

Järnvägen.

Jonn O Nilsson var en obestridd dominant inom Linköpings näringsliv.

Han var den drivande kraften vid tillkomsten av Östra Centralbanan mellan Linköping-Vimmerby.

Ärendet bollades fram och tillbaka ända tills Häradshövding Hugo Hedenstierna i Kisa grep in. Då började det hända något vid ett möte den 26/9 1895 under Landshövding de la Gardies ordförandeskap beslöt de närvarande kommunalrepresentanterna hur riktlinjerna skulle dras så småningom enades man om bansträckan Linköping-Vimmerby.

Koncession söktes hos K M T, som meddelade tillstånd till bygget den 19/11 1897.

Vid ett sammanträde på Linköpings Slott den 29/11 1898 bildades Östra Centralbanans Järnvägsaktiebolag.

I den sju man starka styrelsen invaldes Jonn O Nilsson som verkställande Direktör.

Jonn O som var en driftig man åkte runt med häst och vagn för säkerhets skull med en revolver i bagaget. Han underhandlade med markägare och köpte upp all han kom över utmed den tilltänkta bansträckningen samt sålde andelar i bolaget.

Därefter satte han full fart med anläggningen av banan.

Det första spadtaget togs i Mars 1899.

Det byggdes 20 stycken broar på den 10 mil långa sträckan, 2 stycken arbetslok drunknade och ett förstördes helt vid en kollision med ett gruståg, men anläggningsarbetet gick program enligt. Det tog 2 och ett halft år att bygga banan Linköping-Vimmerby.

Den invigdes högtidligen år 1902 av Kung Oscar den andra.

Han anlände kvällen före med ett extra tåg till Vimmerby efter att ha varit på en resa i Europa. Från Linköping avgick på morgonen ett tåg med Kronprins Gustav och en rad andra prominenta gäster ombord. På stationen i Vimmerby - För övrigt den enda Svenska Stad som Kungen inte besökt tidigare

Hej Birgitta Sander över det var så
får du se om det är något.
Hälsningar Merida!

Under långa tider var vattenhjulet kvarnarnas enda kraftkälla. Vid nästan upptorkade bäckar kan man på många ställen finna spår efter kvarnar. Där förvandlade man säd till mjöl så att man kunde baka bröd. Men det fanns inga vägar utan bara gångstigar ut till torpen så en stilla undran hur fick man säden till kvarnen, om man nu råkade äga en handkärra så använde man den, men troligtvis var nog inte alla så lyckligt lottade. Mycket troligt att man släpade fram det på något släpfordon utmed stigen om inte stenarna var för höga för då var ^{man} nog tvungen att ha hjälp.

Man använde olika sorters släpfordon med axlar av trä, vilka man släpade för hand, dessa träaxlar smörjade man med grävlingis ister som koktes tillsammans med träkära.

Tillgången på vatten vid vissa kvarnar var ofta liten och periodisk de små skvaltkvarnarna kunde ligga på de mest otillgängliga ställen. Det har funnits ganska få varianter av kvarnar genom tiderna, exempelvis handkvarnen, skvaltkvarnen och den motordrivna kvarnen.

De gamla stenkvarnarna hade en fast och en roterande sten, stenens storlek var ofta beroende av tillgången på kraft. Kvarnstenarna var räfflade och försedda med skaksko, som ledde spannmålen ned genom ett hål i den ena stenens centrum. Mjölet lämnade kvarnen genom ett utlopp. Det var inte bara mjölnaren och bönderna som hade intresse av kvarnen, även kronan var intresserad av näringen som inkomstkälla och belade den med skatt. 1625 beslutades om ett slags konsumtions skatt för kvarnar, för varje tunna korn som maldes skulle mjölnaren lämna tre öre till kronan, för varje tunna havre skulle det skattas två öre. Men efterlevnaden var bristfällig och kontrollen besvärlig så den upphävdes efter två år. Den ersattes då av en skatt, som kom att bli föregångare till senare tiders mantalspengar. Nu fick man erlægga skatt för varje hjon över tolv år som var sysselsatt hos bönderna inom mäldlaget. Men maltullen fanns kvar, mjölnaren måste ha betalt för sitt arbete, bönderna hade ont om kontanter, därför var det vanligt att mjölnaren tog med sin kappe ur säcken den maltull som var överens kommen. Ett skämtsamt talesätt var att tummen var det ärligaste på mjölnaren den fanns nämligen på insidan av kappen då det skulle förtullas.

SKISS

över Slattefors sluss och gården Uggletorp enligt expropriationshandling år 1870. Handlingen avsåg endast markvärdering, men med byggnaderna inritade dock utan att ange dess funktion.

Teckenförklaring.

1. Uggletorps manårdsbyggnad
2. Flygelbyggnader
3. Trädgård
4. Bostadshus
5. Ladugård
6. Nya vägen (nuvarande)
7. Gamla vägen
8. Kanal med sluss
9. Kan vara Manufakturverket Wettersdahl
10. Kan vara Kniphammaren
11. Okänd byggnad
12. Bostadshus
13. Kvarnbyggnad med vattenhjul
14. Såghus med vattenhjul.

Ungefärlig skala 1:100

Rekonstruktion av handlingen är utförd av Robert Skogblom.

