



Till aktiebrevet hör också en karta med 20 talonger för utkvitterande av vinsten. Alla talongerna finns kvar!

Kring järnvägsbygget Mjölby — Hästholmen

Av Wulf Widegren

Kommunikationslederna inom Dals och Lysings härader har under årtusendenas och århundradenas lopp alltmer och mer utvecklats och förbättrats. Från de tidiga djurstigarna för mer än 4.000 år sedan, som våra första förfäder kom smygande på söderifrån, utvecklades desamma till ridstigar, för att under medeltiden övergå till åkvägar, svårframkomliga framförallt under vår och höst.

Större delen av den odlade spannmålen, timmer o. a. skulle med häst- och oxforor transporteras till hamnarna i Vadstena, Hästholmen, Gränna och även till Jönköping, och spannmålen fraktades på dåtidens bulthjulsvagnar — trähjul med järnringar — där vagnsaxlarna släpade i leran. Framförallt var Hästholmen en viktig utskeppningshamn, icke minst för matärter, framförallt de för sin lättkokning välkända Broby- (V. Tollstad) ärterna.

Behovet av bättre kommunikationer blev mer och mer aktuellt, icke minst för den mer och mer ökande sockerbetsodlingen inom Dal och Lysing, och diskuterades redan så tidigt som å "Östergötlands Läns Kongl. Hushållningssällskaps Allmänna Landtbruksmöte" i Vadstena den 18 och 19 juli 1871, vilket resulterade i anläggningen av Fågelsta—Vadstena järnväg, invigd 1876. Den 6 februari 1886 hölls konstituerande bolagsstämma i Vadstena för anläggande av järnväg Vadstena—Ödeshög 32 km. och densamma invigdes den 13 november 1888. Åren innan, 1887, byggdes Ödeshögs järnvägsstation. Fågelsta—Vadstena—Ödeshögs järnvägsaktiebolag erhöll för kostnadernas täckande ett statslån om 300.000 kronor. Stationen i Hästholmen byggdes 1888 och samma år även Alvastra station, och människorna ute på Lysingslätten hade kommit ett steg närmare "stora världen".

Den rika slätten behövde järnväg

Men fortfarande fanns en rik och blomstrande bygd mellan Hästholmen och Mjölby, 32 km., där posten fortfarande gick med gästgivar-skjutsar. Hur väl minnes jag icke, hur kusken med vissa mellanrum blåste i sitt horn, och man fick springa upp till landsvägen och hämta läderväskan, märkt Walla Säteri 1877, försedd med bastant hänslås, och ännu hänger den här i hallen, som ett minne från en gången tid.

Men kraven växte på bättre möjligheter till frakter, sockerbetsodlingen ökade mer och mer, skogsbygdens avverkningar lämnade timmer, sliper, stolpar, massaved, spannmålen till avsalu ökade genom bättre brukningsmetoder och konstgödning. År 1907 bildades å bolagsstämma Mjölby—Hästholmens järnvägsaktiebolag. De olika socknarna erbjöds teckna aktier såsom villkor för att station skulle byggas inom socknen och tecknade samtliga med undantag av Heda, som därför endast fick en hållplats söder om kyrkan. Helt naturligt känner jag ju bäst till min egen socken, Rök, som å kommunalstämma den 7 juni 1907 beslutade teckna aktier för 30.000 kronor och för gäldande av desamma med Kungl. Maj:ts tillstånd upptaga ett 40-årigt amorteringslån. Tyvärr blev det aldrig någon utdelning i kontanter. I de aktiebrev, jag har i min ägo, är samtliga talonger fortfarande oklippta! I Kungl. Maj:ts tillstånd läser jag: GUSTAF, med Guds Nåde, Sverges, Götes och Vendes Konung. Vår ynnest och nådiga benägenhet med Gud Allsmäktig... Vid föredragning häraf hafva Vi funnit godt berörda ansökning på det sätt bifalla...

Under Hans Maj:ts Min allernådigaste Konungs och Herres frånvaro, enligt Dess nådiga beslut... Gustaf Adolf.

Lånet togs i Orsa skogsmedelsfond med en årlig avbetalning å 1.762 kronor. Men en järnväg blev det och den invigdes 11 augusti 1910. Så hade man fått en direkt förbindelse från Östra Stambanan—Mjölby—Hästholmen—Hjo (med ångaren Trafik)—Stenstorp till Västra stambanan mot Göteborg.

Två trafikchefer tvistade

Det blev liv och rörelse å stationerna, timmer, ved, spannmål, torv (Ombergs järnvägsstation) lastades för vidare transporter ut i landet. Bilen var ju ett nästan okänt begrepp. Människorna åkte tåg. Hästholmen blev en järnvägsknutpunkt med två mötande tåg, men under de första tiotal åren rådde bristfällig samtrafik eller ingen alls. Det kunde ofta gå fortare att gå från Rök landsvägen till Ödeshög än åka tåget över Hästholmen! Båda järnvägarnas trafikchefer voro lika mäktiga, och ingen av dem föll undan för den andre.

Men det var också fest och glädje. Alltid kommer jag att minnas de lövklädda öppna vagnarna i extratågen till "Ombergs Hjässe" å annandag pingst, då människor från hela länet samlades för att i glädje och gamman kanske se på Ludde Juberg som Löparenisse i Värmlänningarna, Ingrid Storråda i Bröllopet på Ulvåsa och mycket annat. Nog kunde det hända, åtminstone såg jag det som barn å Mjölby—Hästholmens järnväg, att vid hemfärden någon glad och överförfriskad resenär "kastades av" vid för tidig station av konduktörerna Vennberg och Kullander..

Låt mig sluta med en liten solskenshistoria från Rök. Prosten A. G. Wittencrona kommer till stationen för att hämta sin post och möter 10-årige pojken Einar, vanligen kallad "Albin på gårdets pojk". Einar åtnjöt stationsinspektör Samuel Norrbys förtroende och fick då och då små uppdrag och kände sig vara en mäktig person (lillgammal, sa vi förr). Han underlåter att hälsa på Wittencrona, vilket föranleder en liten tillrättavisning från denne, varvid Einar svarar: — Ja, si de sa ja säja körkeherden, att mycket har jag varit ute och rest, och mycket har jag sett i mitt liv, ja har till och med varit på Omberg.

Ja, tiden går, snart är båda järnvägarna helt borta. Ödeshögs, Hästholmens och övriga stationer i sin ursprungliga betydelse ett minne blott.

Gammal ramsa om byarna i Heda

<i>Sik såpa</i>	Upptecknad efter
<i>tvättar Isberga kåpa</i>	en gammal hörsågen
<i>Norrö herra</i>	av Wulf Widegren.
<i>Tjugby bönnar</i>	
<i>Kohlsta kålsupare</i>	
<i>Egbola lortkokare</i>	
<i>Disevi ringare</i>	
<i>Hattorpa klingare</i>	
<i>Vallby springare</i>	
<i>Häggesta svärjare</i>	
<i>Jettingsta ärjare</i>	
<i>Tuna hunna (hundar) bitar</i>	
<i>Jussberga pojka</i>	
<i>Svenstorp kärnger de dansa på sock'a</i>	