

REFERAT FRÅN ETT SAMTAL OM GANLA HÄSTHOLMEN DEN 29 NOVEMBER 1990:

DELTAGARE: Lilly Andersson, Birgitta Hellman, Karl-Erik Hertz, Birgitta Svensson, Ingrid Svensson och Anna-Lisa Wickman.

Samtalet denna gång skulle kretsas kring Hästholmens hamn, dess historia och episoder och händelser i livet vid hamnen.

Minnena från hamnen går tillbaka till åren omkring 1918. Dess historia sträcker sig emellertid ytterligare åtskilliga år tillbaka i tiden. När det gäller den delen av hamnens historia är man hänvisad till vad som finns skrivet och till berättelser, som gått från person till person genom årens lopp.

Hamnen i den utformning den nu har är gammal. Från början var den inte alls utbyggd till det utseende den numera har utan det hela rör sig om ett successivt förlopp över åren. Först under åren 1909-10 drogs järnvägsspår ned till hamnen. Det var den bredspåriga banan Mjölby - Hästholmen och den smalspåriga Ödeshög - Vadstena - Fågelsta, byggd omkring 1890, som då fick direkt anknytning till hamnen via Hästholmens station.

Den egentliga anledningen till att hamnen ursprungligen började byggas sägs vara att handelsman Johanna - en driftig och inflytelserik kvinna i bygden - en gång trillade i sjön. Hon menade då att det måste bli en annan tingens ordning än den dittills primitiva för att skapa möjligheter för den alltmer växande handeln och sjöfarten att lasta och lossa gods på ett effektivare sätt. Även persontrafiken skulle härigenom kunna underlättas och utvidgas. Johanna tog även andra initiativ av olika slag för att utveckla och underlätta hamntrafik och annat, som bidrog till att göra Hästholmen till ett levande litet samhälle. Bl a var det hon som initierade byggandet av den första telegrafstationen.

Bland saker som minner om gamla tider är den väg som går från Hamngatan ner mot sjön förbi huset där numera Arne Hertz bor och som heter "Lastbergsvägen". Vägen leder ända ner till ett berg vid sjön och i berget finns fortfarande kvar en del järnringar. I dessa förtöjde man de fartyg som ankrade på djupt vatten utanför berget. Där skedde sedan lastning och lossning, därav namnet "lastberget". Det var huvudsakligen virke och spannmål som lastades resp lossades. Virke som skulle lastas tippades i sjön vid berget och bogserades eller drogs ut till fartygen där det togs ombord. Spannmål fick man ta i småbåtar men det förekom också att man byggde provisoriska träbryggor på vilka man bar ut spannmålen i säckar. Det var just från en sådan brygga som handelsman Johanna trillade i vattnet. Den händelsen var det förmodligen som blev startsignalen för byggandet av en riktig hamn på den plats där den alltjämt ligger.

Den "banvall" där tågen gick på sin väg ned till hamnen och som numera får en väg, dock ej för allmän trafik, är en s k "färdväg". Den får inte tas bort eller förändras utan ska behållas för att minna om gamla tider.

När handelsman Johanna väl tagit initiativet till hamnbygget skedde en etappvis anläggning och utbyggnad av hamnen. Detta krävde dock precis som förhållandena i dag successiva beslut i olika instanser och det gällde också att få fram de pengar, utan vilka något arbete inte kunde utföras.

inlämnat
1999-11-27

Sjöfarten på hamnen var till en början ganska blygsam men den utökades undan för undan. Den fick dock en naturlig begränsning i och med att hamnen var ganska liten med tilläggsplatser endast vid piren och ett mindre stycke kaj parallellt med magasinerna. Man kan nog säga att hamnen och sjöfarten hade sin blomstringstid från omkring 1920 till 1940 - 45. Det var framför allt virke och spannmål som skeppades men även en hel del styckegods och diversevaror. Bland virket dominerade massaveden som skeppades till Olshammars bruk, till Jönköping och också till det längre bort belägna pappers bruket Göta, som låg i Göta älv. Även sågat virke skeppades ut. Det kom oftast per järnväg och lastades antingendirekt på båtarna eller staplades på kajen för senare lastning. Passagerartrafiken kom så småningom i gång dels mellan hamnarna i Vättern dels mellan Stockholm och Vättern. Däremot förekom till en början ingen trafik mellan Göteborg och Vättern. "Motala ström" och "Per Brahe" var ett par av de kombinerade last- och passagerarefartyg, som länge trafikerade Vättern.

Det fanns också en hel del båtar som gick efter turlista från Stockholm till hamnar i Vättern och senare vidare till Göteborg och åter samma väg. De fraktade huvudsakligen styckegods men också livsmedel av olika slag som frukt, grönsaker, öl och läskedrycker o s v. Som regel var det ett par "turlistebåtar" i veckan som trafikerade Vättern och bl a angjorde Hästholmen. Andra båtar gick i s k ströfart, dvs de gick när de fått last och levererade gods till alla angörbara hamnar.

Tidvis var trafiken i Hästholmens hamn livlig. Speciellt gällde detta den tid då träskutor - med eller utan hjälpmotor - var vanliga. Det var inte ovanligt att 10 - 12 skutor samtidigt kunde ligga förtöjda i hamnen. Eftersom antalet angöringsplatser var begränsat fick man då förtöja fartygen utanför varandra. Innan fartygen fick kraftigare motorer eller på den tid man endast hade att lita till väder och vind dvs på segelfartygens tid kunde väntan på lämpligt väder ibland dra ut på tiden. Det var oftast vid sådana tillfällen som det blev trångt i hamnen. Sammanfattningsvis kan man nog konstatera att hamnen i förhållande till orten och samhället Hästholmen i övrigt var ett för den tiden - ca 1917 - 1943 - mycket stort företag.

Efter mitten på 40-talet mattades det hela successivt av för att så småningom praktiskt taget helt upphöra. Befraktare under senare delen av nämnda period var t ex Firma Lindgren & Ohman och Firma Erema i Hjo som hade en del av sin rörelse i Hästholmen. Denna övertogs senare av John Andersson och övergick efter ett antal år till Göta Lantmän som så sent som så sent som 1990 ombildades till Odal. Dessa företag fraktade ut spannmål från bönderna på den bördiga östgötaslätten och tog emot bl a konstgödsel. Det var kalksalpeter som kom från Norge och från svenska leverantörer i Stockholm, Norrköping och Landskrona m fl orter.

De som bodde i anslutning till hamnen hade tillfälle att följa livet där på nära håll. Det var intressant därför att det var liv och rörelse och ständigt nya människor, som man fick tillfälle att prata med och lära känna. Mest bekant blev man med folk som arbetade på båtar i regelbunden trafik. De kunde återkomma varje vecka eller med längre mellanrum och blev därmed ett naturligt inslag i livet i Hästholmen på den tiden.

Mera sällan sedda gäster i hamnen var de båtar från Bohuslän som i regel kom vår och höst. De förde med sig last av salt sill i tunnor, kryddsill och anjouvis i tunnor och senare också på burk m fl "västkustvaror". Varorna såldes dels från båtarna dels med hjälp av lejt folk, ofta torpare från t ex Omberg, som med hästskjuts körde omkring i bygden. Affärerna tycktes gå bra och köptillfällena vår och höst var efterlängttade inte minst beroende på att priserna var humana och varukvalitén god. Råvaran från västkusten var ju den bästa tänkbara.

För hästholmsborna var det alltid lika spännande när en båt från västkusten kom in. Man hörde en skuta komma och på ljudet kunde man avgöra om det var just en sådan. Då var det bara att ta med sig en glasburk och springa ned till hamnen för att inhandla den mycket goda kryddsillen och de andra varor man ville ha. Förutom att man kunde göra inköp var det alltid roligt att komma ned till skutorna och prata med folket ombord. Till trevnaden bidrog säkert också att ärendet till hamnen gav tillfälle att byta några ord med bekanta, som man inte träffade så ofta annars. På så sätt kom hamnen, sillskutorna och även sjöfarten i övrigt att spela en inte obetydlig social roll i det lilla samhället Hästholmen. Det kan kanske ha sitt intresse att notera att priserna på den tiden var skäligen rimliga. En tub kavár kunde man köpa för 15 öre. Lutfisk och kabeljo var också sådant som vid säsong kunde köpas direkt från skutorna.

Någon fiskförsäljning i övrigt av de fångster, som fördes i land av ortens egna fiskare, förekom inte. Däremot var det naturligen ganska vanligt att ortsbefolkningen i den mån den var bekant med någon fiskare kunde köpa en eller annan av Vätterns läckra fiskar till humana priser.

Sillskuteperioden pågick under många år och upphörde inte förrän i början på 40-talet.

Så här efteråt och mot bakgrund av dagens lugna liv i Hästholmens hamn är det för en som inte var med då svårt att tänka sig in i det sjudande liv med båtar, tåg, gods-persontrafik och det rika folkliv, som rådde vid denna tid.

Angfartyget Trafik, som byggdes på Bergsunds varv i Stockholm 1896, förtjänar ett särskilt litet avsnitt i denna berättelse. Hon började trafikera Vättern med regelbundna turer mellan Hjo och Hästholmen redan 1898. Hur många gånger hon har med att korsa Vättern innan den reguljära trafiken upphörde 1959 är det nog ingen som kan svara på. Säker är att det var många tusen. Från början gick Trafik endast en reguljär tur men därutöver tuer med gods egentligen så ofta hon fick full last. Så småningom stabiliserades turlistan och kom då att omfatta en reguljär tur på vardagarna och två, ibland tre, på sön- och helgdagar.

Trafiks ankomstsinal med gammal hederlig ångvissla då hon närmade sig Hästholmen hördes vida omkring. Den var för många ett kärt och välkommet tecken på att det var dags att ta sig ned till hamnen för att möta båten. Det var många hästholmsbor som gjorde det till fots eller per cykel. Förutom att det var vackert att se det vita fina fartyget glida in och angöra hamnen gav besöket där möjlighet till kontakter med andra människor och en känsla av samhörighet som var nog så betydelsefull ur både mänsklig och samhällslik synpunkt. Iblåd kunde det väl också hända att det bland passagerarna fanns någon prominent person som det kunde vara trevligt att få se livs levande.

När Trafik kom till Hästholmen var i regel båda tågen nere vid hamnen för att lämna av och ta emot gods och passagerare. Trafiken var livlig. Överfarten t o r Hjo - Hästholmen var en snabb och gen trafikled mellan öst- och västsverige och som sådan mycket populär och anlita.

Ombord på Trafik arbetade folk från såväl Öster- som Västergötland. Det var ett många gånger hårt och slitsamt arbete i ur och skur och i storm såväl som i lugnt väder. Lasten som skulle lastas och lossas kunde vara allt från kreatur till lätt styckegods och någon gång en eller annan bil. Hjälpmedlen för lastning och lossning var inte de bästa varför arbetet blev både tungt och slitsamt. Fartyget hade sin hemmahamn i Hjo där det alltid låg över natt. Det medförde att de hästholmsbor, som arbetade på båten, sällan fick vara hemma. De timmar båten låg i Hästholmen måste ju i första hand utnyttjas för lastning och lossning. Hustru och barn kunde möjligen få se sin make och far den stund som därefter återstod till avgång. Särskilt bråda tider var det då man fraktade råsocker. Då kunde det hända att det blev flera extraturer med påföljd att den redan förut korta fritiden blev annu kortare.

Det råder ingen tvekan om att sjöfarten på Vättern - fraktfart såväl som passagerartrafik - hade sin givna plats i dåtidens samhälle. Till Hästholmen kom varor och förnödenheter som man hade behov av såväl i det privata livet som i handeln, industri och jordbruk. De varor som skeppades ut var utöver alla möjliga artiklar av styckegodskaraktär i huvudsak jordbruksprodukter och virke. Järnvägsförbindelserna mellan Hästhalmens hamn och Ödeshög, Vadstena, Fågelsta, Mjölby och resp stambanor var goda. De hade en sträckning som gjorde det möjligt att lasta och lossa gods på många platser i mellersta Östergötland. Järnvägen utnyttjades också intensivt för godstransporter medan persontrafiken utöver den lokala var blygsam.

Den intensivaste tiden i hamnens historia blev ganska kort. Den sträcker sig från början av 30-talet fram till ett eller ett par år in på 40-talet. Den minskning som skedde därefter kan antas bero på dels att modernare och snabbare transportmedel och transportvägar kom till dels att hamnens kapacitet inte räckte till för de krav, som blev en naturlilg följd av samhällets fortsatta industrialisering och utveckling. Från början eller mitten av 40-talet sker därför stegvis en minskning av hamnverksamheten och en likaså stegvis övergång till det läge som råder i dag. Antalet yrkesfiskare har minskat till i stort sett en enda och hamnen är numera en plats för hästholmsbornas egna fritidsbåtar och för gästande turistbåtar under sommaren.

Under sin storhetstid var hamnen levebrödet för många hästholmsbor. Arbetet bestod i att lossa och lasta gods från och till järnväg och båtar. Ibland lades gods på kajen i väntan på avhämtning eller transportmedel. Ofta kom man med häst och vagn och hämtade godset. Några reglerade arbetstider existerade knappast för den som arbetade vid hamnen. Det var att ställa upp och hugga i när tillfälle till arbete bjöds och folk behövdes. Man avlönades av den som behövde hjälp och det gjorde att inkomsterna blev både osäkra och oregelbundna. Arbetslönerna var dessutom med dagens mått blygsamma. För yngre generationer måste det mot bakgrund härav vara svårt förstå hur familjer, som många gånger hade flera barn kunde klara sin försörjning på ett drägligt sätt. Hur många personer som hade sin utkomst genom arbete vid hamnen är det inte möjligt att säga. Det varierade starkt och var ytterst beroende av när och i vilken ordning gods anlände per båt eller per järnväg. Var det mycket att göra kunde fem man eller flera vara sysselsatta men ofta var det endast en eller två som kunde få arbete. I vilken ordning tillgängligt folk fick arbeta var väl närmast en slump på så sätt att arbetet gick till den som var lättast tillgänglig och ledig.

Stinsen vid Hästholmens station var i regel s k hammästare och vid hamnen fanns ett hamnkontor i en paviljongliknande byggnad. Där fanns bl a en lokaltelefon till stationen med vilken hammästaren hölls underrättad om vad som hände vid hamnen. Det kunde vara rapporter om inkommande och avgående båtar, om det hände något annat av intresse vid hamnen o s v. Hamnkontoret var delat i två rum av vilka det ena hade en kamin och således kunde hållas varmt. Det skötte hamnvakten om och där kunde hamnfolket gå in och värma sig om så behövdes vintertid.

Annat folk som hade sin arbetsplats förlagd till hamnen men kanske framför allt Vättern var yrkesfiskarna. Det fanns på den tiden 8 - 10 sådana som utövade regelbundet och yrkesmässigt fiske. Fiskebåtarna var byggda av trä. De var ruffade med ett par britsar i ruffen och motorn var i regel en s k tändkulemotor som gick på fotogen och på lågvarv åstadkom en tuffande ljudeffekt som gjorde det omöjligt att ta miste på när en fiskebåt var på väg in i eller ut ur hamnen. Förtöjningen av båtarna skedde i träbåthus där hela båten kunde köras in och vid behov hissas upp ur vattnet med ett par vinschar. Båthusen har under årens lopp byggts om några gånger och senast 19⁴. Yrkesfiskarna med sina båtar bidrog i hög grad att ytterligare förstärka livaktigheten i hamnen. Som regel gick fiskarna ut tidigt varje morgon och återkom vid middagstid i bästa fall med last av röding, lax, sik, löjor och ibland även lake. Fisken levererades i regel omgående till fiskhandlare i bygden.

Även fritidsfiske förekom i inte så liten omfattning. Många hästholmsbor hade en roddbåt, oftast en "vättersnipa" med vilken man rodde ut bortåt Omberg med s k flugmete och ibland kunde få en god fångst av "valor" en slags laxfisk. Även långrev och nätfiske förekom. Långreven var på den tiden agnad med äkta handplockad dagmask och agnandet anförtroddes inte sällan de yngre i familjen. Ett styvt och åsmetigt uppdrag eftersom revarna oftast innehöll 200 krok. På långreven kunde man om turen stöd en bi bl a få ålar, ibland av respektabel storlek. Numera har också fritidsfiskarna som regel motorbåt och fler av dem ägnar sig åt ett fiske som alltmer liknar yrkesfiskarens.

Av gamla fotografier framgår att järnvägen drogs ned till hamnen med det smala spåret först. Den smalspåriga järnvägen trafikerade som tidigare nämnts sträckan Ödeshög - Vadstena - Fågelsta. När några år därefter även den bredspåriga banan Hästholmen - Mjölby skulle ned var man tvungen bygga ut hamnen för att få plats med den. Utbyggnaden av järnvägstrafiken hade således en direkt inverkan på hamnens storlek. Kanske man kan säga att det därför i vart fall delvis är järnvägsbyggarnas förtjänst att hamnen i dag är så pass rymlig som den är både på land och vad gäller möjligheterna att bereda plats både för ortens egna och gästande fritidsbåtar.

Trots den omfattande trafiken med många fartyg ut och in i hamnen, ofta primitiva redskap vid lastning och lossning och ett livligt folkliv inträffade inte några större olyckor eller missöden om man bortser från katastrofen med Per Brahe som behandlas senare. Visst förekom det att skuffskeppare kom i dispyt med varandra om kajplatser och annat och visst inträffade det att någon skadade sig i arbetet men några olyckor av större format ledde detta inte till. Vätterns omtalade "lynnighet" skulle också kunna antas öka olycksrisken men egentligen ~~är~~ den egenskapen, som faktiskt finns, inte så farlig om man lär sig respektera sjön och i alla lägen är försiktig. Vättern i hårt väder är inget att leka med. Det kan bli en våldsam sjöhävning av annan typ än den, som i regel förekommer på öppet hav. Övergången från lugnt vatten till svår sjö sker snabbt särskilt på sommaren och vid åskväder. Vågorna ~~kan~~ bli höga även om de inte når upp till sju meters höjd som någon sagt.

På vintrarna begränsades sjöfarten automatiskt genom att Göta Kanal frös till så snart kylan kom. Vättern blev därmed stängd för till- och avfart och den eventuella sjöfart som förekom skedde företrädesvis med fartyg hemmahörande i Vätterns hamnar. Godstrafiken fick då ta andra vägar - järnväg och i ökande omfattning lastbil. Trafiken mellan Hjo och Hästholmen pågick dock ända tills dess isen på Vättern blev så tjock att Trafik inte klarade att bryta sig igenom den. Trafik var byggd som en isbrytande båt och kunde därför klara isen ganska länge. Det hände, även om det inte var så ofta, att Vättern frös till ordentligt så att man kunde ta sig över till Hjo till och med per bil.

Även på vintern då isen låg bedrevs fiske om än i begränsad skala. Det skedde bl a från "fiskebusor". Busan var ett litet trähus ungefär så stort som ett gammaldags litet utedass. Det hade hål i botten och dessutom plats för en stol och i många fall en liten eldstad, kanske en liten järnkamin eller liknande. Busan var försedd med medar och sköts ut på isen till en lämplig fiskeplats. Där borrades ett hål i isen och busan ställdes över det. När sedan elden tänts kunde fiskaren sitta inne i busan och ha det någorlunda varmt och ägna sig åt att fiska genom hålet i golvet. Det kunde ha sina risker att sitta i en busa och inte ha uppsikt över vad som hände utanför. En gång blev det för halt för en bil på isen med påföljd att en busa blev påkörd - kanske var det avsiktligt för den som ~~körde~~ bilen var en stor filur. Några större skador blev det inte och händelsen uppfattades mest som rolig och gav upphov till många glada skratt. Det är säkerligen inte många som upplevt att bli påkörd av en bil sittande i en fiskebusa på Vätterns is.

7

Den fisk man fick vid vinterfiske från busa var huvudsakligen lake men då och då kunde väl också en eller annan abborre nappa. Fångsterna blev säkerligen inte särskilt stora men kanske de räckte till någon måltid i det egna hushållet. Lake fångades på vintern också på annat sätt. Det var när isen bar men var så tunn och genomskinlig att man kunde se igenom den. Laken gick då upp för att få luft och stod alldeles stilla tätt under isen. Det gällde då att försiktigt närma sig fisken och med en klubba slå till isen där laken hade huvudet. Träffade man rätt och lagom hårt bedövades då laken för en kort stund och man kunde ta håll på isen och plocka upp den. Detta fiskesätt kallades att "klubba lake". Antagligen var det inte så många som behärskade tekniken så bra att det gav någon större fångst. Det fanns ytterligare ett sätt att fånga fisk, även det helt annorlunda än dagens moderna fiskemetoder. Det förutsatte lugnt väder och Vätterns klara vatten. En eller annan gädda kunde då gå in i hamnen och stå alldeles stilla intill kajkanten. Det gällde då att sänka ner en snara av mycket tunn ståltråd och försöka få den runt nacken på fisken. När snaran var på plats gjordes ett snabbt ryck och gäddan följde i bästa fall med upp. Detta kallades för att "snara gädda" och var nog mer originellt än givande.

När isen låg användes den vackra vinterdagar både för promenader, spark- och skidåkning. Mestadels höll man sig då nära stranden för att känna sig säkrare för tunn is på grund av strömningar i vattnet. Turerna gick ofta bortåt Omberg och Rödgavels grotta och Stocklycke var omtyckta utflyktsmål.

Det är med viss saknad man ser tillbaka på den tid då hamnen hade sin storhetsperiod men samtidigt finns det inte någon önskan att få de förhållanden och de levnadsbetingelser som då rådde tillbaka. Det var en många gånger rolig men samtidigt för många hård och besvärlig tid med osäkra arbetsförhållanden och låga och oregelbundna inkomster. Förhållandena skapade emellertid en sammanhållning och en vilja att utveckla sin hemort, som än i dag tydligt kan iakttas hos gamla hästholmsbor. I dag tycker man det är trevligt när sommaren kommer och hamnen lever upp med båtar och turistande människor. Hamnlivet minner då om gamla tider även om det har en helt annan karaktär nu än det hade då. Bland senare års nyheter i hamnen är hamnkaféet som inretts i det äldsta hamnmagasinet. Förutom att man där serverar kaffe och smörgåsar mm säljer man diverse souvenirer från bygden och även en del böcker. Vidare finns en mindre scen där man kan spela teater t ex lokalrevy, som brukar vara mycket uppskattat. Även gästande teatersällskap förekommer. Kaféet är ett populärt tillskott i hamnlivet liksom den kommunala badplatsen och den möjlighet till övernattnig i uthyrningsstugor och husvagnar, som finns i anslutning till hamnplanen.

Utbyggnadsplaner för Hästholmens hamn och även för andra hamnar kring Vättern har diskuterats i olika omgångar. Det fanns t ex under en period planer på hamnanläggningar som kunde ta emot fartyg på upp till 3000 ton d v s maximala fartygsstorleken för tillfartslederna till Vättern. Den största kapaciteten för Hästholmens hamn är endast ca 300 ton. Vid en sådan utbyggnad låg ur kostnadssynpunkt Hästholmen bäst till eftersom man där hade det största vattendjupet och mycket bra tillfartsvägar. Hur

förändring vet ingen. I alla händelser har planerna aldrig blivit verklighet och kommer nog heller inte att bli det. Kanske är därmed ingen skada skedd. Utvecklingen i Hästholmen får i stället söka andra vägar som mera tillgodoser människors välbefinnande än t ex hård trafik och ökad industrialisering. Tankarna på en utbyggnad av hamnen var senast aktuella i början på 60-talet då det fanns en särskild kommitté inrättad för ändamålet med representanter för alla län som har sin gräns mot Vättern. Ledande i kommittén var landshövdingen Per Eckerberg i Östergötlands län men även landshövdingarna i övriga berörda län deltog i arbetet. Per Eckerberg var en landshövding som i hög grad intresserade sig för att driva utvecklingen i sitt län framåt även om man just i denna fråga inte kom särskilt långt. I dag hade det mot bakgrund av diskussionerna om den ökade biltrafiken och miljödiskussionen kanske varit lättare att få gehör för ökad sjöfart på Vättern än tidigare. Kanske finns det anledning att mot bakgrund härav ånyo aktualisera frågan.

Om man försöker beskriva hur en arbetsdag vid hamnen kunde förflyta ligger det nära till hands att utgå från de sysslor hamnvakten hade att bestyra. Det finns en fyr i Hästholmens hamn uppe på Husbacken. Fyren har fast sken d v s den utpekar inte någon viss farled utan är till för att vägleda sjöfarande och visa läget på Hästholmens hamn. Det första hamnvakten hade att göra på morgonen när det ljusnat var att släcka fyren. Vintertid gällde det därefter att tända kaminen i hamnkontoret så att där blev varmt tills dess hamnarbetarna hade behov av att gå in och värma sig. Därefter gällde det att se över arbetsuppgifterna för dagen d v s vilka båtar som låg inne och skulle lossas eller lastas och vilka båtar som skulle avgå eller väntades in till hamnen under dagen. I regel var det inga stora problem med detta utan det skötte sig i stort sett självt. Ett visst överinseende skulle dock hamnvakten ha. Han skulle också hålla hamnmästaren d v s stinsen vid järnvägsstationen underrättad om vad som skedde vid hamnen och vid behov ta order av honom om olika åtgärder. Detta skedde via den lokaltelefon som fanns mellan hamnkontoret och stationen. Hamnvakten skulle också se till att angöringsplatsen för Trafik var disponibel vid rätta tidpunkter och frigjord från ev gods och annat, som kunde ligga där. Detta var viktigt eftersom Trafik nästan alltid hade både passagerare och brådskande gods som skulle med de väntande tågen. Inget fick då ligga i vägen för omlastningen. Mottagning och angöring resp utskeppning av båtar låg under hamnvaktens ansvar. Han deltog som regel inte själv i lastnings- och lossningsarbete men var däremot praktiskt taget alltid den som tog emot resp lossade angöringstamparna från Trafik och även andra båtar. Lastning och lossning sköttes av hamnarbetare. Dessa var praktiskt taget alltid hästholmsbor med anknytning till hamnen och livet där. Mellan båtarna och då inget arbete med gods förekom användes tiden till att bl a se över förvaringen av kvarliggande gods, att det var täckt med presenningar o s v. Den tid som därefter blev över gick till matraster och till att ta en tur hemåt och ta det litet lugnt. På kvällen var det att på nytt tända fyren och därefter gjordes kväll. Kvälls- och nattarbete kunde förekomma ibland då det var mycket att göra och då skepparna hade bråttom. Alla båtar skulle betala hamnavgift och det var hamnvaktens uppgift att se till att så skedde och att pengarna blev riktigt redovisade. Fartyg i reguljär trafik betalade

Många av de som arbetat vid hamnen med olika uppgifter - från hamnvakt och arbete med lastning och lossning till fyrvaktare - kom från stationskarlen Alfred Anderssons familj. Familjen bebodde under många år den s k hamnstugan och det var därför naturligt att den i stor utsträckning fann sin utkomst i hamnen. Förutom att det var en glad och arbetsam familj hade alla i den ett gemensamt drag - de var mycket förtjusta i kaffe -. När man än kom in i hamnstugan på dygnet, möjligen med undantag för mitt i natten, stod kaffepannan på spisen och kokade med rök ur pipen så att man kunde tro att den skulle rakna. Att komma därifrån utan att få en kopp kaffe först var nästan omöjligt.

Att vara hamnvakt och särskilt att i alla slags väder tända och släcka fyren kunde vara både besvärligt och farligt. Från stormen 1969 berättar Lilly, som då vikarierade för sin man, om konststycket att över huvud taget ta sig upp till och in i fyren. Vätterns vågor sköljde över hela Husbacken och fyren och för att komma fram till denna var det att försöka springa i det lilla lä , som gavs av själva fyren. Det lyckades och väl uppe i fyren som tycktes vaka för den svåra stormen, var det en imponerande syn att se ut över den vredgade Vättern och njuta av dess mäktighet. Vägen ned från fyren och Husbacken gick avsevärt lättare i medvinden.

Att ha hamnen och arbetet där som huvudsaklig inkomstkälla hade sina problem. Dels var lönen för arbetet låg dels var arbetstillfällena oregelbundna och osäkra. Vintertid då sjöfarten mer eller mindre låg nere fanns inte arbete för alla i hamnen. Då gällde det att försöka försörja sig på annan sätt. Det blev diverse arbeten som snöskottning, skogsarbete och liknande. Göta Lantmän, som sedan slutet på 1930-talet hade en stor spannmålssilo med tork nere vid hamnen, kunde ge arbete åt någon eller periodvis några. Men i stort sett var det särskilt på vintrarna ont om arbeten. Det var under sådana omständigheter inte alltid så lätt att försörja familjer med många barn.

Hästholmsborna tog sig då och då en tur med Trafik över till Hjo och tillbaka. Det kunde vara fina turer i lugnt och soligt väder men också turer i blåst och sjögång. Då kunde det vara besvärligt särskilt för dem som hade ont av sjösjuka. Till bilden hör att Trafik även om den betraktades som sjösäker hade den egenskapen att den rullade i sjön på ett sätt som sannerligen inte gjorde det lättare för känsliga passagerare. Det är säkerligen många sjösjuka personer, som under årens lopp fått hjälp och stöd av tjänstvilliga hästholmsbor, som hade större vana vid sjön och tålde, ja till och med kunde tycka om den också då det blåste.

1
2000 357

REFERAT FRÅN ETT SAMTAL OM GAMLA HÄSTHOLMEN DEN 17 JAN 1991.

DELTAGARE: Lilly Andersson, Birgitta Hellman, Karl-Erik Hertz, Kurt Ljungholm, Birgitta Svensson, Ingrid Svensson och Anna-Lisa Wissman.

Samtalet denna gång skulle kretsas kring affärslivet och samhällsservicen i Hästholmen från omkring 1920-talet och framåt.

En jämförelse med dagens affärsliv och allmänservice i Hästholmen med motsvarande funktioner för ca 50 år sedan och framåt i tiden ger omedelbart intrycket att dagens Hästholmen är tämligen, för att inte säga helt utarmat i dessa avseenden. Hästholmen hade under perioden 1920 - 1950 omkring 250 - 330 invånare mot dagens omkring 500. Att man trots detta i dag inte på långt när kan få den service som bjöds på den tiden är kanske inte något speciellt för Hästholmen. På många mindre orter i landet kan man konstatera en motsvarande utveckling. Den torde ha sin förklaring i samhällsutvecklingen i stort med ökad koncentration av service och affärsliv till kommunernas centralorter och till städer, med förbättrade kommunikationer och bilismens utveckling, med koncentration av industrier till större orter och med den för ett par tiotal år sedan så populära inställningen till att centralisera verksamheter av olika slag - inte minst kommunala och statliga - till stora och som man då ansåg rationella och effektiva enheter.

Tendenser finns nu att söka vända denna utveckling och att om möjligt komma tillbaka till "en levande landsbygd" så långt det går med hänsyn till de förhållanden som nu råder.

Med detta som bakgrund lämnas i det följande en sammanfattande beskrivning av det affärsliv och den övriga service som erbjöds hästholmsbon i tider som gått.

Under många år - från omkring 1920 till omkring 1960-70 fanns två affärsrörelser som närmast kan beskrivas som lanthandelsbodas. Det var bröderna Meurks affär som senare övertogs av Erik Berglöf och Bengt Johanssons affär, "Bengtås". Båda låg vid den nuvarande Hamngatan på vänster sida räknat från väg 50. Emellan sig hade de endast järnvägsspåret till Ödeshög. I båda dessa affärer kunde man köpa det allra mesta man behövde i det dagliga livet såväl i fråga om livsmedel som i fråga om övriga förnödenheter. Där fanns charkuterier, specerier, godsaker, bröd, mejerivaror, frukt mm och livsförnödenheter i övrigt allt från tjära, fotogen, olja och bensin till porslin, kastruller, bestick och diverse andra hushållsartiklar. Vidare kunde man där inhandla enklare arbetskläder som overaller, stövlar, träskor och annat samt vissa textilier t ex dukar, handdukar och frottéartiklar mm. Var det något efterfrågat som saknades var det inte värre än att man tog upp en beställning för senare leverans. Båda affärer präglades av god service och personligt bemötande. Praktiskt taget alla i det lilla samhället kände ju varandra. Affärerna blev därför också en träffpunkt där man alltid träffade någon bekant och fick tillfälle

Givetvis rådde ett visst konkurrensförhållande mellan de båda grannaffärerna men det kom sällan till något direkt uttryck. Vad som styrde till vilken affär man gick var kanske ibland att den ena var billigare än den andra på en viss vara, ibland någon personlig relation mellan kunden och handelsmannen - man kunde tycka att det var trevligare att handla hos någon av dem - ibland att en vara för tillfället var slut hos den ene o s v. Ofta var det kanske helt enkelt slumpen som fick avgöra till vilken affär man styrde sina steg. Alltnog, båda affärerna tycktes gå bra trots det med dagens mått knappa kundunderlaget. De levde också länge, ända in på 60- 70-talen.

Kundunderlaget utgjorde dock inte bara de som bodde i själva samhället Hästholmen. Även för befolkningen i gårdar och byar omkring var de båda affärerna de ställen där man gjorde sina inköp. Det var folk från t ex Tegneby, Haningetorp, Alvastra och Omberg, ja till och med Höje. I Omberg fanns annars en diversehandel men sortimentet där var tydligen inte så komplett att det helt tillfredsställde behovet. Därför tog man sig ner till Hästholmen och gjorde sina inköp. Om man inte gick, som väl var det vanligaste, var det cykel, hästskjuts eller möjligen tåget för dem som bodde utmed järnvägen som användes som transportmedel.

I anslutning till Berglövs affär fanns ett hembageri som var känt för sitt goda bröd och där hade man också kaffeservering. I källarvåningen under Berglövs affär låg en charkuteri-affär, som sålde främst varor från eget slakteri som som också fanns i Hästholmen. Detta garanterade färskt kött av fin kvalitet. Till en början var det slaktaren själv som drev affären. Den övergick så småningom till andra innehavare och flyttade till en lokal i ett hus som ligger snett emot den gamla stationsbyggnaden. Efter ett antal år där upphörde verksamheten helt.

Det fanns ytterligare ställen i Hästholmen där man kunde få förtäring. Ett var bageri och café Vättervik som låg i hörnan av nuvarande Hamngatan och Lastbergsvägen. Huset finns ännu kvar. På Gästgivargården kunde man fram till 1939 då gästgiveriet upphörde få både mat och dryck. Vidare fanns det nuvarande värdshuset Vätterhästen, som fram tills dess järnvägstrafiken upphörde hette Järnvägshotellet. Där kunde man få såväl mat och dryck som logi. Man hade några gästrum på övervåningen. På nedre botten fanns dessutom en kiosk där man kunde köpa rökverk och godis på tider då affärerna var stängda. Hotellet var en samlingspunkt där man kunde träffas och pratas vid men de var nog inte särskilt många som utnyttjade den möjligheten. Så småningom fick man rättigheter att servera öl, några år därefter blev det även starköl, som kom 1955, sedan kom vinrättigheter och numera har man fullständiga rättigheter. Varje gång det gällde att på ansökan utöka möjligheterna att servera starka drycker blev det stor debatt i de politiska församlingar, som hade att fatta beslut. Som regel ingick ju i dessa församlingar ett antal nykterister, som naturligt nog var emot utskänkning av alkohol. De kämpade givetvis för sin

uppfattning och meningsutbytet mellan dem och övriga kunde bli både livligt och häftigt.

3

Vad gällde inköp av brända och destillerade drycker för eget behov fanns närmaste systembolag i Vadstena. Ville man köpa ut något på sin motbok fick man således ta sig dit eller sända bud med någon. Det fanns alltså inte något s k utdelningsställe på närmare håll.

Mjölk och mejerivaror fanns det en särskild affär för. Den låg i grannhuset till hotellet i riktning mot hamnen. Under många år försåg den många Hästholmsbor med mjölk, smör, margarin, ägg och andra mejerivaror. Dit gick man med sin mjölkkruka och handlade "lösmjölk" och annat som man behövde. Även det blev en träffpunkt där man fick tillfälle byta några ord med grannar och bekanta. Också i Västergården såldes mjölk och den kom direkt från ladugården och var således garanterat färsk.

Även samhällsservicen var god. Det fanns t ex såväl post- som telegrafstation och dåvarande Stora Aby sparbank hade under många år ett filialkontor i Hästholmen. Ville man söka läkare eller tandläkare fick man däremot ta sig upp till Ödeshög. Möjlighet till vård av distriktssköterska har dock funnits under åtskilliga år och på 1970-talet tillkom en fast mottagningslokal för distriktssköterskan som numera har mottagnings-tid varje vardag utom måndagar. (borta nu)

Så småningom kom också en brandstation för den frivilliga brandkår som fanns och en biblioteksfilial som när brandstationen lades ned fick överta dennas lokaler.

Fattighuset, eller senare ålderdomshemmet, låg på nuvarande Hamngatan. Huset finns ännu kvar men är numera ombyggt till bostadshus. Det är den gula villan som ligger närmast bensinstationen vid vägkorsningen med väg 50. Snett emot ligger den fastighet, som i gamla tider inrymde bysmedens bostad och smedja. De stora dörrarna till smedjan finns ännu kvar.

Annan privat service som erbjöds i Hästholmen var möjligheter att få hjälp med hemsömnad. Det fanns minst två hemsömmerskor att tillgå och båda var duktiga i sitt yrke. För männen fanns det skraddare som sydde måttbeställda kläder i eget skradderi.

Skomakare fanns också att tillgå inom samhället. De utförde alla slags reparationer av skor och viss nytillverkning förekom, dock inte i någon större omfattning. Det rörde sig då enbart om beställningsarbeten.

Till den allmänna servicen bör självklart också räknas de allmänna kommunikationerna. Hästholmen var i det avseendet gynnat med egen järnvägsstation som trafikerades med två järnvägslinjer. Båda gav goda möjligheter att nå såväl närmare som längre bort belägna orter. Järnvägsstationen innehöll också poststation med fullständig postservice. Stationen var ytterligare ett ställe där ortsborna träffade varandra t ex när de skulle resa med någottåg, när de hade postärenden eller när de skulle hämta dagstidningen, som måndag till fredag kom med tåget

vid 18-tiden. Då blev det alltid tillfälle att växla några ord - kanske med kommentarer till dagens nyheter och aktualiteter. Till de allmänna kommunikationerna hörde också hamnen med dess möjligheter att med reguljär båttrafik göra sjöresor kanske främst till Hjo och Västergötland men också via kanalbåtarna till Göteborg med mellanliggande hamnar.

Några kommentarer kring televerkets service bör också göras. Initiativet till byggandet av den första telegrafstationen togs av handelsman Johanna i början på 1900-talet. För ändamålet byggdes det s k telegrafhuset - det numera bruna lilla huset, som ligger på berget till vänster om vägen i svängen ned mot hamnen. Där fanns under många år en post- och telegrafstation. Till slut blev det för trångt om utrymme och stationen flyttades till huset som inrymde Berglöfs affär och placerades där i våningen en trappa upp. Det var inte så många teleabbonenter på den tiden. Till en början var en liten proppväxel tillräcklig för att klara trafiken. Den byggdes därefter ut vartefter antalet abonnenter ökade. I samband med automatiseringen av teletrafiken drogs telefonstationen in.

I beskrivningen av den samhälleliga och affärsmässiga servicen i Hästholmen under perioden omkring 1920 - 1970 återstår nu inte särskilt mycket att nämna. Något bör dock sägas om den andliga spis som bjöds i samhället. Statskyrkan, representerad av församlingskyrkan i Västra Tollstads församling, som i gångna tider hade egen kyrkoherde var som sig bör ryggraden i det religiösa livet. Men från 20-talet och några årtionden framåt var ändå de frikyrkliga församlingarna mycket livaktiga och måhända mera frekventerade än kyrkan.

Kyrkan i Västra Tollstad ligger en bra bit ifrån själva Hästholmen. På samma plats där den nuvarande kyrkan ligger har det legat en medeltida kyrka från 1100-talet. Ritningar till den finns bevarade. Den nuvarande kyrkan uppfördes på samma plats i början på 1840-talet. Stommen till tornet i den gamla kyrkan bibehölls. 1843 predikades det för första gången i den nya kyrkan men den invigdes först 1849.

Det har också funnits en kyrka i själva Hästholmen som troligen låg strax söder om nuvarande Västergården. Så sent som på 1600-talet fanns det ruiner kvar av denna kyrka.

Frikyrkliga församlingar med egna lokaler fanns det också i Hästholmen. Det var Sionsförsamlingen, som var pingstvänner och Betelförsamlingen som var missionsförbundare. Sion hade först sin lokal i telegrafhuset men flyttade så småningom till eget hus vid Hamngatan där man håller till ännu i dag. Betelkyrkan låg och ligger fortfarande också den vid Hamngatan mitt emot det gamla ålderdomshemmet. Där har dock inte sedan många år förekommit någon frikyrklig verksamhet. Lokalen är numera uthyrd till ett konstnärspar. *Suaboblad*

De frikyrkliga mötena var livligt frekventerade av både gamla och unga. Det var kanske inte alltid den religiösa övertygelsen som bidrog till detta. Det var väl helt enkelt så att speciellt ungdomarna tyckte det var intressant och kanske roligt att få se folk döpas och tala i tungomål. De glada och uppiggande melodier som spelades och sjöngs bidrog säkert också till att dra folk till mötena.

Ifråga om offentliga nöjen kan slutligen nämnas den biografverksamhet som bedrevs i Filadelfialokalen och som var mycket uppskattad. Föreställningar gavs någorlunda regelbundet men uppehållen mellan dem kunde variera betydligt. Att den verksamheten upphörde kan väl tänkas bero på att den tekniska utrustningen inte höll jämna steg med utvecklingen och inte kunde konkurrera med de möjligheter man hade i lokaler, som var speciellt byggda för biografverksamhet.

Ett par industrier av något format har det också funnits i Hästholmen. Den ena var gjuteriet som låg vid Tägnegatan. Det sysselsatte som mest 8 - 10 personer och tillverkningen omfattade en mängd olika gjutjärnsartiklar från hushållsföremål till verktyg och detaljer till industrimaskiner. Det var ett rent familjeföretag som under sin glanstid gick bra. Så småningom mattades verksamheten av för att helt upphöra under 19?? - talet. Vid Tägnegatan låg också en snickerifabrik ungefär mitt emot gjuteriet. Där tillverkades huvudsakligen möbler av både enklare och finare slag. I anslutning till snickerifabriken låg också en liten utställnings- och försäljningslokal. Tillverkningen var i stort sett helt hantverksmässig vilket borgade för god kvalitet. Det hela gick några år men så småningom blev konkurrensen från andra tillverkare alltför hård och verksamheten lades ned omkring år 19??.

Bland andra arbetsgivare kan nämnas spannmålshandlaren John Andersson vars verksamhet övertogs av Göta Lantmän och senare Odal. I den verksamheten sysselsattes under årens lopp ett antal personer med arbete i de olika sädesmagasinen, i siloanläggningen vid hamnen och med lastning och lossning av spannmål i hamnen.

Även trädgårdsmästeriet bör nämnas. Det startade vid Västergården men flyttades ganska snart till den plats där det ligger nu d v s ungefär mitt emot gästgivargården. Från början omfattade odlingarna mest blommor och blomplantor. Senare har man övergått till att odla främst tomater och gurkor men även en del andra grönsaker. Successivt har verksamheten vuxit ut och den är numera av ett betydande format.

Hur såg då bebyggelsen ut i Hästholmen under den här aktuella perioden d v s omkring 1920 och framåt 1950? Ja, som framgått av gjorda adressangivelser var bebyggelsen från början koncentrerad kring nuvarande Hamngatan från smedjan och ålderdomshemmet uppe vid väg 50 och nedåt torget, som ligger utanför gamla telegrafan. Dessutom fanns bebyggelse utåt de sk "markerna" söder om Västergården och - förutom hamnstugan - några hus mellan järnvägen och sjön och utåt Bokudden.

Centrum, i den mån det fanns något mera markerat sådant, får nog sägas vara järnvägsstationen även om den affärsverksamhet som förekom i huvudsak var koncentrerad till Hamngatan. Med början under 1940-talet och årtiondena därefter skedde successivt en utbyggnad av nya bostadsområden och folkmängden har ökat till omkring 500 invånare. Samtidigt har emellertid praktiskt taget all affärsverksamhet och all annan service som

förekom i äldre tider försvunnit. Hästholmens invånare har i stället hänvisats till att söka denna service i den nuvarande kommunens centralort Ödeshög.

REFERAT FRÅN ETT SAMTAL OM GAMLA HÄSTHOLMEN DEN 20 FEBR 1991.

DELTAGARE: Lilly Andersson, Karl-Erik Hertz, Kurt Ljungholm, Birgitta Svensson, Ingrid Svensson och Anna-Lisa Wissman.

Samtalet denna gång skulle kretsas kring skolan och livet där från omkring 1920-talet och framåt.

Det finns nu två skolhus, som båda ligger i anslutning till kyrkan. Det äldsta skolhuset - kallat "Rödingen" på sin färg - är byggt under senare delen av 1800-talet. Den användes som skollokal ända fram till 1930-talet. Den nuvarande skolan stod färdig 1917 och har sedan dess i olika omgångar byggts om och moderniserats. Numera finns också en särskild byggnad för gymnastiksal mm. Rödingen används nu som matbespisningslokal.

Det var omkring 1920 och åren framåt mycket barn i bygden i skolåldern och förutom skolan i V Tollstad, i vilken barn från Hästholmen och omkringliggande bygd och gårdar gick, fanns det skola i bl a Heda, Väversunda, Rök och Svanshals. De olika kommunerna bildade skolförbund och hjälpte på så sätt varandra att tillhandahålla ett tillräckligt antal skolplatser. 1928 tillkom en sk B2-skola i Omberg. B-skolan innebar att man undervisade klasserna parvis tillsammans, 1 och 2, 3 och 4 osv. B 2 skolan innehöll endast klass 1 och 2. I vilken skola eleverna skulle gå bestämdes oftast med hänsyn till avståndet från bostaden till skolan och vilka kommunikationer som möjligen fanns. Oftast var det så att barnen fick gå till skolan och det kunde många gånger vara långt och besvärligt särskilt på vintern.

1948 bildades Alvastra kommun genom sammanslagning av fem gamla kommuner och då blev skolan i V Tollstad centralskola för hela den nya kommunen som då hade 960 invånare av vilka 56 var barn i skolåldern.

För att återgå till 1920-talet gick man då i skolan i sex år. Därefter följde fortsättningsskolan som sedan man gått ut klass sex pågick under jullovet närmast därefter. Ämnena var de vanliga d v s svenska, räkning, geografi, kristendom och historia. Dessutom hade man skolslöjd och gymnastik. I fortsättningsskolan fick man lära sig litet om samhället och om hur det fungerade, man fick bekanta sig litet med blanketter av olika slag o s v.

Skollärare i V Tollstad var under ett trettiotal år från 1906 klockaren i församlingen Adolf Andersson. Han kom till V. Tollstad som nyutexaminerad och blev kvar till mitten på 30-talet då han skadades och flyttade från orten. Klockaren var en snäll och i sitt privatliv tillbakadragen person. Han var untkarl och bodde och åt under hela sin tid i V Tollstad på järnvägshotellet i Hästholmen. Han var alltid då han visade sig ute och i sitt yrke klädd i mörk kostym, vit skjorta med vita, stärkta manschetter, vit stärkkrage - s k fadermördare - och svart fluga eller slips. Som lärare var han uppskattad av eleverna, respekterad och kanske ibland sträng men i grunden en snäll människa.

Disciplinen i skolan var som regel bra kanske mycket beroende på att man hade respekt för lärarna och inte vågade bråka på lektionerna. Lärarna var "snälla men rättvisa" och som det oftast blir under sådana omständigheter var barnen också snälla. Visst förekom det att man retades och kivades med varandra men några allvarligare kontroverser mellan eleverna förekom inte. Det var genomgående på 20- och 30-talen avsevärt flera flickor än pojkar i klasserna. Möjligen kunde detta bidra till att lugnet bibehölls i större utsträckning än om det hade varit en jämnare könsfördelning. Flickorna kunde ju med övertalighetens makt ganska lätt återställa ordningen om någon av pojkarna retades eller gjorde något annat fuffens.

På rasterna ägnade man sig åt lekar av olika slag när vädret tillät att man kunde vara ute. Man spelade t ex brännboll, hoppade hage och rep, spelade kula och vipa. Vippaspelet gick till så att man lade en pinne mellan två stenar. Med en annan pinne skulle man slå till pinnen på stenarna så att den hamnade så långt bort som möjligt och därefter springa runt en bana och vara åter inne i boet innan ytterlaget åter placerat pinnen på stenarna. Den som inte hann runt fick inte vara med längre och så höll man på tills dess innelaget inte hade någon spelare kvar. Spelet kunde också varieras på flera olika sätt.

Terminerna i skolan var ungefär desamma som nu. Sportlov fanns inte men man hade ett sk potatislov på hösten då det var dags att plocka upp potatisen.

Gymnastik förekom någon gång i veckan. Då höll man till ute om vädret tillät och eljest i klassrummet i bänkarna. I det sistnämnda alternativet blev det mest fråga om arm- och bensträckningar men var man utomhus blev det ett mera allsidigt rörelseschema.

Slöjd var det endast flickorna som hade. Man lärde sig att sy, sticka och stoppa strumpor. Man sydde både klädesplagg, prydnadssaker och mera praktiska saker som skolväska, fodral för nattkläder osv. Det var vanligt att flickorna i sista klassen själva sydde sina examensklänningar. Materialet fick varje elev köpa men det anskaffades som regel av skolan. Slöjdlektioner hade man på eftermiddagarna efter ordinarie skoltidens slut. Pojkarna hade ingen slöjdundervisning utan fick gå hem. Särskild slöjdlärare fanns inte utan undervisningen sköttes av klassens ordinarie lärarinna.

Skolböckerna fick eleverna köpa och eftersom det med den tidens mått och med tanke på dåtida inkomster kunde bli kännbara utgifter gick böcker i arv mellan syskon eller övertogs från äldre kamrater där det var möjligt. I skolan fanns också ett bibliotek som sköttes av någon lärare. Böckerna kom från kommunens bibliotek och utlåningen var kostnadsfri.

Matbespisning finns sedan många år tillbaka i "Rödingen" men så länge denna användes för undervisning fick barnen ta med mat hemifrån. Det blev väl oftast smörgås och mjölk eller saft och matsal var på vintern omklädningsrummet och på sommaren naturen.

Skolan och kyrkan hörde nära ihop. Av barnen krävdes indirekt att de då och då skulle besöka kyrkan på helgerna. Det var framför allt söndagsskolan som var populär och den besöktes av många barn. Kyrkligheten var större på den tiden än nu och det hörde till undantagen att barn inte deltog i konfirmationsundervisningen för att därefter konfirmeras.

Varje år någon dag mellan jul och nyår ordnade lärarna en julgransfest för barnen. I början fick då varje elev en liten present. Det kunde vara färgpennor, någon liten bok, ett spel eller dylikt. Detta försvann med åren. På festen roade man sig med att sjunga, leka olika lekar och så drack man saft och åt kakor. För avgångsklasserna ordnades en sammankomst i anslutning till examen och där sjöng och lekte man och fick oftast också något att äta t ex saft och bullar. Examen hade man för övrigt med i stort sett samma innehåll som i dag. Man smyckade skolan med blommor och grönt som man själv plockat och man hade på sig examenskläder, för flickornas del ofta klänningar som man själv sytt i skolslöjden. Föräldrar, oftast mammor, var närvarande vid examen och avlyssnade bl a de förhör, som då hölls i olika ämnen. Till duktiga elever utdelades premier och man sjöng och spelade de sånger som ännu i dag hör examensdagen till.