

Kommunikationerna och lastbilarna

Av Inge Johansson
1991-12-30



V I har här i bygden börjat med en dokumentation av företag och verksamheter som finns och har funnits här i trakten. Vi kommer väl i huvudsak att hålla oss inom 1900-talet eftersom utvecklingen gått så fort och det är så mycket som hänt på det här århundradet.

Eftersom jag har arbetat inom åkeribranschen mest hela min verksamma tid har jag fått uppdraget att berätta något om bilismens utveckling.

Den första lastbilen kom till den här bygden omkring 1920. Det var dåvarande ägaren till Hummelstad gård, Helge Walter, som köpte en tysk bil från första världskriget för att köra mjölk till Västerviks mejeri med. Det var en stor otymplig vagn av märket Berlit och som chaufför anställdes John Lindh. Han hade förut varit kapten på bogserbåten Undine som gick mellan Hummelstad och Ankarsrum.

Den här bilen kom inte att användas så länge, den var så bred att den inte gick igenom

portarna till mejeriet utan chauffören fick bära mjölkflaskorna från gatan in till mejeriet. Fraktunderlaget var också för litet så efter en tid tog den här trafiken slut och bilen såldes till Stockholm.

Mjölkbil med massiva gummihjul

I stället köpte handlaren i Hummelstad, Fredrik W. Johansson, och bönderna i Mjöltorp, Dröpstad och Kälkestad en bolagsbil för att frakta mjölk m.m. till Västervik och varor hem därifrån. Det var en tysk bil av märket "Magirus", tillverkad i Ulm. Den hade massiva gummihjul, var försedd med karbidlyse, hade utvändiga spårväxlar m.m. Fredrik W. Johansson som hade körkort och även personbil körde några dagar först och även Hjalmar Manfred körde en kort period men när Walter avyttrade sin bil anställdes John Lindh som chaufför på bolagsbilen.

Mjölkbilen åkte omkring till byarna Dröpstad, Kälkestad, Mjöltorp, Hummelstad, Svartsmörja, Kårby och några fler ställen och samlade upp deras mjölkflaskor men även slakt och andra varor som skulle till staden. I Västervik lossades mjölken vid mejeriet och slakt vid Saluhallen och kanske andra varor hos handlarna på Grönsakstorget, potatis, grönsaker och frukt och liknande.

Under dagen klarades ärenden som chauffören lovat ombesörja och så lastades hemlass, varor till affären i Hummelstad och kanske kraftfoder, gödning och annat som skulle till gårdarna hemomkring. Med tiden fanns det även plats för några passagerare på mjölkbilen.

Vid kl. tre på eftermiddagen startade hemresan och då lossades skummjolk och tomflaskor av vid respektive bryggor och även eventuella andra varor. Till affären fanns alltid varor från grosshandlarna i staden. Många olika ärenden ombads mjölkbils-chauffören att ombesörja i staden. Det var inte så ofta man åkte till stan och det som inte fanns i affären hemma bad man Lindh köpa hem.

Chauffören ordnade allt

Allt skulle chauffören på mjölkbilen sköta. Åt kvinnorna kunde det vara garn som skulle köpas på Garnboden eller något plagg som skulle bytas hos Enanders eller någon annan beklädnadsaffär. Åt karlarna var det bankaffärer, en växel som skulle sättas om, mjölklikvid hämtas på Göteborgs Bank eller hämta ut ranson på Systemet.

Lindh fortsatte som förare på den här linjen under många år. Vaghållningen på den här tiden var inte så bra. Lindh kunde berätta om hur besvärligt det kunde vara många gånger. Vintertid var det ofta svårframkomligt, man plogade med hästar och tråplogar och när det blev mycket snö och drivbildning klarade de inte av att hålla vägarna öppna utan man fick skotta för hand också. Särskilt vid Mommehål var det besvärligt och där blåste det i och kunde bli meterhöga drivor. Var det fruset och isigt var det också besvärligt, trafiken var inte så tät, det blev mest bara ett spår som man fick följa, och när man mötte någon hände det att man måste stanna och med en yxa hugga upp ett ställe så att det gick att ta sig ur spåret.



Efter att ha kört med Magirus 5-6 år bytte bolaget sig till en International och i början av 30-talet en Volvo, Bilarna förbättrades ju undan för undan och de här senare var byggda med utrymme för 5-6 passagerare.

John Lindh körde mjölkbil till omkring 1933 då han slutade och började vid AK som då byggde landsvägen Fisksäter - Ämtelid. I hans ställe började John Karlsson köra mjölken, ett arbete som han fortsatte med i många år. Först var han anställd som chaufför på bolagets bil men övertog den senare och fortsatte som egen åkare.

Med tiden försvann passagerarutrymmet på mjölkbilarna och på senare år klarades mjölktransporten på förmiddagen och han utförde andra körningar på eftermiddagarna. I och med att mejeriet gick över till tankhämtning var tiden förbi för den här typen av mjölkbilar. Året var 1967.

Nästan samtidigt som man började köra mjölken med bil så kom trafiken igång på andra områden. Hjalmar Manfred köpte redan i början av 20-talet en personbil som han körde persontrafik med men övergick snart till lastbilstrafik. Han var den förste här som hade tipp på sin bil. Jag minns att när A K byggde vägen här i början av 30-talet hade Hjalmar en tippbil.

Min far Ernst Johansson började som åkare 1928. Jag ska försöka göra några minnesbilder av hur det var att jobba med lastbilsåkeri den här tiden. Då för tiden skulle man vara två man på en bil eftersom man fick både lasta och lossa för hand. De första åren var det min äldre bror Birger som var med på bilen men han blev sjuk och dog 1931 så när jag gått och läst fick jag börja hjälpa till.

Inga fönster i dörrarna

Den här första bilen var ju efter våra dagars förhållande inte mycket att komma med. Det var en 2-axlad Chevrolet som lastade 1,5 ton, enkelmonterade bakdäck 32 x 6, och en motor på ca 30 hk. Man kunde lasta 5-6 kbm ved eller 1 kbm grus eller några varv högt med timmer. Utförandet var också ganska enkelt. Inga fönster i dörrarna utan ett skydd av galon och celluloid som satte dit när det blev för kallt, på sommaren var det öppet. Ingen värme fanns i hytten och vindrutetorkaren fick man dra för hand.

Frakterna bestod mest av skogsprodukter, virke från sågverken som fanns ute i bygderna och som mestadels kördes till Västervik. Man körde mycket ved som användes till uppvärmning både privat och i fabriker. Mycket props högs ut i skogarna och den kördes till hamnarna för att lastas på båt och skeppas mestadels till England för att användas i gruvorna.

1931 var det dags att byta bil, det blev ännu en Chevrolet, lite större och bättre utrustad. Karossen byggdes vid Skaftekulla Vagnfabrik som då kommit igång med karosseritillverkning. Vid den här tiden, i början av 30-talet började ombyggnaden av Västervik - Vimmerby vägen, delen Fisksäter - Ämtelid och där hade vi en hel del körning. Det var Arbetslöshetskommissionen (AK) som svarade för det arbetet.



Annars var det mest skogsprodukter som transporterades. Timmer till traktens småsågar och virke därifrån till brädgårdar i Västervik eller Gamleby. Både lastning och lossning skedde för hand. Att lasta timmer var ett tungt arbete. Man fick rulla stockarna på plankor från

marken upp på flaket och ju högre lasset blev ju jobbigare var det att få upp nästa stock. För att nå upp med sista stockarna fick man även lägga ut plankor att gå på och det kunde vara besvärligt särskilt vintertid när det var snö och is på både plankor och stockar.

Vi hade mycket körning från Rumma den här tiden på 30 och 40-talen. Rumma ägdes då av Svenska Tändsticksbolaget och dit kom omkr. 1933 en skogvaktare som hette Henry Ivarsson och åt honom hade vi mycket körning. Det var asptimmer till Tändsticksfabriken i Västervik, också mycket meterved gick dit. Nästan all uppvärmning skedde då med ved och det var stora mängder som avverkades ute i skogarna. Ivarsson sålde också mycket ved till Ankarsrum. Varje familj köpte sitt årsbehov av ved som skulle läggas upp vid vedskjulet för att sedan sågas och huggas till spisved.

Det var noga att lägga upp veden i en ordentlig trave med underlag och stakar i ändarna så att det gick att mäta av hur mycket det var. Veden sorterades i olika sorter, det var prima och sekunda björk, prima och sekunda barr och blandved. Sedan gick gubbarna på fritiden och jämförde sina vedtravar och resonerade om vem som gjort den bästa affären. Hur stora lassen var berodde delvis på hur mycket kunden skulle ha, ibland kunde man samlasta till flera kunder men för det mesta rörde det sig om 10-12 kbm.

Körde massaved

På Rumma höggs också mycket massaved. Den såldes till Emsfors Bruk och vi körde den till hamnen i Verkeback eller Tindered där den vräktes i sjön och flottlades. Den höggs i 4-meters längder och barkades i skogen och kördes ut till väg där den travades i meterhöga travar. Det var ett hårt slit att häva upp de många gånger mögliga och sura grova bitarna som låg i travens botten upp på lasset 2,5 - 3 meter högt.

Vi hade också en hel del körningar åt Petrus Gustavsson som drev sågverksrörelse vid Hummelstad, Han kallades allmänt för "Bark-Pelle" eftersom han började sin verksamhet med att köpa upp bark under kriget 1918 och som sedan såldes till garvämnesindustrin.

Han hade sin såg vid Långsjön strax söder om Hummelstad och dit kördes en hel del timmer. Det blev också en hel del körning därifrån. Gustavsson hade hyvleri och sålde mycket hyvlat virke till byggmästare och andra. Där spikades också lådor under många år. Lådorna såldes till fiskhandlarna i Västervik, mest till Josef Edlund. Det var många av pojkarna i orten som efter avslutad skolgång fick jobb med att spika lådor vid Hummelstad såg. Det är många lass lådor jag varit med om att köra till Västervik. Det var både 30- och 50 kg lådor och även kistämnen till Tändsticksfabriken tillverkades.

Andra världskriget bröt ju ut 1939 och det kom att medföra en hel del förändringar på många områden, och inte minst för bilismen. Det blev svårigheter med importen av bensin och olja och det gjorde att man fick utveckla andra drivmedel för motorerna. Det blev gengasen som blev kristidens drivmedel för bilarna. Man monterade antingen kol- eller vedgasaggregat på bilarna och använde den generatorgas som alstrades vid förbränningen, populärt kallad "gengas", som drivmedel i stället för bensin.



Smutsigt med gengas

Den här övergången från bensin till gengasdrift krävde en del ombyggnader av motorn och i framkant av flaket monterades en stor behållare där förbränningen skedde och så fick gasen passera flera renare innan den leddes in i motorn. Man måste också frakta med sig några säckar med bränsle att fylla på med ibland. Vid en Västerviksresa måste man stanna minst en gång och fylla på. På Ydre backe var en bra rastplats.

Den här gengasdriften var ett ganska smutsigt jobb. I "grytan" där förbränningen skedde bildades ju aska och sot som måste rakas ut någon gång varje dag och när man skulle fylla på bränsle så var det sotigt och rökigt. Den här gasen var också ganska farlig och det var många som råkade ut för "gengasförgiftning". Det var farligt att ha motorn igång och utföra något arbete under bilen, service eller rep-jobb. Gasen samlades utefter marken och man kunde drabbas av förgiftning om man andades in den, jag antar att det var något liknande som inträffar om man skjuter spjället för tidigt på en vedspis.

Behovet av fasta bränslen skapade många arbetstillfällen i bygden. Både kol och ved tillverkades på flera ställen här omkring.

Byggmästare Georg Andersson, som bodde i Vallåkra, byggde kolugnar jämte vägen mot Mjöltorp, till höger på lyckan vid knallen innan Lidhem. Han hade kolugnar där och tillverkade under några år mycket gengaskol. Där arbetade Seth Karlsson, Alvar Tholander m.fl. Gengasved höggs på flera ställen. Walter Gustafsson som drev Mjöltorps Cementgjuteri började tillverka gengasved. Man köpte björkved av skogsägarna och den sågades och klövs med maskin till klossar ca 5-6 cm i fyrkant och fylldes på papperssäckar som rymde 1 hl. Även Algot Andersson i Brotorp högg gengasved. Han hade annars snickarverkstad men sysslade en period med gengasved.

Den här hanteringen skapade mycket arbete både med tillverkning och transport. En del gick väl åt hemomkring men det mesta såldes på längre håll. Vi körde mycket gengasbränsle till Vimmerby och lastade på järnväg där. Jag har hittat en räkning på gengasved från 1943. En hl. ved kostade då 1.90 kr. Gengasen användes under hela kriget men efter fredsslutet 1945 kom ju bensen tillbaka och då var den här epoken slut.

Bättre och bättre lastbilar

Far bytte bil 1946, det blev en bensindrivna 2-axlad Volvo. Han hade förut kört med Chevrolet. Då efter kriget började de dieseldrivna bilarna komma mer och mer. Vi körde till 1953 då han köpte den första dieseln. Bilarna blev också större och mera tekniskt utrustade. Man monterade lastkranar, först mekaniska men på 50-talet kom de hydrauliska. Även tipp blev allt vanligare. Förut hade man fått både lasta och lossa för hand, nu skedde det mekaniskt. Det gjorde att det gick åt mindre med folk på bilarna, förut var det minst två man, nu kunde en klara sig. Även grävmaskiner och lastmaskiner utvecklades och det gjorde att transporterna klarades både lättare och fortare. Bilarna förbättrades mycket nu efter kriget. Värmeelement i förarhytten blev standard. Man började med tryckluft-bromsar i stället för hydrauliska som varit vanliga förut och i början var de ju mekaniska. Servostyrningen kom och det blev förbättringar både här och där.



Prismässigt har jag inte så mycket hågkomster. Jag vill minnas att vi i slutet av 30-talet

köpte bensin i mack vid Hummelstad för 18-19 öre litern, men då fick man köra ved från Rumma till Ankarsrum för 80 öre kbm. Det gick långt fram på 40-talet innan man kunde tjäna 100 kr/dag med bil och två man.

1955 övertog jag åkeriet efter far och blev egen åkare. Jag hade min mesta körning åt Vägverket med all förekommande körning vid underhållet på sommartid och plogning och sändning vintertid. Timlönen för bil och förare var då 12.80 och dieseloljan kostade 26 öre litern i mack. Jag hade inte sysselsättning vid Vägverket jämt utan körde också, en del skogsprodukter framför allt meterved till olika



inrättningar i kommunen såsom skolor och ålderdomshem. Det var mest från Hummelstad Kronopark jag körde ved men det förekom även en del andra jobb.

Genom att jag var ansluten till Lastbilcentralen i Västervik fick jag fler och fler uppdrag därigenom. När vägen mot Oskarshamn byggdes om i början av 1900-talet hade jag mycket arbete där. På delen Gladhammar - Solstadström körde jag långa tider. Det var körning vid grävmaskin, grustransporter m.m.

På 50- och 60-talen blev det allt vanligare med släpvagnar. Bilarna blev större med starkare motorer och för att få bättre lönsamhet hängde man efter ett släp, antingen en- eller två-axlat. Självt höll jag mig till en tvåaxlad bil med tipp och kran. Med tiden fick jag mycket körning åt Gatukontoret i Västervik och från slutet av 60-talet och framåt hade jag lastbilen stationerad i Västervik och åkte personbil emellan. 1981 slutade jag som åkare och sålde bilen till Lastbilcentralen i Västervik.

Jag ska försöka samla en del prisuppgifter. 1959 bytte jag bil och betalade för en Volvo Viking med tipp och HIAB-kran ca 40 000 kr. Dieseloljan kostade då 26 öre/litern och timpenningen var 16.20.

Nästa gång jag bytte bil var 1965 och då kostade en Volvo Tip-Top med tipp men utan kran 55 000. Oljan kostade då 50 öre/lit. och timpriset var 21.70. Sista bilen köpte jag 1971 och betalade då 90 000 kr. Timlönen låg då på ca 38.00 kr. och oljan kostade 71 öre plus att man fick betala en viss kilometerskatt. 1980 kostade bil + förare 126;-och oljan 1.5 så det är stora förändringar som har skett under årens lopp.

I dag kostar en timmerbil med släp och kran omkring 1.5 miljoner.

Inge Johansson
1991-12-30.