

REFERAT FRAN 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 alltfjämt ligger.

Den "banvall" där tågen gick på sin väg ned till hamnen och som numera ~~är~~ 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.

År 1917
1909-10

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.

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 magasinen. 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 pappersbruket 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, d v s 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 d v s 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 & Öhman 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 efterlängtade 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 kavar 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 spå 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 han 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 samhällelig 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 Trfik 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 anlitad.

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 styckegods-karaktär i huvudsak jordbruksprodukter och virke. Järnvägsförbindelserna mellan Hästholmens hamn och Ödeshög, Vadstena, Fågelsta, Mjöplby 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 hammmästare och vid hamnen fanns ett hamnkontor i en paviljongliknande byggnad. Där fanns bl a en lokaltelefon till stationen med vilken hammmästaren 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 1972. 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 daggmack 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 stod 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.

6

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 köörde 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.

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 iaktas 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 angoringsplatsen 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 brådslande 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.