtidigt som rösträttsåldern för riksdagsval sänktes till 21 år.

Bra Böckers lexikon

Då arbetarna vid 1913 års kommunalval alltså för första gången hade möjlighet att gå fram med egna kandidater blev jag uppsatt på Socialdemokratiska arbetarekommunens kandidatlista oaktat att jag vid den tiden ej ens var ansluten till partiet. Kommunalfullmäktige i Saltsjöbaden var då 23 till antalet, varav vår lista fick 7 mandat. Ledamotskapet kom sedan att för min del vara i 36 år utan avbrott, varav som vice ordförande i 11 år och som ordförande i 4

år samt som vice ordförande i kommunalstämman 11 år och som ordförande i 16 år. Under denna tid har Saltsjöbadens köping, såväl som många andra, genomgått en revolutionerande omvandling och utveckling på olika områden.

Köpingen, som bildades 1909 genom utbrytning från Nacka kommun, hade en bofast befolkning av 2 532 personer 1914 vilka till år 1953 ökat till 4 742 personer. De många sommarvillorna med sin snickarglädje var typiska för samhället då men har nu försvunnit eller ändrats om till fasta bostäder. De stora områden som i början av 1900-talet var jungfrulig mark har stadsplanerats och tagits i anspråk för villor och hyreshus. Fullständigt läroverk har inrättats och byggnad härför uppförts. Kommunhus och ålderdomshem har byggts, idrottsplats och badanläggning har inrättats, elkraftförsörjning och brandväsende har ordnats, polisväsendet har moderniserats, central folkskola har planerats och påbörjats osv.

Då jag första gången fick säte och stämma i kommunalfullmäktige var jag 27 år och den yngste i församlingen. Det var självklart att jag i likhet med övriga arbetarrepresentanter kände mig en smula bortkommen i denna förnämliga församling där de övriga ledamöterna bestod av 5 direktörer, 4 grosshandlare, en medicine doktor, en byråingenjör, en konsul, en brukspatron, en arkitekt och en trafikchef. Man kunde inte heller undgå att se att de till en början gärna ville nonchalera debattinlägg som gjordes av oss. Det var därför inte underligt att man kände sig underlägsen, såväl genom lägre samhällsställning som allmänbildning. Man lade även märke till att den parlamentariska bildningen inte stod så synnerligen högt i kurs i någondera lägret och detta kompenserade i viss mån för underläget på andra områden. När jag gärna ville göra mig värdig det förtroende som uppdraget innebar försökte jag snarast att sätta mig in i gällande kommunallagar och författningar. I detta syfte skaffade jag mig Verdandis småskrifter och Aldéns medborgarbok som utkom i häften. Genom studiet av dessa böcker grundlades även en viss säkerhet i det offentliga uppträdet varigenom jag, trots min ungdom, snart vågade begära ordet i fullmäktige och

diskutera med de borgerliga oaktat deras större mått av kunskaper och sociala anseende. Jag har sedermera lärt mig att oppositionen lättast tyglas genom att ges ansvar. Om det nu var därför att jag ibland förfäktade minoritetens mening eller av andra skäl som jag så småningom fick vara med och verkställa en del beslut och att jag blev invald i en del styrelser och nämnder vet jag ej.

Jag har tidigare nämnt att den parlamentariska skolningen inte stod på någon hög nivå i fullmäktige. Jag lade dock snart märke till några lysande undantag. Ett sådant var försäkringsdirektör Nils Stedt. Han hade ett ovanligt skarpt intellekt och var parlamentariskt skicklig vilket gjorde att många avgöranden grundades på hans eminenta formuleringsskicklighet. Jag kommer ihåg ett sådant tillfälle under mina första år. Det gällde nöjesskattelagens tillämpning. Jag hade studerat förslaget och funnit anledning att begära vissa ändringar. Det blev en lång debatt där de flesta understödde mitt förslag. Då nu Stedt förstod att detta skulle seg-ra accepterade även han förslaget men gjorde en skicklig omformulering utan ändring i sak och fick så till slut igenom att hans eget förslag klubbfastes.

Det är klart att jag under så lång tid kommit att väcka egna förslag i olika ärenden. Den första motionen var tämligen naiv men den återspeglar i viss mån då rådande försörjningssvårigheter. Det gällde att köpingen skulle ta sig an bevattningen av befolkningens potatisland. En annan gällde tilldelningen av sättpotatis till mindre bemedlade. Det här var under första världskrigets livsmedelsbrist. Bägge motionerna bifölls men innan den första hann verkställas kom regnet som en räddande ängel.

Kommunalfullmäktigeuppdraget ledde också till att jag blev ledamot i flera olika nämnder, styrelser och kommittéer. Sålunda blev jag ordinarie i kommunalnämnden 1921, vice ordförande 1924 och ordförande 1940-1951. Jag blev också ledamot i hälsovårdsnämnden 1924 till 1951, därav som vice ordförande och ordförande ett tiotal år. Då familjebidragsnämnder trädde i verksamhet under senaste världskriget blev

jag ordförande och verkställande ledamot även i den under ett tiotal år. Ungefär samtidigt tillkom den statliga byggnadsregleringen och statsunderstöd till bostäder. Saltsjöbaden erhöll härvid i regel en kvot av omkring 40 bostäder varav nästan alla voro berättigade till statligt bidrag. Detta innebar ett väsentligt ökat arbete för kommunalkontoret och då i synnerhet för mig som handhade tillstånds- och låneärenden.

När min företrädare, byråchef F. A. Berg, med 1939 års utgång lämnade ordförandeposten i kommunalnämnden och alla övriga kommunala uppdrag fick jag, efter det att jag valts till ordförande i kommunalstämman, fullmäktige och nämnd, även övertaga hans övriga kommunala uppdrag. Jag var dock inte helt främmande för dem då jag under många år varit hans vikarie och medhjälpare. Berg var mycket intresserad av den kommunala verksamheten och gjorde stora insatser och personliga uppoffringar här för. Han hade dock svårt att göra sig gällande i offentliga diskussioner och hade svårt att kläda sina tankar i ord. Då han dessutom var självständig i sin uppfattning kom han ofta i konflikt med andra meningsriktningar, även inom det egna högerpartiet. Sammantaget bidrog detta till hans avgång 1939.

Idrottsanläggningen

Vid F. A. Bergs avgång var idrottsanläggningen under uppförande. Då entreprenören av ekonomiska skäl ej kunde slutföra arbetet tvingades köpingen slutföra detta i egen regi. Jag fick då ta de första hårda tagen som nybliven kommunalordförande. Anläggningen, som tillkom efter flera års utredningar, kostade 260 000 kronor vartill bankir K. A. Wallenberg bidrog med 210 000 kronor. Den 21 juli 1942 var anläggningen färdig att tagas i bruk och invigningen förrättades av prins Gustav Adolf. Därvid fick ledamöterna i byggnadskommittén mottaga Riksförbundets diplom.

Mitt mandat som ordförande gick ut med 1951 men min avsikt var att avgå redan året dessförinnan. På begäran kvarstod jag dock mot löfte om hjälp med arbetsbördan. Jag stannade alltså till 1952 då utredningarna för skola och ålderdomshem var klara och jag ansåg det vara på

sin plats att efterträdaren, major C. Af Klercer fick fortsätta. I byggnadskommittén för åldershemmet kvarstod jag dock till 1954.

År 1955 utdelades för första gången Saltsjöbadsmedaljen och jag erhöll det första exemplaret i guld.

Epilog

Wiktor Mattsson avled den 1 november 1961. Han efterlämnade maken Maria och barnen Fritjof och Ingeborg. Till glädje för barn, barnbarn, övrig släkt och vänner samt oss andra som är intresserade av järnvägshistoria skrev Wiktor Mattsson ner sina minnen. Genom dottern, Ingeborg Persson, har jag fått tillåtelse att överföra texten till datamedia samt överlämna den till Sveriges Järnvägsmuseum.

ÖSTHAMMAR 2000-03-25

Olle Andersson

BILAGOR

Ett blad ur min kassabok år 1908

Som framgått av texten var det ständigt skralt med rörelsekapitalet. Orsaken härtill var arbetslöshet och dålig lön för de tillfälliga arbeten som ändå gavs. Det kan måhända därför vara av intresse att delgiva något av den tidens ekonomiska möjligheter att existera i Stockholm. Detta kan i viss mån åskådliggöras genom följande utdrag ur min kassabok för november månad 1908:

Inkomster

1/11	Behållning från oktober	1:18
8/11	Avlöning	36:91
14/11	"_"	36:50
27/11	"_"	33:93
	Summa kronor	114:52

Utgifter

1/11	Söndag, Mat och kaffe	1:30
2/11	1 st. penna	0:50
3/11	1 st. dagsverkslista	0:10
6/11	Inträde arbetarinstitutet	0:10
7/11	Tidningar	0:08
	Privatpisning för en vecka	8:00
	1 st. kragsskydd	3:00
	2 st. skjortor	2:48
	Vykort och pennor	0:30
	Mat och kaffe	0:60
8/11	Mat 2 ggr á 50 öre, kaffe 20 öre	1:20
	Skrivpapper	0:08
13/11	Föreläsningsbiljett	0:10
14/11	Privatpisning för en vecka	8:00
	Diverse småsaker	3:00
	Ett par galoscher	3:60
15/11	Mat	1:30
16/11	"_"	1:00
17/11	"_"	1:30
18/11	"_"	1:00
19/11	"_"	1:00
20/11	"_"	1:20
21/11	"_"	1:30
22/11	"_"	1:40
23/11	"_"	1:00
24/11	"_"	1:40
25/11	"_"	1:20
26/11	"_"	1:20
27/11	"_"	1:10
28/11	"_"	2:50
29/11	"_"	1:50
30/11	Mat och spårvagnsavgift	1:80
	Summa kronor	53:54

Överskottet för den här månaden blev 60 kronor och 98 öre. Ett "sparkapital" som kan behövas om man skulle bli arbetslös den efterföljande månaden. Den 20 januari 1909, då jag reste till Tuna gård på Värmdö utgjorde kassan 16 kronor och 46 öre. Den 29 samma månad, innan jag fick ut min första avlöning var kassan endast 96 öre! När jag åter begav mig till Stockholm hade kassan återigen växt och uppgick nu till 50 kronor.

KONTRAKT

Vi Matts Mattssons stärbhus upplåta och försälja härmed till Gimo-Österby Bruks Aktiebolag, dels vår ägande från 1/8 mantal frälse skatte nr 4 Lund avsöndrade lägenhet hälften av det s.k. Finnskogsskiftet å bykarta upptagen under Litt. R, samt dels vår från 1/4 mantal kronoskatte nr 4 Lund avsöndrade lägenhet bestående av 4 lass äng och halva skogsskiftet på Finnskogen i Valö socken Frösåkers härad och Stockholms Län med vad därtill hörer eller kan lagligen tillvinnas mot följande villkor

- 1:o Lägenheterna säljas i det skick de nu befinnas och tillträdes den 1 januari 1918.
- 2:o Köpeskillingen utgör 12 000:- kronor och skall betalas tillträdesdagen.
- 3:o Säljaren förbehåller sig rätt att i hela sin livstid bebo nuvarande lägenheter samt rätt för sönerna att så länge de arbeta under Gimo-Österbybruk fritt bebo och arrendefritt innehava båda lägenheterna vilka ej utan deras samtycke få sönderstyckas eller vidare fördelas. Dock skall syn hållas när lägenheterna tillträdas och när de avträdas.
- 4:o Fri vedbrand bestående av 20 trealnarsfamnar blandved fritt huggen och framkörd samt behövt gärdselfång förbehålles.
- 5:o Alla å tillträdesdagen utgående räntor, onera, utskylder och övriga avgifter betalas av köparen.

Av detta kontrakt äro två likalydande exemplar upprättade och utvexlade.

Gimo-Österby bruk	Vigelsbo den 11 dec 1917.
Hugo Brundin	För M. Mattsons stärbhus
Bevitnat	Axel Mattson
Georg Cleve Knut Johansson	enl. fullmakt

Naturaförmånerna som stipulerades i kontraktet hade i och för sig stort ekonomiskt värde för far under de återstående 20 åren av hans levnad. Ävenså för mina bröder August och Axel vilka bodde kvar på lägenheterna. För min del har jag inte någon gång haft anledning att använda mig av dessa naturaförmåner.

Endast tre år efter att denna affär avslutades avstannade driften vid gruvan och har sedan dess ej återupptagits. Det kan därför sägas att fastighetsaffären avslutades i rätta ögonblicket eftersom därefter hade fastigheterna mycket ringa värde och skulle numera (1960) knappast vara säljbara till något pris.

LITTERATURFÖRTECKNING

Om inte annat anges har de uppgifter som förekommer i de olika faktarutorna hämtats från följande böcker och tidskrifter:

Dannemora-Hargs Järnväg En social och teknisk studie av en bruksbana	Lennart Liljendahl	SJK bok nr 6 1969
Sveriges Järnvägars Stationer Bokförlaget Orbis - Uppsala		Malmö 1947
Järnvägsdata 1999	SJK 3:e omarbetade upplagan	ISBN 91-85098-85-X
Uppsala - Gäfle Järnvägar	B Hagberg	Uppsala 1925 (nytryckt OKBv 1983)
Järnvägsmusei vänners årsbok 1998 Den oslagbara Roslagsbanan	Stig Svallhammar	ISSN 0283-6483
SJK tidskrift TÅG 5/93 Saltsjöbanan 100 år	Kenneth Landgren	
Saltsjöbanan SJK:s Skriftserie nr 58	Kenneth Landgren	ISBN 91-85098-73-6