

Boktitel

NÅGRA BLAD UR
HÄSTHOLMENS HAMN- OCH MAGASINBOLAGS
HISTORIA

av

F distriktschefen vid SJ Hildor Tillinger

*H. Mayrhofer
Hästholmen
oktob. 1995*

Många skäl talar för att Hästholmen redan i förhistorisk tid spelat en viktig roll för kommunikationerna mellan de två för svensk kultur och välståndsutveckling så viktiga landskapen Öster- och Västergötland. Man vet i varje fall att landförbindelserna mellan Mälardalens landskapen och den dominerande handelsstaden Söderköping å ena sidan och de rika kulturbygderna kring Vättern å den andra tog sig fram till Vätterstranden någonstans strax söder om Omberg. Man vet tämligen väl var de gamla ridstigarna, som långt in i nyare tid motsvarade våra landsvägar (riksvägar), gick fram. Så många lämpliga överskeppningsorter fanns inte att välja på. Hästholmen erbjöd förmodligen de bästa möjligheterna. Mitt emot på Västgötasidan låg den gamla köpstaden Hjo och den tidigt odlade delen av landskapet, som nu kallas Gullkroken. Det är också känt att Hjo sedan urminnes tider varit en överskeppningsort till Östergötland. Hästholmens betydelse framgår av att platsen på sin tid var stad och hade eget stadsvapen. Kommunikationsleden Hjo-Hästholmen, som kanske i år kommer att läggas ner för allmän trafik, har alltså mycket gamla anor. I sin "Historia om de nordiska folken" berättar för 400 år sedan Linköpingsbispens Olaus Magnus om de "vanliga färderna över Vättern. Vintertid for man över isen, som dock inte alltid var så stark. Han påstår att isen hade en särskild benägenhet att brista om man nalkades Östgötakusten i illasinnade avsikter.

Att Hästholmen fungerat som hamn, innan den nuvarande hamnen tillkom, framgår med all önskvärd tydlighet av bolagets protokollsbok. Sedan det där konstaterats, att en provisorisk tilläggsplats blivit färdig på holmen (1856), bestäms att "fartyg, som ankrade på redan vid den hittills vanligen använda platsen", t v ej behövde betala någon hamnavgift.

Den 26 februari 1856 hölls det första protokollförda sammanträdet med dem, som var intresserade för att bilda ett bolag, som skulle bygga en bro (mellan fastlandet och holmen) och en hamnanläggning vid Hästholmen. Förslaget hade väckts av Majoren och Riddaren Friherre G. de Geer, som emellertid icke ingår bland stiftarna och i övrigt icke förekommer i protokollen -- troligen hade han något intresse för Göta Kanal tillika. De närvarande vid sammanträdet beslöt att bilda ett bolag och att det skulle byggas en bro mellan den s k Husbacken på ön och fasta landet och att anlägga en lastageplats där. Man beslöt att arbetet genast under vintern skulle igångsättas och att "genom ansökan hos Wederbörande" åt en sakkunnig person uppdraga att göra undersökning och kostnadsförslag. Entreprenör skulle anskaffas för leverans av erforderlig fyllnadssten och annons därom införas i Östgöta Correspondenten.

Deltagare i detta konstituerande sammanträde var:

J.G. Schenström, kyrkoherde, V. Tollstad,
Aug. Svensson, lanthushållare, Ornäs,
Gustaf Persson, Haningetorp,
C.R. Siegbahn, Ödeshög,
A.R. Siegbahn, Ödeshög,
Gust. Lagerlöf, Hästholmen,
Sven Petter Persson, Tegneby,
C.G. Andersson, Sjöstorp,
Anders Nilsson, Tegneby,
Anders Jonsson,
C.J. Pettersson, lanthushållare, Åby,
Olaus Nilsson,
Johan Jönsson,
Jonas Nilsson,
Johanna Peterson, Ödeshög,
Alfred Andersson,
G. Jonsson och
Fr. Aug. Svensson.

Den senare i bolagets historia så bekante Gustaf Larsson, då rusthållare i Norrö, finns inte med bland namnen under protokollet, men han utsågs att jämte ovannämnde Gustaf Persson inkassera halva den då tecknade aktiesumman enligt samma protokoll. Till bolagets ombudsman utsågs också vid tillfället klockaren i V. Tollstad, som hette Svenerz och titulerades orgelnist. Man hade förmodligen i dessa trakter ännu inte hunnit förvränga yrkesbeteckningen till organist.

Redan i april 1856, då nästa sammanträde med bolagsmännen ägde rum, hade åtskilligt hunnit hända. Till chef för arbetet hade anställts en löjtnant Levijn, som åtnjöt arvode med 3 riksdaler silvermynt per dag jämte en riksdaler 12 skilling samma mynt i dagtraktamente. På scenen hade också inträtt Herr Capitain Rosin på Alvastra (sjökaptén får man antaga), som skaffat verktyg och material för bolagets behov. Då utsågs också en direktion och den kom att bestå av prosten Rudebeck, Åby, Rosin Alvastra, Svensson på Ornäs, Svenerz, Tollstad, Lagerlöf, Hästholmen, komminister Siegbahn, Ödeshög, Anders Nilsson, Tegneby, Carl Andersson, Sjöstorp och S.P. Persson, Tegneby. Rosin blev direktionens ordförande. Arbetet hade kommit igång och därför liksom för viss marklösen m m krävdes medel, varför det beslöts att 2 riksdaler riksmünt per aktie skulle omedelbart inbetalas. För att få erforderligt virke till hamnbyggnaden gjordes framställning till kommittén för Lysings Härads Allmanning om utsyning av virke för bolagets behov och det mötte tydligen inga svårigheter. Det erbjöd emellertid -- vilket framgår av senare protokoll -- vissa svårigheter att få virket framforslat, vilket skulle ske så att varje aktieägare svarade för sin andel. Betalningen för forslingen utgick med 2 rdr riksmünt per stock men i form av aktier. Man var uppenbarligen inte överlag så glad åt denna betalningsform. Det gick med andra ord trögt att få fram virket och frågan därmed blev föremål för mycken diskussion, påtryckning och beslutade åtgärder, innan frågan kunde avföras, men då

hade man också fått fram virke så att det visade sig räcka även till det blivande magasinet.

Det var ont om kontanter vid den tid, då hamnen kom till. Mycket om penningknappheten kan utläsas ur de första årens protokoll. Krisen och de ekonomiska svårigheterna för bolaget under de första åren — närmare berörda i det följande — återspeglar säkerligen tämligen väl den allmänna tendensen inom näringslivet, erkännerligen jordbruket. Den europeiska jordbrukskrisen började väl göra sig gällande för att kulminera i början på 1880-talet. Krisen hade som bekant sin orsak i den snabbt expanderande amerikanska spannmålsproduktionen med dumpning av den europeiska marknaden och det var först på 80-talet som protektionismen vann insteg först i Tyskland och senare här. Det fanns f ö även andra orsaker till den under ifrågavarande tidpunkt rådande penningknappheten, som jag ej här kan ingå på.

Den mark -- den s k Husbacken -- där lastageplatsen skulle ligga, torde ha ägts av byalaget och uppläts kostnadsfritt. Man var just i färd med laga skifte och vissa av bolagets iklädda förbindelser skulle enligt protokollen upphöra eller ändras så snart skiftet vunnit laga kraft. Sten och jord för väg- och brobygget inköptes av ägarna till angränsande mark på fastlandet.

Redan på sommaren 1856 var en provisorisk hamnanläggning färdig och det bestämdes att avgift skulle utgå för "vägens begagnande" med samma taxa, som tillämpades vid "bryggan i Grenna". Ännu så länge drog man sig för att tala om hamnavgifter. Hamnen var ju särdeles provisorisk än så länge. I det sammanhanget är det som man beslutar, att fartyg, som icke lägger till vid den provisoriska bryggan utan ankrar på redden på det vanliga stället, icke skulle betala någon avgift.

Redan vid första sammanträdet utsågs fem personer, nämligen pastor Siegbahn, kyrkoherde Schenström, lanthushållare Svensson, Ornäs, organist Swenertz och Gustaf Persson i Haningetorp att utarbeta bolagsregler. Redan samma år förstärktes denna till synes stora redaktionskommitté med ytterligare två män: "captain" Fr. Rosin på Alvastra och lanthushållaren C.J. Petersson, Åby. Så småningom föreslogs och antogs av bolagsstämman "Reglor för Hästholmens Hamnbolag". De trycktes i Gränna 1863 och ett exemplar av dem finns fortfarande i bolagets ägo. Enligt § 1 skulle hamnbolaget ha till syfte "att på sätt Herr Majoren och Riddaren Friherre G. de Geers, af Kongl. Maj:t i Näder gillade förslag bestämmer bilda hamn vid Hästholmen till beräknad kostnad af 22600 R:dr R:mt, hvaraf Kongl. Maj:t beviljat utan återbetalningskyldighet 10000 R:dr och återstoden blivit fördelad på aktier, hvardera å 7 R:dr 50 öre R:mt - -". "Reglorna" innehåller i övrigt vissa intressanta uppgifter. Aktierna skulle betalas med $\frac{3}{5}$, då aktiebrevet utfärdades, och $\frac{2}{5}$ år 1859 enligt då utfärdad kungörelse. I den mån kapitalet bleve otill-

räckligt skulle antingen nya aktier kunna tecknas eller ock lån upptagas enligt direktionsens bestämmande. Dessutom finns detaljerade bestämmelser om rösträtt vid stämma, om utfärdande av aktie och om överlåtelse, som alltid måste godkännas av bolagsstämma. Detta senare medförde att alla transaktioner med aktierna blev bokförda i stämmoprotokoll. Tidens nöd framskyntar därvid ofta genom inregistrering av aktier inköpta vid konkursauktioner. Det var förenat med mycket besvär att inkassera tecknat aktiekapital — i vissa fall visade det sig omöjligt.

För att emellertid återgå till hamnbygget beslöts på våren 1858 att uppdraga åt kaptenen von Essen att låta verkställa arbetet mot ett honorar av 2000 R:dr R:mt jämte fritt logi och mat vid sina besök på stället. Det var ju en vacker slant på den tiden, men så blev också arbetet klart på beräknad tid. I oktober 1859 avsynade distriktschefen i Väg- och Vatten, C.A. Grafström, "hamnbrygga, utlagd från Husbacksholmen jämte väg därifrån till fasta landet". Bryggen skulle enligt planerna vara 150x20 fot (c:a 45x6 m) av tuktrad kalksten på 5 st 30 fot långa stenkistor och liggande 5 fot över Vätterns yta. Den hade emellertid gjorts något längre eller 174 fot — bredd och höjd var däremot enligt planerna. Vid avsyningen konstaterades att "arbetet var väl och med särdeles omsorg verkställt". Vägen till fasta landet var 20 fot bred med stensatta sidor och därpå grusad. Hamnplanet var tillräckligt stort och hade plats för tillämnat magasin. Det hade också byggts en 74 fot lång och 16 fot bred lastbrygga av trä i rät vinkel mot den andra bryggan, för mindre farkoster.

Redan från början hade man planer på ett hamnmagasin. Vid en stämma 1857 uttalade man sig för en särskild aktieteckning för ändamålet med 300 aktier à 50 r:dr. Senare beslöts dock att det borde anstå med magasinsbyggnaden tills hamnen blivit byggd, närmast därför att man för bygget skulle kunna använda virke, som eventuellt bleve över vid hamnbygget. Vid samma tillfälle beslöt man också, att ej upplåta bolagets dåvarande eller framtida område till utomstående för uppförande av magasin. Så snart hamnen färdigställt byggdes också det nuvarande magasinet — tydligen med överblivet virke och utan att särskilt bolag därför behövde bildas. Man synes nämligen ha kommit till klarhet om att det från allmänningen utsynade virket ej kunde överlätas eller försäljas till ett sådant bolag. Inbetalningen per aktie ökades i stället. Det var en byggmästare C.J. Lindölad i Alvastra, som avgav det lägsta anbudet och sålunda byggde magasinet. Vid en avsyning i december 1860 gjordes anmärkning på knutstenarna, men sedan nya sådana inlagts blev byggnadsarbetet godkänt sommaren 1861, och magasinet kunde omedelbart tagas i bruk. Vadstena magasinntaxa skulle t v tillämpas, hette det.

De första årens välskrivna protokoll innehåller åtskilligt som bestyrker svårigheterna att få in det tecknade aktiekapitalet, trots att man in-

kasserade endast en eller två riksdaler per aktie i taget. Likvid fick alltså erläggas i omgångar. Under 1857 på sommaren kungjordes exempelvis i häradets samtliga kyrkor tvenne söndagar å rad, att de som tecknat andelar måste göra förfallna inbetalningar med risk att eljest förlora redan inbetald del. Senare tillskrev man alla som trots detta ändock resterade med inbetalningar. För att få medel till den för dåtida förhållanden säkert betydande byggnationen räckte ej helt de inbetalda aktiekapitalet -- inkl statsbidraget -- utan man måste också låna pengar i olika sparbanker. Borgen tecknades därvid av ett par betrodda medlemmar i direktionen, som i sin tur fick underborgen av bolagets alla ägare enligt bolagsstämnebeslut. Trots olika motigheter i början kom det unga bolaget på grön kvist och någon risk för borgensmännen blev det aldrig fråga om. Men företaget var trögt i portgången. Man hade bl a oturen att till uppborädsman utse en person, som förbar den fina titeln "Herr Hovrätts Notarie" i protokollen -- kanske skrev han den själv -- som inte presterade någon egentlig redovisning för de första tre årens inkomster 1857 - 59 och som synbarligen blandade samman bolagets och egna medel. Att han slapp rättsligt efterspel berodde nog mindre på hans fina titel än på hans goda förbindelser. Det fanns en prost med samma namn i trakten. Troligen gjordes också vissa inbetalningar, men bolaget bevakade en fordran på 460 R:dr i mannens konkursbo år 1862. Han efterträddes som redogörare av en organist -- tidigare nämnd i denna lilla historik. Även denne råkade i bryderi med redovisningen. Det hela redde dock ut sig -- tydligen efter flera års trassel och uppskov och till slut hot om rättsliga åtgärder. När han nödgades avgå som hamnfogde -- på grund av vacklande hälsa som det hette -- valdes han märkligt nog till revisor omedelbart och fungerade som sådan i många år. Även han gjorde konkurs, men det torde vara ställt utom allt tvivel att han så småningom lämnade full redovisning till hamnbolaget.

Till följd av de vunna erfarenheterna blev den år 1868 utsedda hamnfogden -- han hette Nyberg -- strängt ålagd månatlig redovisning och det anskaffades en kassakista med tre olika lås för bolagets medel. Var finns den nu? Finns den måhända någonstans bland event kvarvarande inventarier? Den är i så fall antik! Hur som helst -- ekonomin sköttes sedermera med den äran och trots bekymmer av skilda slag blev bolagets solvens aldrig allvarligt hotad.

Nu skall vi dock inte gå händelserna i förväg. Det är nämnt att såväl hamn som magasin tillkom med lovvärd skyndsamt enligt de ursprungliga planerna, vilket vittnar gott om ledningens praktiska handlag. Det tog betydligt längre tid att klara de formella detaljerna. Bolagets officiella tillkomst noterades i Post och Inrikestidningar först 1860 och det dröjde flera år innan de tidigare omnämnda "Reglor", d v s stadgar för bolaget, slutligen fick myndigheternas välsignelse. De tidigare åberopade ännu förvarade stadgarna

blev av allt att döma aldrig fastställda av myndigheterna, men väl i huvudsak de "reglor", som antogs 1867. Bolaget fick därigenom sin nuvarande benämning och aktiekapitalet, som då var till fullo inbetalt, fastställdes till 23125 R:dr, fördelade på 925 aktier à 25 R:dr R:nt. Stadgarna innehåller då också närmare anvisningar om "intradernas" användning. Först skulle anläggningen underhållas och dess betjäning avlönas, därefter skulle 10 % avsättas för underhåll och förbättringar. Av återstoden skulle aktieägarna erhålla utdelning med högst 6 %, varvid dock hänsyn borde tagas till tidigare års bristande utdelning. Det var alltså möjligt att vid goda år ge större utdelning -- en möjlighet till konjunkturutjämning, som man i stor utsträckning också utnyttjade. Ytterligare överskott skulle tillföras reservfonden.

Utvidgning av hamnområdet visade sig snart nödvändig. År 1862 inköpte bolaget av byalaget i Hästholmen ett område kring hamnen, sammanlagt "2 tunnland och 6/10 kappeland" för 500 riksdaler. Kaptan Rosin avstod sin andel utan kostnad mot villkor att framdeles bli befriad från inlösen av övriga bynäsns andelar. Att detta markköp icke föregick utan konflikter antyder bevarade protokoll, men något närmare grepp på händelseutvecklingen går ej att få. Det är förfallet med mycket av vad som hände under bolagets dramatiska barndom. Protokollskrivarna har tydligen utgått från att läsaren känner till det mesta förut.

Den regelbundna trafiken på hamnen började 1861, då Ångfartygs AB Wetteren i Motala satte in S/S Oscar och S/S Wetteren samt senare även S/S Örn och S/S Svan i trafik. Båtbolaget fick därför betala hamnavgift med 100 rdr per båt och år. Båtbolaget fick också tillstånd att bygga ett kolhus i hamnen -- mot årligt arrende förstås. Man tog naturligtvis också betalt för den del av magasinet, som näste tas i bruk för båtarnas befraktare. Man var mån om slantarna. De som begagnade hamnområdet för tvätt och byk fick exempelvis betala 25 öre per gång och ville man fiska upp sand ur sjön inom hamnområdet fick man betala visst per lass för det också.

En betydande roll i bolagets tidiga historia spelar en dan, fru Johanna -- ibland i protokollen Jeanna -- Peterson i Ödeshög. Hon ägde bl a hemmanet Hästholmen och tillhörde de första och största aktietecknarna. Av allt att döma hade hon en betydande affärsrörelse och benämndes också ibland i protokollen "handelsman Johanna". Man har en känsla av att hon i nedgångens tid hade en hel del att säga till om i bygden. Tyvärr gick det ned åren utför för henne liksom för så många andra, som skyntar i bolagsprotokollen. Det var emellertid på hennes initiativ som det s k Schweizeriet tillkom. Hon upplät år 1864 mark "på förpantning enligt contract" på 50 år. En krogbyggnad inköptes för 1200 riksdaler och på förmånliga betalningsvillkor. Man ansökte omedelbart hos "Könungens höga Befallningshafvande" om rättighet till "schweizeri- och värdshusrörelse" i Hästholmen. Rättigheterna, som man på den tiden

tycks ha fått utan svårigheter, skulle auktioneras bort till högstbjudande. Som första innehavare av schweizeriet finner vi en fru Emilie Abrahamson — tydligen protogerad av Johanna Peterson, som förklarade sig avstå från arrendet under den tid fru Abrahamson innehade schweizeriet. I överenskommelsen fanns tydligt utsagt att hyresgästen och ej handelsbolaget skulle svara för eventuella böter vid överträdelser av brännvinsförsäljningsförordningen. Hyresbeloppet fastställdes till 300 riksdaler per år.

Krogrörelsen blev aldrig någon god affär. Emilie Abrahamson gjorde så småningom konkurs och resterade då för hela arrendet, förmodligen. Ej heller hennes efterträdare — det var flera som försökte sig på krögaryrket — kunde få affärerna att gå ihop, trots sänkt hyra och stor sparsamhet. Belysande är att en av arrendatorerna fick tillstånd att gratis av handelsbolaget få överta en försliten flagga för att därav sömma en mindre för schweizeriet. Det var nog ett pyssel på den tiden, då man ju också hade unionsmärket att tänka på. Till slut nedlades rörelsen helt. Handelsbolaget hade väl då i hyror fått in största delen av vad man erlagt för byggnaden.

Johanna Peterson kom med flera initiativ. Hon torde således ha bidragit till att det blev en telegrafstation i Hästholmen. Hon erbjöd sig att hålla lokal till billig hyra och bolagsledningen gick med själ och hjärta in för idén. Efter åtskilligt on och men träffades också en överenskommelse med Kungl. Telegrafverket år 1873 om inrättande av en 3 klass telegrafstation i Hästholmen. Bolaget förband sig att hålla lokal och garantera en viss minimi-uppbörd. Lokal blev övre våningen i det s k telegrafhuset, som ursprungligen ägdes av Johanna Peterson men senare jänte jord inlöstes av bolaget. Garantier om viss minimi-sättning per år kom att bli en belastning för bolaget. Man hade dock försiktigtvis skaffat sig återgaranti för viss del av ansvarssumman av intresserade ortsbor. I flera år måste bolaget betala televerket 400 riksdaler, varav dock — som sagt — en del kunde återfås från garanterna, dock icke utan svårigheter. Man försökte dock på olika sätt reducera förlusterna och slingra sig ifrån avtalets konsekvenser. Ett genialiskt uppslag kom 1879 från direktionens då nya och driftige ordförande, S. Gust Larsson i Eneboda, i syfte att eliminera förlusterna på "Telegrafan". Han skriver till Telegrafverket och framlägger sitt förslag, att posten och telegrafan i Hästholmen, som hade var sin föreståndarinna, borde slås ihop. Föreståndarinnan för telegrafan, fröken Amanda Peterson, som var en duktig person, hade förklarat sig villig att sköta posten också och man tog för givet, att Postverket med sina många tjänsteställen icke skulle ha svårt att bereda sysselsättning på annat håll för postföreståndarinnan "den för sin välvilja, påpasslighet och ordentlighet kända fröken Tilander". Det var naturligtvis ett alldeles för förnuftigt förslag för att vinna bifall av två på den tiden föga affärsdrivande men desto mer byråkratiska verk. Vad som svarades är ej känt,

men någon sammanslagning kom aldrig till stånd, utan bolaget fick stå för sin förbindelse till garantitidens utgång. Då var tiden nogen för telefon. Järnvägen från Fågelsta hade tillkommit och bolaget fick för sin del anslutning till järnvägens telefon. Det s k telegrafhuset överlevde och såldes 194 ned tillhörande tont för 15000 kr. Det hade naturligtvis under årens lopp kostats på åtskilligt.

Innan vi slutgiltigt avför Johanna Peterson ur denna en smula rapso-diska skildring bör måhända framhållas, utom att hon förmodligen spelat en större roll i bygdens ekonomiska liv än vad som direkt kan utläsas ur bolagsprotokollen, också att hon vid ett tillfälle sålde till bolaget 45 aktier, som hon inköpt i konkursen efter bolagets förste redogörare. Dessa jämte tidigare inköpta aktier fördelades på aktieägarna "efter andlott", d v s efter andelar hur nu den proceduren gick till? Men som tidigare antytts, det torde ha gått utför även för handelsman Johanna.

På bolagsstämman 1868 beslöt man inköpa ett hus i Tjugby -- 17 alnar långt och 11 alnar brett -- för 125 riksdaler och flytta det till hamnen såsom bostad åt "hamndrängen" och som kontor. Huset skulle placeras i norr, där ett gammalt fallfärdigt hus då stod. Huset kom också på plats och vissa kontorsmöbler -- soffa, bord och ett par stolar -- inköptes. Några år senare beslöts att "dynan på soffan skulle beklädas med guttaperka". Den byggnad de här är fråga om, är väl förmodligen det hus som fortfarande ägs av bolaget och som alltså är rätt gammalt.

Då det onekligen är av visst intresse att sprida lite ljus över bolagets sanröre med järnvägarna under årens lopp lämnas i det följande i ett sammanhang en kort redogörelse härför.

År 1871 fick bolaget erbjudande att teckna aktier i järnvägen Hjo - Stenstorp. Till yttermera visso hade man sänt över en herre från Hjo -- han hette Sjöstedt -- men man nappade inte på kroken. Direktionen "trodde sig icke böra eller kunna tillstyrka framställning härom till stämman, enär bolaget har nycket att göra ännu vid hamnen för att få den rynnlig och bekväm, ifall en större trafik skulle genom den tillämnade banan framkallas, vartill Bolagets tillgångar tages i anspråk".

Femton år senare, när Fågelsta - Vadstena - Ödeshögs järnväg (F.V.Ö.S) skulle byggas, blev det svårare att säga nej. Bolaget hade då en konsoliderad ekonomi och man beslöt teckna aktier för 4500 kr. Efter åtskilliga år avskreman helt värdet av aktierna ned den en smula maliciösa anmärkningen, att "de X aldrig lämnat ett öres avkastning". Banan byggdes 1886 - 87 och nedförde otvivelaktigt ett uppsving för bygden och hamnen. År 1892 arrenderade banan hamnen på 15 år för 3000 kr per år. Järnvägen övertog hamndriften och bolaget behövde endast svara för underhållet. I arrendet ingick ej negasinets tr

övre bottnar och ej heller telegrafbyggnaden. Vid kontraktets förnyelse höjdes arrendesumman till 4000 kr. Det var ju till synes ett för hannen fördelaktigt avtal, men järnvägen gjorde i detta fall ingen dålig affär. Trafiken på hannen ökade avsevärt med järnvägens tillkomst och den regelbundna trafiken på Hjo tillförde på den tiden hannen en icke obetydlig trafik och inkomster. FVÖJ skaffade sig under arrendeåren ett starkt, ja avgörande, inflytande över hamnbolaget genom förvärv av aktier år efter år från till 1911. Det förklarar SJ aktieinnehav idag.

Då FVÖJ var huvuddelägare i hamnbolaget, är det förklarligt att konkurrenten Mjölby - Hästholmens järnväg (M.H.J.) ej blev så vänligt behandlad då den tillkom 1909 - 1910. Efter långa och kärva förhandlingar träffades den överenskomsten, att MHJ för rättigheten att draga ner normalspår till hannen bl a måste betala en engångsavgift av 5000 kr och dessutom årligen 3000 för befrielse från hamnavgifter. Stor och dyrbar utfyllnad i hannen måste också MHJ påtaga sig. Att normalspåret inte var välkommet frångår av en konflikt mellan hamnbolaget och MHJ med bagatellartad bakgrund. Bakom hamnbolaget låg naturligtvis FVÖJ. Man hade tagit sig för att gå ner till hannen på det nyanlagda normalspåret innan alla villkor uppfyllts -- troligen gjorde järnvägspersonalen det på eget bevåg. Det blev anmälan till Korungens Befallningshavande, däri MHJ anmäldes för sin självtagna rätt att trafikera hannen. Det var arbeten för hamnplanens utfyllnad, som vid ifrågavarande tidpunkt ej var tillfredsställande utförda. K B svarade emellertid att "framställningen var sådan, att den ej kunde biträdas handräckningsvis". I stället hänvisade K B till Göta Hovrätt, men så långt gick man nu inte. Man råkade i detta sammanhang för också i delo med distriktschefen i Väg- och Vatten, dåvarande majoren sedermera översten Ekelund, som tog Mjölby-banans parti. Försoning kom så snåningon till stånd sedan det "aldra nästaste blivit avhjälpt". Såväl var det nu inte, att hannen fick både det årliga arrendet från normalspårsbanan på 4000 kr och dessa 3000 kr från MHJ. FVÖJ hade vid MHJ tillkomst genom skiljedom 1911 frändömts större delen av sin samtrafik över båtleden. Av de 3000 kr, som MHJ erlade skulle till FVÖJ utbetalas vad banan förlorade på hannens drift, vilket synes rimligt. Det blev efter hand hela beloppet. Sedan MHJ efter några år på grund av dåliga affärer måste övertagas av SJ övertog SJ också betalningsskyldigheten för de 3000 kronorna. År 1916 seglade en ny konflikt med MHJ upp. Det gällde tillämpning av gällande avtal om befrielse från hamnavgifter. Frågan gick till skiljedom. Utslagets innebörd finns ej i bevarade handlingar men torde ha gått hamnbolaget emot.

Efter år av ekonomiska bekymmer och svårigheter av olika slag i början för Hästholmens Hamn- och Magasinsbolag stabiliserade sig förhållandena och det kan som allmänt omdöme konstateras att bolaget på längre sikt varit en god affär, samtidigt som det uppenbarligen haft sin betydelse för näringslivets utveckling i bygden. Den första utdelningen på aktierna lämnades år

1867 med en riksdaler per aktie. Sanna år lades grunden till en enligt då antagna stadgar instiftad reservfond. Först på 70-talet blev utdelning en regelbunden företeelse. Det dröjde ej länge förrän den uppgick till både 2 och 3 riksdaler, ibland ännu mer. Under en följd av år på 1910- och 20-talet var utdelningen 3:50 eller 4:00 kronor, ja år 1912 t o n kr 4:50. Magasinet har i väsentlig del bidragit till detta resultat -- harrörelse i denna skala brukar ju sällan i och för sig vara någon god affär.

Underhållet av hannen har under årens lopp slukat stora summor. Därvid har naturligtvis hannens utsatta läge bidragit. Uppenbarligen hade man ej från början räknat ned de krafter, som vådrets nakter kan släppa lös över Vättern. I protokollen återkommer med pinsam regelbundenhet rapporter om hårda stormar, om sprickor, ras och förskjutningar och andra skador på anläggningen. Ibland sökte man göra anlöpande fartyg ansvariga för skadorna, men det är tveksamt om man vid något enda tillfälle lyckades få ut något skadestånd.

Vid två tillfällen har utvidgning och istandsättning av hannen varit av den omfattning att statsbidrag kunnat erhållas. Första gången var 1905/06, då man fick 13000 kr i bidrag. Den största och dyraste ombyggnaden ägde dock rum 1947/48 för en totalkostnad av c:a 75000 kr, varvid statsbidraget utgick med 50 % av kostnaderna. En ganska omfattande förstärkning av hammpiren företogs 1935 för en kostnad av 12000 kr. Man sökte också då statsbidrag, men detta nekades, enär det gällde en enskild verksamhet med god ekonomi, som det hette.

Redogörelsen för magasinrörelsen kan göras ganska kortfattad. Under en lång tid hölls årligen en auktion, där utrymnena bortauktionerades till den högstbjudande. Man bjöd dels ut varje botten för sig och dels hela utrymnet i en post. Det bästa alternativet antogs. Självfallet varierade de årliga hyresbeloppen avsevärt, varvid förmodligen årsskördar och därav beroende utrymnesbehov inverkade. I det hela har magasinet varit en god affär för bolaget. Lika tydligt är att byggnaden stått sig fint genom så gott som ett sekel. Naturligtvis har reparationer och underhållsarbeten gång efter annan varit nödvändiga. De senaste mera betydande underhållsarbetena företogs 1947 och kostade drygt 10000 kr.

Såsom tidigare framhållits, har Vätterns vågor vid många tillfällen åstadkommit stora skador på hannen. Inte alltid har det dock gällt enbart materiella skador, även om hannen och dess personal, såvitt känt, inte direkt berörts av inträffade olyckor. Mest ontalad blev väl S/S Pehr Brahes undergång med man och allt utanför Hästholmens hann natten mellan den 19 och 20 november olycksåret 1918 -- då inträffade som bekant också Getå-olyckan. En kort redogörelse för Hästholmen-olyckan kan nähända försvara sin plats i bolagets lilla historik. Refererat efter Norrköpings Tidningar för november 1918

S/S Pehr Bräde avgick på en den 19 november från Jönköping, lastad med åtskilligt tungt gods bl a synaskiner från Huskvarna. Till Gränna ankom fartyget i normal ordning och intog där ytterligare last och några passagerare. Lasten bestod bl a av 17 stora fat marnelad (till Cloetta, Ljungsbro) och en del fruktlådor. Detta lastades på däck. Det blåste en kraftig västsydvästan, uppskattad till 25 m/sek, och man var nog en smula orolig för den vidare färd. Någon varnade kaptenen -- som f ö hette Boija -- men denne förklarade att det nog skulle gå bra, bara man surrade lasten ordentligt. Så skedde också under kaptenens kontroll och båten avgick från Gränna vid 22.30-tiden mot nästa hamn Hästholmen, där man beräknades vara om ett par timmar.

I Hästholmen hördes ingen båt av. Mannvakten där Aug. Holm och stationskarl Andersson, som skulle ta emot båten, väntade till strax före tre på natten, men gick då hen i tro att båten i rådande väder ej avgått från Gränna. Vid 1/2 2-tiden hade de tillsammans varit uppe vid fyren -- med fri utsikt över sjön -- men varken hört eller sett något. Olyckan hade då helt säkert redan skett. Först på morgonen därpå fick man av ilandspolade spillror och delar av lasten bekräftat vad som hänt.

Man trodde sig förstå, att olyckan inträffat då båten girat för att gå in till Hästholmen och räknade därför ned att finna den på 40 fannars djup. Då dragningar efter några dagar företogs, fann man vraket 200 m från land på 20 fannars djup 500 m söder om hamnen. Det vill synas som om kaptenen inför faran kastat båten ut kurs och satt full fart mot land. Tack vare det ringa djupet kunde fartyget så småningom bärgas.

Ej mindre än 25 personer omkom, varav 9 passagerare. Den begåvade och redan internationellt kände sagotecknaren och målaren John Bauer med fru och 3-årig son, var bland passagerarna. Att fartyget förde så stor besättning lär ha berott på att man just då skulle lägga upp visst båtbolagets tonnage för vinterperioden.

Händelsen är ej berörd i båtbolagets protokoll på annat sätt än att man någon gång ett par år senare icke kunde tillnötasgå framställning om utrymme i magasinet för bärgade effekter från det förlista fartyget.

Ingen aldrig så anspråkslös historik över ett företag kan avslutas utan en översikt över företagets ledande personligheter under de gångna åren. I avsaknad av personliga kontakter i bygden blir det för krönikören att försöka basera sin skildring på de knapphändiga protokollen och vad som möjligen kan läsas mellan raderna.

Direktionens ordförande blev ända tills man i sen tid inrättade en verkställande direktör den tongivande och ledande personen i bolaget. Under de första åren blev det ofta ombyte på den posten. Enligt de första stadgarerna skulle vid stämman de två tidigast i direktionen invalda ersättas genom

nyval. Det var naturligtvis en befallning ordning, som man efter några år (1869) gick ifrån. Måhända var syftet med det tidigare avgångstvånget att hindra någon enskild person att få ett avgörande inflytande över bolaget. Eller kanske ville man inte för mycket betunga en och samma person med oavlönat arbete. Det dröjde nämligen länge innan direktionens ordförande, som neren-dels själv också förde protokoll och skötte allt skrivarbete, fick någon ersättning för jobbet. Den enda form av ersättning som förekom var ett blygsamt dagtraktamente vid resor och ersättning "för skjuts efter tvänne hästar

Ordförande under första tiden var med vissa avbrott kapten Rosin, Al-
vastra. Han måste som sagt stadgeenligt avgå men återkom året därpå. Han had bekyrnarsamt med indrivning av både tecknade andelar och uppbörd från redc-
görare. Det tycks ha varit en duktig man, som klarade många bekyrnarsamma
problemen. Under sin sista tid som ordförande bekämpade han med en viss frenes
en befarad nepotism inom företaget. Han hävdar i en reservation att "ett ge-
nom allmänna medel tillkommet bolag ej såsom någon familjeangelägenhet lär
bära avses och skötas". Han protesterade mot den långt drivna släktkärleken.

Efter honom inträder 1869 som direktionens ordförande en person, som
under en lång period suveränt ledde bolagets öden och gör sig särskilt för-
tjänt av en hedersplats i bolagets historia. Det var S. Gust. Larsson i
Tjugbo, senare Ekeboda. Man behöver inte ha läst långt i protokollen från
hans tid förrän man förstår, att man i ledningen fått en praktisk och hand-
lingskraftig man. Det har för tidigare antytts i denna berättelse. Han skrev
själv protokollen, särskilt från direktionens sammanträden och han avslutar
den ibland med stor värdighet: "Sålunda förhandladt och protokollet genast
justerat. S. Gust. Larsson". Han kvarstod som direktionens ordförande till
bolagsstämman 1906 och hade under dessa 37 år oförtrutet och i detalj skött
bolagets angelägenheter för till en början ingen och senare en utomordent-
ligt ringa ersättning. Det var därför en välförtjänt och ganska blygsam er-
känsla, när bolagsstämman vid hans avgång anslog 100 kr till en present åt
honom för "det nit och intresse han under en lång följd av år nedlagt i bo-
laget". Själv var han ytterst sparsam med hantbolagets medel -- t o m vid
ett så unikt tillfälle som ett kungabesök (1896). Då anslogs högst 50 kr
"för någon beklädnad med löf och flaggor". Han (och jämväl hans hustru) av-
led kort tid efter sin avgång. År 1907 anmäldes till bolagsstämman dödsboet
efter makarna som ägare av aktier. Godsägare Larsson var en i bygden mycket
betrodde man och livligt anlitad i det kommunala livet.

Efter honom valdes som ordförande "Larsson den andre", C.A. Larsson i
Broby, även han en duktig karl med stadgat förtroende. Han lotsade bolaget
igenom de många kontroverserna med Mjölby-banan och genom det första världs-
krigets påfrestningar. Som tidigare sagts blev det goda utdelningar under
hans tid. Man kunde kosta på sig en hel del, bl a övergång till dubbel ita-

liensk bokförlag. När han 1923 efter 15 år som ordförande och 40 år som medlem av styrelsen avgick, blev han varmt hyllad av stämman och tackades för osparad nöda och ontanke.

Tre år senare tillträdde trafikchefen Caspar Rydén posten som ordförande och verkstadsdirektör -- efter ett mera tillfälligt gästspel på posten av trafikdirektör Elman vid Mollersta Östergötlands järnvägar. Rydéns insatser för bolaget är ju ännu i friskt minne. Under hans tid skedde -- naturligtvis med stöd av innehavaren av aktiemajoriteten d v s TÖJ och dess driftige trafikchef Eric Johansson -- en grundlig utrustning av hamnen och även magasinerna fick en släng av sloven. Här skall endast erinras om Rydéns säkerligen förnämligaste insats, när han efter flera betydelsefulla utredningar och uppvaktningar lyckades utverka statsbidrag med hela 37400 kr till den senaste större ombyggnaden i hamnen. Under Rydéns tid hände för en hel del annat också. Centralföreningen kom till hamnen efter överenskommelse, godkänd av styrelsen i november 1938. Överenskommelsen inbringade kontant 15000 kr och har -- förmodar man -- indirekt också givit hamnen inkomster. I vad mån Rydén hade sitt finger med i spelet när spannmålshandlare John Andersson år 1943 övertog Lindgren & Örnans kontrakt om hyrning av magasinutrymme får vara osagt, men även det kan betraktas som en lycklig tilldragelse för bolaget. Caspar Rydén, som såsom vi alla veta också var en fantastisk kännare av Onbergstraktens djur- och växtvärld, blev varmt hyllad vid bolagsstämman 1950 och erhöll bl a en silverpjäs med en bild från hamnen sådan den såg ut 1926. Vid stämman 1951, då han drog sig tillbaka, blev han också avtackad av den om hans förtjänster då rätt okunniga författaren. Rydén avled 1953, varvid hans minne hedrades av bolagets styrelse.

Hamnen har haft sina trogna nedarbetare även på andra poster. Det vore nog skäl att nämna en hel rad personer, som på olika sätt och i olika ställning tjänat bolaget. Tyvärr är protokollens anteckningar så ofullständiga, att det ej här kan bli fråga om någon meritförteckning. En person måste dock nännas, nämligen Gustaf Åhrén -- inom parentes sagt den direkta orsaken till denna lilla historik. Gustaf Åhrén har gjort den i bolagets historia helt unika insatsen att vara medlem i styrelsen i 50 år -- under åtskilliga år som styrelsens vice ordförande. Han invaldes nämligen i styrelsen den 27 mars 1909. Det är vad man kallar en mansålder som dess. Det borde ju ha varit hans att skriva denna lilla minnesskrift och det var väl också vår tanke. Tyvärr blev det ej så. Men vi hylla honom på hans 50-årsdag som styrelsemedlem, tacka honom för hans insatser och önska honom lycka till i fortsättningen.

En annan person, som ej bör förbigås, ber jag till sist få nämna, stationsföreståndare G. Peterson, som i 35 år hade varit hamnfogde eller hamnästare -- titulaturen har växlat med åren --, då han avgick 1950 med pension. Han var en sällsynt samvetsgrann och duktig tjänsteman. Tyvärr fick han ej länge njuta sitt otium. Han avled 1954.

Då SJ övertog aktiemajoriteten (vid 1951 års stämma) uttalade den gående ordföranden i styrelsen, trafikchef Johnsson, en förhoppning, att be-
laget skulle få fortleva även efter SJ-övertagandet. Hittills har heller
inga orosmoln dykt upp. Kanske får man betrakta det som ett gott omen, att
det första beslutet efter reginskiiftet gällde anskaffning av en ny flaggstå
och flagga för hamnen.

Under de år som sedan dess gått har av förklarliga skäl ingen utdel-
ning på aktierna förekommit. Det årliga överskottet har använts dels för av-
skrivning och dels för förstärkning av reserverade nedel. Det senare får be-
traktas som en nödvändighet med de erfarenheter man har om kostnaderna vid
en tid efter annan ofrånkomlig upprustning av anläggningarna. Det är dess-
utom ännu ovisst, huruvida en ifrågasatt fördjupning och breddning av Göta
Kanal från Väneren till Vättern kommer till stånd och vad detta kan nedföra
som konsekvenser för hamnens del.

Norrköping i mars 1959

