

KRYLBO 1943-56

Krylbo 1943–56

En buspojkes berättelse

Öjar Janhager

KAPITEL 1.

Krylbo

Den nionde maj 1943 kom två nya barn till världen på Avesta Lasarett. På morgonen föddes en mycket välskapad flicka. Vikt 3.5 kilo och exakt 50 centimeter lång. Klockan 12 föddes en helt annan typ av bäbis. Ett mycket magert och långt litet gossebarn. Trots den ynkliga vikten på 2.6 kilo, var han hela 54 centimeter lång. När pappan, fick se honom strax efter födseln, var han inte säker på att den ynkliga varelsen skulle överleva, trots alla försäkringar från barnmorskan om att gossebarnet var helt normalt, trots sitt udda utseende och sin ringa vikt hade barnmorskan rätt, gossen blev åtminstone 80 år gammal.

Det är om detta lilla gossebarn denna berättelse kommer att handla. Närmare bestämt om hans första 12 år.

Innan jag börjar min berättelse om hur det var att vara litten kille, från noll till 12 år gammal i Krylbo i mitten på 1900-talet, vill jag presentera Krylbo.

Krylbo, beläget i södra Dalarna, var på den tiden en mycket betydande järnvägsknut. Här strålade Norra Stambanan (Stockholm, Uppsala, Krylbo, Inre Norrland) ihop med tre järnvägslinjer som gick till Dalarna, till Hallsberg/Örebro och till Fagersta. Järnvägsstationen var en knutpunkt då det gällde tågtrafiken och under denna period gjorde all persontågstrafik på de olika bansträckningarna uppehåll på vår

station. Stationsområdet dominerades av en stor och viktig rangerbangård, där vagnarna bytte plats mellan olika godståg och mängder av gods lastades om i flera godsmagasin. Järnvägsområdet bestod av 16 spår. Tillsammans med Hallsberg var Krylbo den största järnvägsknuten i landet. Krylbo var en köping (ett större samhälle, som inte var en stad) med egen kommunal styre fram till mitten av 1960-talet.

Cirka 4 000 människor bodde i köpingen och de allra flesta arbetade med anknytning till järnvägen eller i olika typer av servicenäring och vid småföretag.

Den stora bangården var begränsad på långsidorna av två stora gator. I norra änden av bangården fanns en landsvägsbro över de olika spåren, den kallades Hästbron. Två spår avvek västerut, ett mot Dalarna och ett mot Västmanland (Fagersta). Ett tredje spår vände norrut över Dalälven mot Norrlands inland. I den södra änden av järnvägsområdet fanns en dubbel vägport. Ovanför den östra gick norra stambanan mot Stockholm och ovanför den västra vägporten gick banan mot Örebro/Hallsberg.

På den sida där det gigantiska stationshuset var placerat hette den stora gatan Stationsgatan. Den var samtidigt en genomfart för riksväg 12, vägen mellan Stockholm och Dalarna. Jag har långt senare i livet besökt samtliga större svenska järnvägsstationer och aldrig sett ett större och mäktigare stationshus, med undantag av de i Stockholm och Göteborg.

På stationsområdet fanns en mycket välkänd restaurang och ett stort hotell. Alla officiella byggnader fanns på denna sida av järnvägen, som av någon anledning i folkmun kallades "Den andra sidan". Där fanns banker, posten, telegraf, polis, brandkår och till och med ett tingshus, där Folkare häradsrätt huserade. Det var ett ganska smalt område, bara ett par hundra meter brett, eftersom Dalälven utgjorde en gräns österut. Bara en liten del av befolkningen bodde på denna sida.

Järnvägsgatan hette den stora gata som gick längs med den andra sidan av stationsområdet. Det var här folk bodde, mellan 80 – 90 procent av befolkningen hade sina hem på denna sida av järnvägen. De båda huvudgatorna var ganska precis en kilometer långa. Med tanke på hur Krylbo i likhet med de allra flesta mindre orter ser ut idag, så var det under 40-talet en mycket livaktig ort. Förutom de officiella verksamheter som nämnts, fanns mängder av kaféer, kiosker och småbutiker. Det fanns järnhandel, färghandel, radiohandel, sportaffär, flera klädesbutiker, bokhandel, möbelbutiker och inte mindre än tio livsmedelsbutiker. Apotek, husgerådsbutiker och till och med en hattmodist. Bibliotek och biograf fanns också. Allt detta gjorde att Krylbo var i stort sett självförsörjande. Till detta kan läggas ett stort sågverk, ett mejeri, flera möbelfabriker, rörmokarföretag, skrothandel, kolonialverksamhet för livsmedel, en mekanisk verkstad med femtio anställda och en stor betongfabrik. Det fanns också cykelverkstäder, begravningsentreprenör, och flera bensinstationer. Det andliga var väl tillgodosett, då Svenska kyrkan, Frälsningsarmén, Baptistkyrkan och Missionskyrkan bland annat hade en omfattande ungdomsverksamhet. Något systembolag fanns däremot inte i Krylbo. Dessutom fanns en hockeyrink, en idrottsplats med fotbollsplan, skolor upp till klass sju och en mycket populär folkpark.

I dag finns en livsmedelsbutik och ett av landets största och ståtligaste stationshus, där numera flera tåg har fräckheten att passera utan att stanna.

Den lilla köpingen med 4 000 innevånare och dominerad av den stora järnvägsstationen och den jättelika bangården, hade mycket mer att erbjuda mig och mina kompisar, än vad man skulle kunna tro. Ju äldre mina kompisar och jag blev ju mer upptäckte vi vad som fanns att göra i Krylbo. Det var aldrig någonsin tråkigt. Detta berodde i huvudsak på att vi

aldrig tvekade att utnyttja allt som vi upptäckte. Det fanns till exempel några mindre industrier och jag kan inte påminna mig att vi missade att besöka eller ta oss in olovandes i någon av dessa. Krylbo var på den tiden en ort som växte snabbt och det var alltid olika byggen på gång. Alla dessa var något av våra favoriter, där vi ofta tillbringade stora delar av dagarna tills vi blev bortkörda. På kvällarna var byggena ännu mer spännande, då vi hade mer tid för våra upptäcktsfärder, eftersom ingen körde bort oss. Mycket av materialet till våra lite finare kojor, kom från byggenas ”spillmaterial”. Ibland bestod materialet även av prima byggplank.

Kaféer, butiker, sängfabriken, smidesfabriken och de gamla kvarteren, var våra vanligaste uppehållsplatser. I det närmaste området utanför Krylbo, var det Högsberget (145 meter över havet), Lokstallarna och Åsbobadet som var våra favoriter. En populär sysselsättning var att cykla Folkärna runt, en sträcka på 25 kilometer.

Men det var skogen som var vårt huvudsakliga viste. Den närmaste skogen var Parkskogen, en ganska liten skog, stor som tre–fyra fotbollsplaner. Sedan fanns Storskogen.

När vi lämnat de allra tidigaste åren bakom oss (4–5 år) var det Storskogen som gällde. Den låg lite längre bort och var betydligt större, kanske ett par kvadratkilometer. Sedan fanns Örebroskogen, men den blev aldrig någon favorit – den var lite för djup och mörk. Egentligen lite konstigt, för den kunde man inte gå vilse i då den avgränsades av den stora sväng som järnvägen till Hallsberg/Örebro gjorde. Järnvägen var byggd i en halvcirkel, som avgränsades av en mindre skogsväg. Tillfällets skogen låg lite för långt bort för att bli någon favorit hos oss Krylbograbbar.

De allra flesta av oss hade pappor som jobbade på järnvägen. Vi hade alla blivit förmanade på ett så övertygande sätt, att vi aldrig lekte på bangården. Att kolla på stationen lite då och då var okej, men aldrig på bangården.

Mammorna jobbade inte utanför hemmet.

Dalälven var naturligtvis en stor lockelse. Just förbi Krylbo var älven nära 200 meter bred och tycktes jättelik. Av olika anledningar blev Dalälven aldrig någon favorit i vårt gäng.

Eftersom Krylbo var en så kallad tätort, innebar det att det var en ganska tät bebyggelse.

Det fanns en mängd gator att hålla till på, och det gjorde vi också. Trafiken var mycket måttlig. Få familjer ägde en personbil och de lokala transporterna ombesörjdes i huvudsak av häst och vagn. Tre ekipage fanns. Det fanns också två lastbilar och en busslinje till Avesta. Trafikolyckor var väldigt sällsynta.

Two närliggande orter måste nämnas. Avesta, som var närmaste stad, bara några kilometer bort. Avesta hade ungefär tre gånger så många innevånare som Krylbo. Den andra orten var Fors, en mil bort, där min morfar och mormor bodde och där jag och min bror vistades ofta.

Det var i den här miljön kommande äventyr och eskapader utspelade sig.