

Timmerflottning på Åsnen

Av Karl Karlsson

Flottningen utfördes på Åsnen med handkraft, så kallat flottspel in på 1900-talet. Detta spel bestod av ett fyrkantigt golv på underlag med en diameter av c:a tre meter.

Det var två olika spel, ett vågrätt och ett lodrätt. Det vågräta bestod av rulle med två större vevar, som drogs av fyra män. En man tog ankaret i en roddbåt med tillhörande vajer eller kätting och rodde ut olika längder, beroende på framkomlighet.

Det lodräta spelet hade istället för vevar en hävarm, som var fäst i rullen, och där gick flottarna och förde denna hävarm framför sig runtomkring på spelet. När flotten var framdragen till ankaret så började samma sak igen.

När det var lämpligt väder pågick arbetet nästan dag och natt. Lite vila ibland på någon holme nära färdleden.

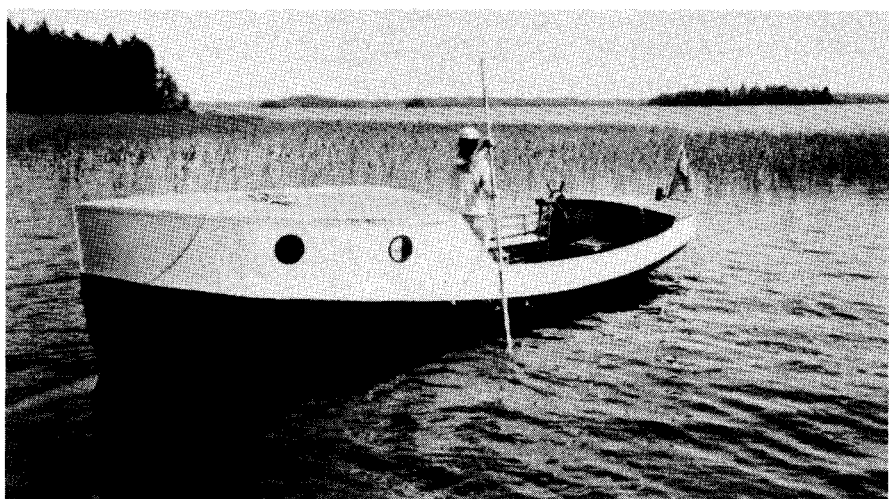
Vid blåsigt väder måste flotten dragas in på en lugn plats bakom en större holme. Det hände ofta att flottargänget kunde få stanna i flera dagar och invänta bättre väder. Under sådana förhållanden blev sov- och viloplatsen under några täta granar, tills arbetet kunde påbörjas igen. Flottarna fick aldrig lämna flotten för de var ansvariga för att rätt mängd timmer kom fram till förädlingsplatsen. Timret som flottades var i huvudsak barrtimmer och props, senare massaved i fyra meters längd.

När stockarna rullades ut i vattnet slogs det ihop fyra stockar med länkyxor att bilda en fyrkant, som fylldes med stockar. Detta kallades flaska eller länsler. Stockarna som låg inne i flaskan låg helt lösa, därför var det besvärligt om det blev stark blåst, så stockarna gled ur flaskan.

När det flottades props och massaved så kunde det läggas flera lager på flaskan. Detta virket var savbarkat och torrt, därav lättare och mer bärkraftigt.

Flottkarlarna som utförde det här arbetet i vattnet var klädda i sjöstövlar. Dessa flottkarlar var väl förtrogna med farlederna i Åsnen, något som gick i arv från far till son eller någon närstående.

I början på 1900-talet började ångbåtarna sina färder på Åsnen med att draga timmer och massaved. Det var ångbåten Huseby, som började sin transport mellan Husebys utgårdar och industrier. Denna båten slutade



Ångbåten Blenda i nuvarande skick. Foto: Anita Ståhl.

trafikera Åsnen 1930. Siste maskinisten på denna båten var Gottfrid Möller, siste styrmannen var Petter Johansson, Bjurkärr, Vevik, han var styrman c:a 40 år.

Då en del av Veviks ägor och holmar var belägna i Åkavik fraktades mindre mängder timmer med motorbåt. För att inte behöva gå ut till Sirkö södra bro, gjordes dessa flottar så att det gick att gå igenom Sirkö norra bro, för att sedan göras om till en större flotte, som kopplades till efter ångbåten. Motorman på denna båten var Ernst Karlsson, Gropholmen, Vevik.

Kongabolaget inköpte ångbåten Svanen. Även denna båten drog flottar och pråmar till Urshult, för vidare befodran med järnväg till Konga. Siste maskinisten på denna båten var Anton Sund, Urshult. Denna båten slutade sina trafikturer på Åsnen på 1930-talet.

Fridaforsbolaget inköpte ångbåten Blenda. Denna båten, liksom de föregående, drog flottar och pråmar. Blenda inköptes efter andra världskrigets utbrott av ägarna till Huleviks fabriker. Båten ägs numera av Helmer Nilsson, Hulevik.

Huleviks fabriker ägde även en något modernare båt med tändkulemotor. Den gick under namnet Hulevik.

Att Huleviks fabriker behövde två båtar berodde dels på att oljetillförseln stryptes, dels att de andra fabrikerna slutade köpa virke för sjötransport på Åsnens vatten. Det var ju besvärligt ur olika synpunkter, med först sjötransport, sedan järnväg med lastning och omlastning.

Båten Hulevik slutade sina turer på Åsnen på 1940-talet. Siste maskinisten var Gunnar Bern, Västra Torsås.

Adamsson i Ålshult ägde ångbåten Björn, som drog virke till deras sågverk i Ålshult. Det fanns även motorbåt som drog virke till sågverket i Urshult. Det virket som skulle till Konga och Fridafors avlastades i Urshults-viken. Där var byggd en broliknande anordning över vägen, som virket drogs i bort till stationsområdet för vidare lastning till Konga och Fridafors.

Någon frågar sig kanske hur det var ordnat med uppläggningsplatser till detta timmer och massaved. Det var mycket välplanerat. I varje skifteslag var uttaget servitut för alla i skifteslaget att fritt upplägga sina skogsprodukter. Några av de större uppläggningsplatserna i Kalvsviks skifteslag var Lassastig vid Rösås, nuvarande badplatsen i Kalvsviks by, Skingan vid Kråketorp, Kalvshaga med flera byars skifteslag, Kalvshaga Lunden, även vid fäboden i Kalvshaga samt vid Kläcklinge norra bro på torpet Sundet (Hjälmborgs). Var och en fick lägga sitt timmer på egen mark så nära sjön som möjligt.

På 1930-talet hade automobilens genombrott börjat, och det var denna som nu transporterade virket direkt till användningsorten.

I mitten på 20-talet upphörde man med att avbarka massaved på grund av att barken inte var säljbar. Efter detta levererades massaved i 1 meters längder, och barkades med barkspade, så snart frosten upphörde på våren. Dessa korta längder gick ej att flotta, de måste lastas på pråmar. De förut nämnda ångbåtarna Svanen och Blenda drog de här stora pråmarna. Svanen drog bara en fullastad åt gången, Blenda orkade draga två om det var bra väder. Lastningen kunde inte vara på bestämda tider, som annat arbete, det var ett ackordsarbete. Lastningen hördes ibland börja i soluppgången. Ångbåten fick ju inte ligga still och sysslolös. Det blev inte alltid en full pråmlast på samma plats. Alltid var det två man som följde pråmen, samt maskinisten på ångbåten. Denna trafiken på sjön måste gå på dygnets ljusa timmar, därför oregelbunden arbetstid. När sedan ångbåt och pråm gick till avlastningsplatsen, fick en av pråmkarlarna sitta på taket till bostaden (kajutan) och styra i kölvattnet efter ångbåten. Det var mycket trångt att komma igenom på många ställen. Bostaden i aktern på pråmen bestod av sängar och bord samt kokspis och lite andra utrymmen till maten. Pråmkarlarna hade självhushåll. När de var nära till någon gård, kom de alltid på kvällen och ville köpa mjölk till kvällsgröten. De två lastkarlarna byttes vid att styra pråmen, medan den andra kunde vara nere i kajutan och laga mat med mera. Det var besvärligt med spiströken ibland, för den som satt och styrde pråmen, när skorstenen var så nära.

Det var en ganska lång färd med så tung last, från norra delen av Åsnen till södra. Var det blåsigt och kallt var det inte avundsvärt att sitta och styra en pråm timme efter timme.

Ångbåten drog alltid en roddbåt (räddningsbåt) efter sig om något oförutsett skulle inträffa.



Ångbåten Blenda



Bogserbåten Hulevik

År 1920 började sjötransporterna av massaved och stockar till fabriken i Hulevik från olika platser runt Åsnen. Till en början inhyrdes Husebybåten, men år 1921 lyckades man köpa Bränslekommissionens ångbåt Blenda på 3 hkr samt tre pråmar. I slutet av 1920-talet förvärvades dessutom en ekbåt med råoljemotor. Den båten fick namnet Hulevik och var i tjänst i nära 30 år. Motorn flyttades över till en gammal fiskesmack från Karlshamn. Även den bogserbåten fick namnet Hulevik.