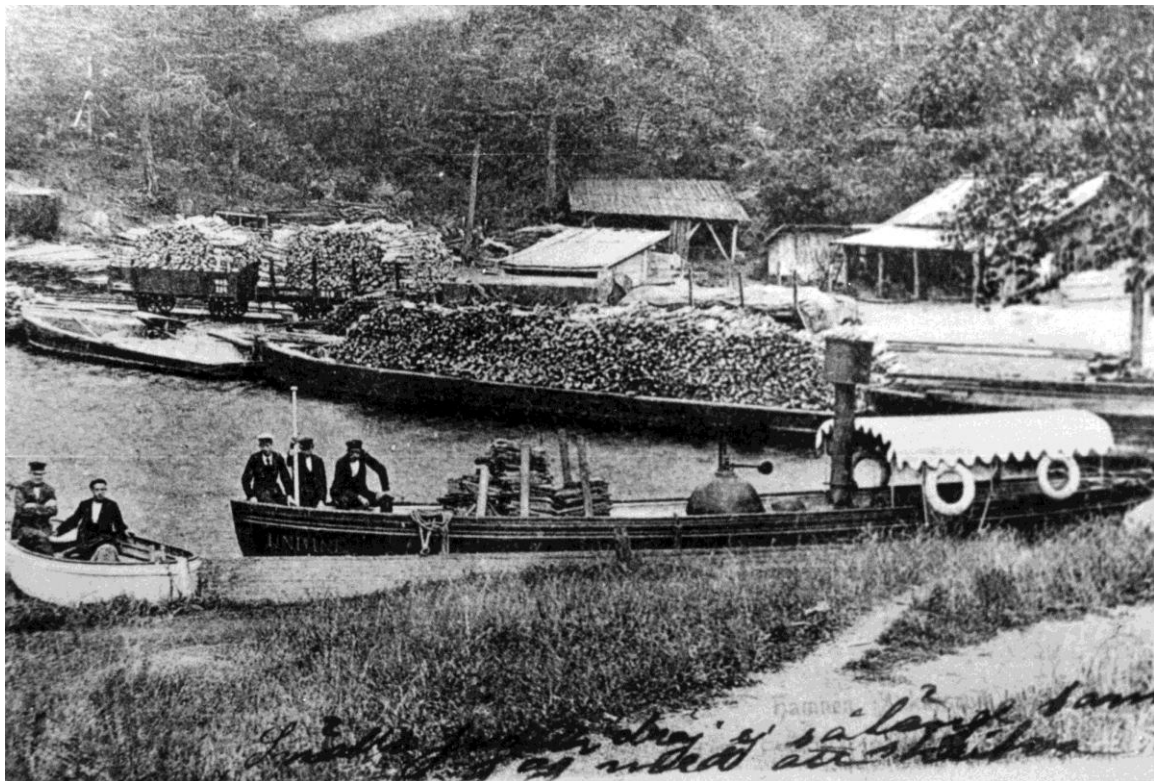


# Båttrafiken på Långsjön i början av 1930-talet

Av Inge Johansson  
December 1991



*Båten Undine vid lastplatsen i Ankarsrum.*

Långsjön är en vacker sjö och den gör också skäl för sitt namn. Från Hummelstad i norr till Hjorted i söder sträcker den sig genom ett stycke fager Tjustbygd med lövskogsbevuxna stränder, som med sina utskjutande uddar och vikar utgör en serie vackra scenerier, som nutidens resenärer kan beundra från Hummelstad eller längs vägen mot Ankarsrum och ner mot Hjorted. Nedanför Ankarsrum finns ju den pampiga Anvedebo bro som är en fin utsiktspunkt.

Trafiken på sjön inskränker sig nu till en och annan knattrande aktersnurra eller en eka med en fritidsfiskare vid årorna och ibland ett gäng ungdomar ute på kanothajk. Men det har inte alltid varit så lugnt och fridfullt på Långsjön som det är nu. Det fanns en tid då sjön dagligen trafikerades av pråmsläpande ångbåtar, som med ångvisslan gav sin närvaro tillkänna.

Den första båten som trafikerade sträckan Hummelstad-Ankarsrum var ångbåten "FRAMÅT", som var byggd vid Oskarshamns Mekaniska Verkstad och Varv 1878. Den var 15m lång, 3,85 m bred och 1,60 m djup. Trafiken började ca 1880 och vem som var ägare till båten är lite osäkert men troligen var det Ankarsrums Bruk.



Den förste kaptenen hette Johan Alfred Jansson (bilden) och var född i Karlstorps församling, Jönköpings län. Han var befaren sjöman och kom av någon anledning att bosätta sig här i bygden. En bidragande orsak var väl att hans hustru var härifrån. Hon var från Kälkestad och syster till Petrus Jonsson, och troligen var det kaptan Jansson som byggde Haga där han bodde i många år.

## Stort kolhus

Anledningen till att båttrafiken kom i gång var att Ankarsrums Bruk förbrukade stora mängder träkol, som kolades på brukets gårdar ute i socknarna med även köptes från andra tillverkare. Uppe vid Hummelstad byggdes ett väldigt kolhus, som var så brett att det hade två tak sammanbyggda. Hit körde bönder och torpare sina kol och tippade ner dem i kolhuset, där de sedan lastades i kolryssar

som kunde rymma 12 eller 18 tunnor.

Även pinnar nar höggs ute i skogarna och kördes fram till sjöstränderna, där de lastades på pråmar och kördes till Bruket där de användes vid gasugnen.

## Järnvägen kom 1879

Genom att Ankarsrum 1879 fick järnväg blev det mycket annat gods som fraktades med båt till och från järnvägen. Från Hummelstad pråmadas asptimmer för att lastas på järnväg och fraktas till Västerviks Tändsticksfabrik men även brännved och virke gick till staden. Som returgoods till Hummelstad fraktades gödning, kalk, torvströ m.m. till bönderna i bygden samt varor till affären i Hummelstad. Även mycket grus och gjutsand gick med pråm till Bruket. Båten användes också för att dra timmerflottar från Hummelstad ner till Ankarsrum. Mycket timmer flottades den här tiden norrifrån längs sjösystemet, och vid Hummelstad samlades det i flottar som drogs av båten söderut. Vid Forsebro var det så smalt att där måste "länsen" slås upp och stockarna petas igenom det trånga sundet för att sedan åter "länsas" och dragas till "kasunen" där järnvägen gick över sjön och där de åter måste petas igenom. Sedan drogs de ner till Bruket för vidare färd mot kusten och sågverken vid Skaftet och Blankaholm.

Uppe vid hamnen i Hummelstad fanns det en lång brygga mitt för affärens magasin, där godset som skulle dit lossades. På den plats där sedan Fredrik W. Johansson anlade sin trädgård var en stor lastageplats, där virke, ved och props m.m. lagrades för vidare transport till Ankarsrum och omlastning på järnväg. Det stora kolhuset låg i sjökanten strax intill nuvarande Gläntan, där man ännu kan se rester av stensättningen till grunden.

## Bogserbåten Undine

Fram på slutet av 80-talet tog en ny kaptan befälet på "Framåt". Han hette Karl August Nilsson men kallades vanligen "Båt-Nisse", och bodde på ett ställe som hette Grönlid och som låg där övre vägen till Brotorp tar av.

I början av 1900-talet sattes det in ännu en båt i fraktfart mellan Hummelstad och Ankarsrum. Det var bogserbåten "Undine" som ägdes av ett Gamlebyföretag, men senare bildades Transport AB Långsjön, där handlanden Fredrik W. Johansson i Hummelstad var den ledande och med tiden blev ensam ägare av företaget. Kaptenen på den båten var i början en man som hette Törngren och som bodde i



Ankarsrum. När båtarna ibland möttes ute på sjön hälsade de varandra med signaler i ångvisslan. "Undine" var något mindre än "Framåt", och den var utrustad med en vedeldad ångmaskin på 33 effektiva hästkrafter, som på 20-talet kom att bytas ut mot två råoljemotorer av tändkuletyp.

John Lindh, som senare blev kapten på "Undine", berättade en gång för mig hur det gick till när han började på båten. Han hade arbetat två somrar som eldare och rorgångare hos kapten Nilsson men sedan skulle han ut och exercera, och när han kom hem från militärtjänsten var han utan arbete.

Tiderna blev sämre och frakterna minskade så "Framåt" lades upp och såldes hösten 1909 till ett bolag i Västervik. Lindh var nygift och utan arbete så det var bekymmersamt. De bodde uppe vid Kälkestad och så en



dag kom det en man och sökte honom. Det var Fredrik Johansson i Hummelstad, och han undrade om Lindh kunde åka till Ankarsrum och ta hand om "Undine" ty kapten Törngren hade blivit sjuk. John, som hade en del erfarenhet av båttrafiken, eftersom han arbetat där förut, tog chansen och var sedan kapten på "Undine" ända till 1922. Han berättade lite om sin tid som eldare och rorgångare hos "Båt-Nisse" på "Framåt" och hur mycket han fick lära sig av honom om underhåll och reparationer av maskinen och tillsyn av lager och sådant. De var två man på båten, en kapten och en som eldade och skötte rodret. Min far Ernst Johansson arbetade också vid båttrafiken, både som lastare och som eldare hos Lindh, och när sedan John började köra mjölkbilen 1922, tog han över och var kapten till 1928, då han började som åkare.

## Liv och rörelse

Det berättas om vilken rörelse det var vid Hummelstad i slutet av 1800-talet och långt in på 1900-talet. Vintertid kunde det vara långa rader av häståkare som väntade på sin tur att

lämna sina kol vid kolhuset. Där fanns en mottagare som kontrollerade måtten och lämnade kvitto på mottagandet. Det kördes också virke och ved som lossades på lastplanen vid affären. Där fanns också möjlighet för kuskarna att köpa sig en flaska öl vid krogen och att handla i affären.

Men det var inte bara till båtarnas besättningar det gick åt folk utan även till lastning och lossning. I början fanns det ett lag lastare i Hummelstad. De följde med båten till Ankarsrum och svarade för lossningen där. En period åkte de cykel emellan och skötte lastning och lossning. Senare fanns det ett lag på vardera platsen som klarade arbetet.

Hamnen vid Ankarsrum låg vid nuvarande kraftstationen och dit fanns ett stickspår utdraget. Det var ett styvt jobb att lämpa ved eller virke från pråmarna och upp på järnvägsvagnarna, särskilt när det var lågvatten. De Hummelstadsbor som arbetade vid lastningen var bl.a. J.A.Manfred, Kalle Druid, Axel Hulter, Oskar och Henrik Wikström, Albin och Petrus Pettersson i Haga, Alrik Karlsson i Brotorp m. fl. Även Ernst Johansson i Gröndal jobbade vid lastningen innan han började på båten.

## Tog 70 passagerare

Men det var inte bara gods som befordrades med båtarna, de gick också med passagerare. "Framåt" var ju en stor båt och Lindh påstod att den kunde ta 70 passagerare på däck, och det låter ju mycket. Det anordnades lördagsresor med tiderna anpassade så att man kunde fortsätta med tåget till staden. Seglationstiden tog sin början i maj och pålystes från predikstolarna i de tre närmaste sockenkyrkorna.

*Annons i Westerviks Veckoblad den 26 juli 1881. Kungörelser var också uppspikade på brukets tre anslagsplatser: på våghuset vid masugnen, under Kolhusbron nerom kasernen och uppe på Fyrkantsbyggningens framsida.*

### ÅNGSLUPEN FRAMAT

avgår tills vidare

#### Lördagar:

Från Hummelstad till Ankarsrum kl. 5.30 f.m.  
" Ankarsrum till Hummelstad kl. 4 e. m.

#### Söndagar:

Från Hummelstad till Ankarsrum kl. 7 f. m. o 3.30 e.m.  
" Ankarsrum till Hummelstad kl. 6 " o 2.30 e.m.  
" " till Hjorteds kyrka kl. 8.30 f. m.  
återvänder efter Gudstjenstens slut.

Man anordnade alltså kyrkturer några sommarsöndagar. Tidigt på söndagsmorgonen gick "Framåt" ner till Ankarsrum och tog med folk till Hummelstad. De fick sedan gå till fots till sockenkyrkan i Hallingeberg. På eftermiddagen, när folket kom tillbaka från kyrkibesöket, gick båten tillbaka till Ankarsrum.

Vid sådana här tillfällen brukade gamle båtsman Flink hjälpa till, både vid ankomst och avfärd. Han hade tjänat för båts-mansrote No. 63 Kälkestad i 36 år och varit med om långresor åt många håll i världen. Även med båten "Undine" gjordes lustturer på söndagarna sommartid. Ända ner till Hjorted i Långsjöns södra ände, där en del gick till kyrkan och en del fördrev tiden på annat sätt. När man gjorde lustturer med "Framåt" mellan Ankarsrum och Hummelstad hände det ibland att Brukets mässingssextett var med och underhöll med marscher och polskor till resenärernas trevnad.

Om man skulle gå till Hjorted måste man passera den så kallade Krogrebro vid nuvarande Anvedebo bro. Före ombyggnaden i början på 1930-talet fanns där en flytbro. För att kunna passera med en båt fanns det en lucka i flytbron som gick att vinscha upp. Det fanns också en del ställen där det var trångt och krångligt att passera. Utanför Basebo fanns ett grund, som det kunde vara svårt att klara sig förbi, och likadant var det vid Forsebro. Där fanns en sten som kallades för "Likkist-stenen" på grund av sin form, och särskilt vid lågvatten var det svårt att kryssa sig förbi där. I mitten av 1910-talet sprängdes den bort och farleden rensades upp.

## Bilen tar över

Men tiderna förändrades och det invercade menligt på fraktunderlaget för båttrafiken. Järnbruket lade ner masugnen och behovet av träkol upphörde. Bilismen gjorde sitt genombrott och tog över det mesta av frakterna. Underlaget för båttrafiken blev för dåligt och i början av 1930-talet var den här epoken slut. Fredrik W. Johansson som då var ensam ägare till "Undine", sålde den till Linköping, och den 13 april 1934 gjorde hon den sista turen till Ankarsrum och lastades där på järnväg. Lastningen klarade byggmästare Valdemar Karlsson i Blackstad av. "Undine" lär senare ha gått som bogserare i Norrland med Sundsvall som hemmahamn.

Båten "Framåt" såldes från Västervik till Västra Ed där den gick i trafik på Storsjön. Den gick med passagerare, post och gods mellan Storsjö, Vinas, 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".

Under en period på 1920-talet fanns det en bogserbåt till vid Hummelstad. Det var sågverksägare Petrus Gustavsson som hade en båt som han drog flottar med till sin såg, dels fraktade virke till Ankarsrum med för vidare transport med järnväg. Petrus Gustavsson köpte timmer runt om i bygden, vilket kördes till Långsjön där det flottlades och bogserades till sågen. Men han försågade också timmerposter vid avverkningsplatserna ute i skogarna, och sedan kördes virket till hans lastplats på västra sidan om sjön vid Hummelstads bro. Efter lagring i staplar där lastades virket på pråmar och drogs till Ankarsrum med båten "Svanen". Förare på den båten var i början Arvid Johansson i Lillyhamn, men när Petrus 1928 köpte lastbil blev han chaufför på den. Ivan Wang, som bodde i Lilla Brotorp, körde sedan båten men i början av 30-talet tog även den här trafiken slut.

## Slutet för båthamnen

I och med att båttrafiken upphörde var det slut med den livliga verksamheten vid Hummelstad. Affären fanns ju kvar men tiden som båthamn och lastageplats var förbi.

Det här är berättelsen om hur det var kring Långsjön på den tiden då Hummelstad var centrum för transporter på orten. Genom teknikens utveckling förändrades förutsättningarna och Hummelstad förlorade sin ställning som ortens medelpunkt. Men ännu ligger det ett romantiskt skimmer över minnena från den tiden då långa rader med kol- och virkesforor gick mot Hummelstad och man kunde höra ångbåtarna signalera med ångvisslan ute på Långsjön. De flesta som var med på den tiden är nu borta, men ännu lever en och annan som minns hur det var.

*Inge Johansson  
December 1991*

*Texten bearbetad och redigerad av Anders Jacobsson hösten 2015*