

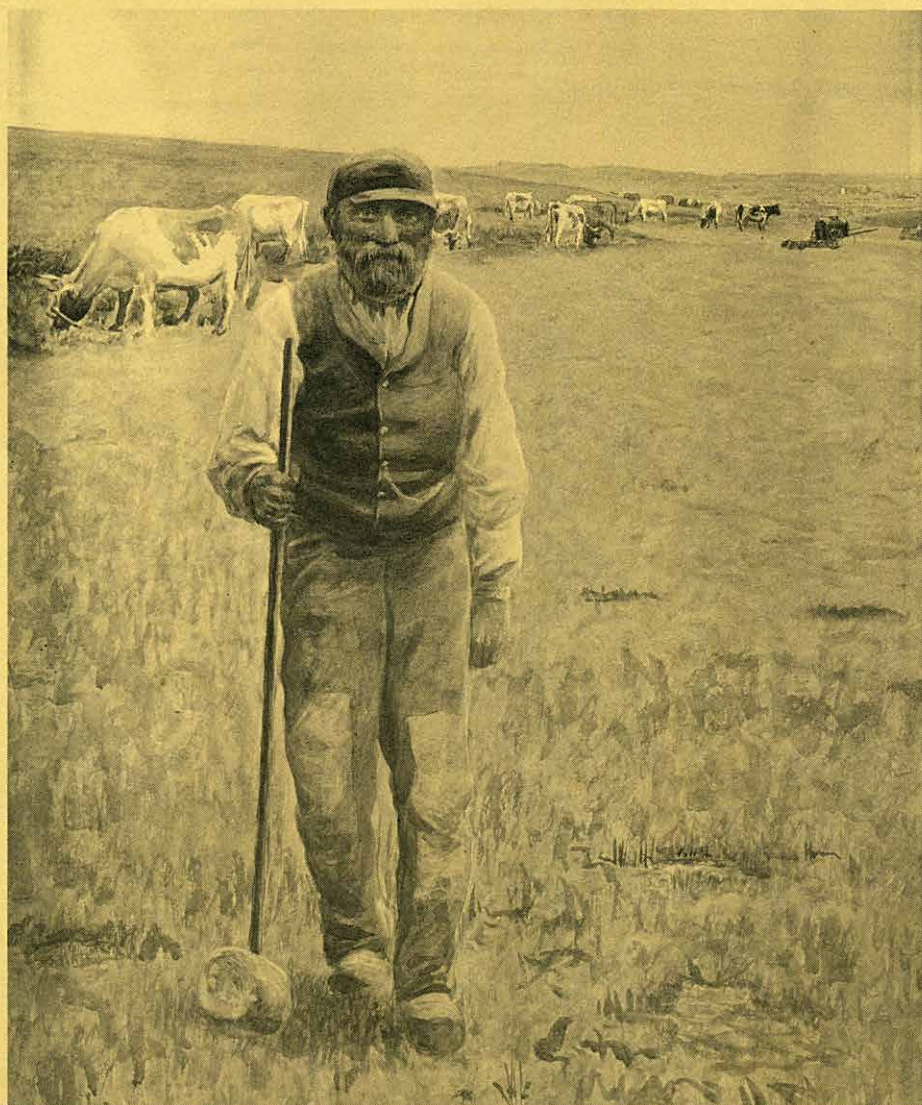
Byahornet

ÅRGÅNG 42 1983

NUMMER 2



= Skåneland



EGON PRAHL

En resa på Östratorp – Börningejärnvägen år 1894

Solen sken från en klarblå septemberhimmel. Vi tog landsvägen längs den forna järnvägslinjen Börninge – Östratorp till hjälp för att åter en gång få uppleva minnen från denna vår barndoms järnväg. Det var som om ett trollspö lyfts över sträckan och bjudit allt att bli stilla. Inga lok hördes pusta i backarna mot Havgårdshället, inga röda flaggor lyftes till signal från stationerna, inga resande satt och väntade på stationssoffan.

Stationshuset är sålda, viadukter har raserats, bommar, varningsmärken, räls och slipers har forslats bort.

De första åren sträckte linjen sig endast mellan Börninge och Anderslöv. Järnvägsaktiebolaget bildades på ett möte på Anderslövs gästgivaregård den 2 april 1883. Men redan 1882 hade några Anderslövs-mannar talat om en järnvägslinje från Börninge till Anderslöv. I Anderslöfs-Posten (som utgavs i Anderslöv under 1880-talet) finner vi följande annons den 1 juli 1882: ”Jernvägssammanträde med aktietecknarna till Börninge-Anderslöfs jernväg kommer sannolikt att hållas tisdagen den 25 juli.”

En av de starkaste intressenterna vid den lilla järnvägslinjens tillkomst var gästgivaren Jöns Bengtsson – och det dröjde ej så värst länge innan linjen döptes av ortsbefolkningen till ”Gästgivarens bana”.

Nåväl – för att återgå till Anderslöfs-Posten finner vi där i ett annat nummer hur

redaktören Nils Ebbestrand betonar vikten av att få denna järnvägslinje till stånd – hur mycket den skulle betyda för transporter av spannmål, underlätta tillkomsten av mejeri och sockerbruk i Anderslöv. I en artikel dagen före det stundande sammanträdet skriver Ebbestrand manande till Anderslövsborna att bidra till aktieteckningen, och fortsätter att ”hela slätten sätter sitt hopp till Anderslöv”.

Så inföll den 4 juni 1883 och aktietecknarna samlades till sammanträde med 130.000 kronor tecknade. Styrelsen för det blivande järnvägsföretaget kom att bestå av följande prominenta herrar: Kammarherre G Beck-Friis, Börninge; apotekare Högdal, Anderslöv; patron Frans Julius, Grönby; lantbrukare Pål Andersson, Anderslöv; gästgivare Jöns Bengtsson, Anderslöv; grosshandlare Luttrup, lantbrukare Hans Persson, Norra Åby; lantbrukare Anders Jönsson, Grönby och patron Böwing, Ålholmen.

Revisorer blev handlandena Josef Larsson och Peter Lindell samt kronolänsman L J Hansson, samtliga från Anderslöv.

Den 8 augusti samma år fastställdes bolagsordningen och den 28 oktober lade man den första rälsen till den 7,8 km långa järnvägslinjen.

Det gick snabbt undan med järnvägsbygget. Den 15 januari 1884 besiktigades banan av inspektörer från Väg- och Vatten samt Järnvägstyrelsen. Den 21 januari av-



gick ett extratåg för greve Beck-Friis med familj och en månad senare öppnades linjen för allmän trafik. Att jämföra hastigheten med våra dagars snabbtåg är helt utslutet – eller vad sägs om att man vid dagsljus inte fick överskrida 25 km/tim och vid mörkrets inbrott ej över 20 km/tim.

I och med att ett sockerbruk planerades i Jordberga och kalkfyndigheterna i Östra Torp fick ökad betydelse och fordrade effektivare transportmedel sträcktes järnvägen i slutet av 80-talet ut till vårt lands sydligaste samhälle – Östra Torp. Bakom detta projekt låg samma intressenter som tidigare – dock inte gästgivare Bengtsson, som av hälsoskäl fick avstå. Den 20 juni 1887 avled fö denne bygdens järnvägsmatador.

I september månad 1887 blev den nya delen färdig och den 17 kunde man läsa

följande i Trelleborgs Allehanda:

”Sedan järnvägens styrelseledamöter m fl intagit gemensam frukost på Anderslöfs gästgivaregård afsynades den nybyggda delen av Anderslöf-Östra Torp av majorerna Rickert och Nathorst. Vid stationerna utefter linjen var mycket folk församlade trots den regniga väderleken för att åse tillställningen, och från flera ställen flaggades högtiden till ära. På eftermiddagen vid fyratiden avåts en splendid middag hos greve Beck-Friis på Börringe.”

Lördagen den 1 oktober 1887 öppnades linjen för allmän trafik. Att glädjen över järnvägens tillkomst var stor, finner vi bl a i tidningsreferenten ”Olaus” tolkning:

”Vi lefva i ångans och elektricitetens tidevarf. Det hafva vi nu äfven här ute blifvit på praktisk väg öfvertygade om. Ånghästen har utsträckt sina färder från Anderslöf

till Östra Torp, och med det arrangeman-
tet äro vi här ytterst belåtna. Det känns
som vi hade kommit städerna några mil
närmare. Och vad som icke minst bidrager
till att öka belåtenheten, är att vi får post
varje dag och därtill flera gånger på da-
gen.”

Men det var inte alla här nere som hälsa-
de järnvägen med jubel. I samhället fanns
vid den tiden fyra handelsgårdar som på ett
enkelt sätt erhöi sina varor medelst sjöfar-
ten. I och med järnvägens tillkomst skapa-
des fler arbetstillfällen inom alla yrken. På
ett eller annat sätt utmanövrerades han-
delsgårdarna – och den första som föll för
den nya tidens era var den östligaste ute
vid Äspöholm. De andra tre följde snart
efter.

Liksom många andra järnvägar inom
Skånes jordbruksdistrikt kom även denna
ganska snart att i främsta hand bli en ”bet-
bana”. Allt eftersom åren skred ökade
bettransporterna på linjen och man blev i
Östra Torp tvingad till att bygga ett särskilt
betspår intill stationen. Betlasterna var
tung och loken sattes på hårda prov –
särskilt hårt provade var det i stigningen vid
Havgård (*En del av sträckan Börringe-
Havgård var fö Sveriges brantaste bandel,
och hade tillika en skarp kurva.*) De små
loken ”Loppan” (*namnet kom till genom
att loket hoppade och stönade när det med
sina 30 km/tim rusade fram på spåret*),
”Smyge” och ”Anderslöf” orkade inte
med dessa tunga lass. För bettransporterna
hyrde man därför det stora amerikanska
loket ”Jordberga” som snart fick öknam-
net ”Grönby tjur” och ”Bölen” med an-
ledning av sin bölande ångvissla. Transpor-
terna klarade emellertid loket bra fram till
första världskriget, då det avlöstes av ett
par nya lok.

Från denna ”betbana” har jag fö ett
tragikomiskt minne (*om jag så får uttrycka*

mig) – jag tror händelsen utspelades i bör-
jan av femtioalet. På efternatten höll man
på med växling av vagnar lastade med bet-
massa vid sockerbruket. Av någon anled-
ning kom några av dessa på drift ut på
spåret som ledde mot Klagstorp. Mellan
Jordberga och Östratorp hade järnvägen
en svag lutning, och de tungt lastade vag-
narna fick snart upp farten som ökades
undan för undan. Växlingsloket rusade ef-
ter – men hade ingen chans att hinna upp
de skenande vagnarna. Med hiskelig fart
rusade de denna tidiga oktobermorgon för-
bi Klagstorps och Äspö stationer. Med ett
brak, som överträffade detonationen efter
den bästa sprängladdning, tog färden ett
snöpligt slut vid Östratorps station där
järnvägen slutade. Omkringboende män-
niskor vaknade naturligtvis och rusade ut
för att mötas av mer eller mindre sönder-
slagna järnvägsvagnar och betmassa ut-
spridd kring desamma borta vid stations-
området. Tur i oturen var att händelsen
inträffade i arla morgonstund innan männi-
skor i större antal börjat röra på sig för att
färdas på vägarna.

Minnena från denna idylliska lilla järn-
vägslinje tumlar om för vår inre syn. Det
var en upplevelse att åka denna sträcka –
vars räls ringlade sig likt en orm genom ett
litet stycke landskap – ett landskap som
utan skryt tillhör ett av de naturskönaste i
vårt avlånga land och tillika har den bördi-
gaste jorden och det bästa klimatet.

Resenären kunde här uppleva den leen-
de slätten i sommarsol – en tavla av bördigt
vaggande sädesfält, inrutade av långa pilal-
léer, lummiga byar och skinande vita kyr-
kor. Genom denna så rikt välsignade slätt
töffade det lilla ångloket med sina vagnar
på väg upp mot ett stycke landskap med
skogar, sjöar och dalar.

Året är 1894 – det är torsdag och torgdag
i Östra Torp. Detta med torgdag kom till i



och med järnvägens tillkomst 1887 – och höll i sig till någon gång i början av 1900-talet.

Genom en gulnad avisa, som vi fann vid ett av torgstånden, får vi bli veta att ”tull, bränvin och jernvägar jemte hvitbetor gåfvo statsverket under år 1893 en inkomst af 62.263.550 kr, mot 61.092.135 kr under 1892. Ökningen kommer på de tre senaste posterna, under det att tullmedlen något minskats”.

Vid en närmare titt på bladet, visar det sig att den härrör från mars månad. Lämnande avisan åt sitt öde inhandlar vi lite färdkost och beger oss mot järnvägsstationen. Solen lyser från en klarblå septemberhimmel. I väster ser vi rikets sydligaste fyr som stod färdig 1883. Den är utrustad med en sk oljefyr och 1888–89 tillkom mistlursanläggningen (1982 är fyren sen 1975 tagen ur bruk – dess chans att överleva är

minimal, tom som byggnadsminne). Vi närmar oss stationsbyggnaden och fortfarande med blicken mot väster ser vi det stora köpmansmagasinet som uppfördes omkring 1810 – vid kontinentalspärren under Napoleonkrigens dagar. Vi vet att spritsmugglarna här har sitt tillhåll. Hejdskar på land har sina affärer uppgjorda med skeppare på de stora barkerna och fullriggarna. Under mörka höst- och vinternätter ser ingen vad som försiggår ute på reddan. Tysta årslag mot land – magasinets grå murar tiger . . .

Framkomna till stationshuset stiger vi in i väntsalen och går fram till biljettluckan där vi knackar på. Stationsinspektör N Fransson öppnar luckan och hälsar igenkännande. Vi köper vår biljett till Börninge.

Tåget står klart för avfärd – vi kliver ombord på en av de enkla tvåaxlade per-

sonvagnarna i tågsättet och sätter oss tillrätta på en av de välformade träbänkarna. Eldaren skyfflar in kol i det lilla lokets eldstad för att få ordentlig fyr. Stationsinspektör Fransson kommer ut och viftar med sin röda flagga till avgång. Med ett pustande och stånkande börjar tåget färden norröver på den slingrande banan. Utanför kupéfönstren utbreder sig slätten. Träden kring de vita gårdarna lyser i höstens alla färger. Dunk-dunk... dunk-dunk... smäller det taktfast från tågsättets järnhjul mot järnbanans räls.

Vid Espö station möter oss stinsen A Linné. Under uppehållet hinner en av våra medpassagerare att berätta lite om Espö by som vi ser någon kilometer öster om oss. Han berättar bla om den stora eldsvådan som härjade byn skärtorsdagen den 10 april 1879 då åtta hus och gården nr 7 lades i aska. Elden började i skolhuset där skolemästaren Lundström befann sig i sitt rum. Han var ovetande om att skolhuset brann. Skrik hördes ute från planen och han skyndade sig ut för att se vad som stod på – där möttes han av rök från ryggningen och såg flera personer som var i färd med att släcka vid västra gaveln. Målare Björklund kom springande tillsammans med fler bybor för att delta i släckningsarbetet. Även byns brandspruta kom tillstädes. Närmaste grannen var sme' Christensson. Just den dagen var han på besök i Trelleborg och således ovetande om vad som tilldrog sig hemma i byn.

Elna Lundström, som haft hand om eldningen, stod skräckslagen och åsåg den röde hanens framfart. Man kom så småningom fram till att soteld uppstått – Elna Lundström blev befriad från tanken att ha slarvat med elden.

Jöns Sonesson befann sig i kyrkan då han hörde skräckslagna skrik. Han tog sig snabbt in på skolhusets loft där han såg eld

vid kakelugnsröret som var närmast taket. Han försökte släcka – men fick snart ge upp i sina försök då elden spred sig snabbt över det torra halmtaket.

Det blåste kraftigt vid tillfället och elden spred sig snabbt till byns halmtäckta hus. Alla gjorde storartade insatser – bla utmärkte sig Anders Persson i fattighuset samt husmannen Lars Andersson på nr 9 och Hans Andersson på nr 5 för stor rådhighet.

Vår sagesman berättar vidare, att efter branden uppfördes nya hus – alla försedda med spåntak. Den brunna skolan var fö uppförd 1837 och ett av de först byggda skolhusen i Lunds stift.

Vi gör en titt ut genom kupéfönstret och ser stinsen göra sig beredd att avvinka tåget. Förutom järnvägsstationen hade Linné även hand om posten som var inrymd i samma hus. I detta sammanhang kan nämnas, att före järnvägs- och poststationens tillkomst var Espö poststation inrättad i klockaregården. Post anlände från Anderslöv en gång i veckan. Poststationsföreståndare var dåvarande klockaren Nils Rasmusson. Det var emellertid ej enbart Espö som betjänade sig av detta postställe – även de omkringliggande socknarna betjänades därifrån.

Ångvisslan från det lilla ångloket ljuder – pustande och ångande beger sig tågsättet vidare norröver. Efter en stund passerar vi Klagstorp trea till vänster om oss – en liten hussamling söder om järnvägssamhället Klagstorp. Vi passerar strax intill ett relativt nybyggt hus där snickare Ola Jönsson Prahl med sin familj bor. Familjen består av Ola, hustrun Thilda samt sönerna Oskar, Teoder och Axel. Den sistnämnda har just i dagarna passerat ettårsstrecket – ett år har förflutit sen prästen 1893 skrev in följande i Klagstorps kyrkobok:

Född Sept: 26, Döpt Okt: 29 – Axel Tor-

vald August. Föräldrar: snickare Ola Jönsson Prah, Hustru Thilda Jönsson, N:o 3 Klagstorp. Gifva 4 år. Dop= Vittnen: f: dragnen Jöns Prah och hans hustru, N:o 3 Klagstorp; pigan Karna Jönsson, Anderslöf.

Vi närmar oss Klagstorp som endast bestod av ett gammalt prästannex och ett gammalt lantställe samt ett litet trähus när Börringe-Östratorpsjärnvägen anlades. Nyfikna som vi är frågade vi efter när det gamla prästannexet uppfördes, men därom vet man ej med säkerhet, blev svaret, ej heller kan man av det nuvarande utseendet sluta sig till gårdens ursprungliga utseende.

Efter järnvägens invigning byggdes det första huset av en fröken Ebba Fransson, vilket så småningom efterföljdes av hela den rad som nu utgör "långa gatan". Ett av husen i närheten av järnvägsstationen uppfördes fö av nyssnämnda Ola Jönsson Prah.

I sakta fart passerar vi Järnvägshotellet som uppfördes 1893. På trappan står källarmästare J F Hansson och ser efter tåget – kanske någon resande stiger av vid stationen för att gästa hans hotell. Det är inte varje dag man på landsbygden kan finna ett hotell med åtta resanderum samt fullständig matservering med öl och vin "till spisande gäster", som det hette.

Så småningom fick hotellet en förmån som var ganska sällsynt. Det fick tillstånd att hålla fullständig skjutsstation liksom gästgivaregårdarna och hade fyra hästar som nästan dagligen var abonnerade. *(Skjutsrörelsen gick så bra, att man strax efter första världskriget låg i underhandlingar att lägga sig upp med en automobil, vilket också blev fallet. I dag, år 1982, ligger samhället mer eller mindre i Törnrosa-sömn utan vare sig hotell eller järnvägsstation.)*

Vi lämnar Järnvägshotellet bakom oss

och rullar in på stationsområdet. Loket flåsar likt en urtidsdrake och stannar med ett ryck framför stationsbyggnaden där stationsföreståndare J Lundgren möter.

Under uppehållet får vi veta att ytterligare en järnvägslinje passerar Klagstorp, det är Trelleborg – Rydsgårdsjärnvägen. Under slutet av 1880-talet hade järnvägsbolaget Malmö-Trelleborg-Rydsgård börjat byggandet av nyssnämnda linje. År 1890 kom detta järnvägsbygge helt plötsligt att bli riksbekant. Börringe – Östratorpsbolaget hade uppsatt förbud mot Trelleborg – Rydsgårdsjärnvägens projekt att korsa deras spår vid Klagstorps station. Chef för järnvägsbygget var den energiske och arbetsduglige mannen, greve Arvid Fredrik Posse (fader till författarinnan Amelie Posse). Bandelen från Trelleborg fram till Klagstorp var färdig år 1890 – därefter skulle linjen dragas vidare mot Rydsgård. Problem uppstod vid genomgång och korsningen av Börringe-Östratorpsjärnvägen. Denna järnvägsstyrelse fordrade en summa som greve Posse ansåg oskälig. Men järnvägen måste fram – greve Posse fann på råd.

Han talade med sina ingenjörer. De hade hemliga sammankomster, och slutligen var planen mogen för utförande.

En natt sattes vakter ut med bloss långt utåt linjen för att förebygga eventuella olyckor, och ett tåg fullastat med grus, räls, slipers, växlar och arbetare rullade in på Klagstorps station. Stinsen vaknade och försökte stoppa företaget – men lyckades inte.

När morgontåget från Börringe passerade var genomgången till Rydsgård gjord. Det blev naturligtvis ett himla väsen kring händelsen som så småningom rullades upp inför domstol. För det egenmäktiga tilltaget dömdes greve Posse till tre månaders fängelse, vilket straff han avtjänade i

Landskrona, sedan han vägrat hörsamma en del vänners uppmaning att begära nåd hos K Maj:t. (*Söndagen den 20 augusti 1897 avled greve Posse i Ramlösa i en ålder av endast 46 år. Utöver detta skall även nämnas, att Trelleborg – Rydsgårdsjärnvägen invigdes år 1895 och nedlades 1956.*)

Vi lämnar Klagstorp med dess andra järnvägsbygge. Ångvisslan ljuder – det smäller och dunkar i skarvarna. Till höger om oss ligger Hackemöllan som är i full gång inför den tjänliga möllevinden. Tåget bromsar in och vi är framme vid Jordberga, där järnvägs- och poststationsföreståndare Nils Holmén tar emot. Vi kastar en blick över till den nyanlagda vitsockerfabriken, och vi kan för vår medresenär berätta, att första gången socker omtalas i Sverige var 1328, då 4 skålpund härav användes vid den heliga Birgittas faders, Birger Perssons, begravning. Studerar man statistiken över sockerkonsumtionen, så ser man hur den undan för undan har ökat. 1725 konsumerades icke mer än 1 hektosocker per år och invånare i Sverige. Under första hälften av 1800-talet hade förbrukningen stigit till omkring 1 kg socker per person och år. I slutet av samma århundrade hade förbrukningen stigit till omkring 20 kg per person och år – och nu hade sockerbetsodlingen kommit igång på allvar. 1891 kom vitsockerfabriken här i Jordberga i drift (*år 1899 kom den att uppgå i det bildade Jordberga Sockerfabriksaktiebolaget och senare Svenska Sockerfabriks Aktiebolaget – SSA*).

Nils Holmén växlar några ord med lokföraren och snart ligger Jordberga bakom oss. I stram givakt tar J Thulin emot på Hönsinge station. På väg in mot stationen har vi hunnit att lägga märke till Hönsinge by som ligger norr om stationsområdet. Vår medresenär från Östra Torp vet att berätta om den stora branden här i byn

1888. De kvarvarande gårdarna (*sen före enskiftet*) och husmännens hus låg hopträngda längs bygatan – så hade de gjort i hundratals år. Husen var täckta med halmtak, och genom taken tittade upp en av gråsten och kalk illa murad skorsten. Det behövdes endast en liten springa och en gnista, så var elden lös – fortsätter vår sagesman.

Så kom den olyckliga natten då en häftig storm drog fram över slätten. Av en eller annan anledning hade en gnista antänt en av gårdarna. För stormens skull hördes inte eldens sprakande, varför branden upptäcktes först då det var försent.

Det tog inte lång tid innan de halmtäckta byggnaderna var övertända och inget kunde räddas. En av gårdsägarna förlorade allt – det var med knapp nöd som de själva i den starka hettan kunde ta sig från gården. Brända och sargade sprang de ut ur de brinnande byggnaderna.

Det stod ej på länge förrän så gott som hela den idylliska byn stod i ljusan låga. Det var en fruktansvärd natt. De flesta blev mer eller mindre utblottade genom att de vid branden förlorade det mesta av sina få ägodelar.

En annan medresenär sluter sig till oss och omtalar att i Hönsinge föddes skalden Ola Hansson år 1860 på Rustgården. (*Vid vår genomresa var han kanske inte lika berömd och omtalad som han senare blev. Till en början utgick han från 80-talets naturalism, men det skulle inte komma att dröja länge innan han kom att bli en av dess argaste vedersakare. På kant med svenska förhållanden fick han snart ge sig utomlands där han skrev en stor del av sina verk på tyska. Som dekadent och raffinerad psykolog framträder han i *Sensitiva Amorosa*, som han skrev 1887. Längtan till hembygden tog sina uttryck i "Resan hem", skriven 1894 och "Rustgården", skriven 1910. Ola*

Hansson dog i Turkiet år 1925.)

Med detta lämnar vi vår skånske skald och återvänder till år 1894 och tåget som för oss vidare mot Anderslöv. Efter att ha passerat denna station börjar berg- och dalbanan – men hela tiden fortsätter stigningen.

Vi passerar Stävesjö. *(Här startades fö 1919 ett tegelbruk som var i drift fram till 1949, då det drabbades av en förödande brand. Det kan också nämnas, att av någon anledning har resterna efter detta brandhärjade tegelbruk fått stå kvar här invid kanten av den i övrigt så vackra vägen mellan Anderslöv och Börringe. Är detta "förargelsens hus" ur kulturell synpunkt mera värt än de gamla byggnader med sekler av år på nacken, som i dag får stryka på foten?)* Och ångar vidare – rundar Grönalundsbacken för att efter en stund stanna vid det mindre tilltalande namnet Defvelstorp där stationskarlen N Persson tar emot. Det var inte utan att bygdens folk blygdes en smula över detta namn på sin station här i den vackert skogklädda trakten. *(Långt efter vårt besök 1894 lyckades man utverka ett lämpligare namn. I maj månad 1911 anhöll järnvägsstyrelsen hos konungen att Defvelstorp måste erhålla namnet Havgård – vilket också beviljades.)*

Vår resa är snart slut. Vi passerar Södra Börringe gård och de sista metrarna fram till Börringe station rullar vi på den sk "grevebanan" som sträcker sig mellan Malmö och Ystad. Namnet uppstod genom att den byggdes av ett bolag med bygdens jorddrottar bland huvudintressenterna. Dessa jorddrottars besittningar som Näsbyholm, Börringe och Skabersjö fick också ge namn åt flera av stationerna. Linjen invigdes fö år 1874.

Vårt tåg stannar med ett gnisslande väsen och med ångan frustande från loket – resan är slut. Järnvägsinspektoren och

poststationsföreståndaren A V Busch tar emot vårt tåg. Inne från expeditionen skymtar vi genom fönstret stationsskrivare V Lang och banmästare S Andersson inbegripna i ett livligt samtal.

Tillsammans med vår reskamrat beger vi oss av tåget. Vi befinner oss i en bygd olik vår egen vid kusten. Eftersom vi tagit tågresan som en utfärd utan något egentligt mål, gör vi sällskap med vår reskamrat från tåget. Vi tar "apostlahästarna" till hjälp och vandrar grusvägen norröver. Endast några hundra meter från stationen passerar vi Börringe tegelbruk som greve Beck-Friis lät anlägga år 1884. Det bortarrenderas nu till ingenjör Köhler för 9.500 kr om året. Det är ett av de största tegelbruken i Skandinavien, och dess fabrikat har mycket högt anseende och stor marknad både i Sverige och utlandet. Årsproduktionen rör sig omkring 3 miljoner tegel.

Efter en stund passerar vi Börringe kloster som anlades någon gång i slutet av 1100-talet. Vi skall emllertid här ej närmarre vidröra klostrets historia utan vandrar vidare i sällskap med vår kamrat mot kyrkbyn. Detta är den tredje byn på vår färd som drabbats av den röde hanen. Man vet berättat att så gott som hela Gustafs (Börringe) by brann ned natten mellan pingstaf ton och pingstdagen år 1888. Av byns sju hus lades sex i aska. I samband med bakning hos skräddarens på kvällen, hade gnistor från en sprucken skorsten antänt och i den rådande blåsten och med det dåliga brandväsendet spred elden sig snabbt. Endast sme'ns hus räddades. De sex som blev lågornas rov tillhörde skräddare Ola Andersson, Jöns Andersson, Hans Bengtsson, Mårten Nilsson, Fiskarelnan och Per Hansson. Elden började som sagt hos skräddarens – sme'n insåg genast faran. Han sprang som ett jehu ut i haven och hämtade den där liggande långa

stegen som han reste uppåt taket närmast grannens brinnande hus, där faran var som störst. Han klättrade dit upp och satt på taket till sitt hem och kämpade mot eld och gnistor genom att dränka desamma med vatten från hinkar som tre av byns kvinnor stup i ett langade upp till honom. På loftet satt en flicka på vakt och kvävde de gnistor som ville komma den vägen. Alla gjorde sitt yttersta.

När faran var som störst hördes till allmän lättnad hästtrav från kyrkbacken – i full karriär kom kraftiga hästar med brandsprutan och personal till densamma. Sme'ns hus var räddat.

Framkomna till byn träffar vi på Jöns Andersson och Mårten Nilsson sittande i solgasset på en bänk framför ett av husen. Vår reskamrat är tidigare bekant med dessa och vi slår oss ner för en stunds sampråk. En av deras första frågor är naturligtvis hur det står till nere vid havsbandet. Vår reskamrat tar under samtalets gång fram en näverdosa med snus och bjuder omkring – likt septembersolen borta över Börtingekloster tindrar gubbarnas ögon. Med van hand packar de ihop en rejäl pris snus med hjälp av tummen och långfingret, stoppar "prillan" in i en mun som sen flera år tillbaka är i saknad av tänder. Med tungans hjälp kom "prillan" i rätt läge och det avbrutna samtalet återuppta's. Vardagliga ting, både tråkiga och glada, diskuteras. Så småningom kommer snacket att beröra den religiösa våg som gick fram över trakten under 1880-talets början. En av de mera beryktade händelserna inträffade på gården Fälskog som ligger i nordvästra kanten av Lemmeströ. Mårten Nilsson, som för talan, berättar att man år 1883 fästade en flicka vid namn Emma på gården. Hon var i sitt livs vår – 17 år, rödblommig om kinderna, gladlynt och inte rädd för att hugga i när så behövdes.

En kväll hände henne emellertid något underligt. Utan att själv ha någon aning om var förmågan kom ifrån, fick hon upplevelsen att genom den Helige Andes nådegåva kunna tala i tungor. Ryktet om den 17-åriga pigans omvändelse och förmåga spred sig snabbt. Allt större och större blev skarorna som samlades på gården Fälskog varje kväll. Religiösa sånger sjöngs och snart började åter, liksom föregående kvällar, den "heliga" tjänsteflickan vackla i sin stol för att kort därefter falla i dvala. Flickan bars bort till en säng och snart hörde de församlade hennes tal i tungor högt och tydligt ge uttryck för hennes religiösa upplevelser.

Gubbarna har nu kommit in i berättartagen. Jöns Andersson ta'r vid när Mårten Nilsson slutar och berättar om Loobjerskan som bodde i en hög väster om Lemmeströ – inte så långt från Lyngsjön. I mitten av 1600-talet tjänade i Lemmeströ prästaga'r en gammal piga, som med en viss stolthet berättade, att hon i sin barndom kände en barnmorska, som ej mindre än tre gånger varit inne i högen och biträtt Loobjerskan då hon framfödde sina trollungar. Barnmorskan ägde vidare mycken klokskap som hon mer än gärna gjorde bruk av. En gång kom en fattig änka med många barn och begärde hjälp av barnmorskan, som ställde om att hon fick spånad hos Loobjerskan, med uttryckligt vilkor att spinnerskan ej fick låta sitt spott komma i beröring med garnet. Änkan glömde detta efter det att hon spunnit ett halfpund. När hon kom till Loobjerskan, fortsätter Jöns Andersson, fick hon bra betalt för det halva pundet och kunde därav föda sig själv och barnen, men halva spånaden återsändes. Det är nu över hundra år sen folket här i trakten hörde från Loobjerskan, avslutar Jöns Andersson med en road glimt i ögonvrån.