

## Sjötrafiken på Hästholmen: Något om massavedtransporter

Ved i olika former har varit självklara transporter för sjöfarare, och senare järnvägarna.

Det har rört sig om brännved, särskilt under det sena 1800-talets urbanisering, props som fraktades framförallt till kolgruvorna i England och Wales, aspvirke till tändsticksfabrikerna som dök upp under 1800-talet, massaved till pappersindustrin och slutligen sågtimmer.

Hästholmen utgör inget undantag. Möjligen kan hävdas att just sågtimmer inte var någon stor fraktvara till eller från hamnen.

Tittar man på hamnliggare från år 1894 kan konstateras att c:a en vedlast per vecka transporterades per båt till Jönköping. Ved torde ha kommit både från Omberg och från Ödeshög, och transporterats med FVÖJ; smalspårsjärnvägen, till Hästholmens hamn.

Söder om Ödeshög torde man i högre grad ha replierat på Stava hamn som hade gamla anor när det gäller just ved-utskeppning.

Det var enstaka skeppare som med sina slupar – det var genomgående segelslupar som användes – som stod för transportarbetet. Här återfinns vi KNEKTEN, VICKTORIA, FRIDA och HULDA.

Om KNEKTEN vet vi inte så mycket mer än att hon hörde hemma i Jönköping. VICKTORIA hade varit en så kallad råbock, ett odäckt fartyg med råsegel likt de forna vikingatidens fartyg. Dessa brukade frakta "limsten" från norra Vättern till masugnarna i Jönköpingstrakten. Liksom flera andra råbockar hade hon dock blivit ombyggd till slup och hörde hemma i Jönköpingstrakten genom åren.

FRIDA var byggd som slup i Svenshult utanför Jönköping.

HULDA till slut var byggd i Gagneån. Det är lite oklart var hon hörde hemma just 1894. Hon döptes sedermera om till TYRA, och blev som sådan en välkänd jönköpingsprofil, så det är väl inte helt orimligt att hon hörde hemma där redan 1894.

Det fanns givetvis andra skutor som fraktade ved i olika former. Slupen ALSTRA anlöpte Hästholmen en gång under sommaren för att frakta ved till Aspa bruk, som ägde båten. Senare kunde man se ALSTRA enstaka gånger per år, både för att hämta massaved till Munksjös anläggningar och aspved till Jönköpings tändsticksindustri.

Slupar var länge ett karaktärsfartyg på Vättern. C:a 15 m långa med en enda, mycket hög tvådelad mast med ett extra toppsegel. Det påstås att de byggdes så för att kunna fånga vindarna ovanför trädkronorna i Göta Kanal, så man slapp betala dryga avgifter för bogsering i kanalen.

Ungefär så här torde trafiken ha sett ut fram till omkring 1920. Det bör noteras att den seglation som beskrivs har mycket gamla anor; järnvägarnas tillkomst underlättade endast frakterna från avverkningsområdena till hamnen. Stava som inte hade någon järnväg såg det intressanta upplägget att veden tippades nedför en slänt till hamnbassängen, där den fick plockas upp av båtbesättningarna. Tydligtvis tippades veden i sjön i Hästholmen också innan hamnen tillkom.

Det är viktigt att påpeka, då det har hävdats att järnvägen underlättade för sjöfarten. Sjöfarten var först på plats och utgjorde en viktig grundförutsättning för järnvägens tillkomst, såväl smalspåret (FVÖJ) som "bredspåret" (MHJ). När järnvägen väl fanns levde järnväg och båttrafik i symbios under dryga 70 år.

Från och med omkring 1920 är det framförallt två farkoster som blir de troligen flitigaste gästerna i Hästholmens hamn; slupen ANNA och jakten FRAMÅT.

ANNA byggdes i Sjötorp 1904 och kom från och med året därpå att tillhöra A Kindbom i Rödesund, som så småningom byggde upp en aktningssvärd flotta segelskutor. Från och med 1912 och ända fram till och med 1945 var Gustaf Karlsson, "Gösse på Anna" befälhavare. Han hade då tydligtvis redan seglat i tio år för Kindbom.

1923 fick ANNA hjälpmaskin ombord, och A Kindbom blev nu ensamägare till slupen. Massavedstransporterna expanderade under 1920-talet när Munksjö AB startade fabrik även i Olshammar. Det tycks dock mest ha varit Munksjön i Jönköping som var ANNAS destination.

Gösse växte upp vid Boren i Ekebyborna. Så småningom övertog han och hans hustru Hilda Sjöhem i Örberga. Seglatsäsongerna varade i cirka nio månader; på vintrarna ägnade sig skepparna åt fiske.

Dock inte enbart; Gösse och Hilda fick nio barn. Gösse på Anna gick ur tiden 1970.



Här ses ANNA tillsammans med ständigt närvarande ångaren TRAFIK i Hästholmens hamn. Kortet kan dateras till år 1936; det år då Mjölby-Hästholmens Järnväg fick en egen vackert rödmålad rälsbuss.

1937 fick ANNA ny och starkare motor, vilket avspeglade sig i det stora trafikarbete hon utförde. Bara under sommarmånaderna gjorde hon 31 st anlöp för att hämta ved åt Munksjö i Jönköping!

Kriget innebar kraftiga inskränkningar i trafiken. ANNA fick återgå till att segla pga den ständigt närvarande bränslebristen. 1943 kunde hon göra 3 anlöp per månad, istället för som tidigare, ett anlöp var tredje dag.

Efter kriget blir anlöpen mer sporadiska. 1948 t ex var det 2 anlöp under hela sommaren. Hon finns avbildad efter kriget, nu med last av sågat virke:



Efter sommaren 1952 lades ANNA upp och köptes senare av Sven Ulrik Lindberg, sannolikt för att användas till lustfartyg likt många andra gamla skutor vid den här tiden. I mitten på 60-talet var hon förvandlad till vrak och höggs upp.

Jakten FRAMÅT har också en intressant historia.

Egentligen börjar historien med de så kallade stenroddarbåtarna som seglade på Vättern och samlade upp sten på sjöbottnarna, till mångas förtret underminerande strandkanterna. Kullerstenarna användes för gatubeläggning i Jönköping (där båtarna hörde hemma) och Gränna (där vi ännu i dag kan se kullerstensbeläggning på torget från denna tid).

Stenroddarbåtarna var öppna förutom i för och akter, och lastades tungt med stenar som plockades upp med 6 m långa stentänger. Man vet hur de såg ut, men tydligen finns inte ett enda fotografi bevarat på en stenroddarbåt i närbild.



Båtarna hade sin hemmahamn i Vinterviken i Jönköping. Båtarnas ägare bodde i närheten av båtarnas förtöjningsplats, och yrkesstoltheten var påfallande, även om yrket – liksom att segla på Vättern överhuvudtaget inte var särskilt tryggt.

Johan Andersson, Kasper Bergstrand, Bror Falk, Lars Johan Filén (drunknad 1851), Viktor Fägersten, Anders Gustavsson, Anton Hellstrand, Anders Karlsson, Johan Karlsson, Per Adolf Lundkvist, Sven Löfgren, August och Gustav Nilsson, Per och Johannes Sandqvist och Knut Svensson är några namn jag lyckats gräva upp.

Yngve Malmquist nämner i sin bok De seglade på Vättern även familjerna Eskengren, Kindgren och Rundgren.

Likt många skutskeppare stod inte stenroddarna ut med tanken på att deras kära båtar skulle huggas upp när det var så dags. *Rudolf Fägersten* lät sänka sin båt i Munksjön när han själv blev för gammal för att fortsätta i yrket, och brukade ses vandra ut på bryggan för att skåda ut över vattnet där hans båt låg "begravd", till dess han dog år 1913.

I slutet av 1890-talet förbjöds stensplockningen, eftersom denna så småningom underminerade flera stränder, och strandbankar med uppodlad jord skred ner i vattnet.

Två båtnamn har jag funnit, dels GRODAN som havererade 1898, lastad med ved på väg från Röttle till Jönköping. Skepparen Hj. Svensson och besättningsmannen A. Lundquist lyckades överleva och bärgades av ångaren VISTA.

Den sista stenroddarbåten blev BRUDEN som på motsvarande sätt havererade utanför Jönköping i hårt väder 1921, lastad med sand. Bror Falk med besättningsmannen Knut lyckades även de rädda sig. Bror Falk hann att surra ihop en provisorisk flotte med vilken han kunde föra den icke simkunnige Knut iland.

Rudolf Fägersten är intressant i det som följer. Han var nämligen far till Viktor Emanuel Fägersten, i kyrkböckerna även han beskriven som "stenroddare" eller "skeppare" (sannolikt var han väl först det ena, sedan det andra). Viktor Emanuel föddes den 1 februari 1879 Sofia församling i Jönköping, död 20/7 1948 Klostergatan 26 Jönköping. Således mer eller mindre samtida med "Gösse på Anna". Det kom hans egen skuta också att bli.

Viktor Emanuel gifte sig 1901 med Alma Maria, född Skarp 1878) 1901. De hann att få fyra barn tillsammans.

1905 byggdes jakten FRAMÅT i Svenshult för Fägersten. Redan 1912 kom hon att få sin första motor.





FRAMÅT kom att bli relativt väldokumenterad, och skymtar t o m förbi i en färgfilm om Jönköping, rimligen från 40-talet:

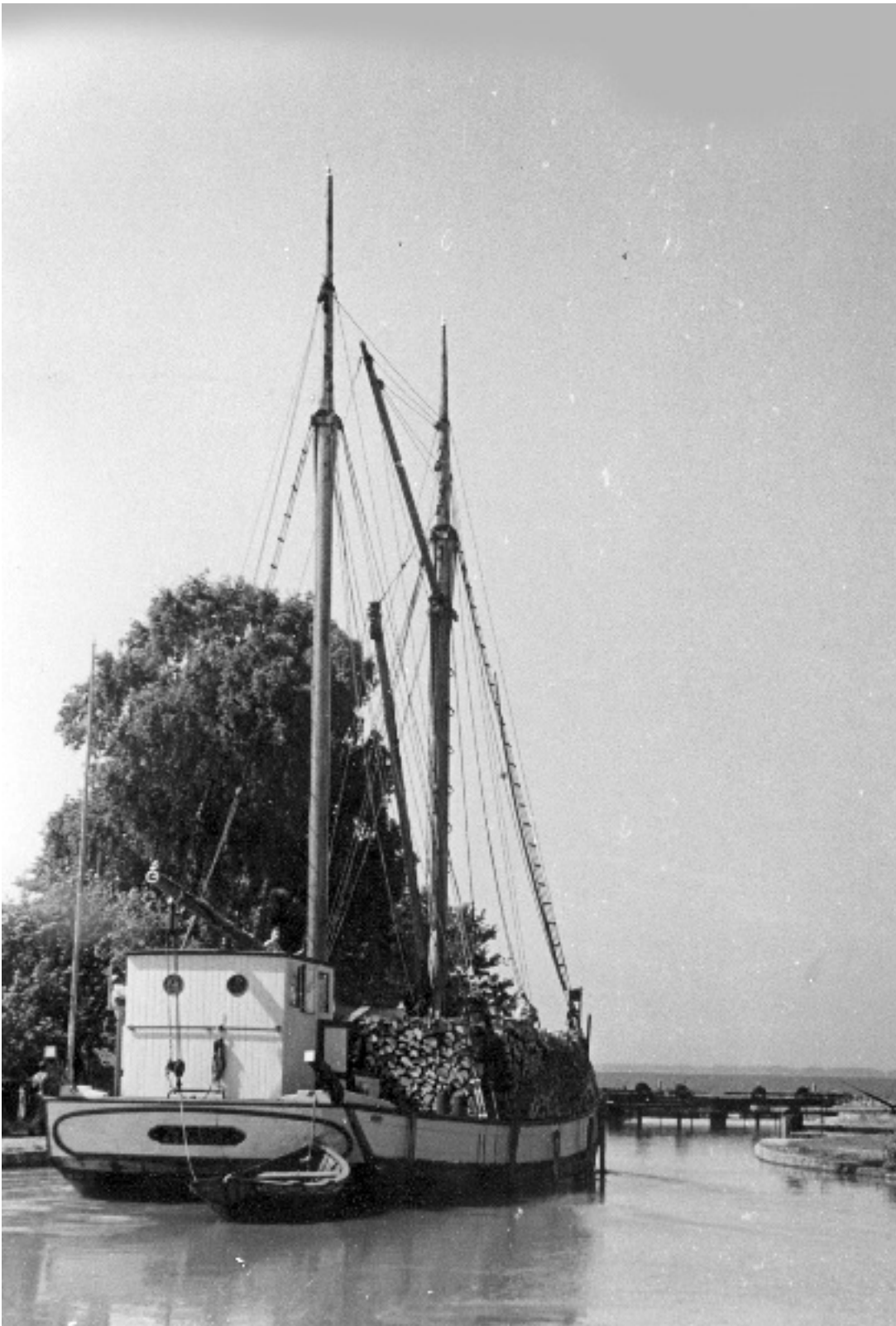


FRAMÅT kom också att engageras flitigt i vedtrafiken från Hästholmen till Jönköping, dock inte i lika hög grad som ANNA. 1937 återfinns hon med anlop i hamnen åtta gånger på tre månader under sommaren.

FRAMÅT lades sannolikt upp under kriget; hon återfinns i varje fall inte mer i Hästholmens hamnliggare. 1945, alltså tre år innan Fägersten dog, såldes hon till Gryt i Östergötlands skärgård för att användas som ålsump. 1960 hamnade hon i Norrköping, fiskefartygsregistrerad, och kom att byggas om 1967 inför en planerad jorden-runt-resa. Detta var rent allmänt en tid när människor skaffade sig gamla skutor för storvulna planer om de riktigt långa seglatserna. För de flesta tog planerna ett mer eller mindre abrupt slut. För FRAMÅT:s del vet vi att hon 1972 såldes till Tyskland, och där upphör alla spår efter henne.

En annan skuta som kunde ses i Hästholmen var SVEA. Även hon var ursprungligen en råbock under namnet SNÄCKAN. Hon var med om den orkanliknande storm vi Röckneöarna 1871 där de sista kvarvarande råbockarna från Harge förliste. SNÄCKAN bärgades dock och byggdes om, först till slup, och så småningom till motorgaleas. Från 1913 kom även hon att tillhöra Kindboms "rederiimperium".

1937 lastade hon massaved till Munksjö omkring en gång i månaden. 1948 hade detta ökat till två gånger per månad. Hon var större än både ANNA och FRAMÅT och kunde därför förstås lasta mera per resa.



Hon fortsatte troget som timmerlastare t o m första halvan av 50-talet, dock inte längre från Hästholmen. Vedfrakterna här torde ha upphört omkring år 1950, därefter var det enbart bulklast av spannmål, gödning och foder kvar. SVEA blev också lustfartyg 1958 med likaledes klassiskt öde; 1970 högs hon upp.



Många andra skutor kom att angöra Hästholmen för att hämta ved och virke; dock rör det sig här om sporadiska anlöp.

Det som sannolikt kom att ändra förutsättningarna för denna trafik var Munksjö AB självt, som började engagera sig som egen redare fr o m slutet av 30-talet, med motorseglarna MUNKSJÖ I - MUNKSJÖ IV. Deras historiker hör inte hemma här; nu var det transporter av egna skogar på egen köl som gällde, och då passade inte Hästholmen in i bilden längre. Dock förgår all jordens härlighet. 1962 såldes MUNKSJÖ-båtarna till sina skeppare. Några kämpade på ett antal år till under nya "artistnamn", men i praktisk mening dog det mesta av vättertrafiken ut under detta årtionde. När vi kommer till 1968 fanns det inget anlöp av Hästholmen längre.

Johan Molin, Malmö 7 januari 2021  
johanmmolin@gmail.com