

Affärerna i Hummelstad

Historiska återblickar kring lanthandeln och folklivet i Hummelstad



Oskar Bohmans lanthandel i Hummelstad

Av Assar Johansson

Mångårig medlem i Hummelstad byalag.

Texten skriven i början av 90-talet.

Först en kortfattad historisk återblick kring lanthandelns förutsättningar i Sverige. Inte någon annan näring har i forna tider varit så omgärdad av bestämmelser och så reglerad av förordningar som handel och hantverk. Koncentrationen av handeln var alltifrån medeltiden och fram till mitten av 1800-talet i lag reglerad till städerna.

Förbudet mot "landsköp" går tillbaka till åtminstone till år 1284, då Magnus Ladulås regerade, och återkom i stadslagens köpmålabalk. Lagstiftningen riktade sig ursprungligen inte mot varje slag av handeln på landsbygden utan endast mot sådan köpenskap som bedrevs som näringsfång.

År 1530 skärptes lagen mot "handelns missbruk" när "bönderna sig emellan vid möte var annen på väger, förbyte gods och thär med drager var hem till sitt igen." Varorna skulle föras till staden. Straffet häremot var att "sättas i Sala silvergruva." Samtidigt ålades invånarna i Norrland och Finland begiva sig till köpstäderna (stad hette på fornsvenskt språk "köpstad") för att byta till sig spannmål för fisk. Men om överskott uppstod måste skärkarlarna ha intyg från stadsskrivare eller byfogde att borgarna, ej inom viss tid köpt fisken.

För oss som lever i näringsfrihetens tidevarv, ter sig måhända de inskränkningar som handeln på landsbygden var egendomliga och omotiverade. Men om handeln i städerna avtog kunde städerna förlora sin betydelse, till och med kanske försvinna, menade lagstiftarna. Det låg i statsmakternas intresse att till varje pris behålla städernas karaktär som handelscentra. Vissa lättnader för handeln på landsbygden inträdde dock i förordningar åren 1775, 1780 och 1815, men först 1846 och 1864 då näringstvånget äntligen hävdes. Det mest synliga tecknet härpå var de handelsbodar som nu tillkommer på landsbygden. Här kunde allmänheten handla de varor som man tidigare måste köpa i städerna.

Denna kortfattade historik borde kompletteras med omnämmande av marknader, krogar, gårdfarihandel och gästgivargårdar som alla haft viss betydelse för handeln på landsbygden i forna tider, men då materialet är mycket omfattande lämnas, på ett par undantag när, detta därhän. I huvudsak avskaffades det gamla näringstvånget år 1846 och det blev då bland annat tillåtet att hålla handelsbodar på landsbygden, det stadgades dock att de inte fick vara belägna på närmare avstånd från stad än tre mil. År 1864 slopades även denna bestämmelse.

Näringstvånget var nu äntligen upphävt och handelsbodar fick inrättas var som helst. Det är vanskligt att ge ett allmängiltigt omdöme om handelsbodarnas betydelse under näringsfrihetens första tid. Någon enhetlig typ av handelsbodar existerade inte. Ett försäljningsställe som av en allmogeman inrymdes i stugans kammare, i köket eller i en bod på gården skilde sig väsentligt från en för avseendet byggd och inredd affär. Den första butiken var knappast att anse som handelsbod i vanlig bemärkelse utan snarare som ett utlämningsställe för vissa varor, främst snus, tobak, sill, salt och fotogen. Sådana försäljningsställen etablerades nu i stor omfattning, även i våra bygder.

Bromåla affär 1865-1879

Enligt vår duktige hembygdsforskare Inge Johansson etablerar handlare Gustaf Nyqvist och handlare Johan Fredrik Nyqvist från Brunns socken (numera inkorporerat med Ulricehamns

storkommun) någon form av handel i ett gårdsmagasin på Bromåla gård. Året var 1865, året efter näringstvångets upphörande. Tydligt hyrdes magasinet av gårdens dåvarande ägare, Carl Johan Hermansson. Gustaf och Johan Fredrik Nyqvist var antagligen bröder och så kallade resande handelsmän, som hade ett sporadiskt öppethållande i Bromåla när tid och lägenhet gavs.

De resande handelsmännen, knallarna eller gårdfarihandlarna inköpte sina varor i Borås, Göteborg, Skövde, Jönköping eller Askersund där handelslager fanns för denna form av handel. Inköp skedde där det för tillfället bäst lämpade sig. Gående, eller i bästa fall med häst och vagn, distribuerades sedan varorna ut över stora delar av vårt land. Från gård till gård, samt även till för tillfället hyrda försäljningsställen som gårdsmagasinet i Bromåla.

Denna form av varudistribution var mycket tidsödande. Därför blev öppethållandet i de fasta försäljningsställena, som nu i Bromåla, mycket oregelbundna, kanske någon eller några gånger årligen. Med järnvägarnas tillkomst, här i vår bygd 1879, ändrades förutsättningarna radikalt för de resande handelsmännen. Men till detta senare i berättelsen.

Nyqvistarna var från rätta knallebygden och kunde säkert vid sina besök i Bromåla erbjuda ett rikhaltigt varusortiment. Efter Nyqvistarna var det tydligen några så kallade resande handelsmän, som tillfälligt hyrde Bromåla gårdsmagasin och som enligt uppgift hade logi i lilla Mjöltorp. Namnen på alla är höljda i dunkel, men Inge har namnen på några: Carl Johansson, Lars Magnus Carlsson, Erik Wiktor Wallenberg. Den siste handelsmannen i Bromåla var enligt uppgift Hultenius, som år 1879 flyttade till Norrköping.



En bidragande orsak till ett Hultenius nu upphör med sin affärsverksamhet i Bromåla var säkert att järnvägen kommit till orten. Järnvägarnas tillkomst betydde slutet för många av de så kallade resande handelsmännens verksamhet med sin tidsödande varudistribution och oregelbundna öppethållandetider. Tillkomsten gynnade däremot en annan företagsform, den fasta lanthandeln, som nu kunde få sina varor vid närmaste järnvägsstation. En annan orsak var måhända att en annan handelsman, Oskar Bohman, samma år etablerade affärsrörelse i Hummelstad krogs lokaler, som fick fastighetsbeteckningen Hummelstads handelslägenhet 1:1. Oskar Bohman städjade förut omnämnde Wallenberg, som var kompanjon eller medhjälpare till Hultenius.

Bromåla gårdsmagasin var ett timrat, rödmålat hus, som brandskadades då ladugård och stall brandhärjades den 3 april 1953. Magasinet revs senare då det var brandskadat och dessutom låg för nära vägen. En magnifik brosten, tyvärr något vandaliserad av lantmäteriverket, är det enda som nu minner om husets läge.

Ett besök på Hummelstads krog med Rättar-Nisse

Innan vi går vidare med historiken om affärerna i vår by, något om krogen i Hummelstad. Varför? Jo, för att krogen utvecklades så småningom och i etappvis till byns första för ändamålet byggda affär med fastighetsbeteckningen Hummelstads handelslägenhet 1:1. Krogen var belägen i byns äldsta hus, nu i nådens år 1991, ägt och bebott av, rektor Lars Svensson med hustru Karin. När min far Fredrik W. Johansson år 1926 renoverade den större av kroglokalerna hittades ett köpekontrakt igenspikat bakom en taklist. Handlingen var daterad 1826 exakt 100 år tidigare och ställd till den dåvarande krögaren, Wernmark. Kontraktet hänger nu inom glas och ram där det hittades i den gamla kroglokalen.

Varför handlingen blivit ditlagd kan man fråga sig och fundera över, även när krogens verksamhet började och dessutom när huset byggdes. Trots efterforskningar har svaren på de två sista frågorna varit många men motsägelsefulla och därför osäkra, varför de nu lämnas obesvarade. Kan det vara av bygdehistoriskt intresse att göra ett krogbesök? Vi kan göra besöket tillsammans med den ende som, mig veterligen, personligen besökt krogen. Ett av bygdens många original, Rättar-Nisse eller Nisse i Grinderum. Från sin lilla stuga uppe i Dalebo, några hundra meter på höger hand (en sevärighet) på Pattebovägen, kom Nisse

”knallande”, mer än en gång i veckan till affären för att göra sina små inköp. Kaffe, socker, sill, en bit fläsk, fotogen och kanske det mest viktiga, livselixiret Stockholms 1:an (snus). Nisse var då i 90-årsåldern. Han var en mycket god och livfull berättare, som gärna drog historier från svunna tider. Bland annat den om sitt krogbesök. Som kortbyxad pojke fascinerades jag av hans livfulla berättelse, som väl lagrats i mitt minne. På sin småländska vokabulär får Nisse nu berätta om sitt besök på Hummelstads krog:



”Ja va fyre år när ja ble skicked av min far, som va rättere på Hummelsta gård å köpe e flaska me brännvin. Ja tog flaska unner armen å gav ma iväg. Nere ve krogen va de ett jäkla liv. De va mycke hästskuts å fulle bönnor som skrek och orera. Ja gick in på krogen å ställde ma innaför dörra me mi flaske på armen å vänte på min tur. Ja kommer ihåg de va väldigt blött på golve. De flöt av smält

snö å öl o brännvin me, skulle jag tro. Framför disken lå en gubbe i si långe körkappe i all blöten. Ingen fästsa för karn. Di tramte pån me sine store smorläderstövle, svor, trätte å söp. Månge me sine pisker i hännera. De va ett jävla liv. Ja titte på gubben som lå där på golve å så att han inte blinkte, så ja sa te krögarn, när de ble min tur: Den här farbrorn som ligger här, blinker inte. Krögarn gick då ut framför disken och så att gubben va dö. Han to gubben i kappkragen å droen in i rumme innanför disken”.

Så kunde krogen, i sämsta fall, fungera. Brännvinet var billigt och törsten stor. Stort var kanske behovet av verklighetsflykt undan alla bekymmer i en svår och trist tid. Brännvinet blev för många en kortfristig problemlösning.

Genom köpekontraktet bakom taklisten vet vi att Wernmark var krögare på krogen 1826, men när han började sin utövning går ej att spåra, ej heller hans föregångsmän. Genom Inges studier av vår församlings många sammanträdesprotokoll från den nu aktuella tiden, beskrivs krögare Wernmark som ”en gladlynt man med gott anseende i bygden”. Han skötte sitt yrke utan anmärkning från myndigheterna till det han slutade som krögare i Hummelstad år 1834 och flyttade till Hulthorva och där han blev bonde. År 1856 den 28 februari slutade han sina dagar 74 år och 9 dagar gammal.



”Tractörerna” på Krogen

Om Wernmark skötte Krogen utan anmärkning, blev det så och så med ”Tractörerna ” (ny yrkesbeteckning) efter honom. Efter Wernmark kom, säger beläste vännen Inge Johansson, Anders Svensson, Johan Molin. Fredrik Andersson och den sist kände, Carl Otto Thörnberg.

Anders Svensson 1834-1847, född i Blackstad. ” Tractör och nu förpantningsägare vid Hummelstad. Bevistade 1808-1809 års fälttåg som förstärkningskarl. Till Strömsholm (under Dröpstad) 1847. Död 1849 i bröst -och magplågor. 63 år 4 m 14 d. Gift.”

Johan Molin 1847-1849, kommer från Gälstad. Till Västervik 1849.

Fredrik Andersson 1849-1850. ”Oäkta fader Anders Svensson (troligen den här förut omnämnde krögaren) född i Hult 8 juni 1817. Krögare vid Hummelstad. Uppfostrad i oro Blef ock hans lif oroligt. 1842 antog han gårdsbruk och Gästgiferirörelse i Hallingeberg. 1850 Lönnkrögare i Brotorp. Död i tärande sjukdom 34 år 2m 12 d. Gift.”

Carl Otto Thörnberg 1850-1856. ”Från Storebro Bruk, Vimmerby Socken. Blef helt ung trädgårdsmästare vid Trästad. Flyttade därifrån till Grönlid 1841. 1850 Tractör vid Hummelstad. Död å Vesterviks Lasarett af en remma i Hufvudskålen, förorsakad af ett våldsamt slag af en bonde på en marknad i Vimmerby. Död af våldsamt slag i hufvudet. 35 år 10 m 19 d. Gift.

Klagomålen på Krogens skötsel duggar tätt

Gick det våldsamt till på Vimmerby "marken", var det tydligen inte mycket bättre på krogen i Hummelstad. Klagomålen på krogens skötsel duggar tätt och i kyrkorådsprotokoll från juni 1853 ifrågasätts om inte krogen var överflödig och rättigheterna "borde dragas in". 1854 var frågan ånyo uppe i Kyrkorådet men då bordlades tydligen frågan om rättigheternas indragning.

Året efter hände en incident, som inte förbättrar krogens anseende. Soldaten Croesus (uttalas antagligen Krösus) "soldat på Dröpstad boende på Kvisterum super ihjäl sig på krogen. Omdöme ur församlingens dödsbok: "Supig och slarvig. Död på grund av spritmissbruk på Hummelstad krog 8.3.1855. Efterlämnar hustru och 8 barn".

Var det samme man Nisse såg, där han enligt egen utsago, som fyraåring står innanför dörren» med sin flaska på armen, eller var det en olycksbroder, som drabbats av samma tragiska öde? Enligt församlingens kyrkobokföring var Johan Peter Nilsson "Rättar-Nisse" i Grunderum född den 11 maj 1845. (Märkligt nog finns ej hans dödsdag vare sig på den nu undanställda platsen för undanställda gravstenar på Blackstads kyrkogård eller i församlingens dödsbok.) Stämmer Nisses egen åldersbestämning skulle hans krogbesök varit 1849 medan Croesus dödsdag på krogen inträffade sex år senare 1855.

Samma år 1855 händer något som helt kommer att ändra förutsättningarna för krogarna och värdhusens framtida existens. Sveriges riksdag beslutar om brännvinstillverkningens förstatligande. Ett beslut, som i framtiden skulle visa sig ge staten sagolika skatteintäkter, men bli dödsstöten åt många näringsställen, som nu går miste om sin kanske bästa inkomstkälla. Man kan fundera över vad som nu händer med "vår krog." Efter år 1856, vet man ej vem eller vilka som huserar i huset eller i kroglokalerna. Några aktiviteter går ej att spåra. Har det blivit för många svårigheter att bemästra? Myndigheternas klagomål på krogens skötsel, dödsfall på krogen på grund av för hög alkoholförtäring, förstatligandet av brännvinstillverkningen och till råga på allt, "Tractör" Thörnbergs



tragiska död? Trots tystnaden, vet man att viss aktivitet har förekommit. Enligt sagesmän hade man kvar ölförsäljningen, som nu tycks ha ökat i omfattning.

I huset, som inrymde kroglokalerna, är jag och tre av mina syskon födda och bodde där under hela vår uppväxttid. Det ena rummet efter det andra renoverades efter hand, i det stora gamla huset. Rummet som sist renoverades (1926) var det största av kroglokalerna. Innan renoveringen var det fritt fram för oss och alla andra traktens barn (på den tiden var antalet stort) att där fritt husera. Bland diskar, hyllor och konstnärligt gjorda lådfack samt allsköns kvarlämnad "bråte" levde vi att gladare liv. Jag kommer ihåg att där fanns bland annat en stor låda med kritpipor, inpackade i torkad ormbunke. Rökpipor i sjöskum, porslin eller briarrot var dyrbara lyxartiklar. Kritpipor, som inte kostat många ören, blev därför fattigmans rökdon. Där fanns också trälådor innehållande tändstickor i små ömtåliga pappersomslutna förpackningar med ett fastklistrat tändplån och med påskriften:

**FREDRIKDAHLS FUKTFRIA
SÄKERHETS TÄNDSTICKOR**

Säljas genom Herr OL Kreuger,
Kalmar.



En enda förpackning har jag lyckats bevara. Tändstickorna, som i stor mängd kvarlämnats i den gamla kroglokalen, var säkert de första

industriellt tillverkade, före de som förpackades i fyrkantiga, oömma fanérlådor med tändplån på lådans sidor. Med hjälp av kritpiporna, blåste traktens barn såpbubblor. Men vi pojkar insåg naturligtvis vår chans. Utrustade med kritpipor, tändstickor och smulad bunke, försvann vi in i brädstaplarnas innandömen, perfekta och absolut säkra gömställen för våra försök i rökandets "ädla konst". Gott var det inte, men spännande och karlaktigt.

En äldre pojke, och som han tyckte själv, betydligt mer avancerad i både det ena och det andra, tyckte torkad ormbunke var larv. "Själv röker ja de som ä mycke bättre å starkere, torked å smuled hästskit". Njutningsmedlet, som han fick ha alldeles för sig själv, bevarade han i en näversnusdosa. Någon brist på sitt rökverk, behövde han ej befara, råvara fanns det gott om i dåtidens Hummelstad.

Med många obesvarade funderingar, lämnas denna historik kring krogen i Hummelstad, som jag hoppas kan vara av bygdehistoriskt intresse och visar att tidig handelsrörelse bedrivits i kroglokalerna. Det enda som numera minner om krogens forna existens, är namnet givit åt ängen, som i mitt tycke, är den vackrast belägna i vår trakt - ängen omedelbart norr om Ekhöjden och ovanför Gläntan vid Gustaf II Adolf:s väg, - Krogerkullen.

Innan vi går vidare i berättelsen om affärerna i Hummelstad kan det kanske vara av intresse att söka ge ett allmängiltigt omdöme om tidsläget och om handelsbodarnas betydelse under näringsfrihetens första tid i vårt land.

90 procent bor på landsbygden

År 1850 gjordes en folkräkning som omtalar att antalet boende på landsbygden var drygt tre miljoner personer, vilket motsvarar 89,9 procent av befolkningen. Antalet invånare i städerna var 351 000 eller 10,1 procent. Skillnaden mellan staden och landsbygden var både många och stora, men det fanns också likheter, som nu är försvunna och har helt utplånats.

Bebyggelsen i staden var visserligen mera samlad, för att inte säga hopgyttrad, och bestod till stor del av envånings trähus. Till många gårdar i staden, i en del städer kanske de flesta, hörde stall, åkrar och ängar ty stadsbon var i de flesta fall även jordbrukare. Borgaren sådde och skördade liksom bonden. Han fick mjölk och kött från sin ladugård. Jord uppläts åt borgaren av staden. Städerna var i allmänhet små och saknade industrier, som i vår tid präglar stadssamhället.

På landsbygden hade allmogen sedan gammal tid producerat det mesta av vad som behövdes för livets nödortf på den egna gården (självhushåll), men man saknade de så kallade köpstadsvarorna, som man under näringstvangen tid lagenligt måste köpa i staden. När så handeln släpptes fri omkring 1800-talets mitt, öppnades därmed portarna till landsbygden för mycket av det som staden dittills varit ensam om.



Vid 1850 - 1879 existerade inte någon egentlig typ av handelsbodas i vår trakt. De långa tidsödande varu-transporterna med häst och vagn på usla, backiga, krokiga och tidvis nästan bottenlösa vägar, gynnade inte en sådan företagsform men gynnade däremot de mindre försäljningsställena som nu växer upp i stort antal även i vår bygd. När man ändå gjorde en stadsresa till torgs för att saluföra sina jordbruksprodukter som smör, ägg, potatis, fjäderfä, frukt och bär med mera, tog många i hemlass till exempel socker, salt, snus, tobak, sill, jäst och kanske även fotogen och öl, som man sedan sålde i sitt kök, sin kammare eller uthusbod. En extraförtjänst var inte att förakta.

Man kan inte lämna en beskrivning om det allmänna tillståndet på landsbygden i vårt land under tiden från 1800-talets mitt och tiden därefter utan att nämna de svårigheter som nu uppstår, inte bara i vår bygd utan även på hela Sveriges landsbygd. Tendenser som redan nu börjar göra sig tillkänna, med efterverkningar ända in i nuvarande tid.

Omkring 1820 började dödligheten att markant minska, bland annat på grund av smittkoppsvaccineringen, men också till följd av att nyodling och nya jordbruksmetoder gav bättre försörjningsmöjligheter. Efter 1850 blev det dock allt svårare att försörja den snabbt växande landsbygdsbefolkningen. De små industrierna i de nya tätorterna kunde bara ge arbete åt ett fåtal och många tvingades emigrera, företrädesvis till Nordamerika. Fram till första världskrigets utbrott 1914 hade ungefär en miljon svenskar utvandrat. Då hade också industrialiseringen kommit igång på allvar och därmed stadstillväxten.

Missväxt, svält och sjukdom

Efter 1850 börjar förändringens vindar så smått att blåsa. "Vargatider" stundar för Sverige med dess snabbt växande befolkning. Trots att emigrationen hade börjat, ökade folkmängden åren 1850-1900 med 1,6 miljoner personer. "Och frosten kom med hungerns kval" skaldade den store rim- och ordkonstnären Runeberg när han beskriver missväxt och nödår. Sanninghalten i den korta versraden fick Sveriges folk erfara och detta med råge. Missväxten 1867 skapade stor nöd. Många gånger värre blev det när missväxten även drabbade påföljande år 1868.

Frost eller mycket regnande lär inte ha varit orsaken till missväxten, utan desto mer förstörde ihållande torka baslivsmedlen brödsäd och potatis. 1869 blev också, skördemässigt sett, ett dåligt år. Det mesta av utsädet kanske redan var uppätet? Följden av flera missväxtår på varandra resulterade i

att de beredskapslager som fanns tog slut, så stora delar av befolkningen måste svälta. Till allt elände fick människorna dela med sig av sina knappa livsmedelsförråd, som nu under hungerns år var mer än guld värda, till ett av mänsklighetens gissel - råttorna.



År 1349 driver ett engelskt skepp iland utanför Bergen i Norge. Hela besättningen ombord var död, men levande i allra högsta var skeppets råttor, som nu landar och med ohyrn i sin päls kommer att sprida en böld- och lungpest som vi här i landet kallar digerdöden, en bland de allra värsta olyckor som någonsin drabbat världen. Bland de som smittas var döden nästan hundra procentig.

Med råttornas hjälp sprids pesten otroligt fort. Från Norge, som drabbades värst i Norden, till Sverige där det under 1350 sägs ha ryckt bort en tredjedel av Sveriges befolkning. Den svarta råttan är undanträngd och förekommer endast på ett fåtal platser i vårt land medan den andra, den bruna, är allmänt förekommande i våra ladugårdar och svinstallar. Den har även funnit sig väl tillrätta i städernas och tätorters kloaksystem.

Den bruna råttan är en glupsk och aggressiv allätare, som i trängda lägen kan angripa människan. Ofta har den blivit smittobärare för olika sjukdomar och den har gäckat människans alla försök till utrotning. Värst utsatt var brödsäden, som ej kunde skyddas för råttornas härjningar. Mellan skörd och sådd låg säden luftigt och öppen för torkning på gårdarnas sädesmagasin. En lätt åtkommen föda för de glupska djuren där säden förorenades med råttornas avföring.

Dåtidens kvarnar, som fanns tätt på den svenska landsbygden kunde i bästa fall rensa bort det mesta av råttlorten men urinen blev kvar i säden som tyvärr blev en extra "krydda" till dåtidsmänniskans dagliga bröd. Vi nutidsmänniskor kan inte nog tacka modern kylteknik, från hushållens kylskåp till stora kyl- och frysanläggningar och jättesilos i betong för lagring av säden där mänsklighetens smittobärare inte göre sig besvär.

Nödåren medförde en inte ringa dödlighet på grund av svält och umbäranden. Många som haft fattigdom, svält och halvsvält som trogna följeslagare emigrerar, då främst till Nordamerika. Naturligt nog tog emigrationen fart under missväxtåren 1867-1869 för att kulminera 1870. Men allt var inte bara elände. År 1874 inträder en kort högkonjunktur i Sverige, som håller i sig fram till 1879 då till och med immigranter, måhända i mindre skala, återvänder från "det förlovade landet" i väster. 1880 inträder en jordbrukskris i vårt land samtidigt som en högkonjunktur inträder i USA. och som håller i sig till 1894 då åter USA drabbas av en svår kris. Åren 1830-1894 blir den tidsperiod då det största antalet svenskar utvandrar till Nordamerika.

Järnvägen blir färdig

År 1879 börjar förändringens vindar så smått blåsa i vårt lugna, lilla samhälle vid Långsjöns norra ände och kommer så att fortsätta ett halvt sekel framöver. En ny epok av hektiskt liv har börjat i vår by. En för vår trakt revolutionerande och då omdanande orsak var att järnvägen Norsholm-Västervik-Hultsfreds järnvägar 1879 blev färdigbyggd. I samband med järnvägsföretaget uppfördes även Västerviks stationshus.



Året efter 1880, på försommaren den 10 juni berestes hela den nya linjen av konung Oscar II, som då besökte Västervik. Staden hälsade konungen med en ståtlig festmiddag på stadshuset, med undersåttliga skålar och tal, konsert på läroverkets sal och högst densamme bjöds på promenad i vagn genom samhället. Allt var

frid och fröjd trots att bygget var behäftad med ett större fel - den var smalspårig. Vad spelade det för roll? Alla sjöng järnvägens lov. Järnvägar skulle byggas "härsan tvärsan" i vår bygd men skapade stor oenighet bland kommunernas styresmän.

Nu med facit i hand, är vi tacksamma för att alla förslag stannade med trätorna över sammanträdesborden. Att tiden är föränderlig kan man, som alltid, konstatera när järnvägens nedläggning många gånger varit på tal och man nu vet att fredagen den 5 april 1992 kl. 12.46 med största sannolikhet, det sista godståget rullade från stationen i Västervik.

Inte bara Västerviks stad och de nya stationssamhällena utmed den nya banan, kunde nu dra nytta av järnvägens tillkomst. Även en del orter i banans närhet fick nya förutsättningar att expandera. Så även vår by.

Efter nödåren 1867-1874 inträder, som förut nämnts, en kortvarig högkonjunktur, som varar till 1879. Under den tiden hade Norsholm - Västervik- Hultsfreds järnväg färdigbyggts. Under samma tidsperiod hade en ny vattenväg på Långsjön mellan Hummelstad och den nytillkomna järnvägen i Ankarsrum i god tid planerats och igångsatt en intensiv byggverksamhet. Efter år 1878 inträder åter en kris. Denna gång drabbar den jordbruket i vårt land men tycks inte, i någon högre grad, beröra vår lilla ort, där ett brådskande arbete pågår att iordningställa den nya vattenvägen.

En ny vattenväg – Hummelstads strategiska läge

Med all rätt, frågar sig säkert många, varför man lägger ner så mycket arbete och kapital på en så relativt liten transportsträcka. Svaret är måhända att i slutet på 1870- och i början på 1880-talet, var säkert infrastruktur ett inte påfunnet ord och dess innebörd i praktiken nästan obefintlig. Vår by hade fått närheten till en järnväg, men vägarna dit, i vår bergiga och starkt kuperade terräng, var under all kritik.

Vägarna var krokiga med svårforcerade, branta och krokiga backar. På vintern isiga med snöhinder. På höst och vår, här och där, så gott som bottenlösa. Med hästar och oxar som dragare framför klena och skrangliga lastvagnar och kärror omöjliggjordes så gott som alla tunga transporter. Vi äldre kommer säkert ihåg den smala dåliga vägen mellan Hummelstad och Ankarsrum med de hopplöst branta och kurviga Lingsjöbackarna, som man under vintertid många gånger tog färdvägen förbi nere på Långsjöns is, upp vid Rumma och så vidare till Ankarsrum.

På sommartid fick man pröva sitt goda humör med att öppna och stänga vägens, enligt uppgift, tretton grindar. Med en hamn och en större upplags- och lastageplats för vinterns avverkningar och försågningar vid Långsjöns norra ände, från de stora skogsområdena norr och omkring sjön samt båt- och pråmtransporter när sjön var isfri, kunde hart när otroliga mängder tungt gods transporteras till den nytilkomna järnvägen i Ankarsrum och vidare på räls till hamnar i Verkeback och Västervik för vidare färd över haven.

Tre intressenter, som med järnvägens tillkomst 1879, inser Hummelstads nya strategiska läge är förutom Ankarsrums Bruk, Trävaruaktiebolaget H. Cornelius, Gamleby och Oskar Bohman, som blir den förste lanthandlaren i Hummelstads handelslägenhet 1:1. Då Ankarsrums Bruks kvarlämnade affärshandlingar enligt uppgift är flyttade till Holmens Bruks arkiv i Hultsbruk (norr om Norrköping) och Corneliusbolagets böcker och alla affärshandlingar med dem är uppeldade, är uppgifter om det som intresserar oss svårt att spåra.

Om uppgifterna är svåra att få fram i Ankarsrum Bruks och Corneliusbolagets bokföringar och verksamhetsberättelser, är det raka motsatsen i Bohmans handelsföretag. Då jag sommaren 1992, på den gamla magasinshindern, städade undan en del med tiden hopsamlat skräp, fann jag bland annat två lådor, där den ena vid närmare undersökning innehöll 38 st affärsböcker, dagböcker, reskontror, huvudbok, leverantörsbok, inventarielistor med mera. Allt minutiöst och noggrant noterat om person, tid, vara, pris och även i marginalen, vissa upplysningar om Oskar Bomans handelsrörelses interna angelägenheter.

Den andra lådan innehöll fakturor och affärshandlingar, snyggt och prydligt hopbuntade. Affärshandlingarna är även ett utmärkt personregister på flera hundratals personer, från 1879 och några tiotal år framöver på kunder, ved-, virkes- och kolleverantörer och körare, adresser på köpare av alla sorters järn och gjutgoods med mera. Här finns personer nedtecknade från Törnfall och Ankarsrum i söder till socknarna norr Hummelstad och en bit in över Östgötagränsen.

I lådorna låg även Transport Aktiebolaget Långsjöns böcker (till bolagets verksamhet finns anledning att återkomma). Från Bohmans första bok och till Transport Aktiebolaget Långsjöns

sista, omfattas en tidsrymd på ca 60 år, vilket tyder på att min far Fredrik W. Johansson som siste ägare till Transport A.B. Långsjön arkiverat handlingarna till eftervärlden. För den intresserade kommer omskrivna böcker att finnas tillgängliga hos vårt byalag.

Vi lämnar nu Bohmans handelsföretag för att ägna oss åt de båda andra intressenternas många aktiviteter då främst Ankarsrums Bruk.

Ankarsrums Bruk – en storägare i Hummelstad

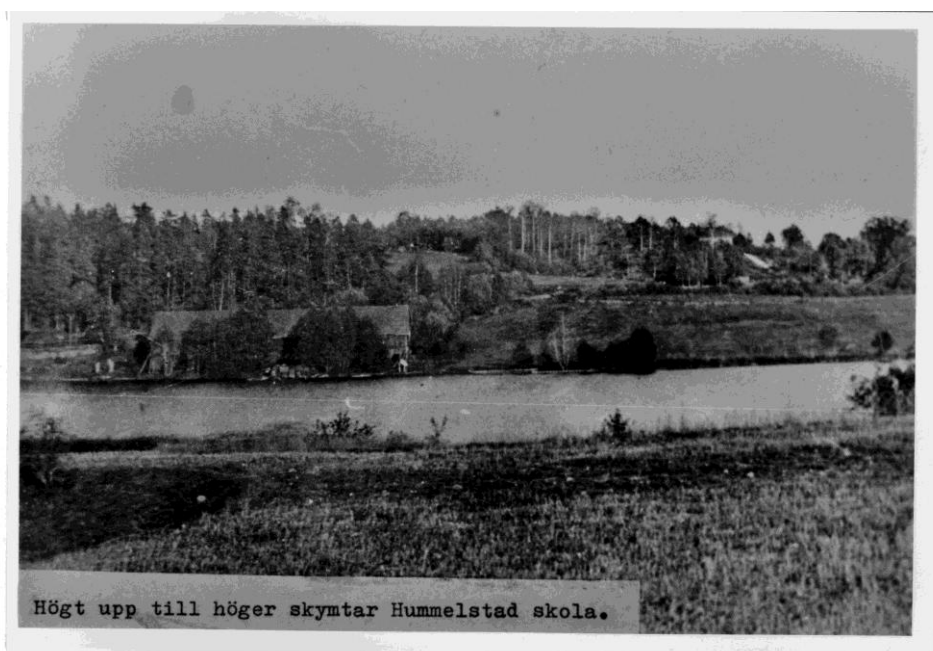
Ankarsrums_Bruk var ägare till många gårdar och därmed stora skogsområden i Tjustbygden, först och främst för att säkra sin masugns nära nog omätliga behov av träkol för sin järnförädling. Här i norra delen av Hallingebergs kommun, skogsgårdarna Nagelstad och Rumma, Mjöltorp med den för Bruket så viktiga gjutsandgropen samt Hummelstad gård med god tillgång på skogsmarker gränsande till Långsjön.

Viktigt för den planerade vattenvägen var att Bruket med sitt gårdsinnehav, nu äger den ca en mil långa östra stranden av Långsjön, mellan de två planerade hamnarna i Hummelstad och Ankarsrum "med full strandrätt och utanför stranden liggande vattenområde med full vattenrätt och vad därtill hörer" (kontraktcitat). Bolaget har fritt fram att bygga behövliga bryggor, dra länsor och förankringsfästen för timmerflottning.

Här i Hummelstad planerar och bygger Bruket ett hamnområde med upplagsplats, lastageområde med trallor och trallspår med vändskiva till en T-formad brygga med en kraftig kran för lastning och lossning ute vid det så kallade "ådraget". I anslutning till den nu nyöppnade affären (hösten 1879), som Bruket uthyr till handelsman Bohman, byggs två större magasin dit även trallspår leder. Där skall söderifrån kommande båttransporterat gods magasineras. Det ena magasinet tillbyggdes något senare med stall för två hästar.

Stort kolhus byggs

För lagring av träkol under vintermånaderna och för utskeppning när Långsjön var isfri och båttrafiken kommit igång bygger Bruket ett "jättestort" kolhus, som står färdigt redan hösten 1879. Gustaf II Adolfs västerviksväg (förut omnämnd) har fått annan sträckning fyra gånger, varje



Kolhuset.

gång från höjden till allt närmare sjön. Sista gången till platsen där kolhuset förut var beläget. En del av husets östra stenmur vittnar ännu om detta.

Kolhuset var beläget från gamla "kolhusbacken" ner till sjön och upptog på längden nästan hela backens längd. Huset var byggt med två sammanbyggda spetsiga spåntak med en plåträmma mellan takens nedre del. Taken blev en härlig rutschbana för oss ungar, som stundom använde taken till "skinnkälkeåkning" från någon av taknockarna till förut nämnda plåträmma. Många små byxbakar blev under årens lopp ordentligt tilltufsade. Vi pojkar skulle naturligtvis någon gång visa oss modiga och duktiga, balanserades på nedre taketsnock. Vad ett fall kunde ha för följder funderade ingen av oss på.

Min Far har berättat om en som emellertid klarade av luftfärden galant. Fredrik W. inspekterade en gång taken tillsammans med sin hund, en pudel. Hunden tog full fart nedför första takhalvan och fortsatte så uppför andra hustaket. Väl uppkommen kunde han inte stanna utan rutschade ner. Ett fall på sådär 20-25 meter. "Farväl min hund", tänkte faderskapet, "nu slog du säkert ihjäl dig". Men efter någon minut, var han uppe på taket igen, glatt viftande på svansen efter sin vådliga luftfärd.

Under varje takkonstruktion gick längsgående körbanor, en yttre och en inre, sammanbyggda i ändarna, till formen liknande en idrottsanläggnings löparbana. Kring körbanorna var ett bastant räckebyggt ty avståndet från körbanorna ner till husets botten var ganska så imponerande. Uppgifter finns på 15-18 meter, vilket avskräckte en del kuskar och även deras dragare, som ibland skulle lossa kollasterna på den något svajiga, yttre banan där avståndet till husbotten var större. Om några olyckor vid kolhanteringen har jag dock aldrig hört berättas.

Lång kö av väntande kolkörare

På husets långsida mot landsvägen fanns två större portar. Den nedre för ingående- och den övre för utgående trafik. Som barn minns jag att i en vrå, innanför den nedre portens ena dörr, låg halm som då och då påfylldes. Det påstods att det var vägarnas vandringsmän, de så kallade luffarna (som det fanns gott om på den tiden) som nyttjade utrymmet till nattligt viloläger när kölden inte var för svår. Kolhusbacken var både smal och mörk. På ena sidan den skogbeklädda höjden, på den andra kolhusväggen. Hummelstadstöserna, både yngre och äldre, tog inte gärna vägen förbi kolhuset efter mörkrets inbrott.



En kolkörare i väntan.

I porten till kolhusets nedre infart, stod Brukets handgångne man, Johan Otto Johansson (Kol-Jocke kallad) och tog emot en ibland, enligt uppgifter, kilometerlång kö av väntande kolkörare. Träkolen var lastad i en så kallad "kolryss". En mästerligt gjord stadig spånhack. Bysnickarna från förr kunde sina saker. Den var 2,5 meter lång och övre bred på en meter. Den rymde en läst, motsvarande tolv tunnor.

För att godkännas av Otto, måste ryssen dessutom vara lastad "med råge". I förutnämnda "Bohmans böcker", finns namn på 100-tals kolkörare från både när och fjärran", exempelvis några långväga, slumpmässigt utvalda: A.P. Johansson, Skyttetorpet, Horn, Victor Pettersson, Jansbo, Hycklinge, Lars Johan Jonsson, Djursdala med flera. De långväga kolkörarna norrifrån fick snart sällskap med andra kompisar från alla socknarna söderöver till kolhuset i Hummelstad, där kolmottagaren Otto står där vi lämnade honom med en så kallad kavel i sin sotiga näve.

I kolhuset var allt svart av koldamm. Kaveln var en viktig del i kolhanteringen och i sin enkelhet genialt konstruerad, säkert av något "byasnille". Det var en tvådelad sticka, en halv aln (ca 30 cm) lång. På den ena halvan, den Otto hade, stod leverantörens namn och adress. Där var två små runda trätappar anbringade. Vid kolleveransen lämnade köraren, som hade den andra stickhalvan, i vilken det fanns två hål som exakt passade till de två trätapparna i Ottos kaveldel, varefter han med sin fintandade sticksåg sågade ett spår rätt över de bägge nu hopfogade halvorna. Sedan fick köraren tillbaka sin stickdel som kvittens. Proceduren upprepades vid kommande leveranser.

Vid säsongens slut, band Otto ihop sina stickdelar i knippen, som sedan sändes till brukskontoret för räkning. Förfaringssättet gav ingen chans till fusk. Vid kontroll skulle spåren i stickhalvorna ofelbart passa ihop.

Efter vederbörlig kontroll störtades kolen ner i djupet från någon av de två körbanorna, där omlastning sker till en annan typ av kolyssar, som bättre lämpar sig för kommande båttransporter. Ryssarna var troligen två meter långa och en meter breda och djupa och skulle enligt uppgift rymma två kubikmeter kol. De var gjorda av entumsbräder, bandjärnsskodda i ändarna och med ca två tums mellanrum mellan bräderna. Tack vare emballagets avlånga, fyrkantiga form, kunde de nu utan utrymmesspill ställas bredvid och staplas ovanpå varandra för sin vidare sjöfärd på den så kallade "Kolpråmen" ner till hamnen i Ankarsrum.

Som barn vill jag minnas att det stod "små berg" av sådana kolyssar här och där i terrängen, runt det då gamla kolhuset, där ryssarna gick sin oundvikliga förgängelse till mötes.

För vidare båttransporter har Bruket investerat ytterligare i en T-formad brygga i omedelbar närhet till kolhuset med en stabil lyftkran och med trallspår, som leder in i kolhusets långsida genom en stor öppning. Bryggan byggdes alldeles vid det så kallade "ådraget" som där gör en sväng in mot land och som där bildar en naturlig djupränna för att sedan göra en tvär "styrbordssväng" rätt över sjön mot det så kallade "Brotorpalanet". Omständigheter som Brukets duktiga planerare säkert tagit med i beräkningen vid kolhusets och bryggornas placering.

Pråmarna

Enligt "Bohmans böcker" vet vi att pråmbyggnationen var igång i god tid. En del av de bastanta flytetygen skulle vara klara för sjösättning tidigt på våren 1880 då även Bruket tydligen har inköpt och sjösätter en liten smäcker ångbåt med namnet Undine. (Mer om båten senare). Böckernas Konton visar även att "Pråmaren", pråmbyggaren A. Andersson och likaledes "Pråmaren" Anders Nilsson börjat bygga de stora pråmar som vi äldre väl komma ihåg.

Den första pråmen som byggdas tycks ha varit den så kallade "Kolpråmen". I Bohmans reskontra finns fyra besättningsmän med "Kolpråmen" som enda adress: Alfrid Karlsson och Carl Johansson, båda från Ankarsrum och C.F. Andersson och O. Nickolausson utan bostadsadress och då troligen från Hummelstad. Enligt Transport Aktiebolaget Långsjöns inventarieförteckning byggs fyra större och tre mindre pråmar samt tre fyrkantiga så kallade pråmekor, de flesta med namn efter våra gamla asagudar som Oden, Tor och Frej. Två hade dock, som jag minns, avvikande namn: Nyman och Kapten Landfast. Den senare och den största hade byggts något framtung och gick vid bogsering något i sick-sack och kunde i trånga passager typ Forsebro, få humörpåfrestande landkänningar. En del av pråmflottan byggdes på varvet i Ankarsrum, som låg norr om hamnen på en udde i Långsjön. En väl fungerande hembygdsförening i Ankarsrum, har märkt ut platsen där varvet en gång legat. Några av pråmarna byggdes på Brukets varv i Hummelstad, som var beläget i omedelbar närhet och söder om Kolhuset.

När pråmbyggnationen där var utförd, användes varvet sedermera som slip där de tunga flytetygen drogs upp för underhåll. Båtarna för att skrapas och målas, pråmarna att drevas, tjäras och strykas, där det behövdes, med varmt beck. Med hjälp av ett handdrivet spel och såpa drogs de tunga fartygen upp på, slipen. Jag minns bland annat kättingen runt spelet, enligt inventarieförteckningen 40-50 meter lång och med en rent otrolig tjocklek. Den såldes sedermera till skrot och blev bara den ett litet billass. Kättingen värderades i nämnda förteckning till 25 kr. Skrotvärdet vid försäljningen okänt.

Torvmossen

Uppe på mossen, några hundratal meter sydost om Hummelstad gård och i omedelbar närhet av gårdens gamla "Grindstugan", har Bruket börjat med upptagning av bränntorv. "Torvmossen" som den sedan har kallats, har sin egen lilla historia, som man tyvärr vet ganska litet om.

"Bohmans böcker" vet berätta att maskinisten med adress "Torfmossen" hette C.J Larsson och 1880 hade mossen som arbetsplats. Vi känner också namnen på flera av mossens kvinnliga arbetskraft.

Inte bara till sin "omättliga" masugn var Bruket i stort behov av bränsle, utan även till sina kalla, dragiga statarlängor och tjänstebostäder, som fordrade massor med bränsle vilket ingick som löneförmån. Anskaffning av bränsle, till både masugn, verkstäder och bostäder var ett stort problem för bruksledningen. Man satsar på bränntorv, som tyvärr med dåligt värmevärde, inte kunde användas som bränsle vare sig i masugn eller i de övriga ugnarna i verkstäderna men väl till bostadsuppvärmning. Torven var dessutom ett ypperligt "strö" i Brukets alla djurstallar och som blev ett ypperligt jordförbättringsmedel.

Förutom torvmossen här i Hummelstad, hade Bruket på sin egendom Rumhult ett större företag med både järnväg och ånglok på Vresfalla mosse. Kuriöst i sammanhanget kan nämnas, att man i gjuteriet konstruerade en för torveldning speciell spisel för bostadsuppvärmning, som fick namnet "Torfhästen" eller som många ironiskt kallade för "Torfmärra". Den sattes in på många av

Brukets bostäder men blev föga populär då den sades "ryka in så förskräckligt" innan torvbrasan "hunnit ta". Men vad gjorde väl det bara den värmden och så var ju koloxiden på den tiden inte "uppfunnen".

All producerad torv gick ej åt till egen förbrukning men kunde nu säljas och distribueras på järnväg till hågade köpare både när och fjärran. Numera finns inte mycket som minner om torvmossen i Hummelstad. En nu skogbevuxen mark, förr omsorgsfullt planerad med djupa, breda diken, vittnar om ett stort och idogt arbete en gång för länge sedan. Moderna markberednings- och plantsättningsmaskiner har sedan gjort sitt bästa för att utplåna en stor del av "Torfmossen" i Hummelstad.

Mejerierna

Noteringar i "Bohmans böcker" omtalar det fanns ett mejeri på alla Brukets gårdar i norra delen av Hallingebergs kommun: Nagelstad, Mjöltorp, Hummelstad och Rumma. På vart och ett de fyra mejerierna, fanns en "mejerinna"; alla töserna med privatkonto bos Bohman. Mjöltorps mejeri, det enda av de fyra som var privatägt, brann troligen 1895. Mejeriet som totalförstördes vid branden byggdes ej upp igen. Mejeridriften togs troligen över av Brukets mejeri i Hummelstad.

Mejerier på Nagelstad och Rumma var tydligen så kallade gårdsmejerier. Mejeriet i Hummelstad, byggt någon gång mellan 1850-1860 på gamle "Tjustkungen" Baltzar de Marés tid, var ett rejält arbete i "ädel" slaggsten från Ankarsrums Bruk. Det enda stenhuset byggt på sådan sten i vår bygd, i skrivande stund ägt och renoverat av Thorbjörn Waern, kommer säkert att bevaras i tid framöver och förblir så ett "monument" över Ankarsrums Bruk och den de Marés epok i Hummelstad.

Ankarsrums Bruks aktiviteter Hummelstad

Ankarsrum Bruks historia är omfattande och av flera författare omskriven, varför den här endast omnämns då det historiska skeendet sammanfaller med Brukets aktiviteter i vår bygd, som börjar ganska långt tillbaka i tiden med Brukets förvärvande av Hummelstad gård.

År 1870 överlåter den gamle hårdföre men driftige "Tjustkungen" Baltzar de Maré (död 1882) sitt stora imperium till sönerna Gustaf och Alfred. Trots Alfreds voluminöst stora och otympligt sjuka kropp, som med åren bara blir större och är till stort handikapp, blir Alfred Ankarsrums Bruks förste vd.

De allra flesta av Brukets investeringar här i Hummelstad tillkom under Alfred de Marés tid som vd för Bruket. Många var kapitalkrävande, inte minst den sista större investeringen på den nya vattenvägen till Ankarsrum med anledning av järnvägens tillkomst till brukssamhället. Brukets vd var en sjuklig, vänsnäll person som hade svårt att hålla sina underlydande under nödvändig kontroll, vilket till fullo utnyttjades av många.

Brukets handgångne man här i Hummelstad och på många andra av Brukets gårdar, som med hårdhet egenmäktigt styrde och bestämde, var inspektören Borell. Han hade varit husar som tillsammans med sin häst förvånade allmogen att "som en fågel flyge över både järsgåle å grinner". Det finns många historier om Borells framfart likaså historier om Johan, dräng på Hummelstad

gård, en kraftig då något ålderstigen, saktmodig ungtkarl. Varför inte en Borell-Johanhistoria, som i viss mån åskådliggör dåtidens rangskillnad mellan herre och dräng?

Jag har hört den berättas av en av mina allra bästa gamla vänner, "Ernst i Gröndal" (död 1967). Johan går och plöjer med sina oxar på "Hartorpelycka" då inspektören Borell kommer ridande. Håller in hästs och ropar: "Kom hit Johan!" Johan stannar sina oxar, knyter "oxtömman" runt ena plogskalten, putsar av förskinnets och knallar Borell till mötes. "Spring karl," ropar inspektören. Gående fortsätter Johan. Åter ropar Borell: "Spring karl!" "Väl framkommen fräser Borell: "Hörde du inte vad jag sa, du skulle springa?" Johan: "De ska ja säja patron, gå fort de kan ja, men springer de gör jag inte."

Därmed fick herremannen, som aldrig var van att bli emotsagd, bli snäst av en dräng. Det viskades i bygden, att Borell och några av hans gelikar, inte var ärliga och skodde sig på sin arbetsgivares bekostnad. I brist på kontroll "ändrade dom siffror till sin egen förmån", sades det.

Som förut nämnts, inträder en kris i vårt land År 1878 och som varar till 1894 med efterverkningar långt senare. Det fanns tydligen många orsaker till att AB Ankarsrums ekonomi, i början på 1890-talet drastiskt försämrades. Det allmänna kristillståndet i Sverige, stora och förlustbringande investeringar, bristande kontroll i företaget och en ledning i saknad av behövlig handlingskraft, var säkert några av orsakerna till den ekonomiska katastrof som hotade i den närmaste framtiden. Göte Johansson, väl insatt i Brukets historia och tacksamt nog svarar på alla frågor i ämnet, omtalar bland annat att, Alfred de Maré med stort besvär gör en resa till Stockholm och lyckas låna 75 000 kronor troligen av Sveriges Riksdag. Trots på den tiden en stor summa, förslog det inte att klara ut Brukets ekonomiska kris.

År 1898 på trettiondagen den 6 januari 1898, löser döden Alfred de Marés alla bekymmer. Alfreds son, har fått arva sin store farfars förnamn, Baltzar och även sin faders ansvarsfulla värv som vd och styrelseordförande i A.B. Ankarsrums Bruk. Ett ansvar som blev honom övermäktigt, då först och främst på grund av alla bekymmer med Brukets dåliga ekonomi. Ungefär ett halvt år efter faderns död låter Baltzar de Maré d.y. den 25 augusti 1898 en liten blykula sätta punkt, inte bara för sitt eget liv, utan också ett definitivt slut på de Marés epok i Ankar rum.

Bruket säljer Hummelstad gård

Ett bankkonsortium utsåg disponent, Henrik Berglund som chef. Första uppgiften var att skaffa kapital, vilket man söker göra med försäljningar av Brukets stora gårdsinnehav. Konsortiet säljer nu bland annat Hummelstad gård utom Hummelstads handelalägenhet med affär, magasinsbyggnader, kolhus, lastageplatser och allt som hörde till båttrafiken. Hummelstad gård säljs till en av Brukets skogsförvaltare, L.A. Henriksson.

Allmogen undrade över: "Va ska han me gärn å göra, de finns ju inte en enda pinne å hugge." Masugnen har varit omäktlig och gått hårt skogen på Brukets alla gårdar. År 1909, samma år som storstrejken bryter ut, anställs en ny chef på Ankarsrums Bruk, bergsingenjören Sven Spånberg, som i framtiden kommer att betyda mycket positivt, inte bara för Bruket, utan även för den kringliggande

bygden. En av hans första åtgärder var att gå ur Arbetsgivareföreningen, en populär åtgärd, som kostade Bruket en hel del slantar men som räddade arbetsfreden på Bruket mitt under storstrejken. Spånberg var en handlingens man med stark vilja att driva igenom sina föresatser och lagom "hård i nyporna", dessutom en god ekonom. År 1914 blir Sven Spånberg ensamägare till Ankarsrums Bruk.

Den 27 maj 1911 säljer Spånberg den sista delen av brukets egendom här i Hummelstad, Hummelstads handelslägenhet 1:1 på "2.7340 hektar och Hummelstads kolhusplan om 1.4180 hektar (avstyckat från Rumbotorp eller Hartorp) med därutanför befintligt vatten jämte därtill hörande åbyggnader, kolhus och upplagsplatser, ävensom på upplagsplatserna befintliga bryggor med rälsspår, trallor m.m". (Utdrag ur köpekontrakt).

Köpare är godsägaren och virkeshandlaren J.A. Pettersson, Haga Blackstad, som omgående överlåter köpet till Transport Aktiebolaget Långsjön, som den 10 juli 1911 beviljades vederbörlig registrering. Ankarsrums Bruk, som byggt upp det mesta här i Hummelstad, hade nu lagt ner sin masugn i Ankarsrum (1910) och kunde nu med järnväg, från hamn i Verkeback eller Västervik få stenkol, som ansågs vara bättre och billigare än träkol.

Efter masugnens nedläggning, kan Bruket med järnväg till eget magasin få färdigt tackjärn utan att betala frakt för den i malmen befintliga slaggen. Bruket var ej längre i så stort behov av sin vattenväg mellan Hummelstad och Ankarsrum därför säljer Spånberg "rubbet". Enligt Transport Aktiebolaget Långsjöns fraktbok förblir dock Bruket även i fortsättningen en god kund med frakter av ved, timmer, virke, gjutsand från Mjöltorp och till och med av träkol flera år framöver. Träkolen användes, enligt uppgift, i gjuteriets kupolugnar vid smältning av tackjärn.

Vi lämnar nu Ankarsrums Bruks 40-50-åriga verksamhet här i Hummelstad, som började med köp av Hummelstad gård och slutar med försäljningen av Hummelstads handelslägenhet 1:1 till Transport Aktiebolaget Långsjön, för att i stället ägna oss åt nästa större investerares verksamhet här Hummelstad.

Trävaruaktiebolaget H.Cornelius

Corneliusbolaget, som är traktens största trävaruföretag, är liksom Ankarsrums Bruk, i stort behov av en större upplagsplats för sina stora skogsavverkningar och försågningar i de tämligen orörda skogarna omkring och norr om Långsjön. Samtidigt behövdes bättre och inte så backiga vägar för bolagets tunga transporter till den nytillkomna järnvägen i Ankarsrum.

Med sitt läge vid Långsjöns norra ände, löser nu Hummelstad en del av



Lastageplatsen i Hummelstad. Fr.v. Valentin Pettersson,

Ernst Johansson och J.A.Manfred

bolagets problem med en upplagsplats under vintermånaderna för tunga transporter på sjön under årets isfria till järnvägen i Ankarsrum. Med största sannolikhet är det Corneliusbolaget som i slutet på år 1879, från Oskarshamns varv, köper en mindre ångbåt med namnet Framåt. Sjöledes seglar den upp till hamnen i Västervik, där den nu kan lastas på den nyttillkomna järnvägen för vidare transport till Ankarsrum. Där sjösattes den på Långsjön sannolikt hösten 1879 på den tilltänkta sjöleden mellan Ankarsrum och Hummelstad. En så tung transport hade före järnvägens tillkomst varit omöjlig att genomföra med dåtidens transportmedel och skulle definitivt ha stoppats vid de svårforcerade Hörtingrumsbackarna om vilka bland annat Ellen Key så målande beskrivit: "Vilka då de var isbelagda, tycks neka andra varelser än eskimåer eller isbjörnar att komma helskinnade förbi".

Liknande backar fanns det gott om i Tjustbygdens bergiga terräng, så även runt omkring vår by, som nu tack vare den nyttillkomna sjöfartsleden fick sin storhetstid - ett uppsving som varade ett femtiotal år framöver tills infrastruktur och nya transport- och drivmedel revolutionerar inte bara vår lilla by utan hela världen i övrigt.

I maj månad 1911 säljer, som förut nämnts, Ankarsrums Bruk Hummelstads handelslägenhet 1:1, "jämte därtill hörande åbyggnader, kolhus upplagsplatser m. m." till J. A. Pettersson Haga. Blackstad, som omgående överlåter köpet till det nybildade Transport Aktiebolaget Långsjön, där nu Corneliusbolaget blir störste aktieägare med 26 av Transportbolagets 50 aktier.

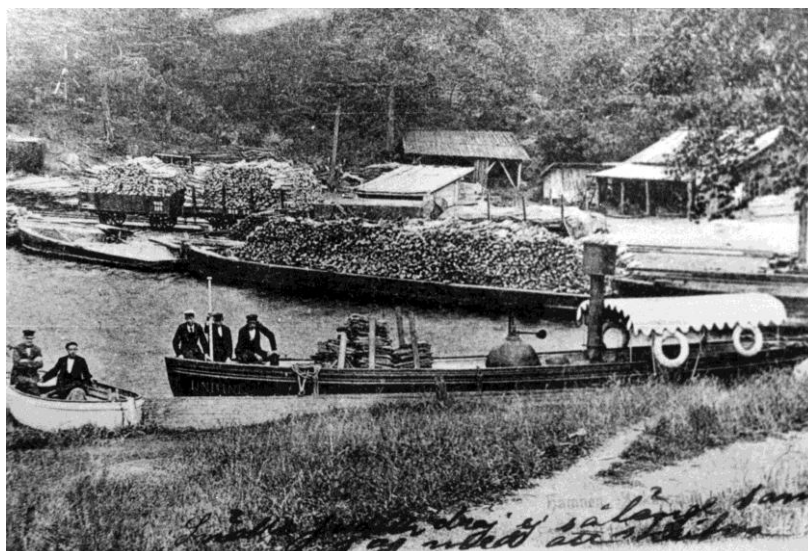
I krisens och storstrejkens år 1909 hade Corneliusbolaget sålt sin båt Framåt, men försäkrar sig nu med sin aktiemajoritet i Transport Aktiebolaget om kommande båttransporter på Långsjön. År 1929 säljer Corneliusbolaget sitt aktieinnehav i Transport Aktiebolaget Långsjön till Theresie Johansson, Hummelstad. Med den aktieförsäljningen avslutar Trävaruaktiebolaget H. Cornelius sitt exakt 50-åriga engagemang i Hummelstad.

Enligt redaktör Sune Garpenby, Gamleby, ansågs Corneliusbolaget i en tid ha varit "Sveriges kapitalstarkaste företag" men något tycks ha gått snett i affärsverksamheten i en ekonomisk svår tid. En virkeshandlare från Blackstad, som besökte bolagets kontor i Gamleby för att erhålla likvid för en virkesleverans, omtalade när han erhållit sina slantar av en resignerad kamrer hade sagt: "Det här är de sista kronorna i Trävaruaktiebolaget H. Cornelius kassa, det finns inte en enda krona kvar till någon mer utbetalning." Om bolagets finanser kan eftervärlden bara spekulera då bolagets alla affärshandlingar gått upp i rök.

Klarade sig Corneliusbolaget undan konkurs, var det många av traktens träpatroners öde under Krisen 1920 till en bit in på 30-talet. En av krisen konkursdrabbad, värtalig träpatron från Gamleby gjorde ett i trakten välkänt uttalande: "I bönder och löntagare veten vad i haven, men vi affärsmän veten inte vad vi haven från den ena dagen till den andra." Talaren hade varit en stor, förmögen trävaruhandlare som fraktat mycket trävaror på sjöleden men som nu blivit totalt utblottad. Innan vi går vidare i vår bys historia, något om båtarna.

Båttrafiken på Långsjön

Båttrafiken på Långsjön pågick under åren 1879 – 1934. I ämnet har vår bygdehistoriker Inge Johansson skrivit bland annat i Tjustbygdens kulturhistoriska förenings årsbok 1991 men finns även att tillgå i vårt byalags arkiv, varför här endast en kortfattad resumé. Med järnvägens tillkomst till vår bygd



Lastageplatsen i Ankarsrum

kan nu två för våra insjöförhållanden större ångbåtar fraktas och sjösättas på vår sjö. Aldrig förr eller senare har så stora båtar trafikerat Långsjön.

Som förut omtalats förskaffar Corneliusbolaget en mindre ångbåt, Framåt, som sjösattes på Långsjön senhösten 1879. Samtidigt anställer bolaget två erfarna sjömän från Mariannelundstrakten som lär ha seglat på "de stora salta haven." Inge Johansson vet deras fullständiga namn: Kapten Johan Alfred Jansson och maskinisten Karl August Nilsson. Enligt vad "Bohmans böcker" berättar är maskinist Nilsson först på plats i november 1879. Det är tydligen han som seglar Framåt på sin "jungfrufärd" från Ankarsrum till hemmahamnen i Hummelstad. Enligt samma uppgiftskälla är även kapten Jansson på plats den 5 januari 1880 då de bägge sjömännen börjar ett omfattande arbete både på båt och förtöjningsplats, allt enligt uppgifter om materialuttag i Bohmans affär. Allt förarbete måste vara klart till maj månads början då Framåt startar sin gods- och persontrafik mellan Långsjöhamnarna.

Framåt- en stor båt

För våra förhållanden var Framåt en stor båt som "kunde ta 70 personer på däck", påstod några gamla sagesmän, vilket låter mycket" konstaterar Inge. Seglotionstiden tog sin början i maj och pålystes från predikstolarna i de tre närmaste sockenkyrkorna, omtalar Inge vidare. Man ordnade kyrkturer på söndagarna. Från Hummelstad gick Framåt ner till Ankarsrum och tog passagerare till Hummelstad. De fick sedan gå till fots till sockenkyrkan i Hallingeberg. På eftermiddagen, när folket kom tillbaka från kyrkobesöket, gick båten tillbaka till Ankarsrum. Uppsatta turlistor omtalar Framåts reguljära turer, som stämde in med avgångs- och ankomsttider vid järnvägen i Ankarsrum. Framåt gjorde även så kallade lustturer till Hjorted och Långsjöns södra ände.

Kapten Jansson bosätter sig först i Kälkestad men den 31 maj 1880 ändras kaptenens adress till Haga (under Kälkestad) i "Bohmans böcker". Kapten Jansson var befälhavare på Framåt i tio år fram till 1890 då han flyttar från sitt Haga och köper en gård i Elmarsrum och blir bonde.

Maskinist Nilsson, en i trakten smått legendarisk man, allmänt kallad "Båt-Nisse", flyttar först till "Brotorpet" (antagligen Brotorp) men senare till Grönlid, ett ställe som låg vid backen mellan Bromåla och Gröndal, där det även låg en kvarn. Efter kapten Jansson blir maskinist Nilsson befälhavare på Framåt i ytterligare 20 år då båten såldes. År 1912 avlider Karl August Nilsson alias "Båt-Nisse". Backen där kvarnen och Grönlid en gång låg, kallas av folket här i trakten än i dag för "Kvarnbacken" men även, har jag hört, för "Båtnissebacken".

Inge Johansson, som forskat i Framåts vidare öden, omtalar och jag citerar: "Båten Framåt såldes hösten 1909 till ett bolag i Västervik och vidare till Västra Ed där den gick i trafik på Storsjön. Den gick med passagerare, post och gods mellan Storsjö, Vinäs, Marieholm, Bankestad och Eds Bruk. Den hade då bytt namn och hette "Kurir". 1930 upphörde den här trafiken och båten såldes till Ramunderbolaget för trafik i Slätbaken. För tredje gången bytte den namn och hette sedan "Ramunder".

Undine – liten och smäcker

Den 11 november 1879 fraktar Undine ett större parti kommissionsvaror till Bohmans, i samma månad, nyöppnade affär i Hummelstad allt enligt Bohmans minutiöst förda "Journal för kommissionslager vid Hummelstad 1830". (Boken kommer att finnas i Byalagets arkiv.) Av intresse är dels att Undine var sjösatt redan i november 1879 men också kommissionslagrets innehåll av Ankarsrums Bruks rikhaltiga tillverkning, en hel del ej gångbara i vår tid. Där fanns, för att nämna några artiklar: stångjärn, svartsmide, gjutgods av alla de slag, spisar, vagnsaxlar, plogbillar, spik, spottlådor med mera.



Söndagsutflykt med båten Undine

Undine var en liten, och som ångbåt vacker järnbåt. Maskinist (titel i Bohmans reskontra) var Erik Thörngren, Ankarsrum, med två medhjälpare, endast med adress "Undine" Gustaf och C.J. Larsson. Undine blir "arbetsmyran", som fick utföra den största arbetsinsatsen, idogt dragande otroliga mängder gods på sina stora pråmsläp. Detta berättar bland annat bevarade fraktböcker och så "mellan varven" tålmodigt sakta, sakta dragande på stora timmerflottar.

Ägare till båten Ankarsrums Bruk med Ankarsrum som hemmahamn. När Corneliusbolaget 1909 säljer sin båt Framåt, blir Undine ensam större båt i Långsjön och får då även överta persontrafiken med åtföljande "lustturer" på söndagarna. Som åttaårsgrabb var jag med på en av Undines "lustturer", som blev något äventyrlig och kunde ha slutat illa. En solig, vacker, vindstilla sommarsöndagsmorgon startade en med passagerare fullpackad Undine en av sina många "lustturer". Väl komna igenom Anvedebo bro stävade vi mot vårt slutmål - en grönskande äng vid Hjortedlandet. Framme i fören stod min morfar, en barsk gammal man, verkmästare på järnvägsverkstäderna i Västervik, N.J. Lindgren, och pratade med vår lots, båtsman Flink som ideligen gjorde tecken med armarna babord, styrbord och rakt fram o.s.v. Flink omtalade för morfar hur väl han kände till alla Långsjöns grund, då båten fick en ordentlig grundkänning. Morfar, Flink och vi som stod på benen åkte "huller om buller". Flinks kommentar: "Si där hade vi grynnne".

"Gjord av pansarplåt"

Undine måste ha varit gjord av pansarplåt, för båten klarade av "smällen" utan skador. Till och med propellern klarade sig utan skador. Annars hade vårt läge varit bekymmersamt. Många av resenärerna var barn och liksom de flesta ombordvarande äldre, ej simkunniga. Resan kunde ha slutat illa. Snart var vi framme vid vårt slutmål, en vacker strandäng vid Långsjöns södra ände, där "strandhugg" gjordes. Solen sken från klarblå himmel och i gröngräset, i hängbjörkars skugga, bredde man ut medhavda filtar och dukade upp matsäckskorgarnas innehåll med många dåtida delikatesser som hembakat limpbröd, hemkärnat smör, hemlagade köttbullar, ättiksill med lök och kall potatis, ägghalvor med ansjovis, inkokt ål och kanske skivor av söndagssteken. Medhavda drycker fanns i korgarna, både mjölk och saft att festa på, medan herrarna korkade upp och halsade "riktigt öl", vilket enligt många sagesmän endast fanns på den tiden. Till efterföljande kaffetår bjöds på hembakade bullar och småbröd och till utflykten kanske en särskild bakad sockerkaka.

Många hade redan tagit sig några "färdknäppare" och fortsatte till maten, som vanligt var, med både "silla-" och ostsop och kanhända till kaffet en "konjagare". Stämningen blev så småningom "på toppen". Några skulle ta en promenad till Hjortedes Kyrka. Troligen uppnåddes aldrig målet. En del av gubbarna var på alerten värre, kommer jag ihåg. Ta av strumpor och skor, kavla upp byxbenen och dra upp långkalsongerna och våga sig barfota ut i kalla vattnet, som nådde ända upp till vristerna och till allas förtjusning. Familjevis kopplade man av och här och där hördes ljudliga snarkningar.

Efter ännu en eftermiddagstår kaffe, startades hemresan, som gick utan missöden på en vindstilla, nästan blank Långsjö. Hemkomna till magasinbryggan i Hummelstad stod eftermiddagssolen rakt i väster.

I maj 1911 säljer Ankarsrums Bruk Hummelstads handelslägenhet 1:1. Ägare blir det nybildade Transport Aktiebolaget Långsjön (till bolagets verksamhet återkommer jag senare). I köpet ingår även "Undine med pråmar" och får Hummelstad som hemmahamn. I juli 1924 byts Undines ångmaskin ut mot en starkare, lättstartad och lätthanterlig Bröderna Nilsson, en tvåcylindrig tändkulemotor med råoljedrift. Motorbytet förskönar dock inte båtens utseende. Nya revolutionerande drivmedel, som slår ut ångdriften och som omdanar inte bara hela vår värld utan nu även lilla Undine, kommer att ge "dödsstöten" åt trafiken i vår lilla sjö.

Efter Erik Thörngren, blir en i trakten välkänd man, John Waldemar Lindh, här i trakten alltid kallad "Kapten", Undines maskinist. Efter kapten" Lindh, blir år 1922 en annan i trakten välkänd man, Ernst Johansson Undines maskinist. Han var Inge Johanssons far och i trakten kallad "Ernst i Gröndal." Kapten Lindh hade då blivit engagerad som chaufför på nystartade Hummelstads Biltrafikförenings första bil, Magirus. Kaptenstiteln fick han dock alltid behålla. Ernst Johansson startar 1928 eget åkeri med egen lastbil och överlåter maskinistjobbet på Undine till Hugo Hulter som blir den siste båtföraren på Undine.

Den 13 april 1934, efter 55 arbetsamma år på Långsjön, klockan fem på morgonen, för Hugo Hulter Undine på sin sista färd till järnvägen i Ankarsrum. Hela min familj är uppe och med vemod bevittnar avfärden. "Byggarn i Blacksta", Valdemar Karlsson var med ombord och ombestyrd lastningen av båten på järnvägen i Ankarsrum. Nya tider, än en gång har en epok gått i graven i vår by.

Jag vill minnas att min far "Fredrik W", då ensamägare till Transport Aktiebolaget Långsjön, sålt Undine till Linköpingsföretaget Svea Band. Vissa källor berättar att Undine senare gått som bogserare till Norrland med Sundsvall som hemmahamn.

Loke: Transportbolaget hade ytterligare en större, klinkbyggd båt, Loke, vars huvudsakliga uppgift var att som hjälpbåt till Undine vara behjälplig med allehanda transporter.

Svanen: Från början på 1920-talet till en bit in på 1930 fanns ännu en gåt med Hummelstad som hemmahamn, sågverksarbetaren Petrus Gustafssons lilla vitmålade, klinkbyggda motorbåt "Svanen". Den drog timmerflottar från såverksägarens avverkningar runt Långsjön, samt med en mindre fyrkantig så kallad pråmeka som släp, frakta virke från sågen i Hummelstad ner till järnvägen i Ankarsrum. Det mesta av sågens virke och timmer gick dock med Transportbolagets pråmsläp.

Lilly: I var bygd fanns ännu en liten ångbåt, "Lilly", vars huvudsakliga uppgift var att från sin hamnplats, vid Kogarens södra ände göra mjölkuppsamlingsturer runt sjöarna Kogaren och Längrammen, till mejeriet i Mjöltorp. Lilly gjorde tydligen sina turer i början av 1880-talet och slutade förmodligen med turerna år 1892 då Mjöltorps mejeri brann ner till grunden för att aldrig mer återuppbyggas. Den vackert belägna fastigheten Lillyhamn vittnar ännu i dag om var den lilla ångbåten Lilly hade sin hamn och tilläggsplats.

Transport Aktiebolaget Långsjön

Redan år 1831 visar "Bohmans böcker" planerna fanns på bildandet av ett sjötrafikföretag på Långsjön. Aktieteckning hade redan börjat, visar böckerna i det tänkta bolaget, "Hallingeberg,

Blackstad Sjötrafik Bolag” (Leverantörs- och kontobok sid 129-130). Av någon anledning kom aktieteckningen av sig. Lastageplats med magasinsbyggnader, lastbryggor med kranar och trallspår. Två större ångbåtar med pråmar hade Ankarsrums Bruk och Corneliusbolaget redan på plats. Dessutom hade Hummelstads handelsman Bohman, som tydligen varit den drivande kraften i aktieteckningen, fått anställning som Brukets kornmissionär och speditör i Hummelstad.

Det skulle dröja, som förut relaterats, ända till i maj 1911, då Ankarsrums Bruk säljer Hummelstads handelslägenhet 1:1 med tillhörande byggnader, lastageplats, vatten och ”flytetyg” till] J.A. Pettersson, Haga, Blackstad som omgående överlåter köpet till det nybildade Transport Aktiebolaget Långsjön. Bolaget hade sitt säte i Gamleby och styrelsen sina sammanträden på Corneliusbolagets kontor där. När bolaget bildades 1911 fördelades de 50 aktierna på:

J. A. Pettersson,	20 st	10 000 kronor
Corneliusbolaget	30 st	15 000 kronor
Summa:		25 000 kronor

Detta var säkert stora slantar på den tiden. Samtidigt försäkrade Corneliusbolaget sin aktiemajoritet i bolaget. Året därpå, 1912, hade bolagsstyrelsen blivit fulltalig med Disponenten Julius Holmström.

Julius Holmström	1 aktie
Corneliusbolaget	27 aktier
Revisionssekreterare A.E. Sjöstrand	1 aktie
Agronom A.H. Sjöstrand	1 aktie
J.A. Pettersson, Haga	20 aktier
<u>Grosshandlare H Cornelius</u>	<u>1 aktie</u>
Summa:	51 aktier

På bolagets första styrelsesammanträde fastställdes frakttaxa, som också omtalar vilket gods som i huvudsak kommer att transporteras.

”Protokoll hållet vid styrelsesammanträde med Transport Aktiebolaget Långsjön i Gamleby den 29 juni 1911.

§ 3

Styrelsen fastställde följande taxa för fraktad gods.

För sågade trävaror 15 öre för 100 kg

d.o fraktade för Blankaholms sågs räkning i enlighet mellan J.A. Pettersson & Ankarsrums Bruk upprättat kontrakt.

props	15 öre pr 100 kg
stängselslanor	15 öre pr 100 kg
rundtimmer av ek	20 öre pr 100 kg
do. av asp	15 öre pr 100 kg

gödningsämnen	15 öre pr 100 kg
spannmål	15 öre pr 100 kg
släckt kalk i säckar	15 öre pr 100 kg
torfströ	15 öre pr 100 kg
handelsgoods	15 öre pr 100 kg
björkved	2:25 för famn
al & barrved	2:25 för famn
för träkol	1:- pr läst

och uppdrogs åt verkställande direktören att här ofvan ej omförmälda fall bestämma, fraktsatserna.”

En barnvagn kostade 15 öre i frakt från Ankarsrum till Hummelstad, en symaskin 15 öre, en slåttermaskin 2:50 för att ta några exempel. År 1918 gick fraktsatserna upp till det dubbla och i vissa fall mer därtill.

I något mer än 30 år har Ankarsrums Bruk och Corneliusbolaget ombesörjt sjötransporterna mellan hamnarna i Hummelstad och Ankarsrum, då först och främst för att tillgodose sina egna fraktbehov. Det nybildade Transport Aktiebolaget Långsjön kommer att ägna sin verksamhet med reguljära turer ombesörja sjöfrakterna för både stora som små kunder. Av intresse kan kanske vara att se vilka kunderna var som utnyttjade den relativt korta sjötrafikleden om vilket bolagets fraktböcker lämnar besked. Här är några av de största fraktkunderna:

- Corneliusbolaget, Gamleby
- Ankarsrums Bruk
- Virkeshandlare J.A. Pettersson, Haga Blackstad
- Fredrik W. Johansson, Hummelstad
- Fa. Ernst Johansson, Västervik
- A.B. Tannin, Västervik
- Carl Johansson Vedsågeriaffär, Stockholm
- Blankaholms Sågverks A.B. Blankaholm & Skaftet
- Brusafors-Hällefors A.B. Lönneberga
- David André Möckelhult och Nygård
- Eds Cellulosafabrik, Eds Bruk
- Melker Andersson (sedermera Grankrona) Gamleby
- O. Erikssons stärbhus Gamleby
- Inspektör J.P. Pettersson
- L.A. Henriksson, Hummelstad
- Virkeshandlare Th. Palmer, Västervik
- Grantorpets Tändsticksfabrik, Västervik
- Thyrssons Trävaruaktiebolag, Västervik
- Carl Anderssons Vedsågeri, Stockholm
- Petrus Gustafsson, Hummelstad
- Västerviks Tändsticksfabrik, Västervik
- Helge Erikssons Trävaruhandel, Gamleby
- Västerviks Träindustri, Västervik
- Flens Ved- och Virkesaktiebolag, Västervik
- C.O. Nilsson, Rumhult

Alla här uppräknade firmor transporterade sina varor från lastageplatsen i Hummelstad ner till hamnen och järnvägen i Ankarsrum. Från Ankarsrum till hamn och magasinen i Hummelstad fraktades fodervaror, cement, torvströ, fotogen, kalk, spannmål, handelsvaror till traktens affärer, styckegods med mera. Allt gods vägdes i Ankarsrum. Vågmästare C. Cederlund stod för den detaljen. Styckegods taxerades efter tyngd och storlek. Hur noggrant, på kilot när, frakterna vägdes och uträknades och bokfördes får här ett kontoutdrag, slumpmässigt utvalt från bolagets reskontra, förd av Fredrik W. visa:

1912 Trävaruaktiebolaget H. Cornelius, Gamleby.

April	30	Transport av	31	vagnar	virke = 191185 kg à 15 öre	286:78
Maj	31	do.	53	"	307775 "	461:66
Juni	30	"	138	"	770505 "	1,153:76
Juli	31	"	65	"	352332 "	528:50
Aug	31	"	43	"	254220 "	381:33
Sept	30	"	3	"	18060 "	27:09
Okt	31	"	3	"	17490 "	26:23
Nov	30	"	1	"	4875 "	7:01
			<u>337</u>	<u>vagnar</u>	<u>1 916 442 kg</u>	Kronor 2,874:36

För sjötransporter, lastning och lossning (ett evinnerligt plockande), vägning på kilot när av 337 järnvägsvagnar med 1.916.442 kg virke till en kostnad på öret 2.874:36. Vad hade kalaset kostat idag?

Tansport Aktiebolagets böcker visar att redan från början var handelsman Fredrik W. Johansson en intresserad arrangör vid bolagets bildande. Tydligt var det han som skaffade en kapitalstark köpare från orten. Själv hade han som nystartad lanthandlare inga slantar till så stora affärer. Från verksamhetens början blev han bolagets speditör och räkenskapsförare i Hummelstad vilket skulle visa sig vara ett omfattande deltidsarbete där det många gånger krävdes hårda nypor för att få bolagets omfattande verksamhet att fungera.

Den anställda arbetskraften skulle ha sina order och avlöningar. Fast och flytande egendom ses över och repareras. Alla frakter bokas och uträknas. De influtna kontanterna redovisas. Kontokundernas frakter uträknas och sändas till Gamlebykontoret för debitering. Arbetsuppgifter saknades inte för speditör och räkenskapsföraren i Hummelstad. Tack vare att Fredrik W. förde bolagets reskontror och fraktböcker, har böckerna blivit bevarade till vår tid och kommer att finnas tillgängliga i vårt byalags arkiv och kan ge oss någon vetskap om vår bys "storhetstid" för länge sedan.

Stora mängder gods transporterades mellan Långsjöns hamnar. Den lilla båten Undine knegar och drar på sina långa pråmsläp och timmerflottar något tjugotal år framöver. 1924 byter Undine ut sin ångmaskin mot en modern råoljemotor men redan något år därefter, börjar sjötransporterna få konkurrens av en begynnande biltrafik, som mer och mer kommer att göra sig gällande. Nu kommer tiden att förändras med rasande fart. Utvecklingen knackar på, samlar, sig till språng och vill göra sig gällande. Det är petroleum, oljan som över "en enda natt" blir den största och mest lukrativa

industri världen någonsin skådat. Den största produktionsapparat som i ett enda slag förändrar inte bara vår lilla by, utan hela vår värld.

Oljan har varit känd i 2000 år och har använts i vissa områden på vår jord bland annat till bränsle, balsamering, insektsgift med mera, men inte förrän 1859 börjar en systematisk utvinning efter en djupborrning i Pennsylvania USA. Den första produkt som utvanns av oljan var fotogen, som slår ut skenet från härden, tyrestickor, talg- och stearinljus och "sätter" igång en världsomfattande tillverkning av fotogenlampor.

Nya upptäckter och uppfinningar följer med oljans raffinering, destillation och förädling, bland annat förbränningsmotorn som i ett huj slår ut både segel och ånga och kommer att omdana hela vår världs transportsystem med bil, tåg och flygets entré i vårt transportväsende. Hästens och oxens tid som "drivmedel" på våra vägar, sedan månghundra år, och som har en omfattande egenhistoria, är förbi (skönt för trötta krakar och ök).

Oljan har dock ett stort fel. Den har under årsmiljonerna bildats av döda mikroorganismer och är således inte förnybar. Den kommer en gång i framtiden att ta slut. Katastrof?? Kommer kärnfysikerna att i framtiden kunna lösa fusionskraftens gåta (att kunna sammanslå två lättare atomkärnor till en tyngre) och lösa vår världs omätliga energiproblem? Fusionsbränslet väte finns ju i obegränsad mängd i våra sjöar och hav. (Författarens funderingar och önsketänkande.)

Fredrik W. har under tiden köpt den ena aktieposten efter andra i Transport Aktiebolaget. Den mest betydelsefulla är:

Corneliusbolagets hela aktieinnehav som gör Fredrik W. med fru till bolagets ensamägare (på några aktier när för att kunna få behålla aktiebolagsformen). Aktieköpen var nödvändiga för Fredrik W. om han skulle få behålla affärsfastigheten med tillhörande mark- och sjöområde. Sjötransportdelen hade då ingen betydelse, transportererna hade nu nästan upphört.

Ett år senare berättar bolagets protokollsbok: "Bolagets styrelse har sitt säte i Hummelstad. Gamleby den 11 juni 1930". 1931 går bolagets sista sjötransport. Med snabba dagliga transporter året runt, från lastning direkt till lossning, utan några tidsödande omlastningar, som var ett måste med sjö-järnvägstransportererna, hade den effektivare biltrafiken nu övertagit så gott som alla transporter.

Successivt avvecklas transportbolagets verksamhet, men också fasta som lösa inventarier. Redan i september 1927 hade det stora kolhuset sålts för rivning. Kolleveranserna hade för flera år sedan upphört. Huset började att förfalla och hade blivit en farlig lekplats för traktens ungdomar. Olyckstillbud hade förekommit.

Byggmästare Emil Karlsson, Hummelstad betalar 800 kronor och planenligt river det smått historiskt anrika huset. Det blev mycket och sotigt svart ved. Kvar finns än i dag stenfundaments, som i framtiden kommer att visa husets läge i vars gamla innandöme nu västerviksvägen går. Två av pråmarna gör sin sista tjänst som pontoner till en reservbro då Armerad Betong, Norrköping 1930–1931 bygger den nuvarande betongbron.

En del av de stora flytetygen, pråmar och pråmekor, huggs upp till ved, andra blir byggnadsvirke, medan de resterande "lägger sig till ro" här och där längs Långsjöns vikar och stränder för att gå sin oundvikliga förgängelse till mötes. Ännu idag kan man vid lågvatten se en del spant av dem sticka upp över vattenytan för att påminna en 51-årig verksamhet på Långsjön. 31 år i Ankarsrums Bruk och Corneliusbolaget och 20 år i Transport Aktiebolagets Långsjöns tjänst.

En epok som med största sannolikhet aldrig kommer tillbaka. I båthuset, där alla bolagets underhållsmaterial förvarades, fanns färger, kamin, skruvstäd, verktygsbänk m.m. Det låg vid sjöstranden nedanför Gläntan och försvann då landsvägen en söndagsmorgon, utan föregående varning, gled ut i sjön. Ännu kan en del av husets trävirke synas i strandvassen. En tid beboddes båthuset av den legendariske och originelle "vattenmannen" Högström, allmänt kallad "Ölandsgubben". -Som förut här nämnts säljer Fredrik W. den trägne "pråmdragaren" Undine i april 1934 efter 55 arbetsamma år på Långsjön.

Av affärstekniska skäl behåller Fredrik W. aktiebolagsbildningen ännu några år framöver. Han låter bolaget sälja tomt till Tjusts vägkassa (1937), som bygger vägstation och garage. (Verksamheten flyttar till Ankarsrum 1972). Han säljer tomt till Bilmekano och bolaget bygger affärshus i Hummelstad 1937. Affärsverksamheten där upphör 1970. Inte förrän den 6 augusti beslutar Transport Aktiebolaget vid sin sista bolagsstämma "att till Fredrik W. Johansson försälja Hummelstads handelslägenhet 1:1. (I realiteten betydde transaktionen att Fredrik W. köper fastigheten av sig själv). Samma bolagsstämma beslutade "att Transport Aktiebolaget Långsjön skulle träda likvidation" allt enligt bolagets protokollsbok.

De första bilarna i Hummelstad

Redan år 1922 hade två större lastbilar kommit till byn. Rejäl grejor med massiva gummidäck och med glänsande karbidmässingslyktor. 1921 hade stockholmsdirektören (för övrigt en sonson till här förut omnämnde befälhavaren på Framåt, kaptan Jansson) av Skaftbolaget köpt Hummelstad gård och införskaffat en av bilarna, en "Berlit". Meningen med bilköpet var säkert att dagligen frakta, inte bara mjölk och jordbruksprodukter från egna gården, utan även allt gods från alla traktens lantbrukare, till och från Västervik. Men det gick inte som den gode stockholmsdirektören tänkt sig. Som bilförare anställdes John Valdemar Lindh, alltid kallad "Kaptan" från sitt förflutna på Undine. Han var under alla år en av mina allra bästa vänner och blev med tiden smått legendarisk i Hummelstadtrakten. Han förde ett hårt och



Chevrolet lastvagn 1928. Chaufför är Arvid Johansson, Lillyhamn.

arbetsamt liv och dog 1984 i en ålder av 98 år. Här får kapten Lindh själv berätta, så som han många gånger berättat för sin gode vän Assar:

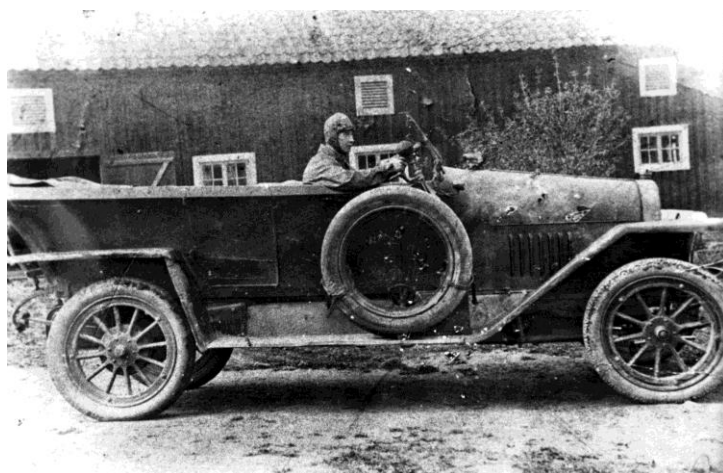
”De va' en stor lastbil han köpt direktör Walter, så stor och bred att den inte kom in genom grindarna till Västerviks mejeri. Ett jädrans aber och inte nog med detta, vi hade bara en enda 50-liters mjölkflaska som last, mjölken från Hummelstad gård. Ja' blev lite smått förbannad när folk skrattade åt eländet. En så stor bil för att frakta en enda mjölkflaska som ja' dessutom fick bära på ryggen den sista biten till mejeriets lastbrygga.”

Bilen blev inte gammal i byn. Albin Bäckmark i Mjöltorp och Fredrik W. hade talats vid och sammankallar traktens lantbrukare till ett sammanträde där Hummelstads Biltrafikförening u.p.a bildades och beslut fattades om inköp av en för ändamålet lämplig lastbil. Det blev, som förut nämnts, en bensindriven bil ”Magirus” även den med massiva gummihjul och med blänkande karbidmässinglarpör (sådant som en 6-årig grabb kommer väl ihåg).

Alla mötesdeltagarna hade intresse av dagliga biltransporter året om. Lantbrukarna för sina produkter, då först och främst mjölken och handelsmannen för dagliga varutransporter från stan. J.V. Lindh lämnar nu direktörens bil åt sitt öde och blir Biltrafikföreningens chaufför, vilken syssla han innehar till år 1933 då en annan välkänd Hummelstadsbo, John Karlsson, övertar chaufförsjobbet.

Den 6 september 1947 köper John Karlsson Hummelstads Biltrafikförening u.p.a. som nu, efter 25 års verksamhet träder i likvidation. Fredrik W. hade varit föreningens ordförande och kassör i alla år föreningen existerade. John Karlsson fortsätter som egen åkeriägare med dagliga mjölk- och varutransporter från Hummelstadstrakten till Västervik och åter till år 1958 då Västerviks sortens Mejeriförening börjar hämta gårdarnas mjölk med egna tankbilar. John Karlsson fortsätter dock med åkeriet till år 1968 då han, efter 35 år och uppnådd pensionsålder avslutar åkeriverksamheten.

Bilarna får luftgummihjul



Bilförare Elis Sandaren, ägare Hjortstad.

I många hundra år var det nödvändigt för allmogen på landsbygden att göra stadsfärder för att vinna avsättning för sina produkter. Stadsfärderna har en lång och omfattande egenhistoria, som många gånger berättar om kappkörningar på hemvägen, skenande hästar, krogbesök, om hur man stannade på vissa ”tillsägarställen” för att gemensamt ”ta en färdknäpp”-, om hästar som hittade hem ända till staldörren med en något

överförfriskad, sovande kusk. Många var den epokens äventyr som här lämnas därhän.

I mitten av 1920-talet ökar bilantalet över hela vår värld, så även i vår lilla avkrok. Nu hade bilarna utrustats med luftgummihjul. En stor och epokgörande uppfinning. Bönderna i trakten ställer in både häst och vagn och åker till torgs med Bilföreningens nyinköpta, kombinerade last- och personbil eller med Hjalmar Manfred eller Artur Svensson, som rattar var sin Fordbil. En biltyper som snabbt erövrar hela världen och som kännetecknades av sina tre "trampor". En trampa för hel- och halvfart, en för back, den tredje som broms. Hjalmars och Arturs fordon var utrustade med flak och två bänkar, en på varje sida för passagerarna. Som skydd, för väder och vind samt till de åkandes ytterligare trevnad och komfort, var en presenning spänd över flaket. Persontrafiken övertogs så småningom av busstrafiken som började med reguljära turer mellan städerna.

En av de första i trakten som yrkesmässigt startar eget lastbilsåkeri var Axel Karlsson, Brånängen, i bygden alltid kallad "styrman Karlsson". Han hade "Uno i Brofall" som "bakåkare". Efter en del år upphörde rörelsen i och med innehavarens tragiska bortgång. År 1928 slutar en i Hummelstadstrakten välkänd person sin anställning som maskinist på Undine. Ernst Johansson "Ernst i Gröndal" köper en lastbil och startar åkeri, vilket han innehar till år 1955 då han efter 27 år överlåter rörelsen, till en annan välkänd Hummelstadsbo, sonen "Inge i Gröndal". Ernst avlider 1967 i en ålder av 80 år. Jag saknar honom mycket som en god vän och kamrat under alla år. Sonen Inge avvecklar åkeriföretaget 1981 som då hade verkat i 53 år.

Avslutar nu min beskrivning av bilismens "entré" i vår bygd, ett epokgörande transportmedel, som kom för att stanna och som förändrade bygden och ruskade om i vår tillvaro. Men hur var det med våra vägar? Var de anpassade till den ökade biltrafiken?

Usla vägar blir bättre

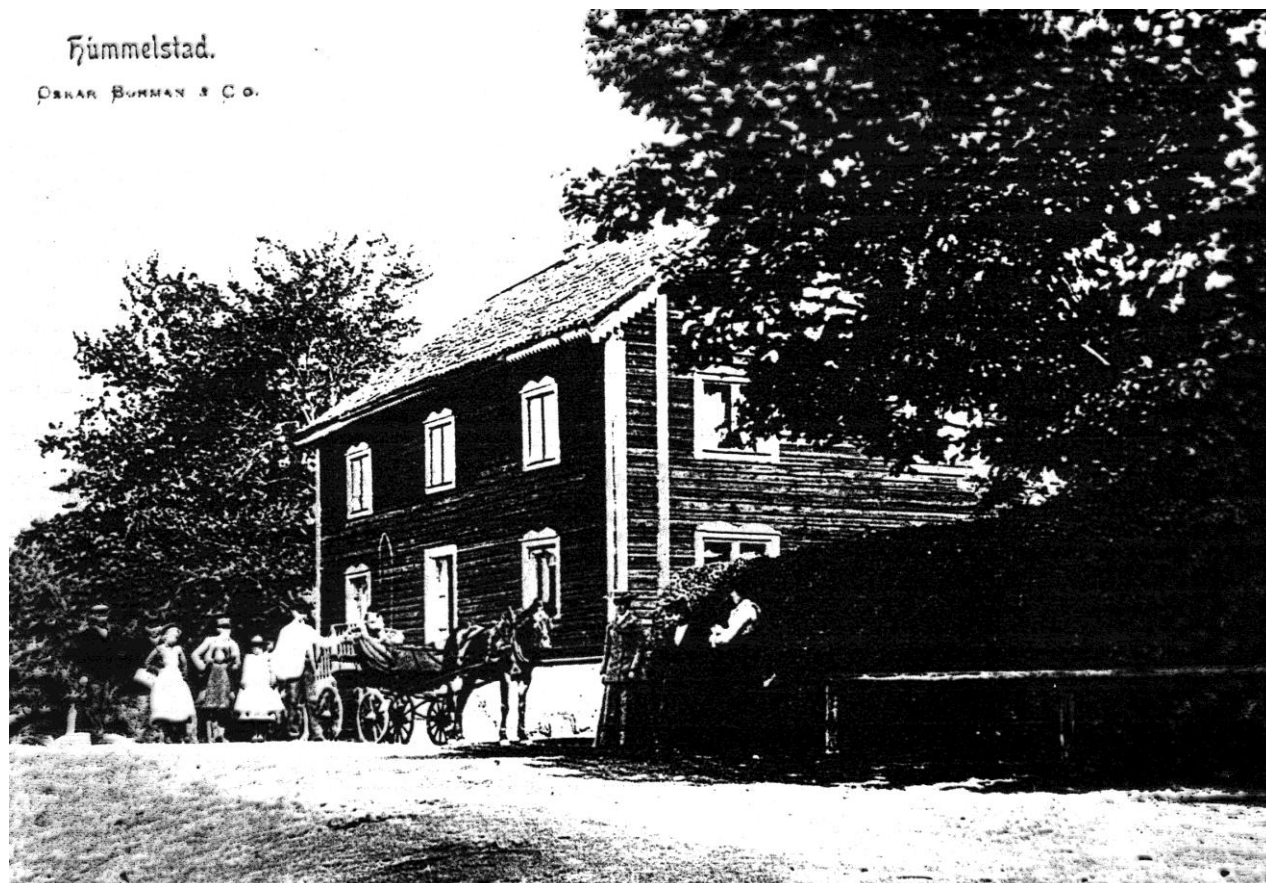
I mitten på 1920-talet och en bra bit in på 1930-talet drabbas vårt land av en svårartad kris med en därpå följande lågkonjunktur. För att råda bot på den kommande arbetslösheten och samtidigt tillgodose kraven från den starkt ökade biltrafiken igångsätter myndigheten omfattande vägförbättringar. Så även i vår bygd där vägstandarden var minst, sagt undermålig. Med spade, skyffel, spett och "korp", med järnhjulskärria, borrhstål och dynamit, förbättrades våra vägar.

Krökar rätades ut, branta backar kommer bort, och med makadam och grus förbättras vägbanan. A.B. Vägförbättringar och Vägentreprenörsfirma Eriksson i Gryt bygger om Västerviksvägen vid Svartsmörja (orsakar traktens första arbetskonflikt). Alfredsson, Oskarshamn bygger om vägen mellan Hummelstad och Ankarsrum där de svåra Lingsjöbackarna äntligen bortelimineras.

Armerad Betong, Norrköping bygger, förutom Anvedebo bro även bron i Hummelstad (1930–1931). Vägbanken till bron byggde Ingenjörfirman Dufenberg, Motala. Då arbetslösheten bara ökar igångsätter Statens arbetslöshetskommission (A.K.) "offentligt extra arbete som nödhjälp" på Blackstadvägen 1933–1938 och sysselsätter arbetslösa från så gott som alla Sverige hörn. Alla dessa vägbyggen har sin egen historia, som ovan beskrivs i korthet.

Oskar Bohman gör sin entré som handelsman

Med denna kortfattade historik, som bland annat sökt redogöra för två av investerarnas, Ankarsrums Bruk och Corneliusbolagets verksamhet i vår by, nu åter till år 1879 och till den tredje av intressenterna, Oskar Bohman. Inge Johansson vet berätta att Knut Oskar Bohman från Wahlösocken i Uppsala län, efter några år i Frödinge och Vimmerby 1879 kommer till Hummelstad. Oskar Bohman är då 25 år.



Hans egna noteringar omtalar att han av Ankarsrums Bruk hyr de gamla krog- och handelslokalerna där Bohman den 1 november 1879 startar lanthandelsrörelse, Hummelstads handelslägenhet 1:1. Städernas monopol på all handel (näringstvänget) hade äntligen hävts. Det är nu fritt fara för vem som helst att var som helst i Svea Rike starta handel (näringsfriheten). Intressant för Bohman var säkert att Hummelstads läge som handelsplats nu blivit betydelsefullt. Där fanns redan bland annat en av Ankarsrums Bruk nyanlagd hamn med en planerad sjöfarts-och transportled med båtar och pråmar mellan Långsjöhamnarna och det mest betydelsefulla, transporter till och ifrån den nyttillkomna järnvägen i Ankarsrum.

Med järnvägens och sjötrafikledens tillkomst var isoleringen kring trakterna och bygden norr om Långsjön bruten under den isfria delen av året. Nu kan små som stora varutransporter sändas i båda riktningarna från när och fjärran. I anslutning till affären hade Bruket byggt två större magasin och

dessutom ordnat med upplagsplatser, byggt ett väl tilltaget kolhus och anställt Bohman som Brukets kommissionär och handgångne man i Hummelstad.

Bohman kunde med tillförsikt se tiden an för sin affärsrörelse med Hummelstad som handelsplats. Efter "pånyttfödelsen" väntade säkert Brukets planerare som nye handelsmannen Bohman samt alla och envar, i det lilla "sömniga" samhället, på isfri vår och startsignal med alla förhoppningsfulla aktiviteter både till lands och sjöss.

För att ge exakta uppgifter, har jag här många gånger hänvisat till "Bohmans böcker". Hur jag av en tillfällighet hittade dem på handelslägenhetens magsinsvind, där de då legat i sin låda omkring 100 år. Intressant är att böckernas uppgifter ger oss exakt dokumentation om bland annat handelsrörelsen i en för vår bygd expansiv tidsperiod. Materialet är för omfattande att detaljrelatera, varför jag hänvisar till byalagets arkiv där böckerna kommer att finnas tillgängliga för de bygdehistoriskt intresserade, varför nu endast en kortfattad resumé om Bohmans verksamhet i Hummelstad med uppgifter hämtade ur Bohmans egna efterlämnade böcker och affärshandlingar.

Elva dagar efter Bohman startat sin affärsrörelse i Hummelstad sänder Ankarsrums Bruk med Undine (säkert båtens "jungfrufärd" på Långsjön) ett större parti kommissionsvaror av Brukets rikhaltiga tillverkning och järnlager.

Den 10 april 1880 övertar Bohman Hultenius varulager (handelsmannen i Bromåla) med "kontant kassa denna dag 148:50, Utstående fordringar 1.021:40, Reverser 88:47, Enligt Kladd 175:10, med varulager tillsammans 3.730:85". Inventarielistan innehåller 376 artiklar, de allra flesta ej gångbara i dagens handel, men är ändå en intressant och rolig läsning både av varor och pris, som lagerfördes i svensk lanthandels allra första tid som till exempel några här slumpmässigt utvalda: "Stor sortering av tyger mätna i fot, tråd, garner, underkläder, munlack, vagnsmörja, varglinor 1:- st. ,hattar 37: 25 öre, hängslen 42 öre, snörlifssnoddar, munspel 8 öre, snusdosor 8 öre, rakborstar 15 öre, cressilja , notgarn, cigoria, galläpplen, hästskor 55 öre gång (4 st.), hagel, klackjärn 80 öre, engelsk senap, chandelupe, cigarrer, snus m.m.

Inventarielistan medföljer "Bohmans böcker" och kan studeras på byalagets arkiv. Hultenius kompanjon eller medhjälpare, Eric Wictor Wallenberg, 23 år, blir nu efter affärstransaktionen, Bohmans kompanjon till år 1883 så han likt Hultenius, flyttar till Linköping. Kompanjonerna får problem med varutransporterna, då först och främst under vintermånaderna när isen på Långsjön omöjliggjorde sjötransporter. Därför blir en av de första åtgärderna att på egen bekostnad bygga till ett magasin med stall för två dragare, foderrum, höskulle och vagnbod. Man köper vagn och tillbehör samt hästen Stierna, som tycks ha varit en dålig affär, då märren snart såldes med en förlust på 185:10 kronor. Stora slantar på den tiden då "hästskojarna" var många och kunde sina knep.

Trots nya transportmöjligheter var hästdragna varutransporter nödvändiga ännu många år framöver. I många fall måste varorna hämtas på närliggande järnvägsstationer. Från Stockholm och Göteborg och andra hamnstäder transporterades varorna sjöledes till Västervik där Bohman fick hämta sitt gods hos fa. A.C. Engström.

Redan första året köper Bohman varor från fyrtiofem bokförda leverantörer från nästan lika många sydsvenska städer. Utomlands, från både Köpenhamn och Bergen, hittar varorna hem till Bohmans lanthandelslager där inget tycka få fattas. Ingen skall behöva fara till någon stad för att handla. Redan första året börjar Bohman handla med trävaror och spannmål, visar konton som "Virkes-, Tallveds-, Björkveds-, Saluveds- och Spannmålskonton."

Ett omfattande konto var även "Speditionskonto" som visar en livlig verksamhet. Att det är full fart på Bohmans aktiviteter går att utläsa i de efterlämnade affärshandlingarna. Bohman öppnar filialer i Elmarsrum och Änghult i Blackstad by. I början av 1830-talet etableras även andra närliggande affärer som till exempel Handlare Sundberg i Wrå, Handlare Eriksson i Skutterstad, Handlare Nyblom i Gårdspånga, alla med konto hos Bohman efter särskild partiprislista. Handlarna Scherlin och Krut, båda från Vimmerby, och Gårdfarihandlare Nilsson hade samma förmåner.

Bohman besöker marknader bland annat i Getterum och Ed. Brukets kolkörare, vedkörare och vedleverantörer kunde handla på kredit i Bohmans affär, som sedan betalades av Bruket, som i sin tur drog av för varuinköpen vid säsongens slutuppgörelse. Jag har hört berättas om körare som resignerat mumlade när Brukets avräkning kom: "En får va jävligt tacksam om man inte blé skyldi".

I penningknapphetens tid var tydligen kredit ett måste när tillfälle gavs. Mer om problemet senare. Med Bohmans böcker medföljde "Journal för Kommissionslager vid Hummelstad 1880" som noggrant redogör för Bohmans järnvaruhandel och inköp av "Wirke" för Brukets räkning. Journalen är en intressant läsning och kommer med Bohmans böcker att finnas på byalagets arkiv.

Nybyggda affären fylls med varor

År 1890 får trakten sin första, för ändamålet nybyggda affär dit Bohman nu flyttar sin affärsverksamhet. Flyttningen blev inte långväga. På samma tomt, ett trettiotal meter längre söderut från de gamla kroglokalerna.

Troligen är det Ankarsrums

Bruk som bygger affärshuset på sin egen ägandes fastighet, Hummelstads handelslägenhet 1:1. Som förut omtalats säljer Bruket hela handelsfastigheten där även den då relativt nya affärsbyggnaden ingår till Transport Aktiebolaget Långsjön (maj 1911).

I det nya affärshuset inryms en större affärslokal, lagerrum, en stensatt källare, kontor samt biträdesrum och en till bredden sågspånfylld vind. Den nya affärslokalen fylldes, från golv till tak,



I affären på 1920-talet, Ivan Hermansson, Ture Witlock och Göte Lindh



med varor från Bohmans rikhaltiga krogssortiment. I taket på något 100-tal krokar fanns skrymmande varor, allt från "Sveciastövlar" och träskor till fotogenlyktor, handkannor, nattkärl m.m. På golvet bredas furuplankor ställdes tre bastanta diskar: En större längsgående mittdisk med en kortare disk i varje ände.

På den längre expeditionsdisken med kassalåda, placerades två vågar en så kallad pendelvåg för lättare och en bastantare för tyngre vägningar. I en av kortdiskarna fanns hyllor för arbetskläder. I de två andra diskarna lådor, större och mindre, för specerier ned hög omsättningshastighet, som dessutom krävde vägningar.

I hörnet mellan två av diskarna fanns plats för en 25-kilos snuskutting med "gott matsnus Stockholm 1:an". Innanför diskarna fanns hyllfack för glas och porslin, gardiner, tyger, tvätt- och rengöringsmedel. På golvet råkaffe i jutesäckar: Rio, Santos och Salvador. (Rostat kaffe kom några tiotal år senare. Rostning fick ske hemma på järnspisen i så kallade "kaffebrännare").

På södra kortväggen fanns ytterligare en mycket välgjord disk med ett åttiotal mindre lådor för kryddor m.m. Lådorna var "zinkade" med spår för lådbotten och med en större, svarvad lådknopp som handtag. I lådorna fanns inte en enda spik! Flitigt använda i 47 år, såg lådorna ut som nya.



Från landsvägen leder en brant trappa med järnräcke upp till affärens entrédörrar, en innerdörr med glas och en bastant ytterdörr som säkrades med en järnstång. På varje sida om entrédörrarna fanns affärens fyra "dubbelfönster" utrustade med bastanta fönsterluckor, som stängdes samtidigt med ytterdörren. Under alla år affären existerade fick fönstren exponera affärens sortering av vardagskaffekoppar.

På varje sida om entrédörrarna fanns två bastanta, väggfasta sittbänkar med lock där vandringströtta kunder kunde få vila, men blev snart en favoritplats för de så kallade "bodhängarna". Den ena av bänkarna hade plats för bland annat toppsocker, den andra för "korta varor" och hagelammunition. På bänkgavlarna fanns plats för handredskap och piskor. Oxpiskor med rakt skaft, kraftig "snärt" med en fernissad större "kluns". "Häst-, vagn- eller klatschpist var en mjuk, handgjord finess med fiskbenskrök skulle det vara. Piskan var den tidens "högoctaniga hovdrivmedel". Den skulle avge en "klatsch" som ett pistolskott, om varan var till belåtenhet och utprovades många gånger ute på affärstrappan innan eventuellt köp.

En del "hästkarlar" kunde "klatcha" men många lärde sig däremot aldrig knepet sades det. Endast smällen skulle behövas för att få "pälle" att öka farten. Föränderlig är tiden.



På väggen ovanför bänkarna exponerades handredskap av alla de slag. Mot kontorsväggen och murstocken stod lokalens värmekälla, en större Ankarsrums Vikingkamin som gjorde tappra försök att hålla värmen i det dragiga huset under kalla vinterdagar. Den lilla kontorslokalen med skrivbord och hyllor med skåp för böcker och affärshandlingar blev postlokal 1 februari 1897.

I lagerrummet var inrymt fyra större mjölbingar med lock samt ett lådfack för pulverfärger där en låda innehöll pulveriserad spiselsvärta "pottlo", svartare än svart, svärtande ner det mesta av inventarierna. Där fanns även hyllfack för alla sorters glas: dricks-, brännvins-, konjaks-, vin- och punschglas. Under en fönsterdisk fanns plats för såptunna med spade. Såpa var en stor artikel på den tiden.

Taket var belamrat med kättingsmide av alla de slag, hängande på krokar. I lagerrummet fanns en golvlucka med en trappa som ledde till en stensatt källare för ömtåligare matvaror, konserver, drycker m.m. Kall på sommaren - varm på vintern.

Den halvmeter tjocka granitväggen skulle definitivt utestänga alla råttor, stora som små. På affärens baksida fanns en särskild bod för fotogen och smörjoljor. "Fotogenbolaget Westervik" stod för leveranserna. Där var affärens stora isdös belägen. Som förut nämnts var två magasin byggda för lagring av affärens tyngre varor. I det ena som även inrymde stall med tillhörande utrymmen, lagrades fodervaror som vetekli, jordnöt, och majs. Konstgödning - chilesalt och superfosfat, grovt

salt och saltsten, trätjära, fönsterglas, cement m.m. Det andra magasinets vind var plåtå för bland annat socker i säckar och lådor, mjöl, risgryn, råkaffe och kryddor, men var även plats för tapeter i olika prislägen från 25 öre till en krona per rulle.



På nedre botten stod fläsktinor i rader med innehåll i olika ålder och salthetsgrader, tillsammans med hästskor, galvad och svart plåt, spik i lådor, halvsulningsläder m.m. Där fanns också ett särskilt rum för "storsill", sirap i fat lin- och "bomolja". Till affärsfastigheten fanns dessutom ett större uthus med plåtå för tvättstuga, tre vedskjul och två dass - ett för handelsmannens ett för allmänheten med fjölar i rad. På uthusets vindupplag för finare sågvirke, masur-, björk- och ekplank. Dessutom ett hus för affärens skräddare "(skräddarstugan)" samt visthusbod och höns hus. De senare fyra husen brann ner till grunden vid eldsvåda 1933. Det gamla huset med kroglokalerna blir nu familjen Bohmans bostadshus.

Av två orsaker har Bohmans affär här blivit så noggrant beskriven med byggnader och varusortiment, dels därför den var traktens första för ändamålet byggda lanthandel och därför vara bygdehistoriskt intressant, samt att det dessutom tillhör en epok som går mot sitt slut för att aldrig mer bli vad den varit. Affärsbyggnaden fungerade i 47 år då den 1937 ersattes med ett modernare affärshus.

Affärsrörelse i krisens Sverige

Efter tre år avslutar Wallenberg sitt kompanjonskap med Bohman och flyttar, precis som Hermelius till Linköping. Tydligen var det Wallenberg som noggrant och prydligt hitfört företagets bokförings- och räkenskapsböcker. Hade han tröttnat på allt räknande och skrivande som bland



Oskar Bohmans räkenskapsböcker

annat företagets allt för stora kreditgivning medfört? Eller var företagets nettovinst en missräkning? Bohmans böcker ger oss många intressanta upplysningar, men de intressantaste böckerna visar företagets ekonomi, men de mest intressanta

kassaböckerna saknas. Likt de flesta företag, gick för det mesta kassaböckerna upp ”i lågor” och de ekonomiska transaktionerna förborgades för eftervärlden. Efter 15 år som lanthandlare i Hummelstad är det Bohmans tur att avsluta sin gärning här och överlåta eller utarrendera rörelsen med sina två filialer i Elmarsrum och Blackstad. Bohman hade redan inköpt två av traktens större skogsgårdar i Bjärka och Frösvi samt flyttat till sin gård i Bjärka (i trakten kallad ”Herrbjärka”) och efter en tid där flyttat med sin familj till Stockholm. Vad som föranleder Bohman till så snabba åtgärder, kan man bara gissa sig till men i hans efterlämnar böcker kan man ändå utläsa vissa fakta. Två år före Bohman år 1879 startar sin affärsrörelse i Hummelstad, drabbas vårt land av en djupgående kris, som svårast drabbar landsbygden och som varar ända till år 1895 (i 18 år) och som orsakar den största utvandring som någonsin skett i vårt land.

Krisen varade hela Bohmans affärsverksamma tid i Hummelstad. I depressionens Fattigsverige med allsköns ekonomiskt elände blev knappheten på kontanter ett stort problem. Thilda Alm var Bohmans hemhjälp och hade konto hos Bohman. Citat ur nämnda reskontra: ”Jungfru Thilda Alm årslön 100:-” (ver. 201- 202 År 1881).

De allra flesta fick säkert som Thilda, vända många gånger på sina sina slantar för att få dem att räcka till det allra, allra nödvändigaste för livets nödort. För många händer nu det ofattbara - handlaren som kommit ”till bys” lämnar kredit. Man kan köpa varor för att betala ”när man får råd”. Bohman fick sälja varor och sälja alldeles för mycket på kredit, berättar reskontror och dagböcker (de så kallad bodkladdarna), så flitigt använda att de med nöd och näppe håller ihop.

Dagböckerna berättar även att kunderna, allt som oftast, kunde få ”Contant lån” vilket ytterligare måste ha tärt på rörelsekapitalet. Bohmans kreditförsäljning var säkert i största laget. En kontokurant visar på 543 kontokunder ”när som fjärran”. Redan efter första räkenskapsåret förekommer ett konto i räkenskapsböckerna: ”Osäkra fordringar. Avskrivs 10%” och fortsätter så år

efter år. Kanhända en del av Bohmans kontokunder redan hade rotat sig för gott på andra, sidan Atlanten, för att aldrig mer återvända till ett land i nöd, glatt lämnande sin skuld hos Bohman?

Märkligt i sammanhanget är den tidens konditioner (kassarabatt vid betalning inom föreskriven tid). På manufaktur, specialvaror och kortvaror lämnades för det mesta 16% kassarabatt för likvid inom fastställd tid. Med den ovanligt höga kassarabatten, räknade säkert grossisten med att få in likviden med minsta möjliga tidsutdräkt. Vid för sent inkommen likvid eller betalning med accepterad växel, gick köparen miste om den höga kassarabatten och fick istället betala diskonto- och räntepålägg.

Efterlämnade varuväxlar visar att Bohman alltför ofta var tvingad till det dyrbarare betalningssättet. En liten anekdot som belyser ett annat väsentligt problem, inte bara för Bohman utan även för lanthandeln i övrigt. En främling kommer in i bygdens lanthandel och förvånas över mängden varor från golv till tak, och säger att "här finns tydligen allt", varpå en något resignerad lanthandlare svarar:

"Nää, allt har ja' inte. De é två saker som saknas. Ja' har inte gröna fölunger å inte heller fruntimmer i glasbyxer- men annars finns det mesta."

I sin skämtsamma överdrift berör historien ett för lanthandeln i övrigt stort problem. Lanthandeln skulle i största utsträckning ersätta stadshandeln. Affärens sortiment skulle vara välsorterat. Ingen skulle behöva göra en tidsödande stadsresa för att varor saknades i bygdens lanthandel. Efterlämnade handlingar visar att Bohmans lanthandel var välsorterad med stort och rikhaltigt varusortiment. Ett för stort varulager medförde dock dålig omsättningshastighet, större svinn och ränteförluster med åtföljande inverkan på företagets nettovinst - ett problem som medföljde lanthandeln i vårt land i framtiden.

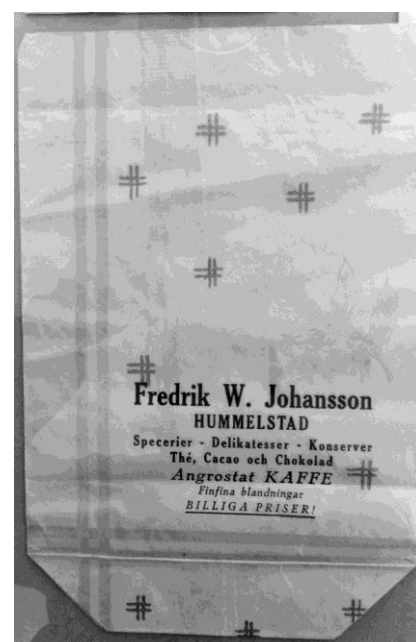
Bohman säljer lanthandeln

Har Bohman nu tröttnat på sin lanthandelsrörelse i Hummelstad? Var "jobbet" för arbetsamt och för problemfyllt och kanske inte gav önskat vinstresultat? Genom sitt köp av gårdarna i Bjärka och Frösvi, kan Bohman nu göra snabba och vinstgivande affärer. Han kan sälja till gårdarna hörande utgårdar, torp och tomter, avverka skog och med korta transporter till lastageplatser vid Långsjön få skogsprodukterna vidare sjöledes ned pråmtransporter den korta sjösträckan ner till järnvägen i Ankarsrum.

Bohman tycks ha gjort goda gårdsaffärer.

(Realisationsvinstbeskattning var ännu ett okänt begrepp).

Bohman har skaffat en kompanjon, Hugo Svensson som kommer att handha affärens skötsel 16 år framöver. Firman heter nu Oskar Bohman & Co. Själv hade Bohman



med familj flyttat till Stockholm. Den 9 augusti 1910 säljer kompanjonerna lanthandeln i Hummelstad. "Till Herr Fredr. Johansson Westervik öfverlåter jag härmed vår handelsaffär vid Hummelstad. Affären öfvertages den 1 november innevarande år och öfvertages samtidigt firma Oskar Bohman & Co. kontrakt med Ankarsrums Bruk A.B." (Utdrag ur köpekontraktet). Kontraktet undertecknat Hummelstad och Westervik den 9 augusti 1910 av Oskar Bohman & Co. Samt Fredrik W. Johansson.

Oskar Bohman avlider 1932 och får sitt sista vilorum på Blackstads kyrkogård.

Kan tänkas inspirerad av Bohmans goda gårdsaffärer har Hugo Svensson köpt en större skogsgård i Sävsjötrakten - Nordanskog, vill jag minnas. Om Bohman gjorde goda gårdsaffärer, blev det motsatsen för Hugo Svensson. Han blev totalt ruinerad - ett ekonomiskt misslyckande Hugo Svensson ej orkade med. I Nässjö stadspark med ett enda litet mynt i fickan (den sista slanten sades det) går Hugo Svensson ett tragiskt slut till mötes.

Ny ägare igen - föll för "kvinnas tårar"

Den nye ägaren till affärsrörelsen i Hummelstad, Fredrik Walfrid Johansson, senare i trakten alltid kallad Fredrik W, var född i Kågeröds socken i Skåne. Sin långa affärsverksamhet började han i en lanthandel i Röstång. Hans huvudsakliga uppgift var att från järnvägsstationen, med en tvåhjulig kärra, forsla varor till den närbelägna affären. "Om man nu kunde kalla den för affär", som han sade. Säkerligen ett tungt jobb för en 11-åring. Fredrik var inte äldre när han fick "börja göra rätt för brödfödan". Efter sin första plats erhåller Fredrik en biträdesplats i en större, välkött lanthandel i Kågeröd där han stannar i ett femtontal år. Därefter plats som handelsföreståndare i Ängelholm.

Fredrik uppmärksammar en tidningsannons där en "större speceri & div. affär med skeppshandel i Västervik söker föreståndare-prokurist", Efter kontakt med ägarinnan, tar han järnvägen upp till Västervik men besluter att återvända samma dag. "Allt var kört i botten. Inget motsvarade hans förväntningar. En nybliven änka börjar gråta och berättar om sin ganska hopplösa belägenhet. "En kvinnas tårar gjorde mej till smålänning", berättade Fredrik W. "och strunt den som ger sej", kunde han tillägga.

Det blev några arbetsamma år framöver för att få företaget att någorlunda fungera men Fredrik



Fredrik W. Johansson i kontorsrummet.

trivdes inte. Det fordrades stora slantar bara att få lokaliteterna något så när funktionsdugliga, slantar som saknade och så var hela "Fläsklösa" (kvarteret vid Fiskarehamnen där affären låg) "ett enda stort rättbo", konstaterade Fredrik W. "Du borde skaffa dej en egen affär. Just nu finns här två stycken till salu, dels Garnboden här i stan och en större lant-och trävaruhandel i Hummelstad. Den skulle passa dig utmärkt", sade chefen för en av stadens grossistfirmor, Dir. Salomonsson. Fr. W: "Tyvärr

saknar jag slantar till så stora affärer, men tack för Din omtanke". "Pengar får du låna av mej på ditt ärliga ansikte, mer behövs inte", svarade Salomonsson.

Så blev Fredrik W, som han alltid kallades i bygden, ägare till affärsrörelsen och affärslokalerna i Hummelstads handelslägenhet 1:1.

Det var säkert en helt ny miljö som möter skåningen Fredrik W. när han första gången kommer till Hummelstad. Naturen, den kuperade terrängen, sjön, hamnen, sjötrafiken med båtar och pråmar, lastageplatser med timmerlagor, vedtravar, brädstaplar, lasttrallor med trallspår, bryggor med lastkranar, ett stort kolhus, affärs- och hamnmagasin där hästfordon och kuskar trängdes för att lämna och hämta gods och så de stora skogarna runt om och norr om Långsjön, som med sjötrafiken till stor del låg till grund för affärsrörelsen i Hummelstad.

Skogsaffärer var en komplicerad bransch, som krävde stor kunnighet för framgång och var något Fredrik W. aldrig tidigare sysslat med, men blev med tiden ett av hans större intressen. Hade man kunnighet och tur, låg där snabba och vinstgivande affärer. Han blev omgående "Westerviks Tändsticksfabriks auktoriserade uppköpare av asptimmer.

Han inhandlar en ångmaskin samt sågverksutrustning. Ett av mina tidigaste barndomsminnen, av den stora ångmaskinen, är den bussige, godmodige maskinisten farbror Hermansson på sin tegelmurade ugn med sin spånkärra och spånrika, den "goa" värmen under kalla vinterdagar, ångmaskinen med sitt lugna, väsende ljud som ej nämnvärt ökade takten hur stor än belastningen var från sågklingor och spånfläktar och så de till synes evigt runtsvängande järnkloten på ångventilen. Minnen från en tidsepok som väl aldrig mer kommer tillbaka.

Trots sin goda bränsleekonomi rationaliserades den något otympliga maskinen bort. Även här får ångan ge rika för en effektivare drivkraft: oljan, som nu börjat sitt segertåg över hela vår värld. Det blir främst råoljemotorer, tillverkade i Vimmerby och Målilla som i vår bygd, kommer att sätta fart på sågklingor och tröskverk. De högtgående, stånkande men effektiva kraftresurserna kunde under klara, vindstilla dagar höras kilometervis över bygden. Fredrik W. köper två råoljemotorer, Beijer och Målilla.

Efter ett femtontal år var även råoljemotorernas tid förbi och dags för skrotning. Elkraften kommer med tyst spinnande lätthanterliga, miljövänliga motorer med otroliga kraftresurser.

En kapitalstark köpare

Den 27 maj 1911 säljer Ankarsrums Bruk Hummelstads handelslägenhet 1:1 med tillhörande mark, vatten, byggnader tillhörande Bruket, lastageplatser, alla fasta som flytande inventarier, rubb och stubb till Johan August Pettersson, Haga Blackstad, Han överlåter omgående köpet till det nu nybildade Transport Aktiebolaget Långsjön. Säkerligen var det Fredrik W. som skaffar en kapitalstark köpare från orten, sin gode vän J.A. Pettersson. Som nystartad köpman i Hummelstad hade Fredrik W. inga slantar över till aktieköp i det nya bolaget där Corneliusbolaget i Gamleby säkrade sin aktiemajoritet.

Fredrik W. blir det nybildade bolagets handgångne man i Hummelstad som speditör och räkenskapsförare vilket blev ett omfattande deltidsarbete men har god hjälp av sina duktiga affärsbiträden, Hugo Rosander och Robert Johansson, som hade varit anställda hos Bohman & Co. men efter affärsöverlåtelsen nu arbetar hos Fredrik W.

Med affärsöverlåtelsen blev Fredrik W. även poststationsföreståndare i Hummelstad. Postkontoret inrymdes i ett litet rum i anslutning till affären. Poststationen drogs in 2 maj 1961 efter 64 år. Samma år som Fredrik W. övertar affären öppnar han bankkontor för Skånska Banken som efter några år införlivas ned Skandinaviska Enskilda Banken i Västervik vars styrelseledamot han blir i många år framöver då hans bankintresse övergår till sparbanksrörelsen där han blir huvudman och ordförande i Blackstads Sparbank.

För att få timmer till sin försågning köper Fredrik W. precis som sin företrädare Bohman, en skogsgård i Frösvi och senare ytterligare en skogsgård i Västrum.

Transport Aktiebolaget Långsjöns historia har här tidigare beskrivits i korthet, hur Fredrik W. genom aktieköp blir ensamägare till Transport Aktiebolaget Långsjön och om hur oljan med nya tider omdanar, inte bara hela vår värld utan också med bilismen även rationaliserar bort vårt lilla sjötransportföretag.

Med Transport Aktiebolagets successiva nedtrappning av verksamheten, upphör även Fredrik W:s försågningar och virkesaffärer. För att bli ägare till handelafastigheten ned hus, mark och vattenområde var det bästa och billigaste sättet för Fredrik W. att inlösa alla kvarvarande aktier i Transportbolaget även om sjötransporterna så gott som hade upphört.

Redan år 1922 har det då nystartade Hummelstads Biltrafikförening påbörjat sin trafik med bensindriven lastbil och reguljära turer alla veckodagar, samt varutransporter till och från Västervik.

När Fredrik W. först kommer till Hummelstad, och många år framöver, fanns ej någon fast kommunal personal som skötte socknens affärer. Den saken hänsköts till frivillig arbetskraft av så kallade förtroendemän med "förtroendeuppdrag", de flesta oavlönade. Fredrik W. var duktig "skriv- och sifferkarl" och dessutom bokföringskunnig. Han anlätades i taxeringsnämnd, kommunalnämnd, kyrkoråd och skolråd i vilken senare egenskap han även fungerade som sockenkassör. Dessutom tillhörde han flera kommittéer.

Med nya tider flyttade kommunens förvaltning till kommunalkontoret i Ankarsrum och de flesta av förtroendemännens uppgifter sköttes sedan av kommunalkontorets tjänstemän. För Fredrik W. blev det alltid nya arbetsuppgifter utöver sin egen affärs skötsel.

Kafferostning på järnspisen



Kaffet "vår nationaldryck", kallat "svenskens livselixir", har en lång egenhistoria. Förbrukningen har många gånger i de så kallade överflödsförordningarna 1756 i lag blivit förbjuden - sista gången 1817–22 då förbudet definitivt upphävdes. Sedan fruktköttet avlägsnats, torkas bönorna och det gröna råkaffet är sedan färdigt till försäljning och kan lagras i årvis. Att få fram kaffets aromatiska ämnen, som ger kaffet dess karakteristiska smak, måste kaffet rostas vilket innebär upphettning till 150–200

grader C under 10–12 minuter. Rostningsproceduren fick göras på hushållets järnspis i så kallad ”kaffebrännare”, vilket ibland kunde misslyckas.

Fredrik W. bildade tillsammans med intresserade västervikskolleger ”Kafferosteriet Union”. För första gången kunde nu delägarna sälja sakkunnigt rostat kaffe i sina livsmedelsaffärer - så även i Hummelstads lanthandel.

Fredrik W. arbetade med stor energi för att få elektrisk kraft och ljus till vår bygd och var med att bilda ”Hallingebergs med flera socknars andelselektricitetsförening u.p.a.” vars kassör han var och fick föra många underhandlingar med kraftleverantören. Den 14 juli 1929, på Fredrik W:s 50-årsdag, lyste de elektriska glödlamporna för första gången i Hummelstad. En månad senare hade hela trakten elektriskt ljus och kraft.

Som förut nämnts låter Fredrik W. Transport Aktiebolaget bygga ett nytt affärshus 1937. Efter 47 år hade den gamla affären tjänat ut. Tänk om de väggarna kunde tala! Fredrik W. hade två engagemang som var tidskrävande. Det ena som ordförande i Blackstads Sparbank, som med tiden nästan blev ett heltidsarbete. Det andra var som ordförande i Kalmar Läns Köpmannaförbund, huvudorganisation för alla branscher inom enskild köpenskap i Kalmar län. Det var tidskrävande resor till sammanträden och förhandlingar. Fredrik W. fick mindre och mindre tid över för arbetet i sin affär. Bokföring och remitteringar handhade han själv medan affärsarbetet överläts på sina tre biträden (varav jag var en tredjedel). Så var läget i Hummelstads lanthandel 1:1 vid andra världskrigets utbrott.

Ransoningarna under kriget

Andra världskriget började den 1 september 1939 med Tysklands invasion av Polen. Ett vansinne som kommer att kosta ofattbara 55–60 miljoner människor livet. I början kunde Sverige genom överenskommelse med de krigförande vidmakthålla en viss import, dels från Tyskland, dels från Amerika genom att svenska lastfartyg fick fri lejd över haven. Snart nog började de militära åtgärderna att hårdna.

Det visade sig snart nog att ingendera sidan i det europeiska stormaktskriget hade någon större respekt för den svenska neutraliteten. Bara efter ett halvt år hade den svenska handelsflottan förlorat 39 fartyg på grund av krigshandlingar. Den tyska, avspärningen efter den 9 april 1940 medförde problem för Sverige där brist på många varor rådde. Sverige avspärrades nästan totalt. Genom sträng ransoning och energiska åtgärder för att öka livsmedelsproduktionen lyckades man dock att undgå en svår livsmedelsbrist. Förutom livsmedel tillhörde drivmedel och bränsle de varor där bristen blev kännbar för allmänheten. Bensin ersattes med gengas. Ved och torv användes för uppvärmning istället för kol och olja.

Den 30 november 1939 anföll Sovjetunionen överraskande Finland sannolikt i avsikt att erövra hela landet. Vinterkriget aktualiserade svensk hjälp till Finland och krafter som önskade gå i krig på Finlands sida. Sverige inkallade i början av 1940 100 000 man främst till försvar av övre Norrland. Regeringen höll dock hårt fast att Sverige skulle undvika dras in i kriget.

Genom avspärrningen med påföljande varubrist infördes en sträng ransonering. ("Ransonering= begränsad tilldelning - särskild statlig reglering av handel med förnödenheter det är ont om"). Statens livsmedelskommission med underlydande styrelser och nämnder hade till uppgift att handha Sveriges hushållning med livsmedel, gödsel, foder med fler varor.

Varje svensk medborgare erhöll ransoneringskort med inköpskuponger som avskildes vid köp av ransonerad vara. Misstag likt det som gjordes under första världskrigets ransonering 1914–1918, och som bland annat orsakade hungerkravaller i det så lugna Västervik, skulle inte få förekomma denna gång. Snart var det ransonering på praktiskt taget alla varor.

Ämnet är omfattande och här kanske ointressant men förorsakade handeln mycket tidsödande arbete med ideliga varuinventeringar, redovisningar, kupongklippande och kupongklistrande på särskilda redovisningsformulär och betydde för många inom detaljhandeln kvälls- och helgdagsarbete. En ständig ström av cirkulär från ransoneringsmyndigheterna som måste läsas och som kunde sluta med upplysning om straffpåföljder med dagsböter och i svårare förseelser fängelse.

Kriget slutade sent omsider den 7 maj 1945. Hela mänskligheten drog en lättnadens glädjesuck- allt skulle återgå till normala gängor igen. Men ransoneringen fortsatte märkligt nog. Inte förrän i augusti 1951, sex år efter krigsslutet blev den sista ransonerade varan, kaffet, kupongfritt.



Den 1 november 1942 överläter Fredrik W. Johansson sin lanthandelsrörelse i Hummelstad till sonen Assar Johansson, som är skrivaren av dessa rader. Utan att behöva tänka på affärshändelser och ransoneringsbekymmer kunde Fredrik W. nu ägna sig åt sina bank- och föreningsuppdrag.

Vid tiden för affärsöverlåtelsen var jag för första gången hemma på permission från en militärinkallelse, som utan uppehåll varat ända från den 3 januari 1940. Att Fredrik W så omgående ville överlåta affären kom som en överraskning och försiggick inte utan funderingar och betänkligheter från min sida. Jag hade funderingar på att byta sysselsättning till ett bekymmersfriare yrke efter ett krigsslut - något som aldrig blev omtalat för Fredrik W. - och så blev det som fader Fredrik tänkt sig (som vanligt).

Konkurrensen oroar sonen Assar som ny ägare av affären

Även om kriget fortsatte kunde man redan i slutet på oktober 1942. An att en tysk seger inte längre var möjlig. USA: s inträde i kriget i december 1941, samma månad som tyskarnas anfallskrig i Ryssland definitivt hade stoppats. Efter en kall och hård vinter med stor manspillan var tyskarnas anfallskraft



uttömd. En tysk seger var inte längre möjlig. Tyskarna hade dock stora styrkor placerade i våra ockuperade grannländer, vilket var oroande för vår beredskap. Stor risk för återkommande inkallelser förelåg - men kriget måste någon gång sluta och livet återgå till normala gängor igen - och den som inget vågar, vinner inget, säger ordspråket.

Mer oroande än eventuella militärinkallelser var för min del en alltmer hårdnande konkurrens. Lagen om näringsfrihet var generös. I konungariket Sverige kunde vem som helst var som helst öppna handel. Många och allt för många, ville "pröva lyckan". I traktens småkommuner, Locknevi, Blackstad och Hallingeberg fanns redan 29 livsmedels- och lantaffärer, tre varubilar (bussar) med dubbla veckoturer. Dessutom två "bryggarbilar" samt flera så kallade fiskbilar med konserversortiment. Den ambulerande handelns bensintilldelning blev så småningom obefintlig, men gengasen hade kommit och, fick tjänstgöra till krigets slut.

Konkurrenssituationen med affärstäthet och ambulerande handel var inte unik för vår ort. Den var ungefär lika på hela vårt lands landsbygd och befarades bli av negativ betydelse för lanthandelns framtid.

Ungefär samtidigt med krigsutbrottet började en arbetslöshet göra sig gällande i vårt land. Denna gång var det landsbygdens ungdom som drabbades hårdast. Här i vår bygd fanns det gott om ungdomar som nu måste söka sig någon form av arbete. Ett fåtal får sysselsättning i närliggande industrier men flertalet måste söka arbete i våra storstäder, först och främst i Stockholm där det många gånger var kö till varje jobb. Flera sökte arbete i Linköping, Norrköping, Uppsala och Göteborg. En oroande trend för bygdens framtid? Nog fanns det en del negativa funderingar vid affärsöverlåtelsen men även positiva inte att förglömma. Till de senare hörde bland annat en nybyggd affärsfastighet (fem år) med ny modern inredning och med tillhörande rymliga lager och magasinsutrymmen samt inte det minst viktiga - en fast kundkrets, som gav rörelsen en god omsättning (efter dåtida bedömning).

Fredrik W:s duktiga biträden lovade att jobba med i den nya firman, likaså traktens postfröken, Fredrik W:s svägerska, och min moster Lydia Lindgren, som förutom postarbetet skött firmans ransoneringsbekymmer med all tidsödande kupongklistring, och som vid en eventuell militärinkallelse lovade att skota affärens kontorsarbete med dagbok, reskontra och remitteringar. Lampan fick lysa många gånger intill nattens sena timmar på hennes lilla kontor. Jag är skyldig min moster många tacksamhetens tankar. Hon vilar nu på Lindgrenska familjegraven på Västerviks gamla kyrkogård.

Nu återstod en arbetsam inventering av ett större lanthandelslager samt kontraktsskrivning - så var köpet klart av den affärsrörelse jag levtt med så nära, från tidig barndom och där jag börjat som så kallad "bodknodd" i Fredrik W:s lanthandel.

Ett samhälle fullt av liv och rörelse

Innan sista kapitlet i Hummelstads handelslägenhet 1:1 historia avslutas - först några av mina barndomsminnen från ett litet samhälle fullt av liv och rörelse - för mig förknippat med otroligt många minnen.

Lanthatlarefamiljen Therése och Fredrik Walfrid Johansson med barnen Inga (född i Västervik), Wilhelm (Ville), Elsa, Assar och Astrid, födda i gamla krog- och affärshuset i Hummelstad där alla vi barn var uppvuxna liksom i det lilla samhället vid Långsjöns norra ände, som då bjöd på många intressanta aktiviteter för oss pojkar i "kortbyxeåldern". Där fanns en större lastageplats med liv och rörelse dagen lång, med köande hästfordon, gnäggande hästar, smackande och orerande kuskar, som väntade på att få avlämna sina trävarulass eller för att hämta varor i affär eller magasin.

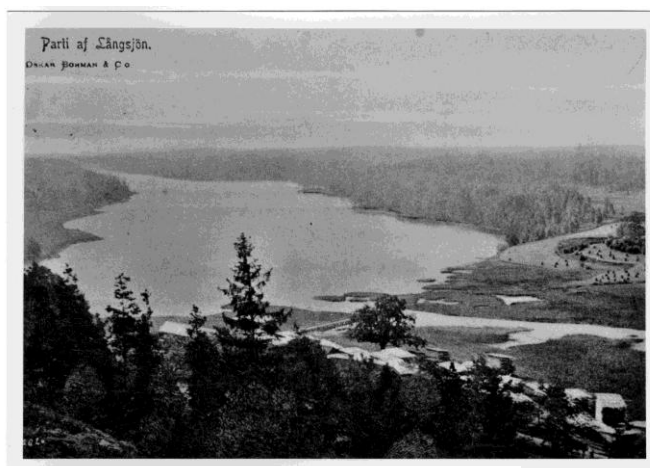
Där fanns plats för timmerlagor, långa framvedstravar, brädstaplar för sågat virke i olika dimensioner med spännande inneutrymmen, som bara vi pojkar visste om och utnyttjade till effektiva gömställen, skyddade för all obehörig insyn. Där fanns trallor med trallspår och vändskiva, som utnyttjades av oss barn, när tillfälle gavs, för trallåkning. Fort gick det, ibland alltför fort så den tunga lasttrallan med stojande ungar, åkte av spåret till allas förtjusning. Vad gjorde det, den bastanta trallan höll för alla påfrestningar.

Till brädgården hörde även en kraftigt tillverkad flaktransportvagn med fyra släta järnhjul - "bultorsvagnen" kallades den fantasifulla skapelsen. De två äldre och starkare grabbarna, Ture "Bratten" och broder Ville skötte för det mesta det tunga åkdonet. Med allas hjälp drogs vagnen upp för traktens brantaste backe (brantare och längre på den tiden) "fem backar lång" eller Brinkbacken som vi barn kallade den. Eller också Kolhusbacken, eller backarna på gamla Västerviksvägen. Ture "Bratten", samhällets "Bombi Bitt", alltid närvarande "där det hände", alltid klädd i, om det nu var kortbyxor eller korta långbyxor (vanligt allmogemode för pojkar i "slyngelåldern"), stod för att fARTHÅLLNINGEN var god redan från början. "Järnhjulsskrällande" med stojande pojkar på flaket och med broder Wille vid styrrepet, ned för backarna i en något vådlig färd.

På vintern, när snön täckte terrängen fanns alla tiders kälkbackar överallt i trakten. Firman hade en transportdrög med flak, som vi bara vid behov fick långa för kollektiv kälkåkning. Ju tyngre lass, desto fortare gick färden som många gånger slutade i terrängen. På brädgård och lastageplats rådde stora vinterlugnet i väntan på flytetygsöversyn, vår och islossning. Slädfordonens, bjällror och bjällerkransar, som vi barn lärt känna på långt håll, tystnade först vid affär och magasin efter färd på hästplogade vägar. Där träffades man för att handla, men även för att diskutera aktuella, spörsmål. Där hände allt som oftast för oss ungar spännande grejor.

Till handelslägenheten hörde ett större kolhus, en plats för oss ungar med en del spännande aktiviteter med bland annat skinnkälkeåkning, balansgång på taknockarna och på senare tid, cykelåkning runt på körbana, vilket höll på att sluta illa, något som bidrog till att det gamla kolhuset revs.

Så till Nyckelberget - en underbar lekplats för oss barn, med granriskyddor i bergsskrevorna och plats för mångt



Från Nyckelberget vid sekelskiftet

hemligheter. Där brändes majbål med stora tjärtunnor, som gav extra näring åt elden. När vi sista gången kontaktade domänjägmästaren om vederbörligt lov for majbrasan gav han besked: "Visst får ni elda men en sak bör ni veta, den som tänder på är juridiskt ansvarig om elden skulle antända närliggande skog, ingen försäkring täcker". Med det beskedet försvann en gammal tradition. (Även om risken var liten hade tillbud förekommit).

Våra två vackra sjöar

Vår vackra bygd har två skönheter, som från en sekund till en annan, förändrar utseende - ger trakten skönhet, liv och friskhet. Den ena är Kogaren som med sina branta stränder och vida vyer är en av Tjustbygdens vackraste sjöar. Den andra av de två är Långsjön, lång och smal liknar den en älv, med vackra vikar och skogklädda stränder.

Bägge sjöarnas vattenvägar har min barndomsvän och skolkamrat, Thorsten Bäckmark utförligt och utmärkt omskrivit i en av sina böcker. Långsjön, som med sin båttrafik med åtföljande stora varutransporter gjorde vårt lilla samhälle till något av en centralort i bygden, är den sjö jag har haft närbkontakt med nästan varje dag av mitt liv och har så blivit mina många minnets sjö. (Om mina egna personliga minnen framdeles skulle smyga sig in och för läsaren verka ovidkommande, får jag be om benäget överseende).

Med sina "ådrag" och genomströmmande vatten är vintertid Långsjöns is oberäknelig i sin hållfasthet, vilket många av oss fått erfaras. En av många var Karl Wilhelm Karlsson på äldre dagar boende på båtsmanstorpet Orremåla II, en saktmodig, genompraktig man. Duktig stenarbetare vilket många stensatta jordkällare i trakten kan omvittna, bland annat en förnämlig på handelalägenheten 1:1). Han talade sakta och eftertänksamt och brukade i talet allt som oftast, både före och efter en mening tillägga "som sagt vaá" och fick av allmogen "smeknamn" därefter. Vid tillfället arbetade han på Petrus Gustafssons Hummelstadssåg och kommer dyblöt in i affären och säger: "Som sagt vaá, ja gick ner ma ve kolhusbrygga, å om ja inte hadde komma opp, så hadde ja blitt där, som sagt vaá".

Tjocka isblock från Långsjön

För Karlsson blev slutet ändå gott, men tyvärr inte för alla. När det var som kallast och isen som tjockast, var det dags att såga is och fylla isdöserna med sågade, tjocka isblock, så även handelslägenhetens stora dös. Tre man till issågningen, två kuskar, en med "paråke" och en "enbets", samt en man som hjälp vid isdösen (plus en nyfiken som ej börjat skolan). Snacket och skämtet surrade i luften vid sågningen, kommer pojken ihåg: "Kallt, blött och jävligt ä dä, men jävligast har han därnere i annre änna på såga".

När Fredrik W. kom med kaffekorg, som även innehöll en flaska Kronbrännvin ropade Bagaren: "Kom opp din late fan', men kvick da på för anners



ä supen min. Skål!”

Block efter block sågades, drogs upp ur vattnet på en bom med två järnkrokar i ena änden innan de lastades på slädåken för vidare färd till dösen. Där staplades blocken i pyramid, som till slut övertäcktes med färskt sågspån. För att hålla sågspånen på plats kringgärdades isdösens nedre del med ett plank av två bräder. Ett omfattande jobb som nutidsmänniskan kanske har svårt att förstå - för att bevara ett uns av vinterns kyla till heta sommarkvar. I brist på nödvändig nedkylning av matvarorna, grasserade vanligtvis varje sommar, då oftast i röt månads tid den så kallad ”magonska” eller ”rännsketa”. Oftast smittades samtliga i familjen av feber, kräkningar och diarré. Få hushåll hade tillgång till stensatta jordkällare som då var det bästa sättet för förvaring av matvaror.

Så småningom marknadsfördes ”isskåp” som laddades med blockis från dösen. Ett stort framsteg på ”kylområdet” var det första kylskåpet med fotogen som drivmedel. Med en ny uppfinning, kunde man nu få fram kyla av värme. I snabb följd kom moderna kylskåp med elenergi och ammoniak, med det kontroversiella freonet och nu till sist R 134 som med säkerhet inte blir den sista kombinationen.

Så kan vi nu hämta våra väl kylda matvaror från elkylskåpet och vår istärning från skåpets isfack, de djupfrysta varorna (som färskas) från storindustriernas anläggningar världen över till våra frysboxar. Sommarsjukan liksom det hårdsaltade sommarfläsket är ett minne blott

Glass, som nu blivit en industriell jätteartikel världen över, hörde förr till sällsyntheterna i hemmen. När jag var barn på 1920-talet, fanns på handelsfastigheten en enkel, handdriven glassmaskin. Maskinens cylinder fylldes med grädde, ägg, vaniljsocker och strösocker: Cylindern sattes tillrätta i en tillhörig trähink. Runt om cylindern packades renspolad, krossad is (från isdösen) blandad med grovt salt, Med ditmonterad vev vevades cylindern runt med jämna, lugna tag i ungefär 40 minuter (oftast barnens jobb). Vilken oförfälskad glass, fri från tillsatser. Rena drömmen!

Efter en något sömnig vinterdvala, blev det lilla samhället liksom pånyttfött. Tidigt på våren började översynen av Transportbolagets flytande inventarier. Båtarna skrapades och målades, maskinerna repareras, pråmarna drevades, tjärades och under vattenlinjen beströks med varmt, nästan kokande beck.

Efter vinterns skogsavverkningar, kolning och försågningar, började hästfororna så smått fylla upplagsplatserna med allehanda träprodukter i väntan på vidare sjötransport. Vi ungar kände igen alla kuskar, för det mesta klädda i vadmalsbyxor, smorlädersstövlar, kort åkrock och krimmelmössa eller slokhatt. Vi kände igen deras hästar, som efter det lasset lossats och i väntan på hemfärd, stod bundna i järnringar i magasinsväggarna, lugnt mumsande på hö och havre i tornister.

Medan hästarna utfodrades passade körkarlarna på att göra sina varuinköp för att sedan samlas och i lugn och ro avnjuta medförda landgångar skurna ”över hele kaka” med stekt eller rökt fläsk som sovel. Allt insvept i tidningspapper. I en halvlitersbutelj, instoppad i en yllestrumpa, fanns mjölk eller kaffe som middagsdryck. Den gemensamma middagsrasten var säkert ett glatt avbrott i arbetet. Det skämtades och skrattades och var någon grabb i närheten, kunde det låta: ”Va har du nu jort för nå jäkelskap? Si pojkllymle å hunnvalpe ska ha stryk varen än sir dom, för har dom inte

jort nå sattyg så grunner dom på nått". Sades det så visste vi det bara var sagt på skoj. Det var alltid ett gott kamratligt förhållande oss emellan.

Så var det hemdags, som gick "på lätten" i trav. Hem till stall eller beteshage behövdes ingen piska. "I möra Kommer vi igen", kunde det heta.

Vassen i Brinkkärret

I Långsjöns norra grunda del, samt i "Brinkkärret" växer frodig vass, som tenderar att så sakteliga än mer breda ut sin växtlighet. Ortsbefolkningen kallar den för "storgröe" eller "bladvass". En lärd man vet att vår vass heter *Glyseria Maxima* på klingande latin. Vassen är inplanterad i sjöns grunda delar och har så sin egen lilla historia. Säkerligen trodde inspektör Borell på Ankarsrums Bruks gårdar ha funnit ett utmärkt kreatursfoder - bra att tillgå som nödfoder. En gröda som aldrig kunde drabbas av missväxt och som kunde skördas flera gånger årligen.

Min gamle vän J.W. Lindh, som var med om plantsättningen, har mången gång berättat, hur man inlindade plantans rotsystem "i en boll av speklera" som sedan utplanterades i den grunda och dyiga sjöbotten där den sedan trivdes alldeles förträffligt och bredde ut sig åt alla håll och kanter.

Experimentet blev säkert inte det Borell tänkt sig. Vassen var svårskördad. Att många gånger sjunka ner i dyig botten med vatten ända upp till midjan var inget ovanligt och att vassen dessutom var näringsfattig och inte gillades av kossorna gjorde saken inte bättre. (Allt som växer i vatten är dåligt foder, var sedan gammalt känt).

Helmer Johansson pensionerad lantbrukare, god vän och närmaste granne, omtalar att han under krigsåren, då skörden slog fel, skördade samma sorts vass som nödfoder. Man lade två långa, runda slanor jämsides, slog vassen i vattenlinjen, lade den på slanorna och när man hade lagom lass, drogs vassen upp på land där den torkade på en enda solig dag.

För att få kreaturen äta vassen, hackades den. Man blandade melass och vatten som med vattenkanna strilades över fodret. De som senast skördade Långsjöns vass var, vill jag minnas, J. A. Kling i Nynäset och Gustaf Karlsson i Brinken. Framtiden får utvisa om Borells vass får stå kvar som "vattenrenare" eller om det blir vassröjningsbåt eller mudderverk som återställer Långsjöns norra vattenspegel.

Från min tidiga barndom då det sjöd av liv och rörelse i vår by, är det många minnen som passerar revy. Med närheten till sjön, kolhus, lastbryggor och lastageplatser lurade många gånger faror, helst för små grabbar som gillade spännande lekar. Hoppas ingen tycker det är förmätet om jag relaterar några av mina tidigare barndomsminnen.

Pojken till lasarettet för bråckoperation

Året var 1919 då jag som treåring gjorde en daglig "inspektionspromenad" i omgivningen med närliggande aktiviteter. Väl kommen till brädgården, klättrade pojkvaskern upp i en brädstapel och nedfärden i ett hopp, vilket tydligen var i högsta laget då jag blev liggande i svåra magsmärtor ej i stånd att kunna resa mig. Krypande på den sönderkörda, blöta vägen fann en av "lastarna" en

gråtande grabb som han bar hem. Det blev en omskakande resa till Västerviks lasarett för en bräckoperation.

Några månader därefter, var det dags igen för nya tillbud. Nere i brädgården, i strandkantens vass, var en plåttunna nedgrävd under vattenlinjen antagligen för att få något så när rent kylvatten till någon motor. Broder Wille täljde barkbåtar som den tre år yngre brodern provseglade i klarvattnet över den nergrävda plåttunnan. Wille var på väg efter större barkbitar då han märker "provseglaren" var försvunnen. Han hade tydligen huvudstupa halkat ner i plåttunnan. Broder Wille får tag i ett ben och drar upp sin dyblöta brorsa på det torra. (Om inte min bror varit i närheten den gången, hade kanhända inte de här raderna blivit skrivna).

Mor var hjärtegod och kunde aldrig tänka sig någon form av kroppslig aga på sina barn, men på en sak var hon benhård - när man trillat i sjön med kläderna på var det marsch i sängen. Ett hårt straff om solen stod högt på klarblå himmel och många aktiviteter väntade. Det brukade dock inte dröja mer än någon timma eller högst två när hon kom och satte sig på sängkanten och höll ett litet förmaningstal som kunde låta ungefär som så: "Du måste vara försiktig och rädd om dej - jag törs inte tänka på följderna om någon allvarlig olycka skulle hända någon av mina barn". I hennes knä fick man en "jättekräm" och så kom hon med torra kläder. Lekkamrater och nya små äventyr väntade. Vad mor fruktade mest skulle hända - det hände.

Fredrik W:s kusin portieren Oscar Hägnér hade startat import av bilar och motorcyklar från "det stora landet i väster". Motorfordonen kom nedmonterade i stora trälådor till hamnen i Göteborg där kusinerna hjälptes åt med montering och hemtransport. Försäljningen var redan i gång och gick över all förväntan. Många av fordonen såldes redan på vägen hem från importhamnen.

Hästspark med svår följd

Nämndeman Wahlström, Frösvinäs, var en så kallad riktig hästkarl. Det sades att hans hästar aldrig kördes i "gåendes". Trav skulle det vara när nämndemannen höll i tömmarna. Vid det här tillfället sades det också att hans hästar aldrig förut sett en "automobil" och att han nu önskade djuren skulle vänjas vid de nytilkomna fordonen på vägarna. Därför ombeds Hägnér köra fram och tillbaka några gånger med sin "åttacylindriga amerikanare" förbi de tillsynes vettskrämda hästarna. En fyraårspojke var med som åskådare och kommer väl ihåg det tragiska händelseförloppet. Var gång bilen närmade sig hästarna, blev den ena av dem helt vild, reste sig på bakbenen och slog med frambenen och så bakut med sina bakben. Jag kommer ihåg hur sammanbiten kusken Wahlström var. Han stod upp i sin åkvagn och ryckte hårt i de strama tömmarna. När farbror Hägnér kört fram och tillbaka några gånger, stannade han sin bil, går fram till den mest skrämde av hästarna, klappade den och talande försöker lugna djuret då den snabbt slår bakut, träffar Hägnér som faller utför dikesslätten ner mot en timmerlaga och blir liggande. Träffad i höften reser han sig så småningom och haltande går med stor möda.

Olyckan får med stor säkerhet betydelse för vad senare kommer att hända. Det hörde inte till ovanligheterna att hästar reagerade våldsamt på de nya skrällande och illaluktande "vidundren", många på massiva gummihjul, som de mötte på vägarna. Många satte till och med av "i vilt sken" i rena förskräckelsen.

Tragisk drunkningsolycka

Den här dagen var de fem barnens föräldrar bortresta, men väntades hem sent på kvällen. Farbror Oscar och hemhjälpnen Ruth Hermansson (sedermera känd hembygdsförfattarinna och älskad av oss barn) hade ansvar för barnen. Det var en varm augustidag och härligt badväder. På förmiddagen hade farbror Oscar varit över till "brotorpalandet" med oss barn och badat. Någon av barnen hade glömt ett förkläde varför Hägner tog tre av de yngsta barnen med över sjön för att hämta plagget. Hemvägen ror farbror Oscar något söderut. Syster Elsa (sex år) sitter i ekans för. Jag, (fyra år) och min lillasyster Astrid (tre år) på akterplatsen. Väl komna mittför "Ekholms hage" där en större sten ligger i strandkanten, lutar sig lillasyster Astrid över båtbanken för att plocka en vit näckros och faller i vattnet. Farbror Oscar tar en åra (antagligen för sitt handikapp) kastar sig i vattnet och får fatt på flickan. Med henne i sina armar kommer han upp några gånger, så försvinner bägge i det mörka vattnet.

I mitt minne har olyckan, under årens lopp, återkommit gång på gång för min inre syn. Tänk om farbror Oscar bara skämtade med oss - men så väl var det ju inte - den bistra verkligheten sade oss till slut något annat. Vi måste ensamma försöka ta oss hem. På var sin sida om kvarvarande åra rodde vi runt, runt, runt tills vi så småningom nådde stranden i "Ekholms hage". Vi hade hört att i hagen gick en folkilsken "tjurknabbe". Jag kommer ihåg att vi diskuterade orosmomentet sinsemellan. När vi gått en stund, barfota som vi var i den branta, snåriga och steniga terrängen ner mot sjön, brakar det till bland buskarna och ett "nötkreatur" närmar sig och stannar. Skrämda av vad vi varit med om, tog vi för givet det var den "folkilsken" var för vi med varandras hjälp klättrade upp mellan några sammanväxta alar, där vi stod i en hel evighet tyckte vi. Efter en god stund knallade betesdjuret (som det tydligen var) ner till stranden för att dricka varpå vi klättrade ner från vårt gömsle och förpassade oss därifrån så fort våra bara fötter orkade.

Vi kände stor lättnad när vi klättrade över gärdesgården vid vägen till Brotorp och snart var vi hemma. Den första vi mötte i köket var "Rutan" som tyckte vi såg "lite konstiga ut", sade hon senare. "Vad har ni nu gjort för rackartyg" frågade hon. "Farbror Oscar och Astrid är i sjön", får Elsa fram. "Herre Gud!" utbrister Ruth som anar det värsta. Springer ut och får syn på den drivande båten, långt ute på sjöns andra sida. Senare kunde konstateras att farbror Oscars armbandsur hade stannat på några minuter före fem och vi var hemkomna strax före sju. Vår hemfärd hade tagit ganska exakt två timmar.

Det blev säkert en fruktansvärd chock för våra föräldrar vid deras sena hemkomst. Vi barn stod i våra nattdräkter på trappan ute mot vägen och väntade. Många ortsbor hade samlats spanande

över sjön där båtar redan syntes ro sökande efter de omkomna. Någon dag efter olyckan hittades Hägnér men Astrid förblev borta.

Lindqvists dröm

Som vän från tidig barndom besökte jag allt som oftast Olle Manfred i hans hem, soldattorpet Lilla Mjöltorp. Där residerade knekten J .A. Manfred och hans hustru Anna. Under alla år var "knekten", som han allmänt kallades, bland annat lastare hos Transportbolaget Långsjön. Hans hustru Anna, en duktig husmor med ett gott hjärta och med "huvet på skaft", har många gånger berättat följande för mig: "Åtta dagar efter drunkningsolyckan låg Lindqvist över natt på vår höskulle. Klocka fyra på morron kommer han in te' mej i köket och berättar att han haft en egendomlig dröm under natta".

"Ja drömde om att ja gick ut på lastbrygga å när ja kom ut till ådrage flyter flicka opp".

"Lindqvist ska väl ha en kopp kaffe.- Manfred har redan drucke å gått ner för att börja dragge".

"Nej de hinner ja inte - ja är säker på att hitte tösa".

Lindqvist berättar senare för Anna Manfred:

"När ja kommer ut på brygga vid ådrage flyter Astrid opp - precis som ja drömde".

Hur det nu än var, kommer Lindqvist hem med Astrid på sina armar. Klockan var då strax efter fyra på morgonen, åtta dygn efter drunkningsolyckan.

Jag har alltid haft svårt att tro på ockulta händelser, mer på att allt har en naturlig förklaring.

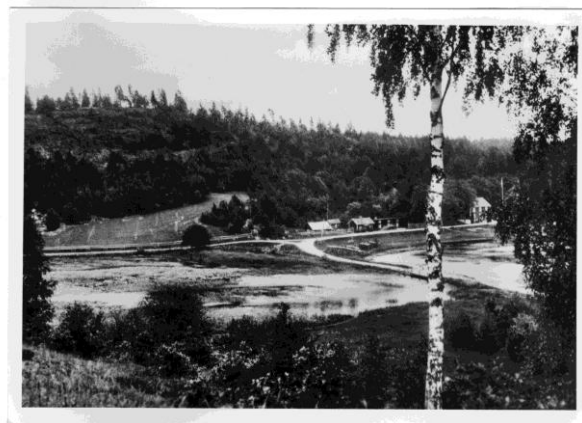
Lindqvist var en liten, hårt invalidiserad man med en så kallad "puckelrygg", snyggt klädd i kavajkostym med en klockkedja dinglande utanpå västen. Han var gårdfarihandlare med klockor som specialitet. Han myntade ett ordstäv i trakten:" Hör på dess gång och känn på dess goda boetter".

"Fritidskommitténs" favoritställe

Lindqvist tillhörde traktens då många original. Han tillhörde även vad vi brukade kalla traktens "fritidskommitté" - en samling "existenser", de flesta "vinddrivna" med ett gemensamt intresse att skaffa sig någon form av billig "fylla", kanske för att en stund söka glömma livets besvärligheter.

I brädgården, bakom ett av magasinerna, bland stora packlådor med halm och träull, var ett av kommitténs" favoritställen. Där festades det intill sena kvällen på allehanda jästa och destillerade drycker. Man hörde talas om rödsprit, renad genom limpbröd, jäst svagdricka så kallad "bult" eller "lura", och om dagen varit god, någon eller några öl med falukorv eller "knackvurst" som sovel. Hade Lindqvist redan på kvällen förut sett något komma flytande for att senare, på nykter "kaliber" göra en noggrannare undersökning?

”Ådraget” går under landsvägsbron på Långsjöns norra ände och fortsätter mot gamla kolhusbryggan där strömmen vänder mot land och vissa tider viker rätt över sjön mot ”Brotorpalandet” där drunkningsolyckan skedde. Den drunknade flickkroppen hade flutit precis i motsatt strömriktning - över sjön till dåvarande kolhusbryggan och fortsatt vidare mot strömmen mellan vassruggar på ömse sidor om ådraget till lastbryggan där Lindqvist, enligt Anna Manfreds version, fann flickans kropp flytande.



Gamla bron vid Hummelstad.

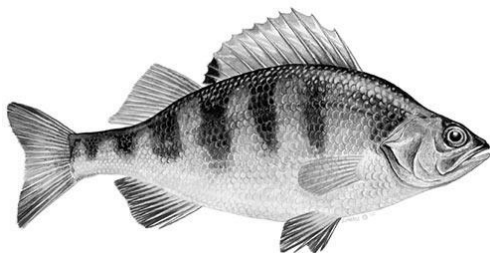
Det lär finnas underströmmar, som går i motsatt riktning - eller hade den flytande kroppen förts av vid den årstiden mest förhärskande sydliga vindar mot strömmen? Någon sade: ”flickan ville hem”-. Frågan ”hur” förblir dock obesvarad.

Som tidigare nämnts hade Ankarsrums Bruk byggt en T-formad lastbrygga från stranden och ut till ”ådraget” med trallspår, vändskiva och lastkran. Bryggan var färdig till år 1879 då sjöfarten tog sin början. I ett femtiotal år rullade sedan otroliga mängder gods från bryggan till dess biltrafiken övertog transportererna.

Traditionsenligt samlades traktens hobbyfiskare i alla åldrar på Kristi himmelfärdsdag, ”första metaredan” för det mesta på ”lansvägsbroa” där löjorna (logera) trängdes i strömmen under bron och villigt nappade på allt ”blankt”. Trots stort antal löjor blev resultatet magert - ”lite mat åt katten”. På lugna, ljumma sommarkvällar samlades metarna på bryggorna, varav lastbryggan definitivt var den bästa fiskeplatsen. Med pimpelmaskmete och glimete kunde fisket ge bra resultat. Därinne i mörkret bland mossiga stockar var de stora abborrarnas favorittillhåll.

Sexåringen tog jätteabborre

Det var helgdagsmorgon. Solen sken från klarblå himmel. Sjön låg spegelblank. Allt bådade om en varm vårdag. Förmodligen sjöng fåglarna i kör och säkerligen hördes i vindstillheten avlägset klockklangen från traktens två sockenkyrkor. Familjen väntade middagsgäster och pojken hade, dagen till ära, fått en alldeles ny mörkblå cheviotkostym, som mor hade sytt. Kavaj, kortbyxor med blus och hängslen. Alla hade fullt upp med middagsförberedelserna och sexåringen kände sig sysslöslös. ”Du är väl försiktig så du inte smutsar ner eller får fläckar på din nya kostym”, förmanade mor när hon såg sin pojke ämnade gå över landsvägen ner mot brädgården och bryggan.



På sval plats i magasininfarten kollades hans tillhöriga fiskedon: Maskburk med fuktig jord, metrev snodd av Björntråd N:r I, den grövsta, med abborrekrok men utan flöte. ”Visst kunde ja pröva, bara lite, de

kunde ju inte kostymen, fara illa av". Snart var mask på kroken och pojken på mage tittande ner genom en större springa mellan bryggans bräder. Låg man bara orörlig, störde man inte "firrarna" men vid minsta rörelse var alla puts väck.

Så sent på ljusa förmiddagen var inte fiskarna "på hugget". Dom bara kom, luktade på masken och vände tillbaka in i bryggans mörker. Men så plötsligt stod han där, en jättestor baddare till abborre. Tala om att man kan höra hur hjärtat bultar. Den "jättestora" kom fram till den sprattlande masken, luktade och vände ointresserad tillbaka in mellan bryggans mossiga stockar. Efter en stund kommer han långsamt, långsamt tillbaka. Jag bad en bön, kommer jag ihåg. "För den som beder skall det varda givet", hade man fått lära sig i aftonbönen. "Gode Herre Gud gör så han nappar!"

Men även andra gången var han framme vid masken men backade sakta, sakta tillbaka in i mörkret. "Nu är det kört", tänkte grabben, men inte. "Den stora" kommer tillbaka i rasande fart och sväljer både mask och krok. Hur jag fick upp den, minns jag inte, men väl hur jag sprang hem så fort benen bar. Nu var middagsgästerna komna och alla fick sig ett gott skratt när en liten glädjestrålande fiskare kommer in med en ännu sprattlande större abborre hårt tryckt i sin famn och med metreven ännu dinglande i fiskens gap. Det skojades friskt vid middagsbordet om fiskafänget. "Otroligt! Tänk att så stora abborrar finns i Långsjön! Hur kunde du få upp den? Stränge far skrattade gott och sedvanlig "hurring" uteblev. Kanhända något stolt över sonens fiske? Mor "höll god min i elakt spel". Gav sin son andra kläder och lade den nya kostymen i blöt i kallt vatten. Kostymen hade blivit nedsmord av abborrens slem. Och inte nog med det, mjölke eller rom hade runnit ner över både kavaj och byxor. Men abborren var stor!

Lastagebryggan - centrum för sommarens lekar

Lastagebryggan låg i centrum för ungarnas sommaraktiviteter och var en ganska ofarlig lekplats. Endast ute vid ådraget var det bråddjupt vilket fordrade simkunnighet. Där under bryggan hade vi vår egen tillverkade flotte. Inne i brädgården låg travar med "landgångsplank" 3 och 2,5 tum. Att snickra en flotte tog inte så många minuter. På 4–5 tretumsplank spikades tre sammanhållande regler och så var en "otroligt" osänkbar flotte segelklar. Flotten låg bara några cm över vattenytan och när den seglades var besättningen mer i vattnet än på flotten. Jag tror ingen av oss kommer ihåg när vi lärde oss simma - det gick "utav bara farten".

Nu är bryggan borta. Tidens tand, väder, vind och islossningar har med åren ordnat med förgängelsen. Dock kan man vid lågvatten se de stora stenar som ute vid ådraget varit bryggans och lastkranens fundament. Inne vid strandkanten finns en cikelrund fördjupning med en järnten i mitten, som ännu visar var bryggans vändskiva en gång legat och som i ett femtiotal år snurrat med allt sjötransporterat gods till och från bryggan En föränderlig tid behöver ingen brygga mer - och abborrarna har säkert hittat nya jaktmarker.

Flottarna kommer till byn

På våren efter snösmältning, vårregn och högt vattenstånd med åtföljande kraftigt strömmande vatten, kom ett gladare gäng flottare och fyllde "Brinkkärret" med vinterns timmeravverkningar från skogarna ända uppe från Östgötagränsen och socknarna söder därom.

Landsvägsbron vid Långsjöns norra ände var ett av de många "nålsögon" på timrets väg till sågarna Tid havet. Varje timmerstock måste petas med båtshake in under bron där de större stockarna kunde ställa till besvär i det trånga utrymmet. Från bron förde strömmen timret den korta biten till Långsjön där ett par stadiga, järnbeslagna pollare (förtöjningspålar) var nedslagna på var sin sida om ådraget.

Från "spelökor" slogs timmerflottarnas länsor, som sedan förankrades vid pollarna. Stock efter stock sammanlänkades med ett länskoppel (en kraftig alnslång järnkedja med dubbar i varje ände). När önskad mängd timmer samlats inom länsen, kopplades ändstockarna mellan pållarna samman och Undine hade en timmerflotte klar för bogsering.

Sakta, sakta med "snigelfart" bogserades timmerflotten till Forsebro där länsen måste öppnas och timmerstockarna fick petas tillrätta i det långa och smala sundet med strömmande vatten. Åter måste läns slås och flottdragas till ännu ett trångt hinder vid Ankarsrums kasun där länsen åter måste öppnas och timret återigen petas genom kasunöppningen.

Den ca en mil långa flottdragningen mellan Hummelstad och Ankarsrum kunde ta två dagar i anspråk och vid hårt väder kunde man många gånger få ta natten till hjälp. Än hade timret lång väg, med många tidsödande hinder kvar, till sågarna vid kusten - Blankaholm och Skaftet.

I sin intressanta artikelserie, "Tjusts blåa band" berättar vår bygdeförfattare Thorsten Bäckmark att vår vattenväg fått sitt namn Botorpsströmmen, av det förr strömmande vattnet mellan sjöarna Stor-Flugen och Maren norr om gården Botorp. Vattenvägen har en fallhöjd på 140 meter från sin nordligaste del uppe vid Åtvid till Skaftet vid havet. Vattnet har då passerat ca 25 sjöar och givit energi åt fem kraftstationer.

Timmerflottningen på Botorpsströmmen till sågarna vid havet, Skaftet och Blankaholm, var ett stort, tidsödande och besvärligt företag som krävde en stor arbetsstyrka. Med oljans och därmed bilismens genombrott, är flottningen ett minne blott och kommer säkerligen aldrig mer tillbaka. Det sista minne jag har är Flottningsföreningens i brädgården efterlämnade två stora högar med länskoppel, sedermera sålda till skrot, och ett antal avbrutna båtshakar.



Numera är det stora lastbilar med släpvagn och lastkran som ombesörjer timmertransporterna från upplagsplats vid skogsväg direkt, utan omlastning till bestämelseorten. En enda man (eller kvinna?) ombesörjer lastning, körning och lossning. Trafiken tycks gå under dygnets alla timmar och årets alla dagar - tala om omdanande effektivitet. Från sin nordligaste början vid Östgötagränsen ner till Östersjön, rinner Botorpsströmmen med sina många biflöden genom en storslagen, omväxlande och vacker natur. Ett landskap med stora skogar, höga berg och djupa dalar med nedblänkande vattenflöden och en mångfald av sjöar. En gammal kulturbygd, men en bygd i snabb förvandling.

Den viktiga Botorpsströmmen

Med oljans och elektricitetens tillkomst förändrades hela vår värld och vårt näringsliv - även vår bygd. Inte bara timmerflottningen är ett minne blott. Samma sak drabbade de stora sågarna vid havet liksom alla sågar som var beroende av vattenkraft. Stora datoriserade sågar belägna i de större produktionsområdena har övertagit försågingarna.

Borta är också de många idylliska kvarnarna vid sitt lilla vattenfall, för det mesta belägna vid något av vattenledens många biflöden. Dit kom bönderna i sina skramlande kärror med järnbandsbeslagna hjul för att få malet eller hämta "märdda". Medan kvarnstenarna dundrade och forsen brusade, samlades man i kvarnkammaren för att få en pratstund om senaste nytt i trakten och omvärlden.

Av mjölet var "möllarn" en helvit person som inte tog betalt i kontanta slantar - han "tullade" istället på mälden. Idyllen är för länge sedan i "minnenas värld". Gårdarna har sina egna eldrivna kvarnar för djurfoder. Ett fåtal jättestora, datoriserade kvarnar mal nu många olika mjölsorter till vårt dagliga bröd. Bygdekvarnarna behövs ej mer.

Omskrivna Botorpsströmmen har genom seklernas lopp fört sitt strömmande, friska vatten från sin norra början vid Östgötagränsen ner till "Österhavet". Givit trakten skönhet, friskhet och ett gott fiske i strömmens alla vatten.

På sista "tidsminuten" kan dock en märkbar vattenförsämring konstateras. Strömmens vatten har tillförts mängder av spill- och avloppsvatten från hushåll, industrier och jordbruk som orenar, försurar och övergöder. Vattnet har reagerat med ökad grumlighet och skumbildning, som orsakar förgiftning av växter och djur. Kraftstationernas vattenregleringar torrlägger tidvis fiskarnas romläggning och hjälper till med att förvandla förut blanka, grundare vatten till igenvuxna kärr.

I min barndom kunde vi få stor fet braxen i fiskegarnen. Av olika orsaker finns den ej mer i större exemplar. Inkokt braxen i aladåb eller hel, smörstekt i ugn, kryddad med salt och vitpeppar, spädd med buljong och grädde under stektiden, förblir ett kulinariskt minne.



Ålen är också en fisk som helt tycks försvinna ur Botorpsströmmens vattensystem. Den är troligen den mest seglivade av alla våra fiskar. Om så behov kan den ta sig fram på land och lever länge sedan den tagits upp ur vattnet. Det mesta av ålens egendomliga

livscykel har forskningen lyckats lösa även om en del frågor ännu förbryllar vetenskapen. Ålen är en rovfisk som lever bland annat av maskar, snäckor, småfisk, musslor, rom m.m. Den lever gott i både surt som övergött vatten. Den tycks helt försvinna i Botorpsströmmens vatten av helt andra orsaker. Forskningen vet berätta att ålen lägger sin rom i Sargassohavet där sedan en del av ynglet förs av den varma Golfströmmen till våra kuster dit ynglen kommer som genomskinliga så kallad glasålar efter fyra år.

De betydligt mindre hannarna stannar vid kusten och går inte norr om Öland. Honorna däremot vandrar upp i sötvattnet och genomgår där sin tillväxt, först som så kallad gul ål, senare som blankål och har då fått en vit silverglänsande buk. Ålen finns i hela vårt land utom i fjällen samt en del områden på Sydsvenska höglandet. Efter ett antal år i sötvatten söker de sig åter ut till havet för att söka nå lekplatsen i Sargassohavet. En vetenskaplig teori är dock att ålarna dör innan de kommer dit.

I Botorpsströmmens vattensystem har troligen ål funnits sedan Golfströmmen började föra ålynglet till våra kuster. I nattmörkret och i lyktans sken, plockade man daggmusk. Agnade långrev som lades ut i vattensystemets många sjöar. I åar och strömmande vatten fångades ålen i ryssjor, mjärdar och hemmagjorda tinor. I minsta lilla bäck fanns ålhus. Fångstredskapen och metoderna var många för att fånga kanske den mest värdefulla av våra fiskar. Efter sina tillväxtår i strömmens sötvatten, börjar de fullvuxna, könsmogna ålhonorna instinktivt sin långa vandring att söka nå ålens lekplats vid Bermuda och Sargassohavet.

I Botorpsströmmens vatten stimulerades ålens Vandringar till Östersjön av hårt strömmande vatten. Under tidig vår med snösmältning, islossning och nederbörd igångsattes årets första ålvandring. Senare under året med perioder av rikligt ihållande regn. Under nederbördsperioderna kunde ålfångsterna bli goda. Då kunde det bjudas på ålkalas litet varstans i bygden. Komna till havet följer ålen på hösten, Östersjöns kust till Atlanten för att dra vidare till andra sidan av det väldiga havet för att söka nå sitt "lekandes mål". Världens vise påstår att allt levandes enda livsuppgift är att föröka sig för att föra sin art vidare.

För ålhonorna tycks uppgiften vara otroligt jobbig (skrivarens fundering). Med oljans och elektricitetens tillkomst förändrades hela vår värld på nolltid - så ävenledes livsbetingelserna för både växter och djur i Botorpsströmmens vattensystem. I strömmen byggdes ett antal vattenkraftverk, som producerar elkraft till otroligt stor nytta för mänsklighetens energibehov men som inverkar menligt på vandringsfiskarnas livsbetingelser. Kraftverksdammar med höga murar av sten och betong, utan så kallad ålledare, omöjliga att forcera för uppströms vandrande fiskar. Skovlarna i kraftverkens turbiner krossar allt levande i nedströms rinnande vatten. Ingen vandringsfisk upp - ingen ut. Ålfisket i Botorpsströmmens vatten förblir ett minne blott.

En liten "udda" fiskehistoria med lokal anknytning

Som här förut omskrivits bygger Armerad Betong, Norrköping, en betongbro över strömmen vid Hummelstad och Långsjöns norra ände. Under de två år brobygget varade, 1930–31, fungerade en

reservträbro. Två av Transportbolagets stora pråmar, en på var sida om strömmen, fick göra en sista tjänst som fundament till reservbron.

Armerad Betongs handgångne man, jämväl platschef och brobyggarbas, var Johansson från Norrköping. Verkmästaren (som han för det mesta kallades) hade en liten egenhet - han började vanligtvis sitt tal med "jo vars" och fick sitt smeknamn därefter. Han hade en stor kärlek som vårdades med stor ömhet - en 500 cc Ariel med toppventilsmotor. En rar något äldre tös från samhället, fick så småningom dela på hans motorcykelintresse.

Helt oväntat får brobyggarbasen ytterligare ett intresse. I en av pråmarna "går" en grann ädelfisk, en öring. Inkommen under högvatten då pråmens relingar låg under strömmens vattennivå men blev kvar i pråmen när vattnet tidsenligt sjönk i sommarvärmen. Öringen blev kvar i pråmen, oförmögen att ta sig ur sitt fängsel - trodde man. Den ovanliga och granna fisken väckte intresse inte bara hos jobbarna på bro- och vägbygget utan också hos ortsbefolkningen. Kom någon besökare för nära, gled öringen sakta, sakta tillsynes utan att röra en fena, till benäget avstånd. Största intresset och den bästa tiden, hade dock platschefen, som många gånger dagligen kollade läget i pråmen. Vattnet i pråmen sjönk varje dag vilket dock inte tycktes bekymra öringen. Den stod för det mesta stilla i sitt nu grunda akvarium. Som platschef och kanske något tyngd av situationens allvar, beslutade han att fånga öringen medan vatten ännu fanns kvar i pråmen.

Utrustad med en av mig utlånad fiskhåv äntades pråmrelingen. Av någon anledning stannade arbetet av på både väg- och brobygget när chefen sågs äntra pråmens reling med en fiskhåv i högsta hugg. Pålkranen slutade sitt evinnerliga dunkande när basen på densamma, Snäckvik från Ådalen, även sällade sig till åskådarna. Brobasen tillika platschefen intog utgångsställning på pråmens reling och avancerade i riktning mot öringen. I samma ögonblick håven doppades i vattnet syntes en silverglänsande stråle, från pråmens vatten, upp mot en strålande sol på en blå sommarhimmel och med ett litet "plurr" försvann öringen till frihet i strömmens mörka vatten. "Jo vars, han kunde hoppa, den fan", blev en något desillusionerad fiskares kommentar.

Efter avslutat brobygge i Hummelstad, for byggbasen mot nya arbetsuppgifter på sin kära Ariel 500 cc med sin likaledes kära Hummelstadtös där bak på motorcykelns bönpall. Byggbasen med ett fiskeäventyr rikare - vi infödingar med vissheten att ända in på 1930-talet fanns det ädelfisk i vårt vattensystem. En fiskart som fordrade rent och klart vatten och inte heller gillade kraftverkens turbiner och höga dammurar av sten och betong.

När armarna inte räcker till

Nu en liten privat fiskehistoria plus en större "där armarna inte räcker till". På något vis kompletterar de varandra. Det var en gråkall vårsöndagsmorgon. Isen låg ännu tjock längst ute på sjön. Men uppe mot landsvägsbron hade strömmen ordnat med öppet vatten ända intill land. Jag hade satt ut en liten ålryssja, dock inte i tron på någon ålfångst - ålen hade i några år lyst med sin frånvaro – desto mer för att söka lura några lakar. Stuvad lake i romsås, kryddor, grädde och citron, en verklig delikatess. När jag sysslade med ekan nere vid sjön, kom gode vännen schaktmästare

Walter Gustafsson på Mjöltorps Cementgjuteri på sin sedvanliga promenad "Kärret runt". Walter och jag tillhörde samma glada gäng som vanligtvis träffades ett par gånger i veckan och som skojade friskt med varandra:

- *Sån tur att du kom, ja söker en sjöman som kan navigera efter både sjökort och kompass och kan hålla ett större flytetyg i stark ström. Ja satte ut en lakryssja i går kväll och nu ska den vittjas. Hänger Du med? Men Du är ju i permissionsmundering.*
- *Skitsnack, jag tänker inte hoppa i efter din fisk. Sätt igång kaptten.*

Med Walter vid årorna, var vi snart ute i strömmen och ryssjade och jag började hala in. Där var det liv och rörelse så det förslog - två stora ålar, varav den ena var en riktig bjässe plus några små, små lakar dunsande i ekans botten där det hunnit bli en del vatten. Ålarna visste ögonblickligen var friheten fanns och försökte få grepp med sina stjärtar om ekans reling. Walter insåg faran och kastade sig knästående, så vattnet "yrde", på ekans botten och försökte mota in ålarna under aktersittbrädan.

"Ro, ro för fan - de går ifrån oss!"

Och jag rodde för glatta livet mot land där jag hoppade och drog upp hela ekan med Walter, ål och vatten. Med fiskhåv var ålarna snart i säkert förvar i sumpen, som ännu stod på land och två glada fiskare kunde dra en lättnades suck.

"Vilka ålar", "den största är ju ett monster".

"Nu knallar vi in och tar en rejäl kask, de är du banne mej värd. Utan Din hjälp Kunde ålarna varit på väg till Sargassohavet."

"Jag är genomsur. Kan inte gå in i möblerade rum."

"Skitsnack - men du behövde inte hoppa i efter fisken, men du var på god väg."

Vi for ut och satte om ryssjan, som vi i brådskan måst slänga i strömmen. När vi kom tillbaka, hade broder Wilhelm (Wille i Haga) och hans granne Hugo Claesson anlänt.

"Nyheter talar om stor ål..."

"Ni är snabba - det har inte gått tre kvart sen fångsten."

Ålarna i sumpen vägdes. De var nästan lika långa men den större mycket, mycket tjockare. Den minsta vägde 2,2 kg - den största nästan dubbelt, 4 kg. och några hekto. Ålar som tydligen glömt sig kvar i det längsta.

Min fru Inger ropade att kaffet var klart. Det blev både "kaffekask" och kaffe med dopp och Hugo Claesson kom i berättartagen.

"När vi talar om store fiske, har ja också fått en rikti bjässe, trolit den störste här i trakta. Många gånger hadde ja fundere över om de fanns nån fisk i Björngöl (En göl på Haga mark alldeles intill Odensvi kommungräns). Göla ä ju så liten å ligger så oländit te å ingen fisker där. Efter en del

fundering, körde ja opp e öke å satte ut fyre stångkroke. Nåre dar därefter gick ja opp för att se om de blive nå napp. Tre kroke va orörde men den fjärde la krokkraken å flöt. När ja to i reva va de först stumt men så började de så jävligt å dra att de dro öka me. Ja hadde dubbel 18-trådi mattvarp i reva så de skulle hålle för de meste - men va vade ja fått på kroken? Nån gädde va de då inte, di bär sa inte åt på de här vise men va det nu va så ska ja tat lugnt å söke matte utett - om de så ä själveste fan ja fått på kroken. Så fort ja sluta å dra, så dro ja i. å då börja igen å dro båten me. Så höll de på en hel evihet, tyckte ja - men gav mej fan på å inte ge opp. Ja skulle se va de va i annre änna. Men så efter flere timme, tror ja, gav de efter å ja kunne dra in mer å mer å då kom de opp ett stort huve - å horn hadde de också. Kommer de näre, slår ja de i huve me hannyx ja har unner sittbräet. Huve försvann under öka å kom opp igen på annre sia ä då drämde ja te mitt emilla ögna på fanstyge, som märkvärdit va inte rörde e enda fene. Ja fick oppen i öka - å herrejesus en så stor fisk. Ja trodde knappt mine öga. Ja dro hemmen genom skogen och tänkte, ja måste få vite va de e för en fisk. Ja bann fast huve framför styret på cykel å kroppen längs stånga på sadeln, å stjärten på pakethållern som ändå släpte på vägen. Ja cykle ända in te stan å ner på fisktorge å träffa Lundberg. De e en mal du fått, ja har aldrig sett en så stor fisk. ”



Mer av historien har jag svårt att minnas.

Jag slår upp ”mal” i ett lexikon- där står att läsa: ”Malen är vår största sötvattensfisk. Den är en glupsk rovfisk och har ett par rörliga skäggtömmer på nosens översida (hornen Hugo såg?) och två par korta, orörliga på hakan. Den kan bli upp till fem meter lång och kan väga upp till 300 kg.

Katarina Jagellonica, Johan III:s polskfödda drottning, lär ha infört malen till Sverige från sitt hemland, då hennes medföljande munkar ej fick förtära kött under fastan.

Hur den kommit till lilla Björngöl - kan man bara fundera över. Intressant med Hugo Claessons fiskehistoria är att det tydligen finns mal i Botorpsströmmens sjösystem. I dess mörka vatten, strömmar och stora sjöar Kan det tydligen gömma sig ”Storsjöödjur” – för stora att kunna fångas i våra fiskedon. Jag känner glädje över att Hugo kom för att se på min blygsamma ålfångst, som blev upphov till att sätta Hugos rent otroliga fiskehistoria på pränt.

Sur välling och salt sill

Nog med fiskehistorier - nu åter till något mer om handeln i vår bygd. Mina allra första minnen av affärlivet är från ”gamla affären” i Hummelstad. Den affär som byggdes av Oskar Bohman på tomt tillhörig Ankarsrums Bruk) och tillhörig den affärsrörelse jag levte med närapå hela mitt verksamma liv och som givits minnen i legio.

Affärslokalen blev med tiden alldeles för liten till det stora varulager Fredrik W. och hans föregångare samlat på sig. Allt från plogar till skomakarpligg i alla storlekar i stora säckar. Inget fick fattas var tydligen principen. Mycket av varorna fick ej plats i affärslokalen. Det mesta måste lagras i

de rymliga magasinerna på andra sidan landsvägen vilket förorsakade mycket spring. De flesta varorna fanns i det största tvåvåningsmagasinet. Det revs senare för att ge plats åt den nya affärsbyggnaden.

En kortbyxad pojke i yngre skolåldern, som kände till var alla varor fanns i magasinerna, var aldrig utan jobb så fort han visade sig. Så här kunde det låta:

"Åsså skulle ja ha e stor fet sill - minst två tum bre' över ryggen.

Expediten fick då kuta runt affärsdiskarna, ner från affärstrappan, över landsvägen, ner på vägsläntens stentrappa, över vägen till lastageplatsen, in till tunnan i sillmagasinet, fiska upp en sill med silltången, skaka av salt och lag, slå in i papper och med språng samma väg tillbaka. Väga av och ytterligare pappersinslagning.

"Va gick ho te'?"

"18 öre."

"Artan öre - som fan', va ho så stor?"

Var grabben i närheten, var springet hans.

Islandssill var en lättlagad och prisbillig maträtt. Saltet bevarade sillens kvalitet för både vinterns kyla som sommarens hetta, vilket var av stor betydelse för dåtidens hushåll. En eller några gånger i veckan varierades fläskdieten med "den stora feta, salta sillen". När vällingklockan på sin stapel kallade hem folket från arbetet på åker och äng, påstods den förkunna: "Sur välling och salt sill! Sur välling och salt sill".

På Ankarsrums gårdar samt på Hummelstad gård fanns vällingklockor tillverkade på Brukets eget gjuteri.

Sillen vattenlades över natten "skinnades", rensades och skars rätt över i bitar och åts med kokt potatis, grädde och ibland med "krösasyt". Varierades på sommaren med sur grädde och gräslök. Som omväxling fileades sillen, panerades och stektes med skivad stekt lök.

Till kvällsvardens rågmjölsgröt serverades ofta en salt sillbit som extra delikatess. Glödstekt sill var ännu ett av de många tillagningssätten och säkert fanns det många fler.

Den salta islandssillen har minskat sin förr så stora betydelse i vårt folkhushåll. Någon fattigmanskost är den inte längre och av vissa orsaker, har en märkbar kvalitetsförsämring skett. Den förr så stora, feta, salta och prisbilliga islandssillen är nu ett minne blott.

På vintern och tidig vår, kunde det hända att någon ortsbo tog hem och saluförde färsk Göteborgssill (så kallade Göteborgamamseller), som blev ett kärt ombyte i en ensidig och salt diet. En "pigas klagan", hört i affären: "Si hemme hos mitt husbonnfolk vet vi va vi får te måls'. De ä fläsk möran, midda å kväll, år ut och år in".

En fin lärare i en av ortens skolor frågade sina lärjungar vad folket i trakten lever av. En pojke svarade rappt: "Fläsk å brö". Kanske sanningar med modifikation. En "rekorderlig" tant och kund omtalade för en ung expedit hur fläsk skulle vara beskaffat. "Fläsk ska va fett. De ska steke sa självt utan fett i panna. Å salt ska de va - annars blir de för odrygt".

Med sina långtidskonserverande egenskaper har saltet sedan medeltiden, haft en stor betydelse i vårt hushåll som den viktigaste konserveringsmetoden. Handelspolitiskt har saltet varit en oerhört viktig vara, som nu på några årtionden, i senare tid, mist sin förr så stora betydelse. Nya revolutionerande uppfinningar konserverar, kyler och djupfryser nu våra färskvaror. Men ännu och säkert i oöverskådlig tid framöver, förblir saltet säkert en oundgänglig krydda i vårt kosthåll. Föränderlig är tiden - och vällingklockans förkunnelse, har för länge sedan tystnat.

Nya metoder för konservering

Förändringens tid har även drabbat hemkonserveringen. Borta är saltet som långtidskonservering, isdösen, konserveringsapparaten med termometer, glaskonserveringsburkar med glaslock, gummiring och bygel. Även de små rökhusen som fanns i mångfald på vår landsbygd.

Industrikonserveringen har på nolltid, med elens tillkomst och nya tekniker, tagit över hemkonserveringen. Genom djupfrysning, hermetisk konservering och fabriksmässig tillverkning för hel- och halvkonserver i hermetiskt tillslutna burkar, torkning, bestrålning med olika strålar, inkokning med socker, rökning, kemisk konservering och ytterligare metoder, har industrikonserveringen på kort tid övertagit hemkonserveringens vedermödor. Men med riklig tillsats av socker, syltar och saftar ännu våra husmödrar sina bär och frukter men överlåter all annan arbetskrävande konservering till livsmedelsfabrikerna.

Den gamla bakugnens goda bröd

Brödet är säkert det vanligaste av människan beredda livsmedlet och hör till våra äldsta näringslivsmedel. Känt sedan förhistorisk tid som grundstomme i kosten hos de flesta kulturer. Bröd finns i otroligt många variationer världen över.



Bakugnen (stenugn eller murad ugn) där eldning och gräddning sker i samma ugnrum, är troligen införd till Europa från Egypten där den varit känd för över 4000 år f. Kr. Sådana ugnar fanns över hela vårt land. På landsbygden en eller flera på varje gård och by. I gamla hus och bagarstugor finns ugnarna ännu kvar. På Hummelstads gamla handelsfastighet två stycken. En i gamla krog- och affärshuset och en i anslutning till gamla fastighetens tvättstuga. Nu kuriosum som påminner om en månghundraårig kultur, som med den gjutna järnspisens och elens ankomst försvann på ett fåtal år.

Bakningen i den gamla, ugnstypen var omständligt och arbetskrävande, vilket jag väl kommer ihåg bland mina tidigare barndomsminne. – Kvällen före togs baktråget fram. Det samman malda rågmjölet mättes upp. För att få degen elastisk och seg samt ett saftigare bröd, skällades degen med kokhett vatten och arbetades kraftigt samman med hjälp av en degspade. Degen fick vila över natten täckt med baklakan och täcke. Tidigt i "svinottan" dagen därefter, eldades ugnen med torr långved. För att undvika att sot och tjära inte skulle förorena brödet, var det noga med att veden var

torr och utvecklade stark hetta. Under tiden tillsattes degen degvätska (vatten, mjölk, salt, sirap, fett, kryddor, surdeg, jäst och ibland öl). Så knådades och knådades den i omgångar och får vila och jäsa. En andra gång skall degen knådas och samtidigt slås smidig och blank för att åter få jäsa och vila.

Ugnen har under tiden blivit ordentligt varm. Med en "ugnsraka" utrakades bränder och aska varpå ugnen sopades ren med en våt tallriskvast monterad på en lång, kraftig käpp med två järnringar, som höll fast riset. På en bakspade med långt skaft insköts de runda deglimporna i ugnsrummet för att gräddas med både under- och övervärme.

Färdiggräddade läggs limporna för att svalna och penslas till sist med svart kaffe, vill jag minnas, men det var kanske mors lilla knep att få en blankare och mjukare brödskorpa. Deg var undantagen dels till surdeg för nästa bak samt till efterbaksbröd (skrapkakor). Degträget skrapades rent från deg som fastnat på trägets kanter. "Skräpet" knådades samman med den undantagna degen. Och formades till små, tunna, runda kakor som naggades med gaffel att gräddas på ugnens eftervärme. Inget fick förfaras! Vi ungar tyckte "skrapkakorna" var det godaste brödet - rena drömmen!

Numera framställas de mesta av vårt matbröd industriellt. Automatiska elektriska maskiner sköter knådning, kavling, och degdelning på löpande band till elektriska ugnar för att gräddas och paketeras. Alla moment utan beröring av människohänder. Skillnaden är stor mot gångna tiders arbetskrävande brödbakning, i större hushåll för det mesta varje vecka.

Varför så mycket skrivit om bröd och brödbakning? Det bakas ej mer i den mångtusenåriga ugnstypen som på kort tid, med elens tillkomst, mist sin förr så stora betydelse i vårt kosthåll. Tilläggas bör att vi nog aldrig mer får avnjuta ett så gott, saftigt och hållbart bröd som stenugns mörka surdegslimpa och efterbaksbröd.

Klädbykning – en krävande syssla

Om brödbakning var tidsödande och arbetskrävande, så var den tidens klädbykning ännu jobbigare. Även här var det kvinnorna som fick dra det tyngsta lasset. Man storbykade för det mesta två gånger årligen, tidigt på våren och sent på hösten. Dagen före storbyken sorterades tvätten. Vitt och kulört skildes åt och blötlades över natten i kallt vatten utblandat med soda. Det stora bykkaret, med avrinningshål och plugg, sattes på plats på en ca 50 cm hög, stadig plankbänk. På karets botten lades vedträ, helst av ek, eller glasflaskor, för att ge möjlighet för kommande lutavrinning.

Tidigt på morgonen därpå fick den blötlagda tvätten rinna av. Därefter undersöktes vittvätten (lakan, örngott, handdukar, vita skjortor m.m.) om fläckar fanns som måste skrubbas bort med skurborste. Därefter lades



vittvätten i lager på lager i det stora bykkaret upp till bredden. Samtidigt eldades det under tvättgrytan där luten lagades till på "sällad" björkaska (ansågs vara den bästa), soda och vatten. På senare tid tillkom även fabriksstillverkat lutpulver, vilket var skarpa grejor. Fanns i små, runda plåtburkar, "Röda rosen" och "Flora". Med en stor skopa östes den kokheta luten över kläderna i bykkaret för att rinna vidare genom kläderna och ut genom karets avlopp för att åter värmas upp till kokpunkten i bykgrytan och återigen ösas över kläderna i bykkaret. 10–12 gånger upprepades proceduren. Sista gången hälldes kallt vatten över tvätten i bykkaret för att i möjligaste mån avlägsna något av luten och få byken mer handvänlig. (Välbehövliga gummihandskar var ännu ej uppfunna).

De många arbetsmomenten var tidsödande och många gånger fick sena kvällstimmar tas i anspråk. Under ösningsprocedurerna fanns tid över att även såptvätta kulörtvätten, som annars var en så kallad veckotvätt, med tvättbräde och skurborste. På senare tid hade tvättpulver kommit till användning. "Solidar" och "Vita Tvättbjörn" var några av de första.

Nästa dags morgon, när sköljvattnet något så när runnit av vittvätten, togs den upp och lades i "korgsängar" för att forslas till någon tvättbrygga vid vattendrag. I vår by var det nära och gott om strömmande vatten. Hela Botorpsströmmen rinner genom samhället, från Kogaren till Långsjön. Nu måste byken noggrant sköljas i sjövatten för att befrias från kvarvarande lut. Sköljas, vridas ur och klappas med "klappträ" på en lutande "klapptavla" för mesta vattenavrinning. Proceduren upprepades tills ingen lut ej mer syntes i sjövattnet.

Dagen i ände smattrade klappträna i blåfrusna händer. Det var ett kallt, blött och tungt arbete, för tungt för unga tösers smala armar. Många lakan var av kraftig "fyrskafteväv" med nästan dubbla vikten. Jag minns särskilt en av "tvätterskorna", Anna, mor till fem barn, en rent otrolig arbetsmänniska som inte gärna såg något omöjligt och dessutom var begåvad med ett glatt humör. Hon kavlade upp sin kjortel till en knut på magen och ställde sig barbent i det iskalla, strömmande vattnet. "De går dubbelt så fort å genomsur blir en ändån", var hennes kommentar.

När den arbetsamma klappningsproceduren var överstökad och man önskade en extra fin vittvätt, skulle den doppas en sista gång i vatten med "Rettika" innan tvätten hängdes på tork. Det gav tvätten en skimrande vitblå lyster. Fint skulle det vara - ingen möda fick sparas. Tvätten transporterades till någon tallund där den hängdes på tork på förut sträckta linor och man hoppades på fint torkväder, vilket ej alltid var fallet.

Varefter plaggen torkade, togs de in i stugvärmen där mangel- och stryktvätt sorterades. Hela huset doftade härligt, en längre tid, av ren tvätt och barrskogsdoft - men mycket sinksamt arbete återstod.

Den slitsamma manglingen

I många svenska hem hänger som prydnad, ännu ett avlångt, konstnärligt snidat så kallat mangelbräde med handtag. Kanske givit som trolovningsgåva till någon avlägsen släkting för länge

sedan. Kring en kavel lindades tvättplagg som pressades mot en bordsskiva fram och åter med mangelbrädet.

Senare konstruerades många olika mangeltyper Innan den handdrivna mangeln med två valsar, den vida för kommande stenmangeln eller lådmangeln, vilken var den mest förekommande i våra bygder. Omskrivna mangel var en stor, finurligt konstruerad skapelse, snickrad av duktiga hemmahantverkare. På ett mycket kraftigt mangelbord lades trækavlar om vilka tvättgodset rullades, att utsättas för starkt tryck, under en rörlig låda fylld med sten. Fram och åter drogs den tunga lådan (enligt uppgift 300-400 kg) varefter nya kavlar med tvättplagg byttes. Fyra kavlar gick det åt. Fyra personer skötte manglingen om arbetet skulle flyta utan uppehåll.

Arbetsamt var det men resultatet, det allra bästa, sades det. Säkert finns en hel del gamla stenmanglar, stående kvar i uthus och gamla mangelbodas som kuriosum och museiföremål, minnande om en hård tid för inte så länge sedan. Borta är också "Annor", stående i iskallt vatten och bortglömt är även klappräns smattrande i blåfrusna händer.

Strykjärnet värmdes på spisen

Före 1800- talet användes ihåliga strykjärn med lösa lod som uppvärmdes i öppen eld eller i kakelugn. När järnspisarna slog igenom senare på 1800-talet, kunde man övergå till massiva



strykjärn den tid som här beskrivs. I köket, nära gjutjärnsspisen, var ett strykbord framsatt med strykfilt och stryklakan samt en vattenskål med björkrisvisp för dränkning av plaggen. (Dänkflaskan ej ännu uppfunnen).

Klädstrykningen var ett tidsödande moment. Bet kunde ta både "långt om länge" innan botten på klädkorgar syntes och de sista strykplaggen kunde läggas in i linneskåpet. Där låg redan manglade lakan, prydligt rullade, örngott med "krusade" örngottsband m.m. - allt i skimrande vitt och ännu med doft av barrskog. Husmor kunde stolt visa resultatet över en arbetsam men lyckad stortvätt.

Allt tungt tvättarbete överlåter nutidens husmor till sin tvättmaskin som i automatiska intervaller tvättar, sköljer och centrifugerar. Elmanglar, eltorkskåp och ångstrykjärn fullbordar - om så behövs. Nya uppfinningar, som mangel-och strykfria textilier användes numera allt oftare. Att hålla kläderna hela och rena är huvudsaken för den moderna människan -med minsta möjliga arbete.

En vådlig färd med rundtrampare

Innan vi går vidare med historieberättandet, något om cykeln. Fordonet som kom för att stanna - till stor nytta och glädje för de flesta och som blev hela mänsklighetens egendom. De allra första cyklarna de med stort framhjul och litet bakhjul, saknar bygdehistoriskt intresse. Våra dåliga vägar och branta backar var ej farbara för den sortens fordon.

En av de första cyklarna, i vårt lilla samhälle, anskaffade troligen Fredrik W. En cykel med lika stora fram- som bakhjul men ett fordon han tydligen haft vissa svårigheter att lära sig hantera.

Velocipeden var nämligen en så kallad rundtrampare. Kugghjulen på bakhjulet och tramporna var fastlagrade och förenade med en cykelkedja. Vid minsta



rörelse på åkdonet följde cykeltramporna med. Var man nödsakad minska farten fanns en handbroms på cykelstyrets vänstra sida till två små bromsklossar på framhjulets träfälg. Bromsförmågan i våra branta, backar var många gånger otillräcklig. För att minska svårigheten vid påstigningen, var cykeln utrustad med "påstigarpinne".

Fredrik W. hade ärende uppåt byarna i norr. Inte behövde han som vanligt gå när man var ägare till en ny velociped. Nu skulle åkdonet provas. Vägen dit förlöpte tydligen problemfritt men på hemvägen var han tvungen att nedföra passera traktens längsta och brantaste backe, den så kallade "fembackar lång", längre och brantare då än nu för tiden. Det var inte tänkbart att gå av fordonet - det fanns ju broms. Detta till trots ökade och ökade farten i nedfärden. Fötterna hann inte med rundgången i tramporna. Fredrik W. var tvungen ta vägen över diket och ut i "geografin". Fredrik W. slog sig hårt, så hårt att han hade svårigheteter att ta sig hem. Där blev han omplåstrad men fick inta sängläge ett par veckor. Fr. W. använde aldrig mer sin rundtrampare, den blev inställd i ett magasin där den sedan stod i många år tills intresset för densamme väcktes av hans bägge pojkar. Med högerarmen över den höga stången, med benen under densamma, med vänsterhanden på styret och broms och benen på tramporna lärde sig grabbarna åka rundtrampare.

Dunlop konstruerade det luftfyllda gummihjulet och den ojämförligaste och viktigaste förbättringen var uppfinningen av frihjulsmekanismen. Frihjulsnaget med inbyggd friktionsbroms har gjort cyklingen vilsammare och åksäkrare. Man kan nu hålla fötterna stilla på pedalerna och även bromsa genom bakåtrampning. Uppfinningen har gjort cykeln hart när outhärlig för mänskligheten världen över. Med cykeln kommer även de motordrivna att trafikera våra vägar, stora och tunga som små och nätta till våra dagars körkortsfria mopeder.

Som plåster på såren efter sin vådliga rundtramparfärd fick Fredrik W. senare sälja cyklar som aldrig tidigare. De flesta på avbetalning med en liten handpenning och en femma i månaden som avbetalning. Det var ont om slantar i gamla Svedala.

När jag på "min ålders höst" ser tillbaka på mina barndoms- och ungdomsår är det otroligt många minnen som passerar revy. Många från gamla affären i vårt lilla samhälle där jag levde en stor del av mitt liv. Minnen av kunder och händelser i en otroligt föränderlig tid - för inte så länge sedan.

I Knapphetens tecken med både svält och halvsvält hade Sveriges folk genomlevt första världskriget 1914–1918. Kriget hade omöjliggjort så gott som all införsel av för landet behövliga

förnödenheter och hade definitivt stoppat all emigration över haven. Men 1920 tog utvandringen åter fart. Ytterligare 25 000 svenskar passade på att på kort tid lämna ett land i kris och lågkonjunktur.

1924 införde USA de så kallade kvotlagarna som begränsade och nästan omöjliggjorde all invandring till USA. Under 1930-talet drabbades USA ännu en gång av en svårare kris med åtföljande bankkrasch, då utblottade drevs till förtvivlans gräns. Ca 6 000 sverigeeemigranter återvänder till sitt gamla hemland - så även till vår bygd.

”Amerikanarn” återvänder till byn

En man, här i bygden kallad ”Amerikanarn” återvänder. En person med rent otrolig berättarglädje. Hans många, många med superlativer kryddade amerikahistorier lever ännu kvar hos oss som minns. En gång när Amerikanarn som vanligt var i berättartagen om det fantastiska landet ”där över”, fanns bland kunderna i affären ännu en i trakten välkänd återinvandrare. Han hade några gånger varit hemma på besök men nu sista gången beslutat sig för att stanna för gott. Han var en duktig murare och kunnig yrkesman som i trakten införde amerikansk teknik och arbetstakt sades det. Abrupt blev den gode Amerikanarn avbruten i sin förkunnelse: ”Hördu dudö det finns ingen sanning i vad du påstår. Om du varit i Staterna, har du inte kunnat undgå att se vad jag många gånger sett, människor som legat döda av svält i städernas parker, många med en grästorva i munnen. Det har vi inte sett i Sverige och varför stannade du inte kvar när allt var så förträffligt i Staterna”.

Amerikanarn säljer släktgården i byn och flyttar från orten. Muraren Karl Vibäck köper torpet Örnhult i Ankarsrumstrakten där han efter ett arbetsamt liv också avlider.

Jag minns en tid för inte så länge sedan, några år inpå 1920-talet, då den gamla tiden ännu hakade sig kvar medan en tid med snabba förändringar och med rent otroliga, högteknologiska uppfinningar väntade bakom hörnet, väntade på att få göra sig gällande och som snabbt kommer att förändra hela vår värld. Oljan hade redan kommit med fotogen, som givit ljus i hus och ladugårdar, råolja till stationära motorer vid trösk- och sågverk, drivmedel till industrier, fartyg och flygmaskiner och bensin till traktens första mjölk- och varubil, som med dundrande, massiva gummihjul dagligen trafikerade Västervik tur och retur.

Men ännu var det många bönder och en del hantverkare, som körde till torgs på lördagarna med häst och ”trilla”. Ännu var det ett måste för bodbiträdet att kunna svarva en hållbar strut. ”Man ska kunna slå den mot disskanten hur många gånger som helst utan att strutknuten ska gå opp”, sades det. Tydligen en svår konst då några aldrig lärde sig knepet. Strutar till snus, kryddor, mandel, russin och karameller. Ännu var det en tid då inga tider för affärens öppethållande existerade i någon lag eller överenskommelse. Sista kunden för dagen bestämdes när fönsterluckorna bomrades igen och järnstången lades på och reglade affärens dubbeldörr. Klockan kunde bli både nio och tio på kvällskvisten då det blev städdags. Vatten stänktes på trägolvet innan sopkvasten kom fram. När allt var klart, väntade vanligtvis traktens grabbar för att ta en dust i armbrytning eller fingerkrok över affärsdisken. Den var som gjord för ändamålet. Aktiviteterna var ständigt återkommande och timade

när affären var stängd och i fotogengaslampans starka sken. Som final "klunsades" om simpor, 5 öres cocosbollar. Förloraren fick bestå. En suverän i sporterna armbrytning och fingerkrok (vänster och höger hand, lillfinger och långeman) var Fredrik W:s förste man i 18 år, Erik Pettersson, som härstammande från Bjärka kvarn. Ingen i trakten orkade pressa Överumsplogen så många gånger över huvudet som han. Plogen stod som varuskylt utanför affärstrappan. Det mesta skulle finnas i en väl sorterad lanthandel men fick även tjänstgöra som den tidens skivstång. Erik Pettersson var dessutom duktig i sitt yrke, arbetsam, gladlynt och omtyckt av alla. Han blev senare handlare i Östantorp, där han avled 1976.

En skåning inspekterar vår bygd

Fredrik W. hade besök av en nära släkting, en farbror från Skåne. På morgonen efter ankomsten var den gamle, genuine skåningen ute på promenad för vederbörlig inspektion av omgivningarna. Tillbakakommen var han helt konfunderad. "Varr har ni joren - definns ju ingen jor härr". - Vart han såg, såg han skog, skog, sjöar, berg och kanske någon stenig teg, som han inte räknade som åkerjord. Vad han såg var en för honom fattig småländsk skogsbygd.

Torpen och backstugorna

Det finns stora skogsområden i alla väderstreck runt om vår bygd. På den här omskrivna tiden, fanns i skogarna, både när och fjärran, många, många bebodda torp och backstugor, som har en omfattande och intressant egenhistoria, för omfattande att här i detalj relatera. Många har nog undrat över vem som "i Herrans namn" kom på idén att bygga boningshus med uthus så långt ut i skogarna borta från all ära och redlighet. Man Kan ju bara undra - men många gånger kunde det gå till såhär. Drängen och pigan på gården hade fått tycke för varandra. Tillsammans byggdes luftslott för framtiden. "Ja så ska vi ha `t - men var ska vi ta `t. Hon hade kanske någon hundralapp kontant om året. Drängen någon tia mer. Bägge med mat och husrum. "Ta reda på en vacker, lättodlad plats på min skog," sa patron som behövde både skogs- och lantbruksarbetare. "Bygg hus och fästall. Virke och byggmateriel bekostar jag. Fiske i mina sjöar och jakt på mina marker ingår - men jag skall ha hälften. Fritt får du hugga ved till egen vedbrand".

Så kunde det låta och sålunda kom en hel del skogstorp till men de allra flesta byggdes av skogsbolag, skogsägande bruk, Skogsstyrelsen (senare Domänverket 1921), större herrgårdar, stiftelser med flera, alla med ett gemensamt - bostäder till sina jordbruks- och skogsarbetare. Att fastighetsägarna sedan avfordrade dagsverken på huvudgården som torparrende, blev en annan historia.

Svensk historia och statistik vet berätta att begreppet torp har funnits sedan medeltiden. På 1500-talet, för liten gård men stor nog för att betala viss skatt. På 1600-talet blev Indelningsverkets soldattorp, båtmanstorp och dagsverkstorp på enskilda bönders mark allt vanligare. Samma årtal spelade torparna en huvudroll som arbetskraft i jordbruket. Torptypen från slutet på 1800-talet var skogs- och kronotorpen. Industrialisering, emigration, kontanta arrenden och friköp nedbringade

antalet torpare i vart land till ca 100 000, år 1910 till ca 50 000. Ännu 1930 räknades antalet torpare i vårt land till 20 000. 1943 förbjöds dagsverksarbetet i lag och därmed försvann begreppet "torpare".

Hård kamp för skogstorparna

Skogstorpens folk fick föra en hård kamp, många gånger i en hård och karg natur. Drömmen om ett litet lugnt himmelrike i en rofylld skog, blev för de flesta det rakt motsatta. Den uppodlade jorden runt boningshuset, gav minimala skördar. Långa gångavstånd till och från tätorterna med tunga bördor på gångstigar och dåliga skogsvägar, på vintern oplogade. Små dragiga bostäder, minimala förtjänster, som många gånger resulterade i ren fattigdom. Man sade: "De ende torpera ä förmögne på så ä de barnen,". Barn som måste söka arbete inom jordbruk, städer eller industrisamhällen. Sedan de unga lämnat torpen, var det de gamlas tur att flytta ut till tätorter och ålderdomsinrättningar. På kort tid, från senare 1930-talet till 1943 då dagsverksarbetet förbjöds, gick en månghundraårig torpepok i graven. En del av torpen har sålts till fritidsbostäder. Många har bränts eller rivits medan återstoden sakta men säkert går sin förgängelse till mötes.

Statarsystemet avskaffas

Två år efter det att torpsystemet förbjöds, avskaffades även en ännu vidlyftigare tidsepok – statarsystemet. Ett system som infördes efter tysk förebild vid mitten av 1700-talet och avskaffades den 1 november 1945 på grund av systemets sociala nackdelar. Kända svenska författare har ägnat större delen av sin litterära produktion med att dokumentera statarsystemet, "statareländet", och dess sociala orättvisor, varför det här endast kommer att lokalt helt flyktigt beröras. Den gifta lantarbetaren (stataren) erhöll ett mindre kontant belopp (städja) samt naturaförmåner (stat) i form av fri bostad, mjölk, spannmål, potatis samt kanske foder till en gris och några höns.

Enligt uppgift hade statarna på härvarande gård i Hummelstad år 1940 25 kronor i kontant månadslön, dessutom naturaförmåner av fri bostad, 2 liter sötmjölk, 2 liter skummjölk (vid större uttag 2 öre liter) fri sättpotatis på gårdens åkermark, fri vedbrand (som stataren själv fick hugga), kli till grisfoder och brödsäd för malning. Två av statarnas fruar hade 15 kronor vardera i månaden för mjölkningen av 40 kor morgon och kväll, kalvkor tre gånger dagligen. Statarnas kvinnor skulle dessutom hjälpa till vid höslåtter samt upptagning avmejad säd utan ersättning.

På gården fanns traktens största boningshus, byggt under Ankarsrumstiden. Byggnaden kallades kort och gott för "staten" men fick också av folkhumor heta både "kråkslottet" och "mahognyvillan". Den stora, faluröda träbyggnaden innehöll fem lägenheter med rum och kök, fem endast med kök och två större bakrum med murade



Modell av "Staten", förvaras av Byalaget.

bakugnar. Fyra av lägenheterna med ett rum och kök var reserverade för gårdens statare med respektive fruar och familjernas 22 barn (1939-40). Alla övriga lägenheter var uthyrda. Enligt uppgift beboddes huset av totalt 46 personer.

I huset fanns två genomgående trappuppgångar till andra våningen där vinden hade nästan fritt spelrum. "Kåken ä gammel - de drar hemskt frå bå dörer å fönster, som hänger på trekvart å frå store sprinter i bå vägger å golv - å inte nog me de , en håller på å bli oppäten av de förbrännade lössa".

I de stora väggsprickorna hade vägglössen sina bon och mådde där alldeles förträffligt men gjorde livet surt för de boende. "Kan en möte dom så di inte kommer opp i sängera, går di frå väggera opp i take å slapper sa ner på en när en ligger å ska sove – alltibland mitt i ansikte". (En husmors klagan).

En pappa sade skämtsamt när ungarna klagade: "Va ni glade för de, de e bare den onne bloa di suger". En av boendets olägenheter - det fanns många fler - bland annat allt mödosamt, långväga vattenbärande från källan nere vid "kärret". En av statarfamiljernas anhörig omtalar: "Skulle min fars kontanta statarlön slås ut på varje familjemedlem blev det 10 öre om dan. 10-öringen fick lov att räcka till kläder (skor det dyraste) och mors inköp av kaffe, margarin, socker, jäst, salt, gryn m.m. Hur det gick ihop, kan jag inte än idag begripa".

Den 24 oktober varje år var det "ny städje". Då körde statarflyttlassen "härsan tvärsan" på svenska landsbygdens vägar. Byta till bättre jobb och boende - sämre än det som lämnats, kunde man ju inte få, trodde man.

I det stora huset fanns två vindsrum med öppna spisar. Ingen kunde minnas vem som bebott rummen. En för oss äldre välkänd ortsbo var på besök i sitt gamla barndomshem, blev tillfrågad av vår sagesman, Leif Nilsson. "Visst vet jag. När det var dags för någon av husets kvinnor att föda, kom barnmorskan och tog med henne upp på något av rummen. Jag var en av dem som föddes där". Byggherren Ankarsrums Bruk tänkte då på alla "bekvämligheter".

En något annorlunda version har berättats för mig. "Ja och brorsan flyttade opp på ett av rumma ett par nätter, när lössa ble förjåklige, - men di hitta oss ändå".

Efter att nästan ha stått obebott i 25 år, brändes den stora träbyggnaden, med hjälp av två brandkårer den 24 mars 1970. Ett monument från en svunnen tid, som väl ingen önskar tillbaka, hade gått upp i rök. Inte ens djurskyddsföreningen protesterade mot bränningen. På gården har, den så kallade "klockerstugan" rivits. Även de fyra dassen, som alltid hade viss benägenhet att svämma över, har gått samma öde



Staten brändes ner i mars 1970

till mötes. I skrivande stund står svinhuset och den 100 meter långa ladugården kvar, tomma och under snabbt förfall.

Traktens längsta ladugård

I ladugården fanns plats för 40 klavbundna kor, tre tjuvar, fyra oxar, plats för ungdjur, kalvboxar och fårkättar. Stall för nio hästar, fölboxar, selkammare med plats för sju selomgångar. Ett större vagnslider samt utrymme för tröskning. På våningen över ladugård och stall, höskulle med längsgående körbana, genom hela husets längd med tillhörande, stensatta ändkörbroar. Under byggnaden tre stora källarutrymmen för "hökrakar och diverse bråte."

Så sent som år 1938 omfattade boendet på Hummelstad gård ca 50 personer.



På kort tid har en rent otrolig utveckling skett inom samhälle och lantbruk. Inom lantbruket har traktorn övertagit dragarbetet från oxar och hästar. Sinnrika maskiner och redskap har uppfunnits. Maskiner i alla storlekar till alla ändamål mjölkar, jordbereder, sår, skördar, tröskar, transporterar och rationaliserar lantbrukets rutiner. Ingen arbetsam höbärgning numera. Maskiner slår grödan, pressar, rullar och förpackar i stora balar, och hermetiskt slutna plastemballage, som får ligga ute under bar himmel" att hämtas vid behov. (Ett nytt inslag i vår natur).

Det behövs inte några stora utrymmen till ströfoder, ej heller till några körbanor med tillhörande körbroar. Genom sambrukning med granngården (en tidstendens över hela vårt land) behövs ej mer vår gårds här omskrivna byggnader. Den stora träladugården med eternittak måste bort, inte minst av säkerhetsskäl, vilket blir problem för ägaren Domänverket.

Som ett monument från en svunnen Ankarsrumstid byggt av slaggsten från Bruket, kommer säkert det gamla gårdsmejeriet att finnas kvar i framtiden. Nu privatägt och omsorgsfullt renoverat.

Med vision och en livlig fantasi hjälp, kan man än i andanom förnimma ljuden från en svunnen tid då full verksamhet rådde på här omskrivna gård. Ljud från ramande kor i sina rasslande järnbindsel, "kogubbens" domderande på sina bångstyriga få, bråkande får, hästhovars järnskodda tramp mot stallets kullerstensgolv. En stånkande råoljemotor, dragande ett spinnande tröskverk. Hästars gnäggande dragande stora hölass upp för den höga körbron. Stojande, lekande barn och hjärtligt skrattande mjölkerskor och många andra odefinierbara ljud och läten.

Lyssnar man noga, visst hörs uppe från höjden, vällingklockans spröda ljud minna om slutet på en tidsperiod för inte så länge sedan. Men nu åter till verkligheten. Allt är så tyst, så tyst, endast långt bort mot storskogen hörs en traktors svaga dunkande och påminner om en nyare tid.

Rationalisering och mekanisering i skogen

Ursprungligen var skogen människans fiende. Kulturen och uppodlingens gång är historien om människans oavbrutna kamp mot skogsriket för att återta förlorade domäner. Elden och svedjebruket blev människans förnämsta hjälpmedel för att utvidga de små odlingskretsarna och betesmarkerna. Tjärbränning och ökad träförbrukning inom skeppsvarven tärde hårt på skogarnas virkesförråd.

I Sverige på 1500-talet, började redan Vasaregenterna genom lagstiftning försöka hejda det förödande svedjebruket i skogarna. En av skogarnas största avnämare har varit järnhanteringen. Sverige var på 1700-talet världens förnämsta järnproducerande och järnexporterande land beroende på god malm men även på sina stora skogar i bruksdistrikten. Sverige förlorade längre fram sin ledarställning när man lyckades ersätta träkol med koks vid malmens smältning. Även här på Ankarsrums Bruk. De stora naturförråden i skogarna började snart att minska. Förhållandet mellan tillväxt och produktion blev ett brännande problem.

Lagar om återväxt och skogsvård kom till på löpande bad och 1939 bildades Statens skogsforskningsinstitut där man skall erhålla kontinuerliga uppgifter om förändringarna i våra skogar. Skogen är en viktig förnybar naturprodukt som måste skötas omsorgsfullt i all framtid. I min uppväxttid fick man ofta höra: "Skogen är fattigmans tröja". Ordspråket är numera bortglömt - det stämmer ej längre med verkligheten. Även inom skogsnäringen har utvecklingen gått otroligt fort med sinnrika maskiner och nya avverkningsmetoders hjälp.

Så sent som till slutet av 1940-talet bedrevs skogsavverkningen endast med yxa, såg och barkspade. Yxan var det äldsta redskapet (med rötter från stenåldern). Sågarna var en tvåmans stocksåg för fällning av grövre träd med bågsågar för kapning. För helbarkning av till exempel timmer och massaved brukades olika former av barkspadar. Sågkilar brukades för undvikande av klämning vid trädfällning och klyvkilar t.ex. kastveds sönderklyvning.

I början på 1930-talet kom så kallade enmans svanssågar och senare med tillhörande hjälpfjäder. 1950 kommer en epokgörande uppfinning, motorsågen, som ännu dominerar arbetet med fällning, kvistning och kapning. De första exemplaren vägde upp mot 26 kg. Dagens effektiva motorsåg mellan 4–5 kg.

Det uppfanns även processorer, som kapade och kvistade träden efter fällning. Snart kom nästa steg i utvecklingen, skördarna som fäller, apterar och upparbetar träden. Handbarkning ersattes under 1950-talet med maskinell barkning vid bilväg. Nu utförs barkningen vid sågverk eller fabrik. I början av 1960-talet fick speciella skogstraktorer sitt genombrott. I Sverige användes numera olika avverkningsmetoder beroende på mekaniseringsgrad. Där ingår motorsågar, lastande traktorer, skötare, kvistningsmaskiner, kapare samt servicefordon.

Skogsarbete har varit ett hårt och riskfyllt arbete. Skador av vassa verktyg, trädfällning och förslitningsskador i rygg och axlar har varit skogsarbetarens gissel. På Kort tid har manuellt skogsarbete ersatts med sinnrika maskiner och mekaniserade system, som man i framtiden önskar skall reducera skogsarbetarnas yrkesskador.

Traktens första bensinstation

Åter till "en tid för inte så länge sedan", några år inpå 1920-talet - en markant brytningstid mellan två tidsperioder. En intressant tid då det gamla i mångt och mycket ännu höll sig kvar, medan en ny tid väntar, där många, elektriska och högteknologiska uppfinningar kommer att inleda ett nytt tidevarv.

Från den korta brytningstiden mellan de två tidsperioderna, har jag många minnen. Minnen från bygden av kunder och affärshändelser. Jag minn den fattigdom och penningknapphet som var rådande. Alla tycktes leva under "knapphetens kalla stjärna". Att vårt land drabbats av en svårartad kris i mitten av 1920-talet och en bra bit inpå 1930-talet, förbättrade sannerligen inte allmänhetens ekonomi.

Samtidigt förvånas man över kronans dåtida stora, starka värde och hur otroligt snabbt det sedan har försämrats. Så sent som år 1933, konstaterar en prisundersökning, kostade 25 kg matvaror 15 kronor. Samma matvaror kostade några år inpå 1990-talet över 400 kronor. Bilarna hade kommit till vår by redan år 1921. Fredrik W. byggde traktens första "bensinstation", en liten rödmålad brädkur. På dörren konstaterade en prislapp, vill jag minnas, "BENSIN 22 öre lit."

Prislappen fanns kvar i början på 1930-talet. En liten nätt prishöjning till dagens bensinpris (över 8 kronor) på så där 2 800 procent. (Troligen kommer prishöjningarna att fortsätta. Än är toppen inte nådd).

Jag minns bland annat gummorna, ännu klädda som modet varit i månghundra år, med schallett, blus, ibland sjal över axeln och med nästan släpande långa kjolar, för det mesta gröna (av ålder sades det) och med en lockkorg på armen. När vädret var fint och väglaget bra, klädda i deras käraste och dyrbaraste klädespersedel - de långa chevreausnörkängorna. Många av damerna var spensliga och magra. "Ja se, kärringerna ä så magre att de nöter klära innifrå", skrattade gubbarna.

Vad som fanns under de långa, nästan släpande kjolarna avslöjade en av töserna. Med tanke på vinterns kyla hade affärens lager utökats med fodrade damkalsonger i bomullstrikå med resårer både uppe och nere. Nyheten exponerades på affärens manufakturdisk. Några av damerna visade intresse, men inta alla. "Sånedära traser, va ska en ha såne te. Nää de ska va bart å friskt om röverit", Konstaterade Thilda, en av damerna.

Nyheten blev dock populär trots det höga priset, (inte fullt 1:50). En del av de "tidsintressanta" gummorna var änkor, boende ensamma på något torp eller backstuga, andra på något vindsrum



eller undantag, alla med ett gemensamt - en rent rörande penningknappknapphet. De små slantarna, som oftast förvarades i en knuten näsduk i kjolfickan, räckte bara till det allra nödvändigaste för livsuppehållet. Deras små inköp var därför noga planerade. Behövliga specerier inhandlades och kanske en liten bit fläsk eller en salt sill. "Så om penga räcker ska ja ha ett par hölkaker. Si hölkakebröt ä så gött å tänk så drygt, när en har äte opp runtersikring, så börjer en ma hölet, å dä blir så drygt, så drygt."

Vitsen fick man höra många gånger i olika versioner under årens lopp. Bröd var en nyhet som vi nu kunde få med vår mjölk- och varubil, dagligen från ett bageri i stan. Alla kvinnsen var minsann inte magra och till åldern komna. Jag minns femininer av alla kategorier. Unga och gamla, glada och allvarliga, kraftiga och nätta, bondmoror, pigor, arbetare- och hantverkarehustrur. Många är töserna som passerar i minnenas revy.



En ny expansiv tid har så smått börjat göra sig gällande, och som kommer att förändra det mesta i vår tillvaro, så även klämodet. Även om omskrivna gummor i det längsta sökte bevara gamla klänningmodets längd, blev kjolarna kortare och kortare. En av de äldre gentlemännen tycktes förfäras över en yngre tös i kort-kort: "Ja se fruntimmera ger sa inte förrn kjola sluter där bena på dom sluter". Med en kortare kjollängd försvann även de älskade långa cheverausnörkängorna medan det nya modet fordrade långa strumpor.

Nya strumpfabriker världen över (även svenska) försåg den stora efterfrågan på tunna, långa och korta damstrumpor i olika material. Våra äldre damer Kommer säkert ihåg glädjen över sina första, långa silkesstrumpor.

Något längre fram i tiden - nylonstrumporna. Damerna har säkert inte glömt en annan nyhet i tiden - sina första underkläder i rosafärgad "charmöstrikä". När våra damer skall vara riktigt fina kommer ännu det långa kjolmodet till heders, likaså då och då i en så kallad modenyck. Det var inte bara kjolarnas tusenåriga modelängd som avkortades. Något senare, här på 1930-talet, avkortades ett ännu äldre mode, som säkert varat sedan hedenhös - kvinnornas långa hår. Kanske något av en kulturrevolution världen över. "På värns siste ti - mot all kristen relion", dundrade nära av gubbarna.

Många av de yngre töserna har dock behållit sitt långa hår, vilket senare har anammats av en del yngre manspersoner nu med en "hårpiska" långt ner på ryggen. Även de gamla gummornas öronringar har blivit en del gossars nya mode-trend. Förunderliga är modets nycker.

Den här snabba tidsförändringen från en tid då mycket av det gamla ännu var rådande i mitten av 1920-talet ändrades inte bara snabbt kvinnornas mode och livsmönster utan kanske lika mycket männens. Jag minns gubbarna

En förstklassig, blå
Cheviotkostym
av äkta S. S. S. cheviot, med
konstsidenfoder. Senaste snitt
och stil, ypperlig passform.
Kr. 98: -

RYDHOLM
HERRSKRÄDDERI
HERRKONFEKTION

STORA NYGATAN 35
(Hörnet av Tyska Brinken)

klädda i vita lärft- eller randiga bomullsskjortor utan krage, storväst eller kavaj, vadmals- eller mollskinnbyxor allt efter väderlek, pliggade smorlädersstövlar eller kängor med klackjärn, hatt eller krimmelmössa. Fint klädda med mörkblå cheviotkostym med vitt så kallat veck, väst, boxkalvsskor, knallhatt (plommonstop) - finesser som inte var allom givet. Det var ont om slantar i gamla "Svitjod". Behövde man någon gång i livet vara finklädgd till exempel till bröllop, barndop i kyrkan, 50-års kalas och begravingar kunde man ju låna a av släkt och vänner eller av bodbetjäningen, som oftast fick "förtroendet" att låna ut diverse persedlar ur sina små garderober.

Snus i parti och minut

Jag minns den tidens karlar, de flesta kraftigt byggda i sina slitna, lappade arbetskläder med stora, kraftiga valkiga händer, vana med hårt arbete i alla väder utan skyddshandskar. Skäggiga och snusiga, mångaa gånger med rinnande snusränder, och veckolång skäggstubb. Till sabbaten skulle hakan rakas (med rakkniv) och ansiktet vara vältvättat med tvål och vatten. Av utseendet att döma, väntade en del av gubbarna flera veckor med den proceduren.



Man kan inte beskriva den här brytningstiden utan att omnämna snuset, som tydligen betydde så mycket för mångas välbefinnande och som då såldes som lösviktsvara i handeln. Snuset maldes i olika finhetsgrader av två sorters amerikansk tobak, ljus och mörk md tillsats av bland annat vatten, salt och olika kryddor. Infördes till Europa redan på 1500-talet, först som fint nässnus, som blev en statussymbol för bägge könen i de högre stånden, där det snusades i näsan med hjälp av en liten silversked för det mesta från en påkostad silversnusdosa.

Snus ansågs vara bra mot många sjukdomar bland annat migrän. Betydligt senare blev det grova, mörka matsnuset otroligt populärt i vårt land. Vi blev snart "världsmästare" i snuskonsumtion. Ingen var en riktig karl utan en stor näversnusdosa i byxfickan. Snuskonsumtionen blev rent otrolig. En levnadsregel förkunnade bland annat: "En gång i timmen en snus, en gång om dagen på hus..." Fortsättningen passar dåligt i skrift).



Flickorna skrattade och var med galoppen: "Ja, se att kysse en kar utan snus, ä sum att kysse en nyfödd kalv bakom svansen". Snusätandet var stort och snuset billigt. Man ville helst ha den stora dosan fylld gratis. Snusätandet hade dock sina avigsidor. Man spottade, efter bästa förmåga, på golvet och lade använda snusbussar lite varstans i alla vinklar och vrår - och varför inte spotta på affärsgolvet när man spottade på golvet hemma vid? I

hopp om bättring på ofoget textade en kollega ett anslag: "Varför spotta på golvet, när det finns både väggar och tak?". I bland annat allmänna lokaler, järnvägsstationer, tåg och kommunala inrättningar fanns gott om spottkoppar och lådor, som fungerade många decennier framöver - nu

ett minne blott när hygienen gjort vissa framsteg. I mitt minne finns många roliga snushistorier men blir kanske för mycket snusande för att vara intressant.

Rökningen hade kommit och minskat kraftigt på snusandet. Ansågs vara mindre snuskigt, flottare och mera behändigt. Cigaretter, pipa och tobak, cigarrcigaretter, cigarr och cigarill blev nya njutningsmedel. Men inget gick upp mot snuset, tyckte många. Redan 1874 tillverkades de första svenska cigaretterna av märket Bridge som senare blev en mäkta populär sort av tobaksrökning. Den munstycksförsedda cigaretten döptes av folkhumorn till "likkistespiken". (Kanske ett ord för eftertanke till dagens vanerökare?) Senare formligen översvämmades marknaden av märkesrökverk från både när och fjärran.



Hästens stora betydelse går mot sitt slut

Trots de mycket dåliga vägarna, hade de första lastbilarna som tidigare nämnts kommit till vår by 1921. Men på vägarna, i skogen, på åker och äng är det hästen, "människans slav" sedan månghundra år, som ännu en tid framöver spelar en viktig roll. Så sent som år 1944, omtalar en statistisk hästräkning, det totala antalet hästar i Sverige till 603 857. Sedan dess har antalet drastiskt sjunkit år efter år.

När vägbyggen och förbättringar började från 1920-talets mitt till några år in på 1940-talet, skedde de tunga och längre transporter ännu med häst och "skrovvagn". Skeendet - händelseförloppet har snabbt förändrats. Även på vägarbetena har motorismens alla epokgörande maskinella uppfinningar övertagit hästens förr så stora roll. Även människan ställer för gott undan spade, skyffel, korp, spett och kärra och låter schaktmaskiner, grävsopor, lastmaskiner och lastbilar med tippanordningar övertar det mesta av manuellt arbete.

Sedan tidig barndom kommer jag ihåg två vandringsfolk, då vanliga på våra vägar, som för sina vagabonderade vandringar, utan mål på svenska landsbygden, var helt beroende av hästen som dragare. Zigenare och tattare härstammar från två olika folkslag men använder gemensamt romani som hemligt språk. Deras ekonomi grundades bland annat på handel med hästar. Zigenarnas ursprung är numera klarlagt. Språket visar att deras hemland varit nuvarande Pakistan. Till Sverige kom de första gången redan 1512. Zigenarna tillhör vissa stammar - man hörde dem vördnadsfullt tala om sina zigenarhövdingar. Förutom hästhandel försörjde de sig på småhantverk, bland annat. förtening, tivoliarbete, arrangerade zigenarbröllop där allmänheten inbjöds, spåkonst med mera.



Jag minns från min barndom hur zigenarna kom, slog upp sina tält för att om några dagar dra vidare. Senare anskaffade de stora tunga familjevagnar, vilka drogs av parhästar, som till allas förtret ständigt fick smaka piskan, helst i uppförsbackarna. Djurplågeri var tydligen ett okänt begrepp för den dåtida zigenaren. Zigenarens sysselsättningar blev i början på 1940-talet olönsamma och satte flertalet i svår misär, vilket uppmärksammades av de sociala myndigheterna i vårt land, som tog på sig ansvaret för vandringsfolkens integrering. Man skaffade bostäder, platser för barnen på daghem och förskolor. 1943 var ännu 95 procent bostadslösa - 20 år senare endast fem procent.

”Tattare medlem av en socialt utstött folkgrupp som ibland avviker från majoriteten genom att inte vara bofast och på felaktiga grunder trots vara rasmässigt avvikande, Ofta av kriminellt belastade släkter”, konstaterar en ordbok.

Tattarna finns nästan i hela Sverige, mest i vissa landskap och vissa områden. I till exempel Värmland finns socknar, som huvudsakligen har befolkats med tattare. I motsats» till zigenarna äro de i regel bofasta men hade stark förkärlek för ett kringvandrande liv.

För det mesta visade de mot ordnat arbete. Innan motorismen kom och ändrade deras livsmönster försörjde ds sig på gårdfarihandel och handel med hästar. De lade sin verksamhet gärna till marknader. Tattarna hade ett mycket dåligt namn om sig bland allmogen, som betecknade dem som vildsinta, opålitliga, arbetskygga, ”ena förbaskade skojar” och som det låter i visan ”tjuvstryk och rackare.” Man såg när ett tattarekipage kom farande. Tattaren satt alltid på ”motsatt sida” på kärrans säte. Allmogens körkarlar satt på höger sida (rätta om mitt minne svikit), tattaren på den vänstra.

Jag har många minnen av de båda vandringsfolken, vilkas problem positivt har uppmärksammats i utredningar 1940, 1954 och 1964. Arbetsmarknads- och Socialstyrelsen har tagit på sig ansvaret och upprättat program för undervisning, anpassning och integrering. På ett par årtionden är det nu slut med deras vandringar på den svenska landsbygden, vandringar som varat i hundratals år. Slut är även med deras hästars mödosamma slit.

Invandring och utvandring

Sverige har varit och är fortfarande ett invandrar- och utvandrarland. Störst var utvandringen senare hälften av 1800-talet med ett betydande utvandringsöverskott. 1851 - 1930 emigrerade inte mindre än 1,5 miljoner svenskar, då främst till Amerika.

Invandringen till Sverige blev betydande under medeltiden då tyska hantverkare och köpmän utövade starkt ekonomiskt och politiskt inflytande. På 1600-talet införde svedjefinnar nya odlingsmetoder i svenska skogsbygder. Inom Sverige och Finland skedde ett ständigt folkbyte fram till 1809.

Under stormaktstiden inkallades skotska militärer och Louis De Geer, själv vallon, förmedlade järnarbetare, vilkas vallonska tekniska kunnande blev av stor betydelse för de mellansvenska järnbrukens uppsving på 1600-talet. Flera svenska släkter härstammar från vallonsmederna vilkas

ättlingar i dag uppskattas till över 30 000, en del från vårt Ankarsrums Bruk med klingande vallonska namn. Först 1772 tilläts judar bosätta sig i landet.

På 1800-talet, den stora utvandringens tid, var invandringen ringa och gällde då främst återvändande svenskamerikaner. Först under andra hälften av 1900-talet har invandringen blivit så omfattande att det starkt bidragit till det svenska samhällets förändring. Invandringen har sedan 1945, efter andra världskrigets slut, medfört förändringar på en rad samhällsområden. Sveriges befolkning ökade med 2 miljoner på knappt 50 år och något mer än hälften, en dryg miljon berodde på invandringen.

På 1970-talet kom ungefär hälften från de nordiska länderna, främst från Finland. Sedan dess har invandringen ökat samtidigt som sammansättningen radikalt förändrats och från 1985 har fler kommit från Asien, främst från Mellanöstern, Afrika, Latinamerika och nya Europa. Alltjämt var dock finländarna den största invandrargruppen i landet följt av iranier och jugoslaver, utvandrare från vad som var Jugoslavien före 1992.

På några årtionden har "gamla Sverige" blivit ett mångkulturellt samhälle där hundratals språk talas och lärs ut i skolorna - men många frågor väntar på svar. Skall svenskt språk och kultur vinna överhand inom de stora invandrargrupperna om en eller två generationer? Är oron för framtiden obefogad? Är den ekonomiska belastningen för stor för ett litet land som Sverige? Ökar invandringen arbetslösheten? Är invandringen en tickande bomb eller kanske en resurs i framtiden - många fler frågor väntar på svar.

Nötboskapen – vår tids viktigaste husdjur

Nötboskapen - oxsläktet - idisslarna lämnar värdefullare produkter och har större utbredning än någon annan boskap. Lämningar bland annat i torvmossar visar redan under stenåldern att det förekommer nötkreatur som husdjur i Sverige. Den tyske historieskrivaren Adam av Bremen skriver på 1070 talet att "i Sverige avseende på boskapsavel tager priset framför alls andra länder". Olavus Magnus talar bland annat om "de ymniga betena och de stora boskapshjordarna i Sverige samt den stora tillgången på smör, som även såldes till köpmännen på andra sidan havet.

KON. Före tämjandet frambringade kon säkerligen ej mer mjölk än de diande ungarna behövde. Människorna kunde säkerligen ej förutse hur kon i så otrolig hög grad kunde öka sin mjölkproduktion som nu blivit fallet. Under senare tiders målmedvetna avelsarbete har utvecklingen gått framåt med stora steg med produktion av mjölk, mejeriprodukter och kött. Till frömma för människorna har kon sannerligen



underkastat sig deras vilja. Kor är hart när oersättlig för vår försörjning.

OXEN - en kastrerad hane av nötboskap - som ung benämnd stut - en trägen arbetare i människans tjänst. När människan lade bort sin hacka och spände en oxe för plojen kunde hon ungefär tiodubbla storleken på det odlade fältet med mindre arbete och kortare tid frambringa skörd. Vi har vant oss att tänka på hästen som vårt främsta dragdjur, med det har den varit blott de senaste århundradena. Dessförinnan plöjde man nästan uteslutande med oxar som också drog vagnar och slädar med tunga bördor. Det var oxar (enligt historien) som släpade sten till pyramiderna, till Greklands gamla tempel, till romerska amfiteatrarna och till Frankrikes stora medeltida katedraler. I de amerikanska västra staterna var de stora oxdrifterna ett pittoreskt inslag till i början på 1900-talet.

Överskott av nötkreatur i vårt land uppvisade egentligen endast trakter där boskapskötseln var huvudnäringen. Norrland, skogstrakterna i Västergötland och Östergötland samt Småland var de trakter som kunde leverera slaktdjur till städerna. Inom områdena rådde livlig uppköparverksamhet. Uppköparna for omkring på landsbygden hos bönderna samt till marknaderna och köpte upp djuren. Dessa märktes med köparens tecken och när man fått ihop ett större antal djur, drevs dessa landsvägen till bestämmelseorten. En sådan drift kunde omfatta flera hundra djur.

De mest Kända är de historiska oxdrifterna från Småland till städerna i Mellansverige och framför allt huvudstaden. Småland var vida känt för uppfödning av oxar. Våra trakter var inget undantag. På de större gårdarna fanns som regel ett flertal oxpar i olika storlekar. De största på 14-15 "kvarter" sades det. Man talade också om att när hästen ej orkade, spände man för oxarna. På de mindre gårdarna och torpen uppfödde och tämjde man stutar. Torparen hade som regel ej häst.

Hästen minskade i värds ju äldre den blev, oxen däremot ökade både i vikt och värde med åren. Mest ekonomisk var torparen som använde sin ko som dragare. Ett gissel för nötkreaturen var en insekt - oxstynget som parasitiskt levde på nötkreaturen. Insekten stack igenom huden, lade sina ägg som sedan utvecklades till larver, vilka orsakade stort lidande för djuret samtidigt den förstörde både hud och kött. I början på 1940-talet ålades kreatursägaren att injicera en vätska som ofelbart tog död på larverna. På ett par år var insekten helt utrotad till fromma för dagens nötkreatur.

En liten "komihåghistoria"

En småväxt man, en äldre lantbrukare från en av socknarna norröver, kom ofta ner till byn med trävaror och i handelsärenden, körande med sina små stutar. På något sätt hade gubben kommit "något isär" med byns pojkar, som kanske någon gång fått smaka på gubbens oxpiska. En av pojkarna var duktig på att härma oxstyngets högljudda läte vilket gjorde gubbens små stutar helt från vettet och kunde sätta av i fullt sken. Då kunde allt hända på några ögonblick. Av vägen över diken och gärdesgårdar och ut i terrängen kunde vansinnesfärden gå för att kanske sluta på någon bastant trädstam.

Gubben blev i traktan kallad för "Stingen" och pojken som härmade oxstynget fick av folkhumorn ärva gubbens förnamn som han fick heta livet ut.

Både hästen och oxen miste, på några årtionden 1930-1940), sin stora mångtusenåriga betydelse och tillhör nu en svunnen tid, utkonkurrerad av motorn: på vägen av bilen, i jordbruket av traktorn.

När man tänker tillbaka på den här, skarpt markanta brytningstiden på 1920-talet då det mesta av det gamla ännu höll sig kvar och som mänskligheten kanske levat med i årtusenden, nu rationaliserades detta bort med nya epokgörande uppfinningar och upptäckter på otroligt kort tid, kanske bara på några årtionden.

Åtta mil i veckan för konfirmanden

Ännu dominerade hästen på våra dåliga vägar. Hade man inte tillgång till häst med trilla, fick man gå - ibland tidsödande långa vägar. "Ja gick hemifrån när de börja ljusne å ä väl inte hemme förn' dä a mörkt", kunde man få höra en långväga kund förmoda.

Innan Ankarsrum fick sin nya kyrka (1918) fick konfirmanderna gå den då ca två mil långa vägen till sockenkyrkan i Hallingeberg. En gång i veckan för vederbörlig kristendomsundervisning och ytterligare en gång till söndagens högmässa, sammanlagt åtta mil i veckan. Något över 300 mil för den energiske Ankarsrumskonfirmanden som varit alla gånger på lektioner och högmässor under hela läsperioden. Säkerligen inget speciellt för vår bygd, liknande långpromenader förekom troligen över hela Sveriges landsbygd.

När vi pensionärer träffas, blir det ofta tal om gångna tider och hur otroligt fort allt har framskridit och förändrats. En av mina för närvarande närmaste grannar, en tös på 88 "havreskördar", har gott minne av allt som hänt under hennes långa och arbetsamma liv. För någon tid sedan kom samtalet in på hur långt landsbygdens befolkning många gånger fick gå till sina arbeten, konfirmanderna till sin "läsning" och skolbarnens många gånger långa skolvägar. Här nämnda pensionär berättade: "Jag kommer ihåg en episod då jag konfirmerades. Kyrkoherden frågade en av flickorna: "Varför kom inte Signe till undervisningen i onsdags?" Flickan hade över två mil att gå. "Ja trodde ja skulle få låne en cykel, men fick inte tag på nån". "Vet inte Signe att Gud har i sin stora nåd och godhet givit Signe två ben att gå med?", blev kyrkoherdens svar.

Nämnda pensionär omtalade vidare: "När ja konfirmerades 1926 hade ja också över två mil till kyrkbyn. Ja tjäna piga hos en hyggli bonne, som låna mej 120 kronor till köp av en cykel. Min lön var 10 kronor i månaden och 10 kronor skulle också dras av varje månad tills cykeln var betald vilket den också blev på ett år. På det läsåret fick ja inte ett enda öre över till kläder. Det var rent förtvivlat - ja glömmer det aldrig!"

1920-talet var en markant brytningstid mellan en gammal och en ny, fort expanderande tidsepok. Ännu hade inte motorfordonen övertagit trafiken på våra vägar. Ännu ett par tiotal år framöver fick landsbygdens folk fotvandra som i årtusenden tidigare. Gångavstånden var många gånger långa, tidsödande och betungande kanske mest för de allra yngsta skolbarnen, som då hade sex skoldagar i veckan att gå i alla "Herrans väder", kanske på skogsvägar och stigar som aldrig

plöjdes vintertid, knöliga och isiga på våren. Många av barnen hade dåligt med varma vinterkläder och skodon.

Lång väg till skolan

De flesta av barnen i vår byskola hade lång väg att gå, bland annat tre pojkar (bröder) från Stormbo by. En skolväg på ca 8 km, 1,6 mil dagligen, 6 dagar i veckan. Totalt 9,6 mil veckogång. Jag talade nyligen med en av bröderna i "sexbrödraskaran". Skrattande omtalade den nu pensionerade skolgrabben: Det var inte nog med att skolvägen var lång, far kunde inte mjölka (korna kanske inte gillade hårda arbetshänder) varför vi måste mjölka två, ibland tre kor på morgonen innan vi fick gå till skolan.

I många år hade vi i Hummelstads skola en duktig och ambitiös lärare, folkskollärare Karl Karlsson, som hade stora fordringar, inte bara på sig själv utan även på sina elever. Ordning, reda och punktlighet var ett måste i magister Karlssons skola. Magistern hade bekymmer och frågade Fredrik W. om råd. Fredrik W. var skolstyrelseledamot och skolkassör i många år samt något av tillsyningsman för läroanstalten i Hummelstad.

"Barnen från Hatterbo och Hagstorp kommer ofta försent till morgonlektionernas början. Kan Du ge mig ett råd?"

"Som du säkert förstår kan jag ej göra något åt saken men jag tycker du ska gå hem och tala med barnens föräldrar. Gå nu på söndag, då är föräldrarna säkrast anträffbara."

Barnen från skogstorpen Hatterbo och Hagstorp hade ca sex km gångväg till skolan, 1,2 mil dagligen på en smal och dålig skogsväg, som aldrig underhölls på barmark och ej heller plogades på vintern hur djup snön än låg - vissa tider även isig och halkig.

Veckan efter träffades de bägge herrarna och Fredrik W. frågade magister Karlsson om han varit och talat ned berörda föräldrar.

"Jag gick och gick och förmodade att jag gått fel. När jag kom till en grind rätt över vägen, vände jag om och gick hem."

"Du hade inte gått fel. Grinden du vände vid har många namn bland annat "kyrkgrinna" och "skoggrinna". Då hade du gått precis halva vägen till Hatterbo och Hagstorp."

1938 arrangerade vår kommun de första skolskjutsarna för barn med lång skolväg, vilket senare blev en förmån även för barn med kortare gångavstånd till läroanstalten. 1951 ordnades även skolbarnsbespisning i alla kommunens skolor, som nu måste bygga till bespisningslokaler med köksavdelning. 1963 nedlades undervisningen i vår skola i brist på elever och centraliserades med andra av kommunens mindre skolor.

För att råda bot på en svårartad kris med åtföljande arbetslöshet. I mitten av 1920-talet igångsätter myndigheterna omfattande vägbyggen och förbättringar. En förmodad större biltrafik fordrade bättre vägstandard, vilket även kommer att gynna cykeln, en nu fulländad tvåhjulning, som

introduceras världen över och snart blir vårt numerärt största fortskaffningsmedel, som kommer att "vidga vyerna" och förpassar långvägsvandringarna till en förgången tid.

Telefonen gör sin entré

En kliché med texten nedan användes på fakturor, brevpapper och påsar och talar om vem som var ägare till traktens första telefon redan i början på 1900-talet.

Oskar Bohman & C O
HUMMELSTAD
Garn-, Manufaktur & Diversehandel
samt Trävaruaffär.
Rikstelefon Gårdspånga 6 C

Telefonen var av batterityp för uppringning av manuell telefonväxel. Vid den tidens början var telefontätet sparsamt utbyggt av Telegrafverket (1853-1953), varför det ofta byggdes privata teleledningar till närmaste växelstation, vilket tydligen var fallet för Bohman.

Det skulle dröja flera årtionden innan telefonen fick allmän spridning över hela vårt land. Det svenska Televerket automatiserades 1956 och tusentals växeltelefoner blev överflödiga. Antalet telefonapparater i vårt land var 1979-80 ca sex miljoner eller 772 per 1000 innevånare. Telefontätast i världen efter USA. Den telefonapparat som Graham Bell uppfann 1876 har föga gemensamt med dagens moderna apparater. Med en liten fickmobiltelefon och obemannade satelliter vidarebefordras nu trådlöst telefonsamtal över hela vår värld med ljusets hastighet. En svensk företagare på affärsresa eller semester kan nu, från vilket land som helst på vårt "Klot", trådlöst och på sekunden med sin ficktelefon ändra programmet på sina ständigt arbetande robotar hemma i Svedala.



Telefonapparat med speciell uppgift

På en undanskymd plats i gamla affären stod en gammal telefonapparat, en fyrkantig liten låda i fernissat ekträ. På ena sidan fanns ett läderfodral innehållande en liten rund mikrofon med sladd. På motsatta sidan av lådan en liten uppringningsvev. På baksidan två mässingbultar med handmuttrar för ledningstråd.

Apparaten följde med inventarierna när Fredrik W. övertog affären 1910 och hade antagligen stått på sin hylla sedan Bohmans tid på sent 1890-tal. Ingen visste vilken funktion apparaten haft (kanske för lokalt behov) men många visste den kunde alstra elektricitet, och elektricitet "var bra mot remastiken", sades det. Lade man fingrarna mot apparatens båda mässingbultar och vevade,

fick man elektriska stötar, fort starkare - saktare mildare. Både gubbar och äldre "töser" kom med sina av reumatism förvärrade händer för att "få låne apparaten". Säkert hade många varit hos bygdens "kloka gummor" eller "kusargubbar som hade läst över det onda, men ingenting hade hjälpt. Troligen blev resultatet detsamma med telefonapparatens elektricitet, men försöka duger, förkunnar ordspråket.

Ännu på 1920-talet var fattigdomen kännbar för flertalet. Varma vinterkläder ett önsketänkande. Kylan var svår i nästan oisolerade och oeldade boningshus och reumatismen fortsätter som en svårbotad folksjukdom.

Aldrig tidigare har någon generation fått uppleva en så omvälvande och snabb utveckling som under 1900-talet. Många har fått uppleva verkningarna av två världskrig och fått bevittna rent otroliga händelser. Bland annat för första gången i världshistorien, rymdfärder och landning på annan planet, och lika otroliga, högteknologiska uppfinningar inom petroleum, elteknikens och kärnfysikens alla områden. I mitten på 1920-talet börjar nymodigheterna komma som på löpande band för att förändra vår tillvaro och förvåna många. Så även Kalle G. (kallar honom så i en liten kommiåghistoria). Kalle G, en bonde från en av byarna norröver (många tyckte han var "stöddig och något vräkig"), kommer in och lägger en medhavd inköpsnota på disken.

"Ge ma en cigar mens ja och märra vänter, de värmer så gott unner näsa.

Han fick en Havanna 2 och eld på den. Ett av biträdena packade upp en nyhet, toapapper.

"Va ä de där för någe?"

"Toalettpapper."

"Toalettpapper?"

"De ska ni ha på dass. De är 300 blad med en cittertråd i ena hörnet att hänga lättåtkomligt på en spik."

"Va fan särskilt papper att torka sej i asshåle mä, de va de jävligaste ja hört i hele mitt liv.", följt av ett rungande skratt.

I mitten på 1920-talet börjar bland annat fabrikstillverkade praktiska klädnyheter komma, nyheter som även Kalle G. säkert gillade och som ännu i skrivande stund visat sig lika oundgängliga nu som på 1920-talet. En nyhet var arbetskläder i kraftigt blått bomullstyg så kallad blåkläder, byxor, blusar, overaller, korta och långa arbetsrockar m.m. Den andra nyheten, som också har visat sig vara lika oundgänglig då som nu var gummiskodon. Den största artikeln var gummistövlar men även långa gummisörkängor, galoscher m.m. Den stora nyheten var att man nu kunde gå torrskodd i alla väder utan att torka och fettsmörja skodonen - nu bara att tvätta av lorten med vatten!

I tiden var ett samhälle i snabb förvandling från hantverk till industri, med fabrikstillverkade varor med nyheter på "löpande band". Bland alla klädnyheter märktes bland annat stoppvästar i mollskinn och manchestertyg (en stor nyhet för utearbetare på den tiden)slipsar, skjortor, underkläder i trikå, strumpor skor m.m. något senare herr- och



damkonfektion.

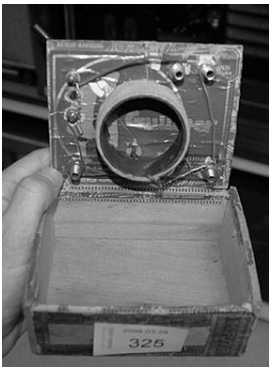
Med tekniskt enkla hjälpmedel och god yrkesskicklighet, hade hantverkare utfört sitt yrke där arbetsformen utförts i liten skala. Yrken som skraddare, sömmerskor, skomakare, smeder, möbelsnickare, mjölnare med flera som kanske verkat i århundraden försvinner nu på något årtionde.

Biokalles ambulerande filmföreställningar

Film är rörliga fotografiska bilder, säger ordboken. Filmens historia börjar strax före sekelskiftet. Med svartvit stumfilm hade den ännu låg status. Inte förrän 1926 inleds en ny epok med ljudfilm som gör den mer populär. Helt lyckade färgfilmer kommer på senare hälften av 1930-talet. Nu kunde traktens "Biokalle köra sina ambulerande filmföreställningar för en nöjd publik.



Nya idéer och uppfinningar i en mer industrialiserad värld för nu i mitten på 1920-talet kulturens utveckling vidare i skiftande former med häpnadsväckande snabbhet.



Radions utsändning av program med hjälp av radiovågor - sägs vara ett av den moderna tidens märkligaste kulturinstrument. Fast organiserad programverksamhet började i Sverige 1 januari 1925. Samma år betalade 39 000 personer radiolicens. 1948 hade licensantalet överstigit två miljoner. Avgiften slopades 1978.

Jag kommer väl ihåg traktens första radioapparat (1925). En liten batteridriven kristallmottagare med en hörlur och med en liten svart sten (kristallen). Med en höj- och sänkbar spetsig metalltråd kunde man "peta i kristallen" och hade man tur fick man ljud i hörluren. Från en postorderfirma kunde man köpa delar till en kristallapparat som man själv kunde montera i en tom cigarrlåda. Med kristallmottagaren följde endast en hörlur, men lade man över luren i en glasskål, kunde flera personer samtidigt höra på "det otroliga, trådlösa programmet". Den första nätanslutna mottagaren med inbyggd högtalare kom 1928 - den första moderna "superhetodynen" 1934.

En liten "komihåghistoria". Maskinisten på Undine, Hugo Hulter, som var bland de första som köpte en radioapparat, kommenterade sitt köp: "Ja si de bäste me radioapparaten ä väderleksrapporten - ja sär allti tvärtemot å får allti rätt".

Sågar, kriser och krascher

De 25 största befraktarna i Transportaktiebolaget Långsjöns fraktböcker var så kallade träpatroner och större trävarufirmor med egna ambulerande cirkelsågverk, som sattes upp på avverkningsplatserna.

Vår generation har fått bevittna trå världskrig 1914-1918 och 1939-1945 med svåra påfrestningar även på vårt lands ekonomi. Mest kännbar var krisen efter första världskrigets slut med följande depression med på kort tid fallande priser, bland annat på trävaror med halva priset,

sades det. Stor arbetslöshet med följande produktionsminskning och sammanbrott av viktiga funktioner, som ledde till omfattande konkurser, även hos våra träpatroner och trävarufirmor med bland annat företagsnedläggningar som följd. Krisen efter andra världskrigets slut blev ej så omfattande då de flesta varor under kriget och de närmaste åren därefter hårt ransonerades. Misstagen från första världskriget fick ej upprepas.

Mittemellan de båda kriserna som följd av världskrigen, drabbades Sverige ytterligare av en finansiell kris, Kreugerkraschen.

Ivar Kreuger civilingenjör och finansman grundade byggnadsentreprenadfirman Kreuger & Tolls byggnads AB 1911. Blev vd i Svenska Tändsticks AB 1918. Ivar Kreugers mål var att förvärva tändsticksmonopol i första hand i Europa. Finansieringen beredde inga svårigheter - det fanns gott om riskvilligt kapital, inte minst USA att placera hos den skicklige svenske finansmannen.



Ett par år inpå 1920-talet anskaffade Kreuger tändsticksfabriker i en mängd länder, även andra stora företag och banker i och utom Sverige. Koncernen beräknades 1931 omfatta mer än 200 företag.

Mot slutet av 1920-talet började koncernen att svikta. Då alla amerikanska krediter drogs in till följd av den stora kraschen (the Great Crash) på New Yorkbörsen

1929. Trots denna lyckades Ivar Kreuger ha förhoppningar på att reda upp affärerna varför han reser till Paris, enligt uppgift för att göra motköp på börsen där. Den 12 mars 1932 inträffade katastrofen. På ett hotellrum hittades Ivar Kreuger död. Den officiella anledningen sades vara självmord men påståenden att han blivit mördad ha inte kunnat tillbakavisas. Polisrapporten omtalar att Ivar Kreuger var skjuten i hjärtat, en obekvämt och otroligt ställning för självmord. Ännu märkligare var att tomhysan efter kulan, trots noggrant sökande, ej fanns att finna i rummet enligt polisrapporten. Den borde ha funnits i omedelbar närhet av kroppen. Ivar Kreugers död fick vittgående och tragiska följder. Många människor i Sverige och utlandet råkade genom Kreugerkraschen i misär.

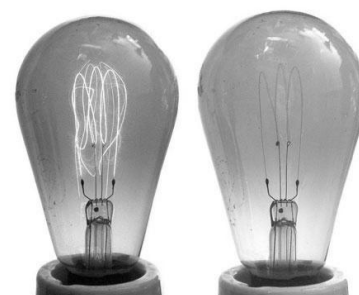
Många böcker, artiklar och filmer handlar om denne blygsamme och tillbakadragne man. Blev han för stor och obekvämt för vissa storfinansiella intressen?

Elektriciteten

Ordboken omtalar: "Elektricitet typ av energi som har samband med laddade partiklar t.ex. elektroner och joner, i rörelse eller stillhet".

Redan i början på 1870-talet kom kunskapen om elektriciteten, men ännu hade man inte funnit någon praktisk användning. Historien har berättat man hade roligt åt de gnistor man fick när siden gneds mot bärnsten.

År 1880 uppfann Thomas Edison koltrådslampan där den glödgade tråden snabbt brann upp. Metalltrådslampan



infördes av von Welsbock 1902. Trots sporrande framsteg dröjde det länge innan elektriciteten kom att användas i hemmen. När elbolagen utvidgade sina kabelnät, nådde elektriciteten först husen i städerna där elen nästan bara användes till belysning. Landsbygdens folk, fick än så länge, förlita sig till oljelampor och stearinljus och ljuset från härden.

Till vår bygd kom som tidigare nämnts elen i juli 1929. Elektrisk kraft som på kort tid kommer att förändra vår värld, livsföring och arbetsmetoder, som kommer med ljus, värme och kyla allt efter behov och som ger kraft åt olika storlekar av maskiner, vilka kommer att utföra och underlätta arbetet, göra det snabbare och billigare samt ge energi åt många högteknologiska uppfinningar.

I lantbruket kommer eldrivna maskiner att underlätta bondens många gånger tunga arbete och rationalisera jordbrukets rutiner. I mörka ladugårdar har fotogenlyktan spelat ut sin roll för elens flödande ljus. Med gårdens hydroforanläggning får kossan nu färskt vatten i egen ho i eget bås. Arbetsamt och tidsödande vattenpumpande är ett minne blott. Maskiner som mjölkar, tröskar, krossar och mal och utgödselar, elevatorer som blåser upp hö och halm på skullplats under skördetid, elstängsel som håller djuren på plats på betet.

Har elektriciteten varit epokgörande för lantbruket, har den kanske i ännu högre grad varit det för industrin och näringslivet. På kort tid har elektriciteten blivit oundgänglig, i stort som smått. Många borstar nu tänderna med eltandborste. Ser på sitt lilla elarbandsur vad tiden är, samma elenergi som driver otroligt stora tågsätt i önskade hastigheter på våra järnvägar.

Ägaren till gården i byn, Domänverket, bekostade installationen av vederbörliga elledningar men strömåtgången, enligt den gemensamma elmätaren, fick arrendatorn betala och beställde endast en glödlampa i varje rum. Lampan fick ej överstiga 15 w och måste släckas senast kl. 8.00 på kvällen.

Petrus Gustafssons Hummelstadsålg



Sågarna monterades för det mesta upp på avverkningsplatserna och flyttades efter slutförd avverkning. I vårt lilla samhälle fanns dock en såg som varit stationär i hela sin 45-åriga verksamhetstid. Sågen byggdes 1920 vid Långsjön av Petrus Gustafsson på en tidigare sågplan. Tydligt från Ankarsrumstiden.

Petrus Gustafsson ansågs vara en mycket originell person men som visste vad han ville och handlade därefter. Han var försiktig i sina affärer och klarade av kriserna då många virkesfirmor kraschade på senare 1920-tal. Bland annat sålde han bark efter vikt till läderindustrin där olika processer garvade hudar till läder. På grund av barkaffärerna "kristnades" han av folkhumorn till "Bark-Pelle", ett namn han fick behålla livet igenom. På Petrus Gustafssons tid, drevs sågens maskinpark med ångmaskin till vilken ägaren lät mura en högre industriskorsten, som i många år framöver blev ett pittoreskt inslag i bygden. Skorstenen revs när sågverksamheten avvecklades.

All spån och träavfall kunde ej eldas upp varför en större del tyvärr karrades direkt ut i Långsjön och kommer säkert att finnas kvar i århundranden framöver. Bygdens folk klagade även om man väl

visste. Kritiken stannade ”vid döva öron”. Av sekunda och blånat avfallsvirke sågades lådämnen till sågens lådfabrikation. Många av bygdens ynglingar började sitt arbetsliv på Bark-Pelles lådspikeri där man på 1930-talet hade ackordslön på lådtillverkningen.

30 kg fisklådor med lock kostade 6 öre, 40 kg 8 öre och större fruktlådor 12 öre. Arbetade pojkarna på sågen var dagpenningen två kronor.



Sågverkslag år 1929 vid Slättfall.

Arbetet på sågen var ett säsongarbete och en del av grabbarna tog därför arbete vid Ankarsrums Bruk där det jobbades årets alla dagar. Timplönen var där 18 öre x 8 timmar, vilket blev 1:44 kronor per dag. En nödvändig cykelinvestering på 60-70 kronor blev för stor för många.

Petrus Gustafsson avled 1950 och några månader därefter även hans son Karl, bygdens glade speleman. 1953 fick sågen en ny ägare, byggmästare Ragnar Thyrsson som 1965 lade ner sågverksamheten.

En ny tid med järnvägen

Med järnvägens tillkomst är en nyare tid på väg. Till en början utgjordes dragkraften av oxar och hästar, senare med ångmaskin (lokomobil) då det nya kommunikationsmedlet gjorde ett snabbt segertåg världen över. Redan på 1830-talet kom rätt betydande järnvägsanläggningar till utförande i Europa och Amerika men i Sverige ansåg man länge att järnväg inte med fördel kunde komma ifråga på grund av den brutna terrängen och den ringa folktätheten. Vid 1853 - 1854 års riksdag fattades dock ett grundläggande principbeslut att stadsbanor skulle anläggas av staten. Så småningom kom

även en järnväg att byggas av Norsholm - Västervik- Hultsfreds Järnvägsaktiebolag, som med sin närhet även kom att beröra vårt samhälle.

Resumé av Långsjötransporternas början och slut

I god tid före 1879, då järnvägen beräknades vara färdigbyggd, hade Ankarsrums Bruk planerat och påbörjat arbetena för en vattenväg mellan en hamn i Hummelstad och en hamn och järnväg i Ankarsrum. I Hummelstad igångsätter Ankarsrums Bruk ett omfattande arbete med hamnanläggningen.

Man anställer snickare, stenhuggare, smeder och annat yrkesfolk. Hamn och lastgeområde anläggs med lasttrallor och räls, två lastbryggor med kraftiga lastkranar, 7 större pråmar och 3 pråmekor. Varv med slip, båthus, ett större kolhus med "kolryssar" i mängd för sjötransport. Två magasin och ett affärshus och en bostad för affärsskräddaren. Stort brygg- och tvätthuset med 3 vedskjul, ett större "allmändass" och ett mindre. På vinden virkesupplag för finare sågvirke. Bod för fotogen och oljor m.m. Allt planerat och verkställt i minsta detalj. Efter sina "jungfrufärder" mellan Långsjöhamnarna hade även båtarna Framåt och Undine kommit på plats hösten 1879 för att på våren 1880 börja sina reguljära turer mellan de två hamnarna.

Ankarsrums Bruk satsning på en vattenväg samt järnväg i Ankarsrum var ej i tiden någon felsatsning. Efterlämnade fraktböcker visar att rent otroliga mängder gods fraktades och flottades mellan Långsjöhamnarna.

År 1931, efter 51 års verksamhet, går den sista sjötransporten på Långsjön.

Sjöfarten och flottningen är nu ett minne blott och i skogen har milorna slocknat. Oxens och hästens tid är definitivt slut - bilsamhället hade kommit för att stanna.

Jag är hastigheten, dirigerad av den mänskliga viljan.

Jag giver suverän makt över distansen.

Jag vidgar de mänskliga möjligheternas horisont.

Jag främjar freden och broderskapet folken emellan.

Jag är den tysta medlemmen i alla världens affärshus.

Jag sparar timmar av människans arbete,
timmar till rekreation och nya upplevelser.

Jag giver snabbhetens världsherravälde åt människan.

Jag är fort skaffningsmedlet utan begränsning.

Jag är automobilen.

(Amerikansk bilreklam i tiden.)

Oljan, motorn och bilen

Petroleumoljan som bildats under årsmiljonerna från döda mikroorganismer har varit känd i mer än 2000 år men först 1859 började den att utvinnas. Oljan kom på allvar med bilen till våra trakter i mitten på 1920-talet. Det är inte bara som drivmedel oljan kommer att användas. Man har nu ur petroleumoljan isolerat och strukturbestämt mer än 500 olika ämnen.

Importen till Sverige var 1978 ca 30 miljoner ton. Av dessa användes ca fyra procent i den petrokemiska industrin,

eldningsolja ca 66 procent och till drivmedel ca 30 procent.

Som här förut nämnts är petroleumoljan ej förnybar och kommer inom en inte alltför avlägsen framtid att ta slut.

Flytande bränsle kan nu framställas av stenkol som då beräknas räcka i flera hundra år. Energin som lagrats i stenkolen har bildats av solens strålar under årsmiljonerna.



Valentin Gustavssons köttbil.

År 1891 lär den första automobilen ha uppenbarat sig i Sverige. Om den nu kan göra skäl för benämningen automobil, "den som rör sig av egen kraft". Drivmedlet var då ånga och som på allmän väg fick köras i högst 6 km/tim samt vara företrädd av en man med röd varningsflagga, bestämde lagen. Hjulen hade ekrar och fälgar av trä med järnband, senare med massiva gummiringar. Med luftgummiringar har utvecklingen "rullat" vidare i rent otrolig fart med nuets stora som små fartvidunder.

När bilen på allvar kom till vår bygd, i mitten på 1920-talet, rådde i vårt land en svårartad kris, efterdyningar från första världskriget 1914-1918. Krisen orsakades av snabbt sjunkande priser på trä- och lantbruksprodukter. Företagsnedläggningar och konkurser duggade tätt. För att motverka den i krisen följande stora arbetslösheten, och samtidigt förbättra vägstandarden för en kommande större biltrafik, igångsätter myndigheterna stora vägbyggen och vägförbättringar.

Nytt tidsskede med elen

Från våra avlägset, otillgängligt belägna vattenfall distribueras den elektriska energin ut till alla vrår av vari land, sprider kraft, ljus, värme, kyla och bekväma arbetsförhållanden. Till vår bygd kommer bilen och elen nästan samtidigt.

Det var bråda dagar, tiden före elens ankomst till vår by. Tänk att snart få ljus bara att vrida på en knapp. Att få vatten i köket - kanske också badrum och vattentoalett. Otroligt! Förväntningarna var stora.

Bilens ankomst gav upphov till bättre vägar och kommunikationer samt bidrog till att bryta landsbygdens isolering. Även elektriciteten med sina otroliga uppfinningar inleder ett nytt tidsskede och en hoppningivande framtidstro för vår landsbygd.

Fem byggmästare i byn

Fem byggmästare etablerar nu sina verksamheter i vårt lilla samhälle. Under några år framöver byggs 48 villor alla med tidens nymodigheter som elljus, vatten, elvärme, badrum och vattentoalett. Äldre hus renoveras nu med modern bostadsstandard.

- Josef Landqvist hemkommen med familj från krisernas Amerika, bygger en möbelverkstad.
- Södra tjust väggkassa (senare Vägförvaltningen) bygger ett vägggarage.
- Schaktmästare Walter Gustafsson bygger Mjöltorps cementgjuteri.
- Fager & Larsson Bygger Bilmekano som bröderna Folke & Harald Hermansson övertar.
- Hummelstad får telegrafstation.
- Hallingebergs Kommun bygger pensionärsbostäder.
- Ivan Hermansson bygger ännu en affär i samhället som omgående överlåtes till Ankarsrums Handelsförening.
- Domänverket bygger bostad till verkets skogsarbetare.
- Samhällets livaktiga syförening bygger badhus med bastu.
- Ernst Johansson startar lastbilsåkeri. Hummelstads Biltrafikförening startar trafikbolag. Harald Hermansson och Tore Hallen startar var sitt biltaxiföretag.
- I samhället bildades en idrottsförening "Falken" som 1929 blev Hummelstads Idrottsförening, HIF, med fotbollsplan och festplats i Frösvi. Senare även idrottsplan i Dröppstad, vilken utsågs av pressen vid invigningen till "Sveriges vackrast belägna idrottsplats". Idrottsföreningen införlivades senare med Blackstads IF.
- Georg Andersson bygger ett antal kolugnar.

Något om flyget

I sagor och myter har det genom årtusenden berättats om människans dröm att likt änglar och fåglar sväva fram genom luften. Inte förrän i början av "vårt fantastiska sekel" har människan med oljans och maskinernas hjälp fått något av sin längtan att gå i uppfyllelse. På hösten 1903 anses bröderna Wright ha gjort världens första flygning med ett 13 hk propeller- och bensindrivet flygplan, genom att tillryggalägga en sträcka på 40 meter med en flygtid på 12 sekunder.

Det var en synnerligen blygsam början som bröderna Wright svarade för den gången och till en början gick det säkerligen långsamt med utvecklingen. Första världskriget innebar dock ett våldsamt uppsving för flyget. Under de



fem krigsåren producerade de krigförande nationerna inte mindre än 177 000 flygplan. Första motorflygningen i Sverige var 1909. Den 20 -21 maj 1927 flög svenskättlingen Charles Lindberg ensam över Atlanten på 33,5 timmar utan mellanlandning.

En markant utveckling av flygplanen skedde under 1930 talet och har senare fortsatt med rent otroliga skapelser av större, säkrare och snabbare flygplan. Om man har gott om slantar och ont om tid kan man med överljudsplan (Concorde 144 passagerare) flyga över Atlanten på ca 3 timmar. Man kan också välja ett Jumbojetplan Boeing 747 med plats för 400 - 500 passagerare (beroende på utformning). Flygtid över Atlanten 7-8 timmar.

Ingenjörer, uppfinnare och vetenskapsmän har intensivt arbetat på att försöka fullända arsenalen av militära förstörelsemedel bland annat med reaktionsdrift, radar, raketer, robotvapen, atomenergins utnyttjande med mera, epokgörande uppfinningar för både militärt som civilt bruk.

När bilden kom genom luften in i vardagsrummet

Nya uppfinningar komma nu som på löpande band. En uppfinning som betytt mycket i framtiden är televisionen. Ordboken förkunnar: "Televisionen överföring av rörliga bilder från en TV-kamera via TV sändare eller kabel till mottagarens bildskärmar. Reguljära sändningar igångsattes 1957 som ledde till en snabb utveckling. Den officiella starten för färg TV skedde i april 1970.

Jag hade sålt en TV till bröderna Birger och Sven Nilsson i Svarttorp. Apparaten med tillbehör var redan inlastade då en granne, Herbert Larsson frågade om han fick följa med. "Jag kan hjälpa dej å bära." Så gärna, det är bara att hoppa in.

Herbert Larsson var bland annat specialist på råoljemotorer och kallades i trakten för "Ingenjören". Han var liten till växten men hade god talförmåga. När vi hade placerat teven på plats och jag varit uppe på taket och monterat antenn med tillbehör, kom pappa Edvin i rummet. Han gick mycket krokig efter allt tungt arbete, stödd på två bastanta käppar. "Ni ä nog mycke galne som tror ni ska få se någe i den dära ruta. De finns ju ingen möjlighet att bildera kan fare genom lufta å ini kammern å in i den dära ruta."

Herbert som var en liten man, gjorde en tåhävning med nedgång på klackarna med en smäll. "Edvin, om några minuter kommer hela världen in till dej i den här lilla kammaren."

Då kom som på beställning en knäpp i teven med en felfri testbild. Edvin gick baklänges och satte sej i sin stol. "De finns ju inge möjligheter, de finns ju inge möjligheter att bildera kan komme hit genom lufta."

Husets döttrar bjöd oss på kaffe med nybakat vetebröd och småkakor men Edvins kaffekopp stod oanvänd. Edvin satt kvar och tittade på tevens testbild när vi vände åter. På hemvägen sade Herbert: "Ja håller med Edvin, det är rent otroligt". Jag nickade instämmande.



Galen riktning bakåt – en återblick

Utveckling är en förändringsprocess som för Sveriges landsbygds del gått i galen riktning. Glesbygdens folkmängd i procent av hela folkmängden var i slutet av 1800-talet 89,9 procent av hela folkmängden. 100 år senare, år 1995, hade den sjunkit till 16,1 procent. Utvecklingen är nyckfull och svår att förutse.

Tidigt hade vår by ett centralt läge vid huvudvägen mittemellan Vimmerby och Västervik, där även Botorpsströmmens stora sjösystem rinner ut i Långsjön på sin färd mot havet. Med runt omkringliggande byar och gårdar, med en färdkrog i centrum, blev det lilla samhället ett välbesökt "tillsägarställe".

Med Ankarsrums Bruk satsning på sjötrafik mellan Hummelstad - Bruket och järnväg i Ankarsrum (1879), fick vår by ett rejält uppsving och blev något av en centralort i bygden till år 1931 då bilen redan hade kommit och övertagit godstransporterna och Transportaktiebolaget Långsjöns verksamhet avvecklades. När sjötransporterna upphörde hade även elektriciteten kommit (1929) till våra trakter, skapande en ny tid med en optimistisk framtidstro.

Det byggs och renoveras både med vägar och bostäder, som aldrig tidigare och investerare lät inte vänta på sig. Men säg den glädje som varar beständigt. När andra världskriget började i september 1939 rådde i vårt land stor arbetslöshet, vilket i vårt samhälle först och främst drabbade ungdomen som nu fick söka arbete i städer och större tätorter.



Tilldelning av flytande motorbränsle under krigsåren blev så gott som obefintlig och framtvängde en tillverkning av gengasved och träkol i stora mängder även i våra bygder. Med oljans återkomst efter krigsslutet dröjde det ännu en längre tid innan oljeprodukterna blev helt licensfria och kolning och vedhuggning till gengasbränsle upphörde och många jobb försvann.

Efter krigsslutet 1945 kommer en tid med omvälvande förutsättningar, med epokgörande uppfinningar som på löpande band, där bilismen nu sätter sin prägel. De flesta av våra ungdomar hade redan lämnat hembygden för att söka arbete, först och främst i landets största städer och tätorter.

På 50–60 talen börjar även bygdens företag upphöra eller avflytta från vårt samhälle. Folkomflyttningen från landsbygd till landets tätorter hade börjat även i vår bygd. Alla företag som etablerade sig några till, har upphört eller flyttat från vårt samhälle.

På 1960-talet börjar affärerna på landets avfolkningsområden få problem med lönsamheten. Affärerna blir för många till den nu på landsbygden kraftigt minskade befolkningen. Den ökade konkurrensen från städernas varuhus och stormarknader, ambulerande handel med varubussar och ett nytt differentierat bonussystem, gynnade inte de mindre affärerna, som nu tvingas betala högre inköpspriser.

1963 efter 27 år, stänger Ankarsrums handelsförening sin härvarande filial. Enligt affärschefen för att den inte går med vinst. Det är en trend som nu stänger flertalet konsumfilialer på vårt lands avfolkningsområden. Redan hade många lanthandelsaffärer upphört och trenden bara fortsätter. Man undrar om hela den svenska landsbygden håller på att helt avfolkas.

Slutet för 91 år med lanthandel i Hummelstad

Till råga på allt negativt och för att göra en lång historia kort, kom det till kännedom att gamla Vimmerby - Västerviksvägen kommer att få en ny sträckning, en mil söderut från vår by över Ankarsrum. Min första tanke var- då stänger jag affären. Utan nuvarande omsättning från landsvägen, kommer affären troligen ej att bli lönsam och flera landsbygdaffärer måste sluta för att någon skall få chansen att överleva.

Efter en tvådagarsauktion 31 juli och 1 augusti 1970 upphörde lanthandeln i Hummelstad, som jag innehaft i 28 år. Med auktionen upphörde även en "lanthandelskedja" som började i Hummelstads krog 1879 och som nu efter 91 år avslutades.



På nästa sida finns en förteckning över Södra Tjustbygdens privataffärer 1948 enligt länsförbundet i Kalmar.

Lokalförening: Södra Tjustbygdens

Oms.

Firmanamn	Adress	1948 grp.	1949 grp.	Anmärkning
Birger Andersson	Vrångfall, Vimmerby	4		
M. T. Blixt	Österbo, Tuna	1		
Carl Boström	Ankarsrum	7		
Oscar Dahlén	Almvik	8		
Helge Edenhalm	Locknevi	4		
Gunnebo Brukshandel	Gunnebo Bruk, Verkeback	10		
Frejvig Gustafsson	Blackstad	5		
Harry Speceri- & Diverseaffär	Borhult, Hjorted	2		
Thure Holmdahl	Helgerum, Skaftet	3		
Olle Isaksson	Ankarsrum	9		
Tore Isaksson	Ankarsrum	9		
Birger Jansson	Västrum	5		
G. E. Jansson	Almvik	4		
Svante Jansson	Kungsvägen 2, Ankarsrum	1		
Assar Johansson	Hummelstad	10		
Folke Johansson	Hagaborg, Blackstad	6		
Gunnar Johansson	Älmarsrum, Almvik	4		
Joel Jonsson	Hallingeberg	6		
Adolf Carlsson	Strömsfors, Hjorted	2		
Elefors Eftr.	Stavsnäs, Ankarsrum	5		
Georg Karlsson	Yxered, Totebo	5		
Georg Karlssons Eftr.	Verkeback	3		
Erik Lindersson	Locknevi	4		
Nils Lindersson	Ålhultsby, Blackstad	5		
Arne Lönn	Hallingeberg	1		
Robert Lönn	Gönhult, Blackstad	6		
G. Nilsson,	Kärby, Almvik	4		
Hugo Nordbergs Eftr.	Sandsten, Hjorted	1		
Ernst Nyman	Ö. Lund, Gladhammar	7		
Erik L. Petersson	Östantorp, Toverum	7		
Gustaf Petersson	Solstadström	5		
Martin Petersson	V. Eknön, Skaftet	1		
Bröderna Rege	Ankarsrum	8		
AB. Ivar Renholm	Hjorted	9		
Olle Rickhardsson	Gladhammar	5		
O. W. Tegeland	Skaftet	4		
Totebo Brukshandel	Totebo	9		
Axel Wassgren	Toverum	4		
Sölve Åsberg	Locknevi	4		

Sommarboende söker lugnet på landsbygden

Folkförflyttningen från landsbygd till städer och större samhällen fortsätter, efterlämnande tomma och svårsålda boningshus, större och mindre nedlagda industri- och verkstadslokaler, lanthandelsaffärer m.fl. Man vet inte hur kommande tider gestaltar sig men även Sveriges jordbrukare verkar ha bekymmer för framtiden. Gårdarna sammanslås för att ge näringen bättre resultat medan tomma djurstallar och ekonomibyggnader förfaller och troligen blir till bekymmer i framtiden. Hoppas jordbruket i vårt land ändå har så stor framtid att lantbrukarna kan försörja sig på sin näring.

Medan svenska landsbygden håller på att avfolkas, köper tyskar överblivna hus och mindre jordbruksfastigheter till semesterboende. Intresset gäller först och främst Astrid Lindgrens och Emils röd- och vitmålade hus i småländska skogstrakter. Redan har 5 500 fastigheter sålts till tyska köpare. Köpintresset väntas bli ännu större när Öresundsbron öppnar för trafik.



En tysk förklarar sitt husköp: "I Tyskland är överbefolkningen så stor att vi nöter på varandra i en otrolig stark och larmande trafik. I de här stora skogstrakterna med berg och sjöar har jag och min familj funnit det lugn vi länge har sökt."

Husen var nyligen vit- och rödmålade. På gårdsplanen vajade en svensk flagga på sin stång. Nere på den närliggande lilla sjön var till och med en liten segelbåt sjösatt.

Åter har ett sekel gått i graven. Ett sekel som började medan oxen och hästens tid ännu var rådande och slutade i de stora händelsernas och uppfinningarnas sekel. Vi minns det också som det blodiga seklet. På avstånd har vi fått bevittna två världskrig. Etniska utrensningar i olika länder har avlöst varandra. Vi kommer också att minnas 1900-talet som de stora världsnyheterens tid.

Med fakta och historik, hämtade ur 100 dagstidningar listades seklets 1,560 största världsnyheter. (Och utvecklingen rusar vidare.) En talesman på Cape Canaveral berättar.

Vid besök på den amerikanska rymdavgivningsplatsen Cape Canaveral år 1988 visar informationen att i rymdprogrammets pionjärtid kring 60-talet, så hade man en stor bunker som kommandocentral vid uppskjutningarna. Centralen var fullproppad med dåtidens datorer vilka var enorma maskiner till omfånget. De räckte från golv ända upp till tak. Längs utmed varje vägg samt i grupper mitt i de olika rummen var de placerade. Vår ciceron vid besöket berättade att all den information och kapacitet som uppnåddes med dessa datorers prestanda hade vid år 1988 reducerats till en tumnagels storlek (mikrochips) för att kunna lagra samma informationsmängd.

Idag ca tio år senare, med den snabba utvecklingen inom datorvärlden - så kan man förmoda att omfånget istället för en tumnagels storlek år 1988 snarare är tjockleken av ett hårstrå!

Samtidigt med sekelskiftet skedde även ett ännu större tidskifte, tusenårsskiftet, millennieskiftet. Det varnades bland annat för datakrascher världen över med oerhörda Kostnader-men ingenting hände - allt var frid och fröjd.

Med storartade fyrverkerier världen över välkomnades 2000-talet.

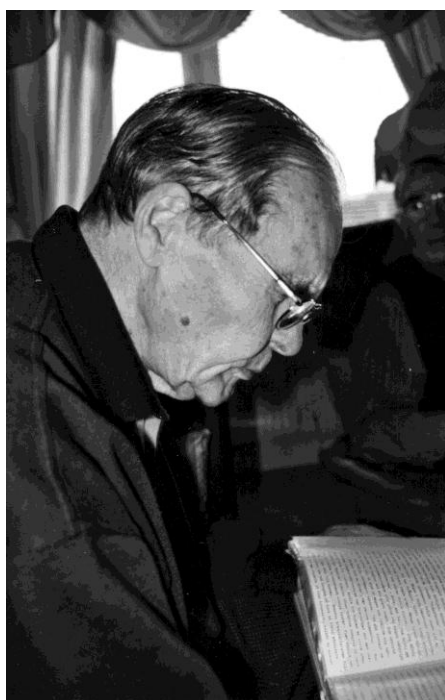
O Fosterland vem spanar dina öden?

Förborgat är, om lyckan eller nöden
en gång skall röjas i din framtids drag.

(Runeberg)

Och likväl hon rör sig!

(Galilei)



Visst rullar vår jord Kring sin sol, i ett omätligt universum i tiden.

Moder Svea, vi glömmer vår arbetslöshet och vår stora statskuld och tackar för den högsta levnadsstandard vårt land någonsin haft!

Jag avslutar nu min lilla "komihåghistoria" om hembygden i det "fantastiska seklet."

A handwritten signature in cursive script, reading 'Assar Johansson'. Below the signature, the name 'Assar Johansson' is printed in a simple, sans-serif font.

Texten hämtad från Assar Johanssons historik, nedtecknad på skrivmaskin och förvarad i pärm hos Byalaget i Hummelstad. Digitaliserad och redigerad av Anders Jacobsson i mars 2015.