

# Järnvägen

Jordbruket rationaliserades under 1800-talet. Handel och näringsliv förändrades. Vägarna förbättrades, nya tider stundade genom förändringar i skola och föreningsliv, och järnvägen kom till byn. Den 6 februari 1886 fattades beslutet att anlägga järnväg mellan Vadstena och Ödeshög. Den invigdes 13 november 1888. Året innan byggdes Ödeshögs järnvägsstation. Fågelsta-Vadstena-Ödeshögs järnvägsaktiebolag fick 300 000 kr i statslån för att täcka kostnaderna.

Stationerna i Hästholmen och Alvastra byggdes 1888. 1907 bildades Mjölby-Hästholmens järnvägsaktiebolag. I maj 1910 öppnades järnvägslinjen Mjölby-Väderstad-Rök för allmän trafik och snart också den återstående sträckan till Hästholmen.

Det blev liv och rörelse på stationerna. Timmer, ved, spannmål och torv lastades för vidare transporter ut i landet och världen. Människor åkte tåg, bilar förekom ju knappast.

År 1958 vinkades det sista persontåget av från Ödeshögs station. 1983 var det slut också med godstrafiken.

På 1930-talet var Mona Söderbäck en av "Järnvägsgatans ungar".

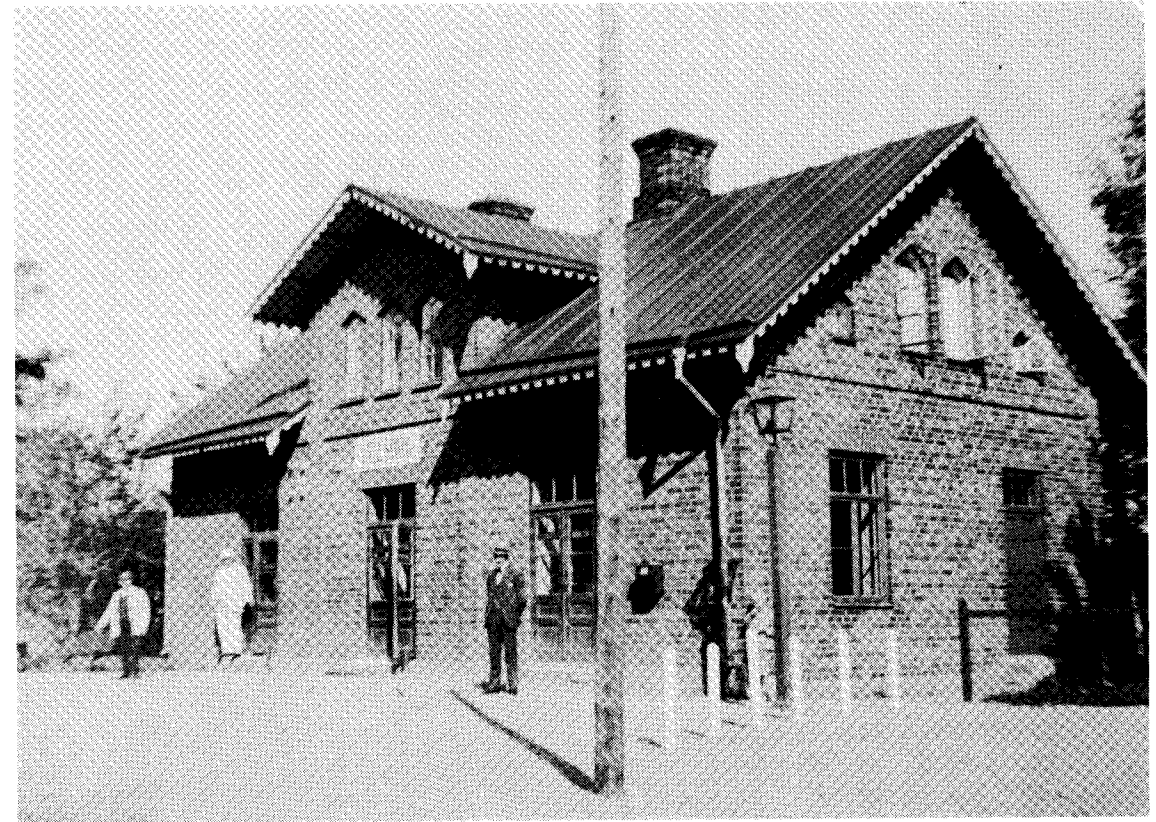
"Morfar Gustaf Alm var stationsskrivare och skötte alla kontorsgöromål vid järnvägsstationen i Ödeshög. Jag tror inte alls att jag visste att det fanns andra barn i "byn" som vi säger. Jag lekte bara med dem som bodde i granngården. Först när jag började skolan lärde jag känna barn som bodde på andra håll i samhället.

Och därför skall jag berätta om järnvägen som vi älskade, vi som bodde däromkring. Vi visste alla ankomsttider och även avgångstider och det var de senare som var de viktigaste att hålla reda på.

Järnvägsstationen var en skändstation. Man kunde inte åka tåg till Gränna — men det var ett ständigt skämt att fråga vad stinsen i Gränna hette.



Mona Söderbäck var en gång en av "Järnvägsgatans ungar". Här tillsammans med Lill-Inga år 1931



Ödeshögs järnvägsstation. Längst till vänster står Mona Söderbäcks morfar Gustaf Alm. För dagen tjänstgör han som stins. Foto från slutet av juni 1920



Järnvägsstationen 1918 (Foto: GUNNAR STRID)

Rälsen slutade vid snickerifabriken (Bäckafabriken) och där minns jag att det växte pepparrot. Mormor och jag var där ibland och letade och grävde även upp bitar. Så hade vi ett trädgårdsland där det nu finns villor. Alla tjänstemän som arbetade vid järnvägen fick ett litet trädgårdsland om de önskade.

Men för att återgå till järnvägen så kom där ett tåg kl åtta på morgonen. Det var inte så spännande, det var ju tidigt och var det skoldag så var vi ju i skolan. Sen kom ett 10.30 och det var lite mer intressant. Dels kom det samtidigt ett godståg och så kom ju en del resenärer. Det var en lagom ankomsttid för dem som skulle handla eller komma på ett dagsbesök.

I och med att det var godståget som kom så skulle det växla om så att loket som kom till Ödeshög först skulle vara först även när det gick mot Vadstena. Det var ett åkande fram och tillbaka för att byta plats på vagnarna. Loket vändes på en särskild vändplatta. Men att kunna pussla ihop rätt vagn på rätt plats krävde nog en del uttänkande av stationskarlarna. Jag fattar inte än i dag hur de klarade upp detta pusslande. Han som lade om växlar på hängde utanpå loket då det körde fram och tillbaka. Det såg ganska farligt ut och det hände faktiskt flera dödsolyckor. Folk föll av och någon klämdes till döds mellan vagnarna.



Tåget på väg till Omberg



*Baptistkyrkan, mejeriet och kvarnen omkring år 1930  
(Foto: SIGFRID KULLER-STRAND)*

Jag hade väldig respekt för loket som pustade så kolossalt. Jag fick varje dag gå och köpa mjölk i mejeriet, och då hade jag två vägar att välja på: dels en genväg som gick över järnvägsstationen, med alla växlande vagnar och detta lok som pustade och visslade. Då gällde det att knata undan en bit tills loket var ifatt en igen och då hoppa undan i kanten. Annars kunde jag gå den vanliga vägen, nuvarande Kungsvägen, och svänga ner på Kvarngatan som ledde till mejeriet och kvarnen. Men på den vägen var det alltid så mycket hästskjutsar som levererade mjölk till mejeriet. Och jag var otroligt rädd för hästar.

Jag törs än i dag inte gå intill en häst. Det var ett väldigt uttänkande för att kunna gå in till mejeriaffären. Det stod hästar på alla sidor av vägen. På nedersidan av mejeriet var en stor plan där det alltid stod massor av hästar och det var en pärs att snitsla sig igenom. Jag känner än i dag hur det kändes i mitt hjärta när jag var tvungen att gå förbi en hästskjuts. Det hände att jag vände och gick runt om åt andra hållet.

Ett tåg avgick kl 11 och en hel del personer reste med det. Det fanns ju inte så mycket bilar. Folk åkte tåg i stället. Det bästa med tåget var att vissa gick ner till hamnen i Hästholmen och då backade det alltid ner dit. Det var mycket passagerare som skulle med båten till Hjo. Så gick det ett tåg vid 13-tiden, ett kom vid 15.30 och ett gick 18.30.



### Folknöjet

Vanliga dagar var det inte så märkvärdigt, men lördagar och söndagar var det ett folknöje att gå till stationen och se på tåget och de resande. Det började med 10.30-tåget som kom. Då kom de som skulle hälsa på över helgen och de som skulle stanna lite längre. Hela familjer gick och såg på. Den stora folksamlingen uppstod vid 18.30-tåget. Då kom det väl friare och dylika och de skulle ju kollas in.

Jag minns att om man själv skulle åka någon gång, fick man tränga sig fram mellan folk som bara stod och glodde. Och att få en plats i väntsalen var bara inte att tänka på. 18.30-tåget på söndagarna var det allra bästa. Alla människor var nere och såg på bekanta och obekanta, och vem den ene och den andre följde och mötte. Man kunde inte hålla något hemligt!

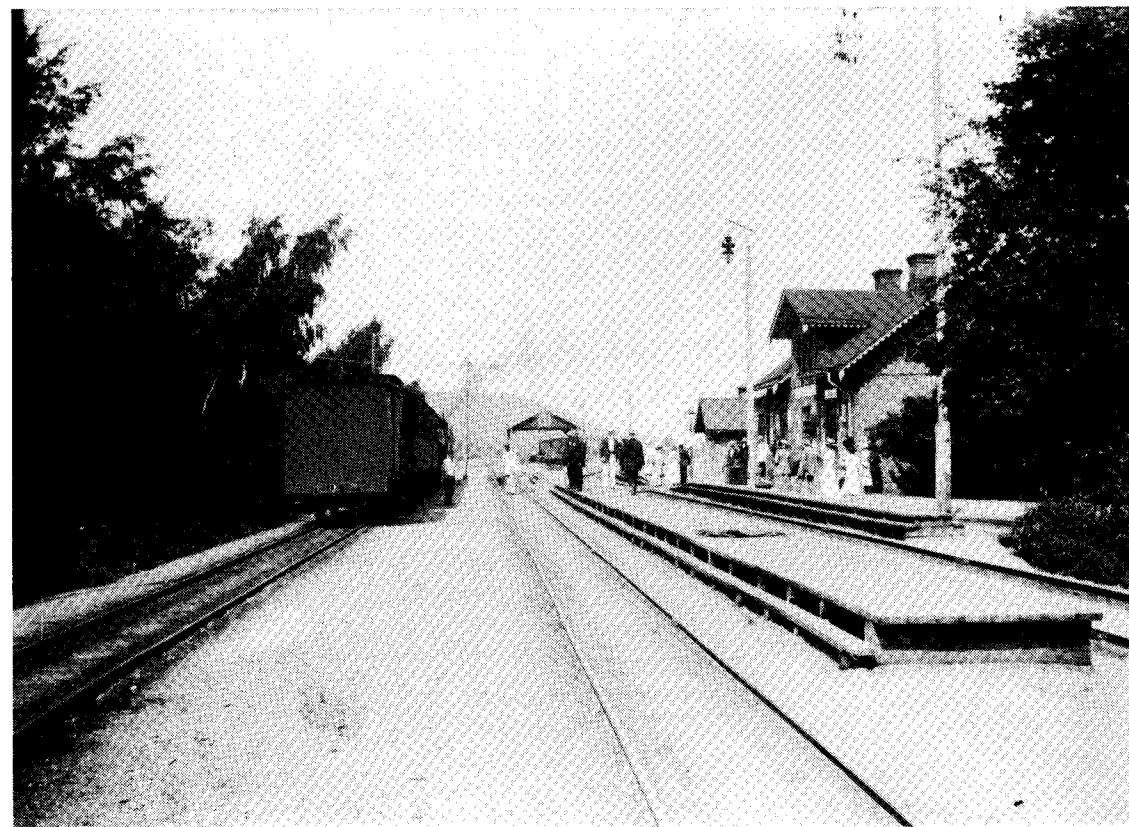
Jag och min familj bodde vid Järnvägsgatan, så vi kunde sitta i fönstret och kolla vilka som kom och vilka som åkte. Det gjorde hela gatans folk förresten. Det hörde så till rutinerna, så vi släppte allt vi hade att göra just för att passa tågtiderna. Vi hade även lite tur med att det var en gatlampan precis utanför vårt hus så vi hade bra utsikt. Jag vill inte kalla det nyfikenhet — det var ju dåtidens sätt att hålla kontakt med byborna. Förresten så kände vi alla varandra, samhället var inte så stort.

Naturligtvis var inte järnvägen enbart till som skvallerpegel. Den fyllde ju en viktig funktion som befordringsmedel för paket och allt som kom till samhället. Under det tidiga 1920-talet kom först notiser till alla som hade paket att hämta. Dessa gick min moster ut med efter skolgångens slut. Det var väl inte så vanligt att folk hade telefon så att de kunde få meddelandet på så sätt. Senare blev det ju så. En firma som hade häståkeri åkte ut med varorna och det var ett bra och billigt sätt att få hem sina paket.

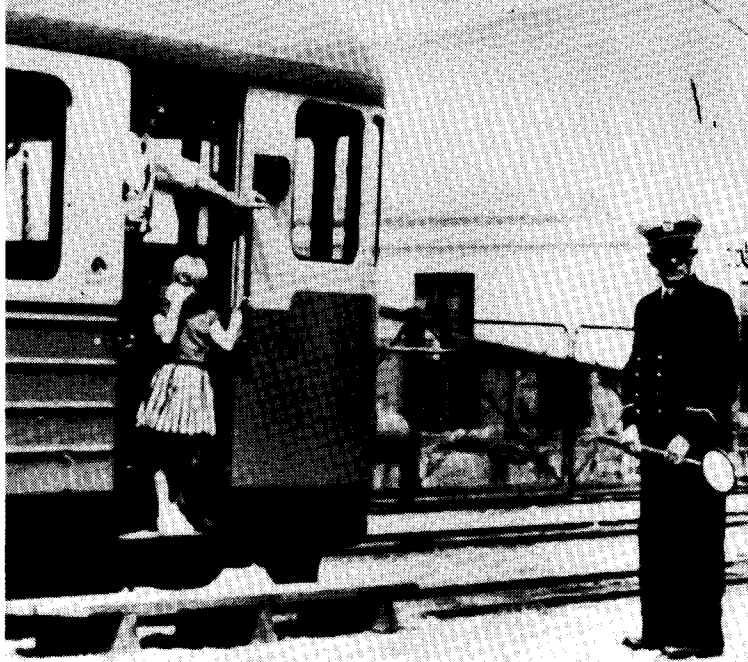
Järnvägsgatan var en underbar gata, särskilt under vintern, då vi ungar åkte spark ner och gick den långa vägen upp igen med sparken.

Järnvägsstationen var den stora samlingsplatsen, nästan mer än torget. I mitten av 1940-talet öppnade Pressbyrån en kiosk, där min mamma var föreståndare. Det var livlig kommers där och alla arbetarna på industrierna runt omkring (först och främst Ödeshögsverken) stannade alltid till vid sina pauser. En del kritsade och betalade per månad. Lite skillnad mot nu. Även taxibilarna tog en sväng vid tågets ankomst.

*Hästholmens järnvägsstation omkr 1920. Stationsinspektör Arvid Peterson sade, när han blev stressad av tåg och landsvägsbommar: "Det kommer tåg från alla dj-a håll!" (Från Vadstena, från Mjölby och från Hästholmens hamn)*  
(Foto: SIGFRID KULLER-STRAND)



*Stationsmästare David Göransson vinkar av tåg 404 för sista gången 31/10 1958. Sedan pensionerades Göransson efter 45 år vid järnvägen  
(Foto: HELMER FRISK)*



Jag skulle kunna berätta mer om människorna som bodde och levde med järnvägen. Men med detta vill jag ge en liten glimt av hur det var på 1940- och 50-talen. 1960 flyttades kiosken från järnvägsstationen till Nygatan där Vivo numera finns. I och med detta och med tågtrafikens upphörande så dog järnvägsstationen."

MONA SÖDERBÄCK