

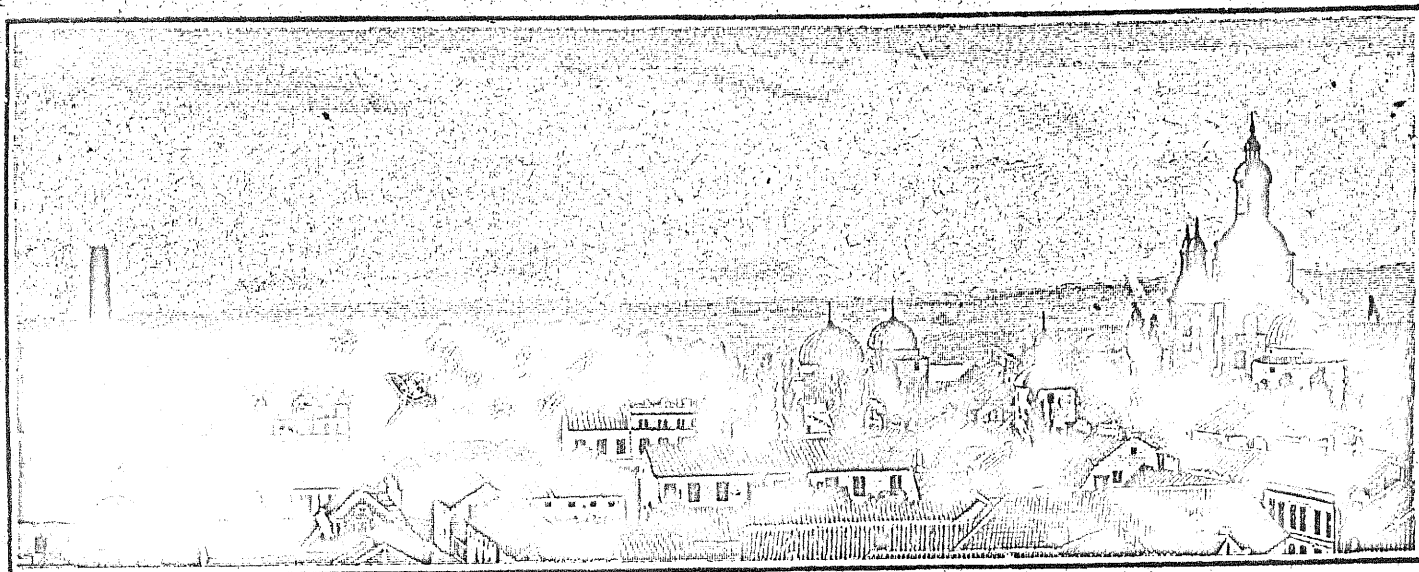


# REST-NUMMER,

UTGIFVET MED ANLEDNING AF

## FOGELSTA—VADSTENA—ÖDESHÖGS JERNVÄGARS

### FÖRENING OCH INVIGNING DEN 13 NOVEMBER 1888.



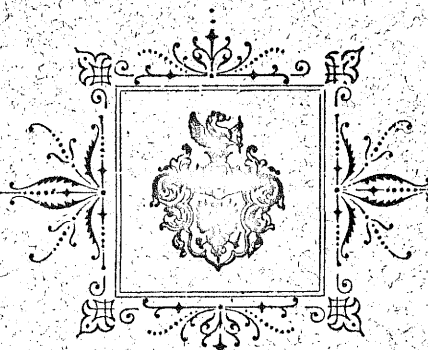
VADSTENA STAD.

FOGELSTA — VADSTENA — NORRHOF

BORGHAMN — VÄFVERSONDA — ÖMBERG

# ÖSTGÖTA KURIREN

## TIDNING FÖR VESTRA ÖSTERGÖTLAND.

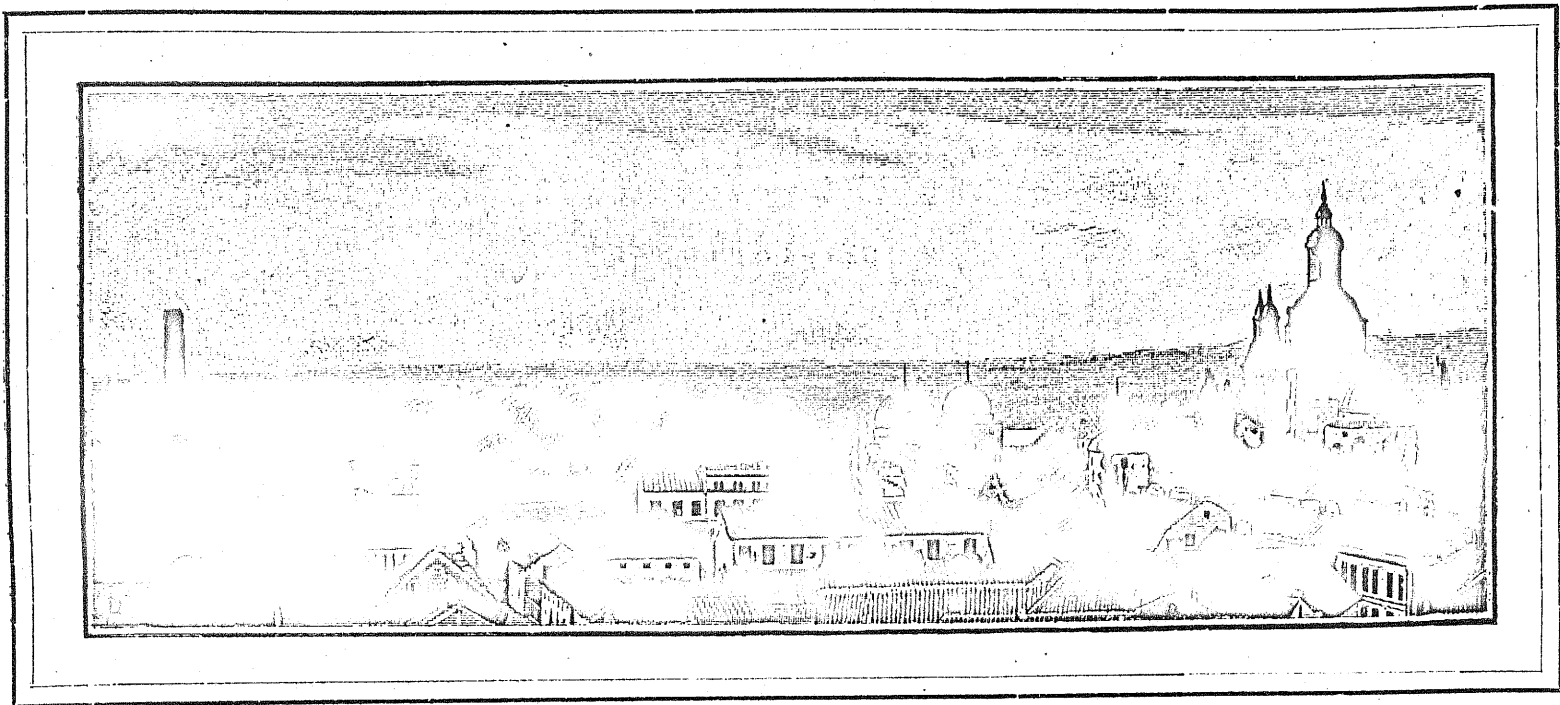


ARNBERGA — HERRESTAD — ROSLÖSA

ALVASTRA — HÄSTHOLMEN — ÖDESHÖG

VADSTENA,  
ÖSTGÖTA-KURIRENS BOKTRYCKERI,  
1888.

PRIS 25 ÖRE.



VADSTENA STAD.

Den 13 November 1888.



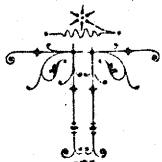
*L*rån Templum Cathedrale,  
Birgittas helgedom,  
Ljöd vesperklockans maning  
För klosterskaran from,  
Der gråa munkar gingo  
I dyster procession,  
Och dokbehöljda nunnor  
Åt messan gåfvo ton.

Då kom en liten tomte,  
Som bott vid Ombergs fot,  
Och andfådd här förkunrar  
En vredgad konungs hot.  
Från patern i Alvastra,  
Från bräckta murars grus,  
Han har en sista helsning  
Till S:t Birgittas hus.

Det var ett dödens budskap,  
En Luthers djerfva dom,  
Som påfvens välde krossat  
Och klosterskaran from.  
"Tag an den nya läran,  
Om ej i landsflygt gå!"  
Så lydde kungens budskap,  
Man här fick lyssna på.

Och slut var klostertiden  
Till mångens ve och sorg,  
Då store konung Gustaf  
Anlade Vettersborg.  
Alvastra i ruiner  
Och siste munkens flygt  
Och segern öfver Dacke  
Den kungaborgen bygt.

Men trogen liten tomte  
I tornet flyttad var  
Att vaka öfver minnet  
Från stolta, flydda dar.



Ur seklers dam han manar  
Ån munkars procession,  
Ån drömmer han om glädjen  
Kring Gustaf Wasas tron.

Och slägte efter slägte  
Mot höjden blickat opp,  
Men ingen har sett tomten  
På tornets högsta topp,  
Och likväl der han finnes  
Samt helsar stolt och glad  
Hvar god och ädel sträfvän  
I öygd och klosterstad.

Uthur sin dröm han väcktes  
Helt nyss af hvisslans ljud  
Och undrar djerft om kungen  
Ån hemtar hit en brud,  
Och om till fest det stundar  
I Vettersborgs gemak;  
Kanske ock helga jungfrun  
Vill hämnna kyrkans sak.

Men gällare blir ljudet,  
Ett festtåg brusar fram,  
Och stenkolsröken stiger  
Dit upp mot takets kam.  
Då ser den lille väktarn  
Med glädjens blick mot mark,  
Hur Kristi rena lära  
Gjort menskoanden stark.

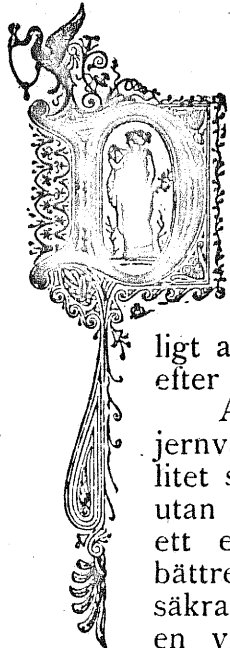
Då helsar gladt den lille  
På nytt ett tidehvarf  
Från mörksens välde brutet,  
Ett helgadt nitidsarf.  
Men när ånghvisslans eko  
Du hör från slottsmur hård,  
Fortida minnen klinga  
I framtidens ackord.

Klippans son.



## Fogelsta—Vadstena—Ödeshögs jernvägar.

### Historik.



Det är visserligen endast Vadstena—Ödeshögs jernväg, hvars lyckliga fullbordan vi fira, men från och med i dag äro det tu ett, och då föreningsbandet sålunda redan är knutet, må det icke anses oegentligt att vi begagna den benämning, som hädanefter skall varda gemensam för dem båda.

Allting här i världen, t. o. m. en liten jernvägsstump, har sin historia. Jernvägar, lika litet som någonting annat, bringas icke till stånd utan ihärdigt arbete från intresserades sida och ett eggande motstånd från motståndares. Ju bättre ett förslag är vid dess framträdande, ju säkrare är det, att det finnes många, som med en viss begärlighet vilja framkalla tvifvel och misströstan. Så har äfven varit händelsen rörande denna jernvägsbyggnad. Det är dock icke med den sidan af saken vi nu ämna sysselsätta oss, ty "dagen är glad", och de belackare kunna nu sitta upp i bekväma kupéer och resa varmt och skönt i "ur och skur" emellan Vadstena och Ödeshög utan att riskera så mycket som en simpel snufva en gång. Så lönar man ondt med godt i ångans tidevarf.

Länge hade talet, man och man emellan, rört sig om en fortsättning af Fogelsta—Vadstena jernväg genom Dals och Lysings härader till Ödeshög. Denna bandel hade nemligen, i följd af sin dyra anläggningskostnad, medfört icke så litet bekymmer för Vadstena stad, som var dess ensamme egare, och omtanken började derföre röra sig i den riktningen, att en fortsättning skulle bereda större inkomster, till lättad för den tunga budgeten, på samma gång en lifligare och raskare rörelse i de nämnda orterna i sin mån skulle främja stadens intressen. Denna tanke antog allt bestämdare form, och i medio af November 1884 lästes i ortens tidningar en inbjudning till för saken intresserade att sammanträda å Vadstena rådhus den 29 samma månad för öfverläggning i ämnet. Denna inbjudning var undertecknad af då varande borgmästaren T. Lagercrantz, trafikchefen G. Asplund, f. ledamoten af Första kammaren G. Andersson, Källstad, samt gods-egarne C. M. Pihlgren, Väfversunda, K. Gustafsson, Yxstad och A. J. Andersson i Ornnäs.

Till detta sammanträde infunno sig såväl stadens som omnejdens mera framstående män. Borgmästaren Lagercrantz helsade de närvarande välkomna i följande ordalag:

*"Det torde i en tidpunkt, sådan som den nuvarande, knapt vara erforderligt att orda om nyttan, nödvändigheten och förträffligheten af hvad man i allmänhet benämmer kommunikationer, och särdeles det slag deraf som benämnes jernvägar. Vår samtid — den tidpunkt hvori vi alla lefva och verka — torde nemligen hafva blifvit förunnadt att alltför omedelbart och på allt för nära håll förnimma den mäktiga kraft och den märkliga, betvingande, omskapande magt, som finnes hos det kommunikationsmedel, hvilket kännetecknas af ångan, för att det längre skall kunna utgöra föremål för spörsmål, om jernvägar böra finnas. Vår tid har blott att besvara den frågan: hvar och när de skola anordnas.*

*Hvad nu angår åstuckkommandet af en jernväg från Vadstena station och komma genom Dals härad till Örnberg med bibana till Borghamn och Bårstads kalkstensbrott, samt vidare söderut in i Lysings härad till Hästholmen och Ödeshögs kyrkoby, så torde väl denna fråga sedan länge varit föremål för samtal och öfverläggningar enskilda emellan; men dervid har saken dock stannat till den dag nu inne är.*

*Några för denna angelägenhet intresserade personer hafva emellertid velat draga denna viktiga fråga, som skulle*

*kunna utöfva ett genomgripande inflytande på vår gamla bygds framtida utveckling under allm inhetens dom, under förmenande att af flera skäl tidpunkten nu vore inne till planens förverkligande; och sen I, mina herrar, häri grunden till den vördsamma inbjudning, som utgått till detta sammanträde.*

*Då jag nu, å inbjudarnes vägnar, har äran att öppna detta sammanträde, tillåter jag mig tillika att dervid uttala den förhoppning, att, om, såsom jag och många med mig hålla före, något resultat för framtiden vinnes af detta sammanträde, detta resultat måtte lända vår gamla kära bygd till gagn och välsignelse samt vårt fosterland till heder — allt under medvetande att hvarje länk, äfven den minsta, har sin stora betydelse i samfärdselns stora kedja."*

Frågan om önskvärdheten af en jernväg i föreslagna riktning besvarades med ett kraftigt ja, hvarefter på hr G. Anderssons i Källstad förslag en komité bestående af 18 ledamöter tillsattes för att taga ärendet om hand. Anledningen till det stora ledamotsantalet motiverades dermed, att det borde finnas en ledamot från hvarje socken, som berördes af jernvägsintresset. Den 29 December samma år sammanträdde hrr komiterade i Hästholmen, dervid ett verkställighetsutskott af 7 personer valdes med bemyndigande att sätta sig i förbindelse med en ingenjör för vidtagande af undersökningar å den angifna bansträckningen. I medio af Augusti 1885 var förslaget färdigt, upprättadt af stadsingenjören C. Ahlbom i Motala. Detta förslag öfverensstämmer med den nu fullbordade banans riktning i hufvudsakliga delar, med undantag deraf att linien öfver Starby Kungsgårds egor var dragen söder om landsvägen i riktning åt Mjölna, hvarjemte densamma förbi Källstad drogs närmare vägen till Vilseberga i stället för ett stycke nedanför Källstads gatugård. Kostnadsförslaget med erforderlig, rörlig materiel slutade på 584 tusen kronor.

Vid det jernvägsmöte, som derpå hölls i Hästholmen den 9 September samma år ryckte frågan allt närmare sitt afgörande. Vid detta möte var länets höfdig, herr greve De la Gardie närvarande och ledde mötets förhandlingar i egenskap af dertill vald ordförande. Borgmästaren Lagercrantz redogjorde för komiterades åtgöranden, trafikchefen Asplund föredrog en trafikberäkning, och hr K. Gustafsson föredrog en af honom jemte brukspatron G. Hanström uppgjord finansplan. En liflig diskussion öfver sättet att lyckligast lösa frågan ur pekuniär synpunkt upptog för öfrigt detta möte, som slutade med tillsättandet af en femmannakomité, hvilken skulle: 1:o verka för aktieteckning samt bildandet af bolag; 2:o upprätta förslag till bolagsordning; samt 3:o underhandla med Vadstena stad om formen för dess medverkan till företaget. Till ledamöter i denna komité valdes borgmästaren T. Lagercrantz, trafikchefen Asplund, brukspatron G. Hanström, godsegaren K. Gustafsson och hamnfogden L. Nyberg. Vid detta möte voro riksdagsmännen J. Granlund och C. J. Jacobsson närvarande.

Den 4:de November 1885, den stora föreningsdagen för nordens folk, beslutade hrr stadsfullmäktige i Vadstena, att staden skulle ingå såsom delegare i det nya jernvägsbolaget med värdet af hela Fogelsta—Vadstena jernväg, och hade detta värde blifvit bestämdt till 300,000 kronor. Det må antecknas, att detta beslut fattades enhälligt efter föregående utredning af Drätselkammaren och Beredningsutskottet gemensamt. Härmed var gåtan löst. Nu återstod endast att åvägbringa erforderliga kommunalsamt enskilda teckningar.

Omedelbart derpå framlades teckningslistor, och jernvägskomiténs ordförande gjorde sjelf rundresor till åtskilliga kommuner och kommunalstämmor för att med

sitt lifliga intresse och sin vältalighet besjåla landtmännen för företaget. Detta lyckades äfven bra, i det de flesta af de påräknade socknarne tecknade sig med olika belopp.

Af de kommuner, som närmast beröres af jernvägen, är det endast Örberga, som dragit sig undan allt bidrag. Och denna kommun har genom ödets lek och list blifvit välsignad med 2:ne stationer inom sina råmärken. Att på ett och annat håll motsatta åsikter, trots teckningen, gjorde sig gällande faller af sig sjelft. Processer rörande fullgörandet af teckningen pågå dock endast emot ett par kommuner, men detta torde få tillskrivas ett missförstånd å ena hållet och måhända svikna förespeglningar om banliniens dragning å det andra. Ingendera inverkar dock på affärernas jemna gång, sedan nu verket är fullbordadt.

Den 6 Februari 1886 hölls konstituerande bolagsstämma i Vadstena. Aktieteckningen hade då så fortskridit, att minimikapitalet var fullteckadt. Bolagsordning antogs vid samma tillfälle. Interimsstyrelse valdes. Ledamöter i denna blefvo hrr borgmästaren T. Lagercrantz, K. Gustafsson, Yxstad, C. M. Carling, Vadstena, trafikchefen Asplund, Fogelsta, och boktryckaren A. Norén, Vadstena. Vid denna stämmas slut uttalade f. riksdagsmannen Gustaf Andersson i Källstad aktieegarnes tack till borgmästaren Lagercrantz, hvilken genom sin energi och sitt arbete varit sakens hufvudsakliga befrämjare. Denna för jernvägsfrågans lösning märkliga dag, afäts en festlig middag å hotell Bellevue, vid hvilket tillfälle skålar och tal i mängd förekommo. Alla gingo ut på välönsknningar för företaget.

Interimsstyrelsen, som nu kunde arbeta på fast grund, hade nu att söka fastställelse å bolagsordningen, göra framställning om statslån samt underhandla med entreprenörer rörande banans bygnad. Den 18 samma månad afgick ansökan om statslån å 300,000 kronor. Koncessioner erhöles i påföljande Juni månad. I början af Juli uppgjorde interimsstyrelsen med ingenjören hr V. Engström om den föreslagna banliniens renstakning. Samtidigt ned-sattes af styrelsen godkänd säkerhet för utförande af anläggningen. Under sommarens lopp hade vi sedermera nöjet att se åtskilliga jernvägsbyggare samlas i Vadstena på olika tider i spekulativa syften.

Den 4 September hölls extra bolagsstämma med aktieegarne, dervid interimsstyrelsens ordförande redogjorde för de åtgärder, hvilka hittills blifvit vidtagna. Dessa äro i korthet relaterade här ofvan, hvarföre vi inskränka oss till omnämmande deraf, att sagda styrelses alla åtgärder godkändes. Å stämman den 10 Maj valdes ordinarie styrelse, dervid den förändring i sammansättningen egde rum, att kaptenen, numera majoren K. v. Wernstedt invaldes i stället för borgmästaren Lagercrantz, som från orten afflyttat. Öfriga ledamöter omvaldes med tjenstgörings-skyldighet, till dess banan blef färdigbygd. Vid samma tillfälle meddelades att statslånet var bifallet.

### Arbetet.

I Maj månad 1886 började expropriationslandtmätaren M. Liander arbetet med de erforderliga jordafsöndringarne, hvilka med flertalet jordegare aflöpte så väl, att endast med ett fåtal frågan måste lösas genom expropriation. Efter en kort tids underhandlingar med olika spekulanter antogs i slutet af Maj månad löjtnanten, numera kaptenen i Kongl. Väg- och Vattenbyggnadskåren Carl Jacob Schmidt till entreprenör för jernvägens anläggning. Kontraktet härom är underteckadt den 19 Juni, och i slutet af månaden togo arbetena sin början under löjtnanten i Väg- och Vattenbyggnadskåren C. Ahlboms ledning såsom arbetschef. Första spadtaget togs den 27 Juni med början vid Erlunda.

Huru dessa arbeten fortgått, hafva vi tid efter annan meddelat, och böra här endast tillägga att desamma under hela tiden gått sin jemna gång, lugnt och ostördt. Endast emot slutet, då blott ett obetydligt grusningsarbete återstod, uppstod ett missförstånd hvaraf en strejk blef följd. Men äfven denna gick skäligen lätt öfver; en naturlig följd deraf att anledningen saknade fullt allvarlig grund, och att hela tillställningen bör skrivas på en okritisk uppfattning af tillfälliga förhållanden. Största arbetsstyrkan har varit omkring 150 man. Från statens sida har arbetet kontrollerats af chefen för Väg- och Vatten-

byggnadsdistriktet, öfverstlöjtnanten m. m. O. Zander, samt från bolagets sida af baningenjören m. m. J. L. Grönvall.

### Banans riktning.

*Vadstena station*, som icke blir färdigbygd förrän nästa år, är förlagd i den s. k. kalkhagen å Starby kungsgårds egor. Härifrån utgår banan norr om Starby, öfver den stora mossen emellan allmänna Dalshäradsvägen och sjön Vettern samt öfver Mjölnaån i närheten af dess utlopp.

*Norehoff* är en mindre anhaltstation i Örberga, 2 kil. från Vadstena.

*Arneberga*, 4 kil. fr. V., är den första stationen, äfven denna belägen i Örberga socken, å egendomen Arneberga (se ill. 2) egor. Stället, synnerligen vackert beläget, är historiskt märkvärdigt och egdes på 1600:talet af en Carl XI:s gunstling Z. Rehnberg, hofintendent.

*Herrestad*, 7 kil. fr. V., är belägen i socknen af samma namn. Den från stationen synliga kyrkan med trappformigt torn är bygd före 1300. I Herrestad upprättades år 1868 den ena af Sveriges två första folkhögskolor. Källstads kyrka är närbelägen;

*Rogslösa*, 10 kil., (se ill. 3) ligger i närheten af kyrkan med samma namn och icke långt härifrån ehuru icke synligt till jernvägen är det vackra Häckenäs beläget, bekant såsom upplysningsvännen Jonas Anderssons hem. Rogslösa kyrka lydde fordom under Alvastra kloster. Der finnes en antiqvariskt märklig kyrkoport. Härifrån går banan i en krökning till

*Borghamn*, 14 kil., som är kronoarbeta-station och tillhör staten. I närheten ligger Bårstads kalkstensbrott, till hvilket särskildt jernvägsspår dragits. I denna trakt finnes outtömliga tillgångar på kalksten och kalk. Genom en särdeles förtjusande trakt vid foten af Omberg går banan fram emot

*Väfersunda*, 18 kil., en station som ligger midtemot kyrkan af samma namn. Här är den store kemisten J. J. Berzelius född och från banan kan man se den minnessten, som år 1879 restes härstädes till hans äminnelse å hundraårsdagen från hans födelse. Byggnaden i hvilken han föddes kvarstår i oförändradt skick. Härifrån kommer man direkt in på Dagsmosse, hvars mäktiga torflager inom en ej aflägsen framtid måste locka spekulatio-nen till eget förvärf och framkalla en industriel verksamhet af stor betydelse för såväl landtmännens ladugårdar, som städernas renhållnings- och helsovårdsförhållanden. Ungefär midt på denna mosse ligger

*Ombergs station*, 21 kil., midtför uppfartsvägen till Ombergs skogsskola och jägmästarebostället Høije. Härifrån kommer man ginaste vägen till den s. k. "Hjessan", Ombergs högsta punkt, från hvilken man har den vidsträcktaste och mesu storartade utsigt. Innan vi lemnat Ombergs barrskogsbekransade fot hafva vi ännu en station,

*Alvastra*, 24 kil., och i närheten af denna ligger Alvastra kungsgård (se ill. 4) med ännu bibehållna lemnin-gar af det namnkunniga klostret. Å bilden vi här in-rymt synes dock icke ruinerna, emedan vi föredrogo en vy af Ombergs södra del samtidigt. Ruinerna synas strax norr om gården, sedan man fortsatt färden ett stycke från stationen. Här passera vi Ålebäcks bro, der konung Sverker, på färd till julottan, år 1156 mördades. Till venster hafva vi V:a Tollstads kyrka och till höger blänker Vetterns klarblå spegel, då anghvisslan förkunnar, att vi äro framme vid en af banans största stationer eller

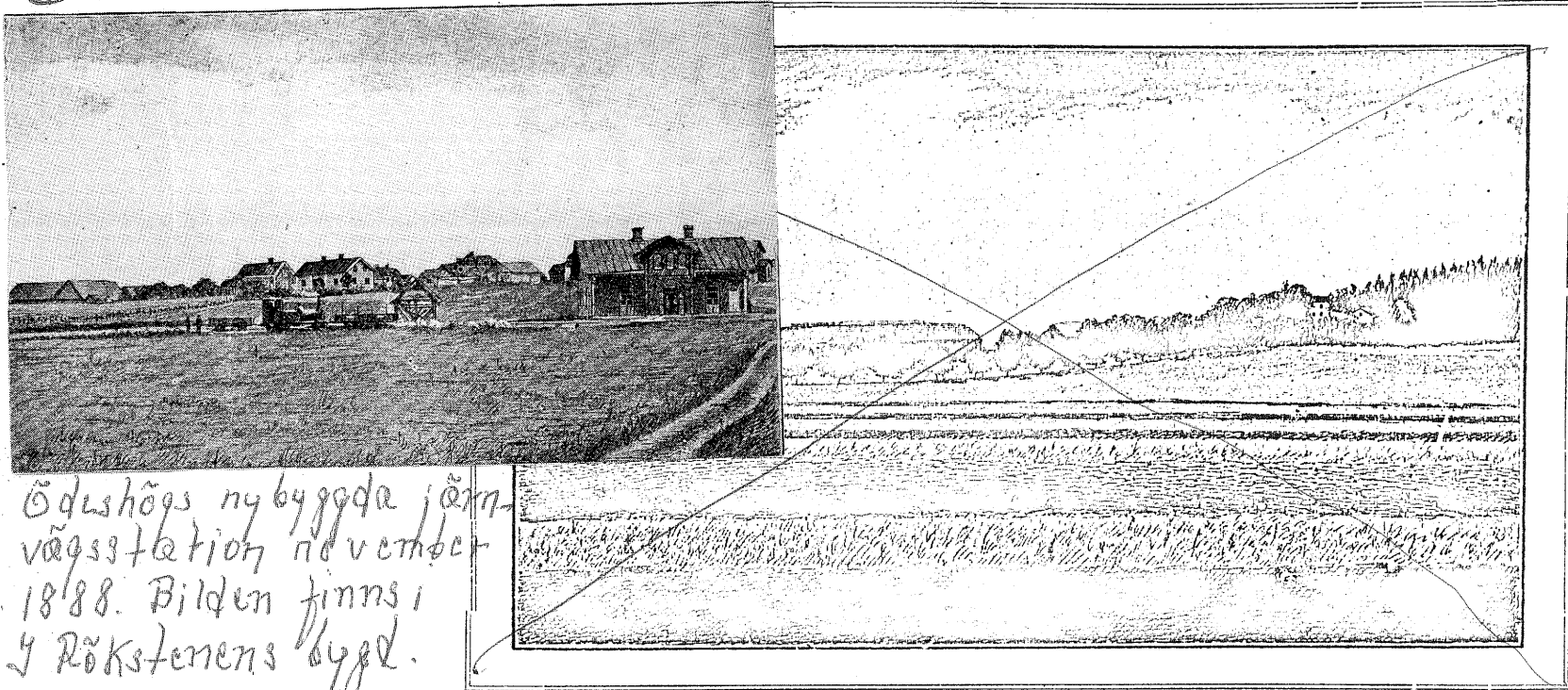
*Hästholmen*, 26 kil., med hamn, dit sidospår är utlagdt, som går ända ned till ångbåtsbryggan. Denna kö-pingsartade plats (se ill. 5) torde genom den nya jern-banan gå en lofvande framtid till mötes. Detta senare så mycket mera, om här genom en redan anordnad ång-båtsförbindelse med Hjo, en stråkväg för passageraretrafi-ken kan öppnas mot vestkusten. Under alla förhållanden bö: väl skeppning af spanmål från denna bördiga bygd uppstå i stor skala. Härifrån löper banan i nästan rak linie, med passerande af en mindre anhaltstation vid Sjö-s-torp, emot ändpunkten

*Ödeshögs kyrkoby*, 32 kil., (se ill. 6). Denna plats är sedan långt tillbaka handelsplats för Åby och Ödeshögs skogsbygder och här hålles torgdagar en gång i månaden med god tillförsel och en omsättning, som hädanefter

torde bli betydligt raskare än den varit förut. Företagsamheten härstädes har vuxit betydligt samtidigt med banans byggnad. Spekulative personer hafva redan vetat sätta sig i besittning af betydliga områden till byggnadstomter, och byggnadsverksamheten pågår med god fart. Den vy vi meddela af Ödeshögs kyrkoby är tyvärr temligen intetsägande, emedan vi icke kunde taga teckningen med kyrkan såsom dominerande punkt. Denna stod nemligen vid tillfället för vårt besök under reparation, och akterskeppet, som tillbygges, var bortrivet, så att utse-

endet skulle blifvit temligen bedröfligt. I stället presenteras det nya stationshuset och ett lokomotiv på spåret. Detta har åtminstone den egenskapen att vara nytt.

Och här stanna vi efter vår alltför flygtiga färd ut efter banlinien. Den resande turisten skall på en tur å denna bana finna synnerligen rika tillfällen till historiska studier och få upplifva minnen från historiens blad genom besök å platser, der stora händelser tilldragit sig. Till ledning härför hafva vi en rik literatur, som vi förmoda resehandböckerna en gång skola anvisa.



Ödeshögs ny byggda järnvägsstation november 1888. Bilden finns i Rökstenens bygd. 1976

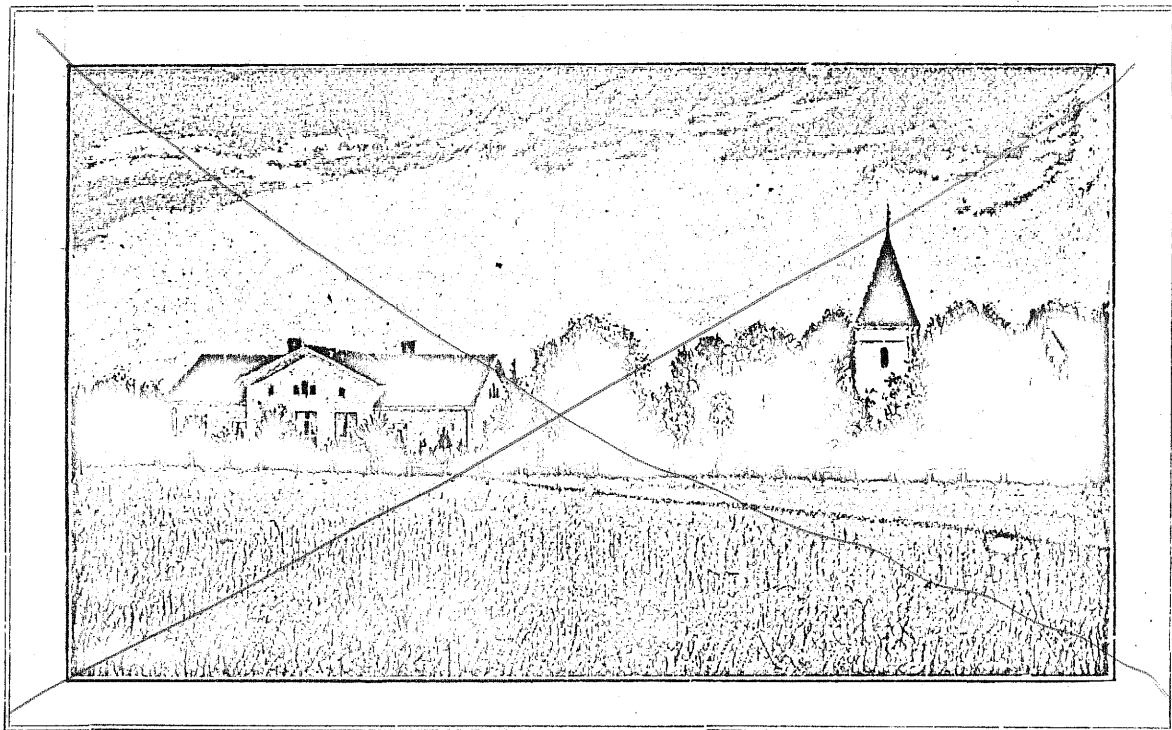
ARNEBERGA. (Ill. 2.)

Banans hela längd är 32 kilometer och terrängen har varit ovanligt jemn; endast vid Bårstadstorpen har en högre bank måst byggas på en kortare distance, och genomsprängning af någon betydelse har endast skett på ett ställe emellan Hästholmen och Ödeshög. Största stig-

ningen är på ett enda ställe, i på 80. Spårvidden är 0,89 meter.

#### *Materiel.*

Till banans trafikering hörer hela Vadstena—Fogelsta jernvägs gamla materiel, hvarjemte 2:ne nya lokomotiv



ROGSLÖSA. (Ill. 3.)

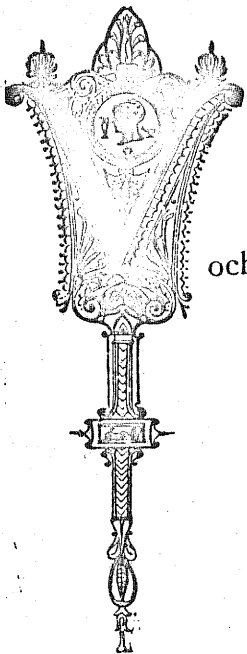
levererats af Motala verkstad. Det ena bär det stolta namnet Omberg, och det andra är uppkalladt efter Alvastra. Nio passagerarevagnar äro inköpta och levererade af Ljunggrenska verkstaden i Kristianstad, som har all heder af sitt särdeles vackra arbete. Från samma firma äro äfven fyra täckta och 21 otäckta lastvagnar inköpta.

Afsyning af såväl jernväg som materiel skedde Fredagen den 9 och Lördagen den 10 November. Förrättningsmän voro distriktschefen, Öfverstlöjtnanten O. Zander, bandirektören A. L. Djurson och maskiningeniören V. A. Klemming, hvarjemte bolagets kontrollerande in-

geniör, baningeniören J. L. Grönvall var närvarande jemte styrelsens ledamöter. Enligt hvad vi från tillförlitligt håll hafva förspört rörande byggnadens beskaffenhet, har från besigtningmännens sida uttalats det omdömet, att såväl det hela som arbetets alla detaljer äro utförda med största omsorg och önskvärd soliditet. Detta är så mycket mera att framhålla, som entreprenören, hr kapten Schmidt, från början härstädes mottogs såsom helt främmande, under det åtskilliga andra spekulanter på byggnaden hunnit göra sig mera förtrogna med personer och förhållanden.

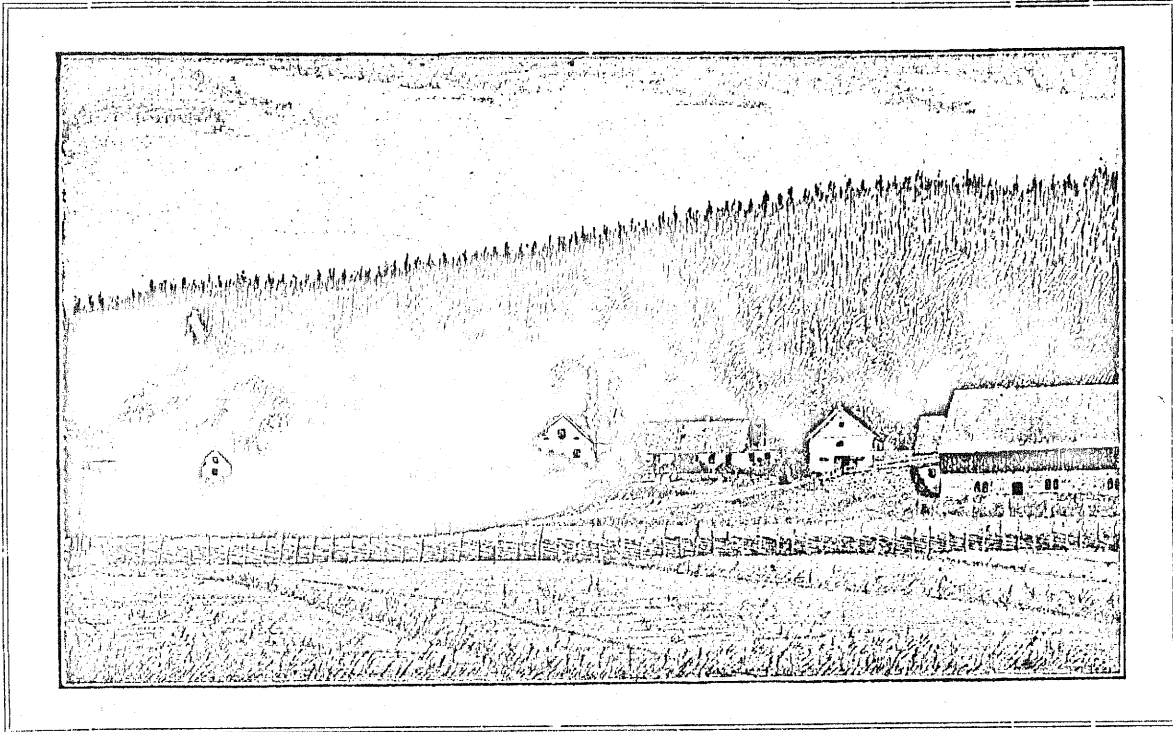
## Mårten Nilsson Skinnare.

(Ett Vadstenaminne.)



Vadstena är utan gensägelse en af de mest historiskt intressanta orter i hela vårt land. Detta ej blott i och för Birgitta och hennes klosterstiftelse, eller för Wasa-

slottet och de personer, som der spelat mer eller mindre intressanta roller uti dess historia; men äfven för de under Sveriges medeltid här timade, andra viktiga historiska tilldragelser. Man kan nästan säga, att Sveriges



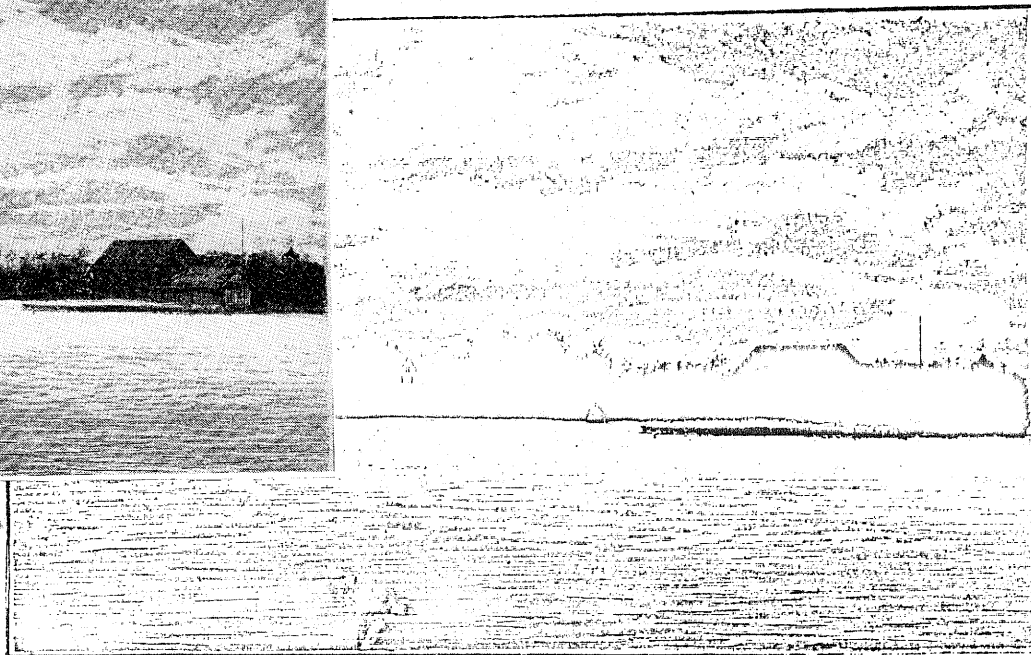
ALVASTRA. (Ill. 4.)

historia spelade sin hufvudrol här i trakten under en tidrymd af icke mindre än omkring 300 år. Det är då alldeles klart, att med Vadstena minnen äro förknippade flera historiska namn af första rang. Men bland dessa namn synes man förgäfvets forska efter något af stadens

egna söner. Kanske detta har sin grund uti genealogiska brister. Vare nu härmed huru som helst, ett namn lyser dock fram med en synnerlig glans, så mycket mera betecknande, som det bryter sig fram mellan strålarne af den tidens, som enda berättigad ansedde, historiska person-



Utsikt vid Hästholmen  
Bilden införd i Rök-  
stenens bygd 1976



HÄSTHOLMEN. (Ill. 5.)

ligheters, nemligen furstars, prelators och adelsmäns, mer eller mindre gloromgjordade namn; det namnet tillhör en garfware, eller enligt den tidens sätt att uttrycka sig: *Mårten Nilsson Skinnare*, känd för sina storartade donationer.

Mårten Skinnare, som var född i Vadstena, synes hafva egt borgarrätt både i Stockholm och Vadstena, ty i sitt första donationsbref af år 1519 säger han sig vara "barnfödd i Vadstena, borgare i Stockholm", och i det af konung Gustaf I år 1522 utfärdade fastställelsebrevet på sagde donation benämnes han "borgare i Vadstena".

Vid S:t Petri kyrkomur hade Mårten Skinnare låtit uppföra ett kapell, hvars altare han helgat åt Jungfru Maria Rosenkrantz, "Gudi till ära och heder och Jungfru Maria i S:t Birgittæ kloster". Till detta kapell eller till Jungfru Maria Rosenkrantz' altare donerade han år 1519 tre af honom sjelf köpta och bebygda tomter i Vadstena och all den del, som hans föräldrar egde samt en ängshage der strax invid, alla gods och egodelar, som han hade köpt, utom och inom staden, hvar helst det var och hvad det vara kunde, en ny gård i staden, dertill bryggpannor, kittlar, grytor och sängkläder, intet undantagan-