

DEL TRE AV  
JÄRNVÄGAR OCKSÅ!

“ATT VÄLJA ÄR ATT AVSTÅ”

FRÅN VÄSTRA LÖVÅSEN  
TILL FINNERÖDJA STATION  
OCH VIDARE TILL BACKGÅRDEN  
VIA VLADIVOSTOK \*)

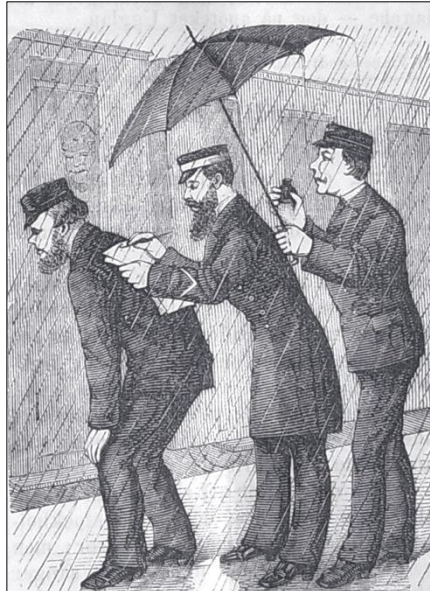
December 2017

Alf Gunnarson

---

\*) där Vladivostok står för diverse utvikningar

# INLEDNING



Statens Järnvägar (SJ) och Postverket. T v: Kontorist i Lessebo. Mitten:  
Teckning av Oskar Andersson (O. A). T h: A. G. Palm.

# INNEHÅLL

INLEDNING

MÅNGA VALDE TÅGET

RIKTIGA TÅG VAR INGA LEKSAKER

PÅ UPPTÄKTSRESA DEL ETT

EN FAMILJ I RÖRELSE

SÅ SÅG BANVAKTSSTUGORNA  
UT I VERKLIGHETEN

EN MÄSTER PALM I FINNERÖDJA

PÅ UPPTÄKTSRESA DEL TVÅ

AVSLUTNING

## MÅNGA VALDE TÅGET

Har ni tänkt på att transportmedel förekommer i riklig mängd i litteraturen? Såväl i prosan som i lyriken har det genom tiderna åkts hästskjuts, bil, buss, spårvagn och tåg. Det har också flugits i luften och det har, inte minst, färdats på vatten (C. J. L. Almqvists "Det går an", till exempel). Det har till och med färdats under vatten (Jules Vernes världsomsegling, med flera). Det finns såklart ytterligare ett antal transportmedel som fått plats i romaner, noveller och diktverk. Inte för att jag tänker på någon särskild velociped- roman, tandem- novell eller moped- vers men de finns säkert. Och diktcyklar är ju en historia för sig. Lika troligt finns det i någons bokhylla, någonstans en tunn essä om lättviktare, en tjockare om tungviktare och kanske en sonett om motorcykel med sidvagn. Mera tveksamt om någon skrivit något djuplodande om en bil med släpvagn.

Men tågen då? Är de glömda i litteraturen? Nej, tvärtom. Det vimlar av prosaiska tåg, tågresor och vänthallar och mer eller mindre lyriska perronger och järnvägsrestauranger. Förr i tiden, innan rälerna blev helsvetsade, skapade själva resorna en rytm som troligen inspirerade en och annan skriftställare och poet. Den där tydliga marschtakten (2/4 – 4/4) minns även en gammal järnvägare med välbehag. Det gick så lagom fort – eller sakta om man så vill. Det var behagligt. Men varje regel har sina undantag. Jag påminner mig en sovvagnsresa mellan Stockholm och Åre på 1970- talet. Det var vår och tjällossning och vi blev varnade för att sträckan Sundsvall- Ånge skulle bli lite gropig. Vår sagesman överdrev inte. Det kändes som att vagnshjulen gick på syllarna i stället för rälsen. Det krängde och krånglade på den övre britsen där uppe under taket och det var obehagligt intill smärtgränsen. Det gick liksom på tre- kvart och att sova var det inte tal om. Hade jag inte åkt gratis, skulle jag krävt ersättning av SJ. Frågan är, hur mycket? Vad var dagspriset för en natts sömn på 1970- talet?

Den här berättelsen ska, i likhet med del ett och två, befinna sig i det rum som ligger nära rälsen eller – i varje fall – i närheten av densamma. Leif har haft godheten att skicka lite kompletterande material som handlar om de kära vistena för SJ: s banvaktare i Finnerödja socken och det ska bli ett nöje att något senare – gissningsvis på sidan tio, eller så – presentera dessa fakta i bild och några ord. Det ska sägas att banvaktarna, i likhet med lokförarna, konduktörerna, tågklarerna, växlarna (de mänskliga) och all annan personal i alla de munderingar, lönegrader och arbetsordningar, vore till ingen allmän nytta, om folk

struntade i att resa, om inget gods skickades, om tågen bara gick för sin egen skull, så som tåg på modelljärnvägar.

Tror ni kanske att jag ogillar modelljärnvägar? Visst inte! Tåg att leka med har sin plats. Det är säkert ett trevligt tidsfördriv, i stället för att lösa korsord eller något annat knep och knåp. Det nedan avbildade tågsättet med lok och fyra vagnar (i trä av teak) har stått hos oss som prydnad och kanske som påminnelse om våra värv i mer än femtio år och det har varit utsatt för en del. En gång – det är inte så länge sedan – råkade jag komma för nära med dammsugarslangen och det lilla tåget fick en färd som hette duga. Att kalla det för tågolycka är kanske att gå långt, men lyckat var det icke.



Tåg i teak- trä (naturlig storlek).

Efter ett tålmodigt pillande med uppochnervänd dammsugarpåse, kom dock både lok och vagnar till slut ut i ljuset och det var ingen vacker syn, men relativt lätt att återställa i skick med hjälp av ljummet vatten under rinnande kran vid diskbänken i köket.

## RIKTIGA TÅG VAR INGA LEKSAKER

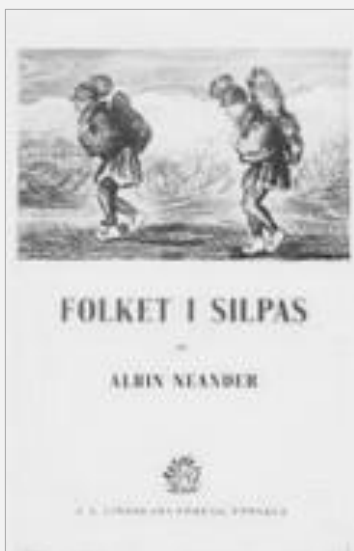
Det fick jag själv uppleva, som ung, tjänstvillig och oförsiktig stationsskrivare på Stockholms Centralstation. Det var i januari 1963, strax före midnatt, mellan en lördag och söndag. Jag hade förmiddags- plus nattjänstgöring: Från Kallhäll klockan sex på morgonen – i tjänst på södra sidan till klockan 13.00 – hem och några timmars sömn – åter i tjänst klockan 22.00 – 06.00 dagen därpå. Det var hårda bud!

Händelseförlopp, enligt den rapport jag aldrig skrev: Ställverket, som låg ett par hundra meter norr om oss, meddelade att tåg söderifrån inte kunde få grön körsignal, troligen på grund av snö i någon växel där nere vid infarten. Mitt biträde, förste järnvägsexpeditör (fjxp) E. M. var på väg att gå, för att lämna mig ensam de närmaste sex timmarna. Så var schemat lagt, men nu erbjöd han sig att stanna en stund medan jag begav mig ut på en nattlig promenad ner till Tegelbacken. Det fanns ingen annan att skicka dit vid den tidpunkten. Jag var visserligen inte

särskilt väl lämpad för just det uppdraget, men jag hade inget val.

Ett lokaltåg från Södertälje till Upplands Väsby stod vid infartssignalen (som visade rött). Iklädd vinteruniform, trenchcoat och svarta skor, med rågummisula, plus en rödmålad signallykta (ganska tung) i handen och en så kallad tkl- nyckel (ganska lätt) i fickan, joggade jag på plattformen, tills den tog slut och höll som bäst på att lokalisera den växel det handlade om, när ställverkspersonalen - utan min vetskap - hade lyckats få signalen att bli grön.

Jag bländades plötsligt av starka strålkastare, kanske trettio- fyrtio meter bort, som rörde sig nästan ljudlöst på grund av snön. Snabbt som ögat (tror jag) kom jag bort från min mycket olämpliga och utsatta plats, medan motorvagnen gled förbi mig i stället för på mig. Jag framstod väl som någon slags uniformerad snögubbe (ur lokförarens synvinkel). Jag var i en prekär valsituation: vänster eller höger? Som gammal fotbollsmålsvakt hade det alltid känts lättast och mest naturligt att kasta sig åt höger. Den här gången valde jag det svåra: det som Bernt ändå gjort mig rätt bra på, genom idoga träningsstunder på ladugårdsbacken i Vallsjöbol. Det var i sanning en straffsparkssituation. Ett tåg är ju normalt rätt förutsägbart. Det har en rak bana, men nu fintade tåget och gick genom en växel som ledde till det spår som låg till höger om mig. Det där skeendet var över efter fyra- fem sekunder. Turen var på min sida den natten. Det kunde gått rakt åt pipan, på grund av den klandervärda bristen på kommunikation mellan tågexpeditionen och ställverket. Sens moral: Tågen var inte att leka med i den bistra vinternatten – och inte annars heller!



Lokal historia.



Vollsjö station.



Lokalt tåg.

## PÅ UPPTÄKTSRESA DEL ETT

Efter en lämplig inledning börjar den här resan hos skollärfamiljen Neander i Körningstorp och den är avsedd att sluta i Finnerödja. Men man vet inte. När allt kommer omkring kanske den slutar någon helt annan stans, vilket i så fall beror på att jag själv, här och nu, inte har valt väg. Fråga mig om en vecka! Då finns det nog ett svar. Var god stäng dörrar och grindar. Tåget avgår i dag, måndagen den 11 december, klockan 15.00. Punktlighet är en dygd!

Att resa är att vara i rörelse och just det; "I rörelse" heter en av mina favoritdikter. Det må vara att den är så ofta citerad att den nästan gått sönder. Ett exempel: När det stolta svenska fotbollslandslaget (herrar) grävde guld (som blev till brons) i USA 1994, lät ledarteamet Tommy Svensson/ Tord Grip dikten bli till måtto för lagets framfart den där sommaren. Avstår man från att tok- analysera innehållet, kan åtminstone den andra strofen tas som slogan - rakt upp och ner – av vilket reseföretag som helst.

Den mätta dagen, den är aldrig störst.  
Den bästa dagen är en dag av törst.  
Nog finns det mål och mening i vår färd,  
men det är vägen, som är mödan värd.  
Det bästa målet är en nattlång rast,  
där elden tänds och brödet bryts i hast.  
På ställen, där man sover blott en gång,  
blir sömnen trygg och drömmen full av sång.  
Bryt upp, bryt upp! Den nya dagen gryr.  
Oändligt är vårt stora äventyr.  
/Karin Boye/

Karin Boye skrev naturligtvis inga slogans. För en amatörcritiker är det svårt att sätta fingret på vad som gjorde att det blev så bra, för hon hade ju, som andra människor, bara papper och penna (skrivmaskin) och fri tillgång till bokstäver och ord. Men hon hade ett sant sinne för det bitterljuva och det sköna. Det är inga konstigheter, men hon har valt orden med sådan utsökt omsorg. Kanske är det just enkelheten i språket och sättet att placera orden som skapar ett mästerverk av det slaget. Tio rader. Tusen bilder. Tusen tankar. Troligen ännu fler.



Knappt har den här resan börjat, så har det blivit afton och dags för en nattlång rast, med ljuset släckt och sängen fri från överkast. . . . Det där var ett medvetet övertramp från min sida. Jag hade valet att göra felsteget eller låta bli. I morgon kan jag välja att ta bort det där stycket eller låta det vara kvar. Ett annat alternativ är att trampa över ännu mer.

Att flyga och fara har aldrig blivit min grej. Fast jag har flugit i en riktig flygmaskin en gång i mitt liv - från Herrefallet vid sjön Skagern och tillbaka till samma Herrefalls strand. Det var Albin Ahrenberg som satt vid spakarna. Han tog med sig några personer åt gången och visade hur Finnerödja såg ut ovanifrån. Jag satt bredvid Sko- Åke och han pratade hela tiden, på det sätt som bara han kunde. Denne förträfflige handlare i Finnerödja var känd för att förekomma kunderna och själv pruta på sina priser med uttalandet: Du ska få dem (skorna) för det och det, bara för att det är du! Han kallades också för Pommac, när han coachade Finnerödja IF: s grön- vita fotbollslag. Han hade en idé om att den bubblande drycken, av vilken han fått sitt smeknamn, kunde få de mest bakfulla spelarna att utföra stordåd i de andra halvlekarna. Heja gröna vita laget, ni får inte tappa taget!

Att flyga blev således en engångsföreteelse för mig. Tågresa blev desto flera. De enformiga pendelresorna i Stockholm var en sak. Där var det inte "vägen som var mödan värd" (Boye). Det var målet som räknades. Fast jag påminner mig nu Sundbybergs station, där bröderna Nils och Arne Thambert regerade, och den slogan som stod att läsa på ett hus vid infarten till stationen som inrymde ett rörmokeri. "Rör det rör, rör det oss", stod det med vita bokstäver på fyra glastrutor i rad. Man förmodar att den rörelsen gick ihop.

Stockholmarna kallade förortsstaden för "Sumpan" och familjen Thambert associeras såklart med sång (Karl- Erik Thambert var en 78-varvssångare av rang) och då är steget inte långt till mångsysslaren Ulf Peder Olrog. Han skrev bland mycket annat en visa, där Sundbyberg fick ersätta Neapel. Den kan fortfarande höras i media då och då (sjungen av Sven Bertil Taube). Så här börjar den: "Att fara till London, Neapel, Paris och Vienna / till det lär väl aldrig i livet vi nånsin få råd, / den enda



reklam som oss passar det är faktiskt denna /affisch uti vår lilla blygsamma resebyrå: Se Sundbyberg och sedan dö / möt våren i Södertälje / glöm Reymersholm med slask och tö /möt våren i Södertälje". Så kan man leka med orden, om man är så professionell som Olrog var.

Själv ackompanjerade jag faktiskt lillebror Arne Thambert på piano, vid en av våra otaliga träffar på Fredensborgs Fritidsanläggning i Småland, då denne sjöng några verser av "Gluntarne". Hade Lidköpingssonen Gunnar Wennerberg (som fyllde 200 år härom sistens) hört vårt framträdande skulle han förmodligen med beröm godkänt sångaren, medan han gett pianisten, som spelade i C dur, just det betyget. Nej, dessa gluntar var inte min musik.

Den här berättelsen är fortfarande i rörelse, till det yttre lite påverkad av Karin Boyes penna och här finns både mål och delmål i tankarna.

Pendelresornas tristess kunde då och då bytas mot fritidsresor som gick lite längre än till Sumpan och Kringelstaden. Jag erinrar mig två sådana, den ena på 1960- talet och den andra på 1980- talet. Den senare gick faktiskt via Neapel (apropå Olrogs Sumpan- travesti). Men det är förstås tids- logiskt att börja med den förra.

Natten efter Annandag Jul 1963 reste Kaisa och jag i en andra klass sittvagnskupé mellan Östberlin och Warszawa, efter att ha frusit halvt ihjäl under en dags vandring i Östberlins trista och ödsliga kvarter. Vi såg Checkpoint Charlie från "fel" sida och vi tittade på en obegriplig film i en knappt halvfull biosalong och vi förtärde en varm middag i rådhusets källare. Sedan satte vi oss ner i den trånga kupén tillsammans med sex främlingar från länder bortom järnridån. Vi passade inte så väl in i sällskapet och vår vistelse där och då väckte våra medpassagerares nyfikenhet, minst sagt.

Det blev inte mycket sovet den natten. Det fanns så mycket spänning i kupén liksom på plattformarna, där militärpoliserna syntes vara minst lika många som resenärerna. Somliga saker viskades till oss som i förtroende, men det tyska språket är inte särskilt väl lämpat för att viskas. Vi fick i alla fall veta mycket den natten som vi inte borde fått veta. När den nya dagen grydde i Warszawa steg vi av tåget i snöblasket, tog taxi till vårt hotell och sov ifatt några förlorade timmar, innan de följande dagarna i Polen gav oss många fler lärdomar om livet bakom järnridån.

Det var inte bara vi som mindes den resan, vilket jag efor många år

senare i samband med att min person granskades inför ett uppdrag i SJ: s tjänst. Jag (säkert också Kaisa) fanns i SÄPO: s register, sannolikt på grund av den resan. Det blev, trots allt, grönt ljus i personfrågan och det var ju bra.

Om Karin Boyes dikt "I rörelse" är gods som blivit lite naggat i kanten så är det ett inte i jämförelse med den gamla formuleringen "Se Neapel och sedan dö". Under de senaste två åren har jag haft förmånen att läsa Elena Ferrantes fyra fascinerande böcker om Elena och Lila och deras familjers liv i Neapel. Under den läsningen har jag haft Kaisas och min korta, livsfarliga resa genom staden, från tågstationen till Capri- färjan, i tankarna.

Tågresan i mitten av februari 1989 gick i behagligt tempo, i bekväm sovvagn och inte mindre bekväm sittvagn. Gradvis steg temperaturen från snö, is och kyla i Sverige till behaglig vårvärme i Italien. På Capri höll nästan alla på att reparera och rusta ön för nästa säsongs turistinvasion. Det hamrades och sågades och murades överallt. Mycket var stängt men tillräckligt mycket var öppet, för att vi skulle få med oss minnen för livet.



Gunnar Adler- Karlsson och en skylt om parken.

Vi fotvandrade dagarna i ände och snart trettio år senare minns man det verkligen som det var i går. Vi hade turen att träffa en svensk som var bosatt på ön. Nej, det var inte Axel Munthe. Fyrtio- femtio år tidigare hade det varit möjligt, men vi såg såklart hans skapelse Villa San Michele. "Vår man" på Capri blev Gunnar Adler- Karlsson, boende i Villa Marianne (Casa Marianna) med sin fru Marianne. Det var en ren slump. Han kom fram till vårt middagsbord på hotellet och sa: "Hör jag inte ärans och hjältarnas språk talas vid detta bord!" Sedan visade han oss runt under en två timmars promenad i vårvärmen. Han var en perfekt ciceron.

Nu känner jag på mig att "vän av ordning" undrar vad "Banan- Kalles" i Karlshamn son Gunnar har i denna berättelse att skaffa. Tålamod! Det kommer.

Vi utsattes för en vansinnesfärd i Elena Ferrantes stad, på väg till hamnen, där båten till Sago- ön väntade. Vi hade inte bråttom. Båtarna gick

regelbundet, så det gick inte att komma för sent. Taxiföraren trodde möjligen att vi var sent ute, för han rivstartade och körde sannolikt minst den dubbla hastighet som stod på skyltarna. Jösses! Minns ni vad droskföraren Fido (i Hova) svarade när en passagerare sagt: Nu får du allt skynda dig Fido, annars kommer vi försent till tåget! Fido var inte den som lät sig påverkas. Han svarade lugnt: Det sa inte va möe dä!

Vår taxista furioso fick klart för sig att vi var svenskar. Jag nämnde Milan och Napoli och Gren, Nordahl, Liedholm, Nacka och några till och han blev eld och lågor. Han nöjde sig inte med att se oss i backspegeln. Han vände sin korpulenta kropp mot oss och satte förmodligen på autopiloten. Bilen flög fram i tunnlarna under Napoli och plötsligt var vi framme. O, mamma mia! Omskakade stapplade vi ombord och pustade ut. Vattnet var verkligen så blått som bilder hade visat och vi närmade oss snart Capri så lugnt och värdigt som man bör nalkas något mycket vackert.

Jag är skyldig läsaren en förklaring. För det första: Det är inte jag som hittat på att kalla Adler- Karlssons far för Banan- Kalle. Det var sonen själv som sa det. Pappan var affärsman och han importerade bananer, helt enkelt. För det andra: Gunnar Adler- Karlsson jobbade på 1950- talet som extra kontaktledningsstolpmålare på Västra stambanan, mellan Falköping och Hallsberg. Det innebär med viss säkerhet att han hade sett utsikten mot Skagern, den som Gustaf Neander beskrev i del ett, och som vi själva sett åtskilliga gånger, tydligare och mera storslagen än vi från våra tågfenster. Ty kyrktuppen ser bättre än prästen, vad församlingsborna har för sig.

## EN FAMILJ I RÖRELSE

Min avsikt är inte att skriva en släkthistoria om familjen Neander. Jag vill bara visa att det var ur den krets, vilken visas här nere, som sönerna och döttrarna Neander, med Gustaf i spetsen (eftersom han var äldst), vandrade ut från skolgården i Körningstorp mot nya djärva mål. Familjen kunde ha varit dussinet fullt, men två barn avled i unga år: en dotter, Ellen Kristina Elisabet, i treårsåldern och en son, Frans Edvard, vid födseln.

Efter 1892 spreds familjen. Barnen gick till Finnerödja station, tog tåget till Kristinehamn (Lusseasken/ Lusasken), gick i läroverk, tog studenten och tog ett tåg tillbaka, bytte till ett storstadståg i Laxå och tog snart itu med sina vuxenliv. De gifte sig och fick barn, som snart växte upp, gifte sig och fick barn etcetera (enligt Povel Ramels visa "Karl Nilsson").

På sin mors sida hade barnen sina rötter i Finnerödja och farsarvet fanns i Tiveds socken. Modern Kristinas morföräldrar var trumslagaren Olof Larsson- Moberg i Högshult och hans unga hustru Stina Olofsdotter. En av Kristinas mostrar var vår släkts mycket omskrivna Maria Olofsdotter-Moberg. Kristina hade många kusiner i Finnerödja och troligen var inte Jacob utan kusiner i Tived. Sysslingarna var så många att de närmast framstår som oräkneliga.



Bild från Minnenas Journal.

Här sitter hon som fått det fina tillnamnet "Sibiriens Ängel": Elsa Brändström (28). Bredvid henne, Anna Linder (30) och uppflugna på räcket, med röda kors- armbindlar, Herman Neander (31) och Klas Kleberg (66). De befinner sig på fångsläget Totskoye i Sibirien år 1916.

Gustaf och Herman är väl kända tack vare Finnerödjaboken, så vi lämnar dem i detta sammanhang, efter följande kommentar till bilden här uppe. Håller ni med om att det är en magisk bild? Herman Neander var inte bara präst. Han var pappa till ett antal böcker, varav en om Elsa Brändström, som han mindes henne (1949). Han var verksam i Röda Korset och arbetade nära ärkebiskopen, Natan Söderblom, i Svenskbybo-projekten borta i Ryssland. Bilden togs alltså 1916. Just det året var transsibiriska järnvägen färdig att färdas på efter tjugofem års ryskt rallarliv. Det här handlar ju i grunden om järnväg, så jag vill uppehålla

mig vid det ett ögonblick. Västra Stambanan kan slänga sig i närmaste bergvägg. Det skulle behövas nästan tjugo "Västra Stambanan" för att mäta sig (i längd) med den ryska. Över niohundra mil järnväg mellan Moskva och Vladivostok! Det handlar om en resa med många långa dagars färd mot många nätter, innan man är framme.

| Folkskolläraren |                                   |                  |           |    |   |  |  |  |                   |
|-----------------|-----------------------------------|------------------|-----------|----|---|--|--|--|-------------------|
| 1.              | Jakob Jander                      | 44 $\frac{2}{3}$ | Tived     | 39 | " |  |  |  |                   |
| 2.              | Th. Kristine Bråkeforn            | 47 $\frac{7}{8}$ | Finneberg | 73 | " |  |  |  |                   |
| 3.              | J. Gustaf Ucker                   | 74 $\frac{1}{2}$ | J.        |    | " |  |  |  |                   |
| 4.              | J. Karl August Brunhild           | 76 $\frac{3}{4}$ | J.        |    | " |  |  |  |                   |
| 5.              | J. Ernst Albin                    | 78 $\frac{3}{4}$ | J.        |    | " |  |  |  |                   |
| 6.              | <del>Th. Kristine Bråkeforn</del> | 81 $\frac{1}{2}$ | J.        |    | " |  |  |  | 84 $\frac{25}{4}$ |
| 7.              | J. Erik Erik Simonson             | 83 $\frac{1}{2}$ | J.        |    | " |  |  |  |                   |
| 8.              | O. Anna Terezia                   | 84 $\frac{3}{4}$ | J.        |    | " |  |  |  |                   |
| 9.              | J. Jakob Herman Skataneus         | 85 $\frac{1}{2}$ | J.        |    | " |  |  |  |                   |
| 10.             | <del>H. Fredrik Edvard</del>      | 88 $\frac{3}{4}$ | J.        |    | " |  |  |  | 88 $\frac{3}{4}$  |
| 11.             | S. Lilius Mäns                    | 89 $\frac{1}{2}$ | J.        |    | " |  |  |  |                   |
| 12.             | S. Hemmi Anders                   | 92 $\frac{1}{2}$ | J.        |    | " |  |  |  |                   |

Men en son från Körningstorp i Finnerödja reste många järnvägsmil i Ryssland. Personligen har jag aldrig drömt om att – till exempel – åka Vasaloppet. Däremot fanns då och då drömmen om den transsibiriska järnvägen, men hundra Vasalopp i rad. Nej det vete Katten! Det brukade ta en hel dag, som det kändes i alla fall, att åka tåg genom det enformiga tyska landskapet, men då hägrade ju ett attraktivt mål efter den transportsträckan. Hur skulle det kännas efter ankomsten till Vladivostok? Som så här: Hurra, vi är framme vid målet i Mora! Nu återstår bara hundra baklängesvasalopp till Sälen, så är det klart. Skulle det kännas så? Vet inte och kommer aldrig att få veta. Varken Vasaloppet eller Vladivostok finns numera på min önskelista.

Nummer tre i raden av Körningstorpspoikar, Ernst Albin, hade en karriär som hette duga: Fil. lic. i Uppsala 1912, fil. doktor i Washington D. C. 1920, anställd hos LKAB 1909- 1915 och folkskoleinspektör i Norbottens län (Norra) 1915, bosatt i Jukkasjärvi. Han flyttade med hustru, Emy Karolina Svanberg, och barn till Härnösand 1923 och avled där i sitt femtionde levnadsår. Han hade då skrivit böcker om så vitt skilda ämnen som lokal Lapplandshistoria (sidan 6) och astronomi, med mera.

Medan familjen bodde i Jukkasjärvi föddes dottern Eva Lydia Karolina (1921). Knappt tjugonio år senare begav hon sig till Näset och tog

(sannolikt) sitt liv den 22 februari. Hon hittades först efter ett par veckor i sjön Undens is- vatten. Vid den tiden var hon redan etablerad som författare och händelsen väckte förstämning långt utanför Finnerödja sockens gränser.



Tre syskon och en brorsdotter: Gustaf, Henrik, Nils och Eva Neander.

Man minns de där veckorna, hur genomträngande iskallt ryktena cirkulerade och så småningom bekräftades. Ett barnbarn från Körningstorp hade avslutat sitt liv så abrupt, mitt i sin tidiga, framgångsrika karriär. Bygden var i chock! När detta skrivs är det nära till hands att tänka på hennes äldre kamrat i samma verksamhetsfält: Karin Boye. Det ligger emellertid långt ovanför min nivå att förstå mera i den frågan. Jag noterar bara det faktum att Eva Neanders sista resa (i livet) gick mellan Karin Boyes Alingsås och Neanders Finnerödja.

Håller jag verkligen på att skriva om SJ? Ja, det gör jag och nu ska vi ta ett tydligt steg mot järnvägen på riktigt. Nils Erik Simeon Neander, Olgas och Jacobs fjärde son, blev student 1901 och anställdes vid SJ samma år. Stationsskrivare 1904, bokhållare 1917, byråassistent 1919, trafikinspektör 1932 och förste trafikinspektör 1942.

Knappt sex decennier senare inledde Kaisa och jag våra stations-skrivarekarriärer, sittande vid samma gamla skrivbord och tittande ut genom samma skitiga fönster som Nils och hans samtida. Men Nils blev R. V. O. står det som slutpunkt i hans CV. Det blev inte vi – men en guldklocka fick vi och en kristallskål. Tack för det SJ!

Jag har i alla fall träffat Nils Neanders hustru, vars namn jag inte minns, men det var ett fint möte. Vi stationsskrivare i tågklararetjänst på Centralen turades om att sitta som "jourhavande stationschef" i ett litet krypin i norra delen av vänthallen, alldeles under Kafé Norrs servering och Rulltrappan upp till och ner från Klarabergsviadukten. Det var spännande att ha den där jouren, eftersom de mest oväntade ärenden kunde dyka upp. En gång, när en kollega satt där, kom det in en överförfriskad, påstridig och hotfull mansperson och gormade och skrek om något som gått honom emot. Den unge väluppfostrade



stationsskrivaren kallade inte på polis (vilket han borde). Han sa: Var så god och sitt, min herre. Jag ska kalla på portvakten, så kommer han och kastar ut er!

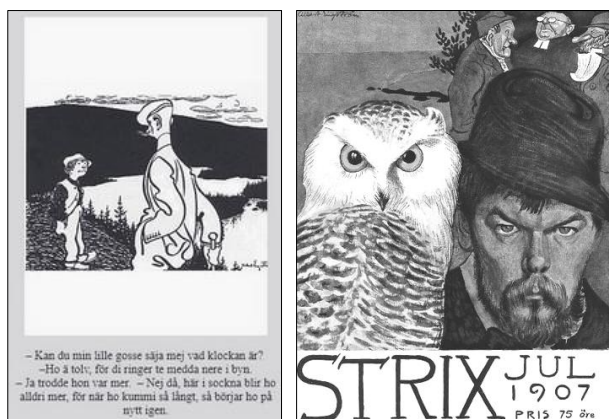
Det möte jag är i färd med att relatera var mycket fredligare. Det var en lugn lördagskväll strax före nyår och framför mig stod en proper gammal tant i 70- 80- årsåldern. Hon presenterade sig som fru Neander och önskade få sina fribiljetter för nästkommande år. Efter en stunds pappersplock var ärendet klart. Men inte riktigt. Jag blev nyfiken och frågade om hon möjligen var släkt med familjen Neander i Finnerödja. Efter ett ögonblick av tvekan sken hon upp och sa: Ja, i hög grad, Min avlidne make Nils var född i Finnerödja. Han var bror till Gustaf Neander, om denne var bekant. Och ni - unge man - sa hon, var kommer ni ifrån? Jag har vuxit upp bland jordgubbarna i Finnerödja, svarade jag och frågade om hon hade tid att sitta ner en stund. Det hade hon, eftersom hon inte skulle ut och resa förrän på nyårsdagen. Det blev ett långt och intressant samtal och när vi skildes åt log hon och sa: Det kunde jag väl aldrig tro att jag skulle träffa en så rar och trevlig person här och till på köpet från Finnerödja. Jag kände att det där samtalet betydde någonting för mig och kanske var det ömsesidigt. Jag hoppas det. Senare, när jag blivit lite varmare i kläderna, hände det då och då att Nils Neanders prydliga namnteckning stod på papper som visserligen var arkiverade, men ändå giltiga. Det var så på SJ: Det arkiverade innehöll akter av erfarenheter och klokskap som inte fick kastas.

Vid ett av våra besök på Näset i Finnerödja visade man familjens gästbok från 1930- talet. Där fanns en sida med en teckning och en versdedikation till husets fru Olga, efter en pingsthelg. Det var Albert Engström som ritat och berättat. Denne bjässe i den svenska kultureliten, på stol nummer aderton i Svenska Akademien, om inte annat, var en vanlig gäst på Näset, fick vi veta.



Vi ser en bild av Bohult, där fadern var stationsmästare. Han hade senare samma befattning i Hult, vid samma järnväg. Den oläsliga bildtexten: Jag

hör att mor Britt- Stina är sjuk. Ja, ho ä så sjuker så. Nå, vad har ni gjort åt henne? Vi ha gett' na medusin. Var har ni fått den ifrån? Jo, den köffte vi på auktionen ätter Joan i Skrikebo.



(Bildtext) Kan du min lille gosse säga mig vad klockan är? Ho ä tolv, för di ringer te medda nere i byn. Ja trodde ho va mer. Nej då, här i sockna blir ho aldri mer, för när ho ha komme så långt, så börjar ho om igen.

Albert Engström avled ett drygt år före sin Rotary- broder Gustaf Neander. Han föddes i Lönneberga och växte upp i Småland, utmed en anrik järnvägslinje som går mellan Nässjö och Hultsfred. Alberts far var stationsmästare, först vid Bohult och senare vid Hult, inte så långt från Eksjö. I författarskapet, som ofta pendlar mellan galghumor och galenskap, med uns av realism, har han hämtat en hel del inspiration från hembygden. Han är faktiskt värd att läsas än i dag.

Den där järnvägen anlades redan på 1860- 70- talet och kallades Bockabanan. Varför då, undrar ni (och jag)? Här är svaret:



Foto: Tomas Bengtsson (ättling till lokförare på banan).

Det ser ut som att loket består av två framdelar. Bara föraren och eldaren begrep vad som var fram och bak? Det var ju ändå praktiskt, eftersom det inte behövdes någon vändskiva. Så här från sidan tyckte man sig i



Småland se en svart bock. Där av fick hela järnvägen sitt namn. Med tanke på Astrid Lindgrens sagofyllda Lönneberga och Albert Engströms dåtida alternativa sanningar kan man nog inte ge sig fan på (för att använda den senares språkbruk) att det stämmer. I dag går det i alla fall "Krösatåg" på det som är kvar av den järnvägen.

Nässjö- Oskarshamns Järnväg (NOJ) fick också heta "Nästan Oduglig Järnväg" i småländska folkmunnar. Varför tog man inte steget fullt ut, tänker jag, och kallade den "NOJAN". För oss – och nu talar jag för både Kaisa och mig – var det ett nöje att åka till de där trakterna på 1960- 70- och 80- talet. SJ:s semesterhemsförening (SJS) hade – och har, tror jag - ett semesterhem på Fredensborgs Herrgård, inte att förväxla med Fredensborgs Slott, i Danmark. Herrgården ligger vid den vackra sjön Gissen, mellan Vimmerby och Hultsfred. Vårt fackförbund hade konferensveckor där och det var sannerligen inga semestervistelser, men det var alltid annorlunda, angenämt och avkopplande. Dit kunde man kanske tänka sig att återvända.

På tal om det (att återvända). Nu är det nog dags att titta på Finnerödja sockens banvaktstugor igen. Den här gången visar vi Leifs bilder på själva husen i lite större format. I del två fanns bara modeller som såg identiskt lika ut. Vi ska börja i Västra Lövåsen.

Visste ni att Västra Lövåsen, en gång i tiden, kunde ståta med sockenrekord i höjdhopp? Det var på 1940- talet och rekordhållaren hette ingenting annat än Olle i Lövåsen. Säkert hade han ett efternamn, men det visste nog bara prästen och mor hans. Någon far i livet hade han inte på vår tid, men han hade en äldre bror. Han kallades Sven i Lövåsen. Han hoppade varken längd eller höjd, så vitt jag vet.

Bäst i Sverige att hoppa högt vid den tiden var Arne Åhman och han brukade vinna på 195 centimeter och liknande resultat. Olle i Lövåsen tävlade aldrig om medaljer (tror jag) men på hemmaplan, med svajiga långbyxor och i strumplästen, påstods han ha klarat 180 centimeter, hur man nu kunde veta det. Kanske hade han sin bror som funktionär och mätare. I ett annat sammanhang skrev jag att Olle hade högre upp till ribban på grund av att han saknade skor. Jag var tveksam då och är det nu, om det verkligen var en korrekt analys.

Nu står jag inför ett val igen: Ska jag hålla ett löfte eller inte. På sidan fyra (här uppe) trodde jag att presentationen av banvaktstugorna skulle börja på sidan tio. Ska jag nu radera sex- sju sidor? Nej, nu är jag rätt säker på att det avsnittet börjar på sidan aderton, om jag inte kommer på något

fiffigt sätt att skjuta upp husesynen ytterligare någon sida. Samtidigt ser jag på klockan att den är över elva på kvällen. Luciadagen är snart slut och min sovtid närmar sig. Trötta ögon fäller avgörandet.

Hej då Västra Lövåsen! Vi ses i morgon vid de grundstenar som möjligen finns kvar efter det ställe, där hela familjer förr i tiden fick sin försörjning. Där i början snöt jag en replik från den oförglömliga "Macken", med Roy och Roger och då tänker jag: Närmaste mack, sett från Lövåsen, var hos Sixten Johansson i Gårdsjö, om man menar 1940- och 50- talet. Han drev en diverseaffär (med mack på gården), vid genomfartsgatan, ett par stenkast från järnvägsstationen. Främsta konkurrenten i dagligvaruhandeln var förstås Konsumbutiken som låg vägg i vägg med Hotellet, vilket, å sin sida, närmast hade monopol i Gårdsjös övernattnings- och utskänkings- bransch. Nu funderar jag dock på om Sixten sålde BP- eller Esso- bensin. Samtidigt minns jag att, om han var på väldigt gott humör (vilket inte var ovanligt), kunde man få ett tio öres Toy-tuggummipaket till skänks. Undrar om man fick det på Konsum! Bensinen var nog, vid närmare eftertanke, av märket Shell. Go´ kväll!

## SÅ SÅG BANVAKTSSTUGORNA UT I VERKLIGHETEN

Här redovisas banvaktarnas stugor i en följd. Bilderna är tagna vid olika tidpunkter (och är av olika kvalitet). De visas med samma enhetliga bakgrund för att markera lägena i förhållande till spåret. Grundbilden är en oelektrifierad, enkelspårig bana. På några ställen kan spåret urskiljas på själva stug- bilden. Där framgår det tydligt hur nära spåret banvaktarens familj bodde.

Först en stämningsbild från Gårdsjö station:



Tidigt 1900- tal.

## VÄSTRA LÖVÅSEN



## MOTORP



## SÖRTORP (okänd familj poserar)



BERGET (känd) hustru till Harry Spann poserar



KÄRR (den första stugan revs på 1950- talet)



Stämningsbild - Finnerödja station (1890)



BRINKEN



VÄGEN (gamla stugan och en nyare)







VÄLVATTNET (Nedbrunnen och i stället för)



## BERGSMOSSEN





## BACKGÅRDEN



De båda sista bilderna finns även i del två (med personinformation).

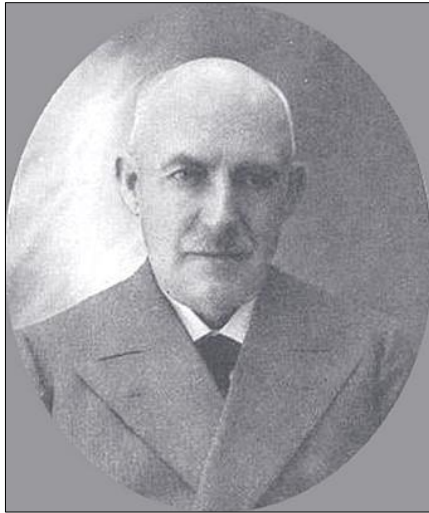
## EN MÄSTER PALM I FINNERÖDJA

Statens järnvägar och Posten slog tidigt sina påsar ihop. Men Posten var tidigare igång än Järnvägen – mycket tidigare. Redan 1636, medan den blivande drottning Kristina växte till sig, grundade Axel Oxenstierna och hans förmyndargång det svenska Postverket.

Postdiligenser av olika slag hade således trafikerat svenska vägar i mer än två hundra år, när de första järnvägarna togs i bruk. På de nya stationerna utmed järnvägen blev det regel att stationschefen och postmästaren samsades om expeditionernas utrymmen. I Finnerödja, till exempel, fanns det två glasade luckor i vänsalen. I den ena kunde man köpa biljetter och i den andra luckan kunde frimärken förskaffas och andra postärenden uträttas. Att köpa frimärkena i järnvägsluckan lät sig inte göras, lika lite som att köpa biljetten i postluckan, även om befattningshavarna satt mitt emot varandra där inne vid var sitt skrivbord. Man måste veta vad man ville på en järnvägsstation!

Här ska vi nu presentera en ättling till en banvakt i Västra Lävåsen, som, via en kuskkarriär i Vallsjön, fick anställning hos Postverket och senare innehade de allra mest ansvarsfulla posterna i Finnerödja socken. Det är Leif Vördes underlag till hundra procent.

Anders Gustaf Palm hade sina rötter i Alingsås och Älgarås. Är det en tillfällighet att Alingsås återkommer i den här berättelsen? Nej, faktiskt inte!



Anders Gustaf Palm. Ordförande i Sockenstämman 1908-1936.  
Ordförande i Kommunalfullmäktige 1918-1936. Ordförande i  
Fattigvårdstyrelsen och Pensionsnämnden.

Den sydsvenske agitatorn August Palm (Mäster Palm) var synnerligen socialdemokratisk till sin läggning, men den här framställningen är opolitisk. Jag vill vara tydlig med (som alla politiker säger i dag) att Anders Gustafs hederstitel är befriad från varje politiskt förtecken.

Anders Gustaf Palm var en bjässe i Finnerödja sockens kommunala verksamhet, ingen tvekan om det! I det här sammanhanget nöjer vi oss med att konstatera det. Årtalen här uppe talar sitt tydliga språk.

Anders Gustaf föddes i Västra Lövåsens banvaktstuga (sidan 19 här uppe) år 1864. Fadern, banvaktaren Anders Petter Andreasson- Palm (född 1831), kom från Alingsås och hans hustru, Anna Cajsa Andersdotter (född 1834), från Älgårås. De fick senare fem barn till: Emma Kristina (1866 – död 1867), Johan Emil (1868), Emma Sofia (1870), Hulda Maria (1873) och Anna Mathilda (1877).



Anders G. Palm (1864- 1936) och hans hustru Clara (1854- 1932).



På hösten 1904 skickade Anders Gustaf en anställningsansökan till Postmästaren i Töreboda, där han meddelade sitt intresse för att sköta varannan dags- lantbrevbäringen på linjen Finnerödja Poststation – Eriksbacken – Eriksåsen – Kavelbron – Vallsjöbol – Vallsjön – Bråten – Paradistorg – Poststationen. Han fick, inte oväntat, det jobbet.

Till Postmästaren i Töreboda.

Med anledning af Postinspektionens Kungörelse den 10<sup>de</sup> dennes rörande lantbrevbäring tre gånger i veckan å en linie, Finnerödja Poststation — Körningstorp — Skola — Paradistorg — Pastorshuset — Kavelbron — Eriksbacken — Eriksåsen — Kavelbron — Vallsjöbol — Vallsjön — Bråten — Paradistorg — Finnerödja Poststation, får underskrifnad härmed under bifogande af äldres- och frejdbevis äfvensom uttyg om lämplighet, Würdsamt anmäla mig för erhållande af ifrågakörande anställning. Lådan handbrevbärare, mot en ersättning af En krona och Nitio öre. 11.90 för körje å linien i fråga fullständig brefbäringstid.

Finnerödja Paradistorg den 25 Oktober 1904.

Anders Gustaf Palm.

Anders Gustaf Palms ansökan om anställning år 1904.

Fram på 1900- talet hade familjen Palm en ung dam, vid namn Svea, anställd i hushållet. När det började bli dags för Anders Gustaf att lägga postväskan på hyllan, tog han med sig Svea på sin postrunda och lärde henne lantbrevbäraryrket. Svea blev helt enkelt hans efterträdare.



Halvågs på postturen träffade brevberaren Teodor Malmberg.





Palm i tjänst - med eleven Svea Gustafsson.



Det äldre paret Palm i hemmet vid Paradistorg.

Det är värt att upprepa: Anders Gustaf Palm hade en kommunal karriär i Finnerödja, som senare, vare sig Fredberg, Ljungkvist, Norell eller Bladh var i närheten av. Glömdes någon, ber jag om överseende!



Bakom grinden, paret Palm. Det ser väldigt prydligt och harmoniskt ut.

#### MIN REFLEXION

I en bygd som Vallsjöbol med omnejd på 1940- och 50- talet fanns det en dagsrytm som i viss (ganska hög) grad bestämdes av några fasta tidpunkter. I runda tal: Klockan sju på morgonen kom mjölk bilen, klockan elva på förmiddagen kom Svea med posten (lagom till elvakaffet), klockan ett var det middag, klockan två på eftermiddagen kom mjölk bilen tillbaka med tomflaskor och eventuella returköp (smör och ost) från mejeriet i Hova och klockan fyra var det eftermiddagskaffe. Lite mera sporadiskt, men ändå med viss regelbundenhet, kom det en kött- bil, en dricka- bil och en bröd- bil och en fisk- cykel från Rosendalen (Erik Malmberg – senare Ivar Axelsson från Eriksbacken).

Svea var punktlig och det var hennes make William också. Ibland körde han rundan ensam och någon enstaka gång kom båda och de cyklade. Jag vill minnas att William senare hade hjälpmotor på cykeln (kanske också Svea). Det jag minns tydligast är dock inte Svea på cykel, utan de gånger hon kom på sparkstötting, med postväskan vilande på sitsen och remmar runt handtagen. Det var väldigt duktigt, att i de förhållandena ta sig runt. Det rörde sig ju om två mils sparkstöttingfärd. Man skulle velat se henne susa ut för Gubbelätta. Vägarna var förstås snöiga och isiga, men det var mycket grus också och sparkstöttingars framfart på grus var ingen höjdare, det minns man nog.

Vilken utmärkt service man gav till landsbygden. Det var en riktig Post! Den 15: e i månaden (om det var en vardag) förväntades traktens pensionärer stå vid postlådan och ta emot sin pension i form av sedlar och mynt. Om mottagarna fått förhinder att passa Posten, kom Svea fram till bostället och levererade slantarna vid dörren. Att tala om lång och



trogen tjänst är i underkant. De var värda bragd- medaljer!

Naturligtvis var det samma utmärkta service under de första decennierna av 1900- talet, när Anders Gustaf Palm och hans kollegor skötte tjänsten, liksom det var under bilåkandets tidevarv - efter mitten av seklet. Eller hur, Eldroy? Vilken kondition de måtte ha haft! Varje posttur var ju en träningsrunda som inte gick av för hackor. Man bugar i beundran inför deras prestationer!

## PÅ UPPTÄKTSRESA DEL TVÅ



Tranås järnvägsstation, tidigt 1900- tal (vykort).

"Det börjar bli dags att tänka på refrängen", brukade folk säga och man menade då att tiden var så långt liden, att uppbrott vore ett väl valt alternativ. Min egen refräng till denna berättelse består av två korta besök hos ytterligare två järnvägares söner som gjort sig kända inom litteraturen. På det bleknade vykortet här uppe ser vi Tranås station. Där (i staden Tranås) verkade under 1920- talet en advokat, som troligen var en sann jurist, men som i sitt författarskap var en mästare i osanningar. Han har kallats skräckens mästare.



Vollsjo station.

På den stationen – Vollsjö, i Skåne – föddes Fritiof Nilsson- Piraten. Fadern var stins där under författarens barn- och ungdomsår. Jag läser hans bibliografi på Nätet och ser att jag läst drygt hälften av titlarna och jag frågar mig: Varför har jag inte läst alla? Piratens historier har till stora delar blivit film- och teve- klassiker. Om någon, mot förmodan, inte är Piraten- fan, har jag det goda rådet: Läs Piraten! Han är minst lika galet rolig som Albert Engström. På ett djupare plan är han minst dubbelt så underhållande som någon annan skriftställare man läst. Och minns: Han fick sina första intryck i järnvägsmiljö!

Den siste järnvägssonen i denna berättelse var ingen muntergök. Snarare tvärtom. Bland hans mera kända verk finns en diktsamling som heter "Ångest". Redan av den titeln förstår man vartåt det lutar. 1951 fick han Nobelpriset i Litteratur, med motiveringen "För den konstnärliga kraft och djupa självständighet, varmed han i sin diktning söker svar på människans eviga frågor". Vad säger ni? Visst är det vackra ord till Pär Lagerkvist.

Far hans var bangårdsförman på järnvägsstationen i Växjö:



Järnvägsstationen i Växjö (vykortsbild).

Pär Lagerkvist:

Ångest, ångest är min arvedel,  
min strupes sår,  
mitt hjärtas skri i världen.  
Nu styvnar löddrig sky  
i nattens grova hand,  
nu stiga skogarna /  
och stela höjder  
så kargt mot himmelens

förkrympta valv.  
Hur hårt är allt,  
hur stelnat, svart och stilla!

Jag famlar kring i detta dunkla rum,  
jag känner klippans vassa kant mot mina fingrar,  
jag river mina uppåtsträckta händer  
till blods mot molnens frusna trasor.

Ack, mina naglar sliter jag från fingrarna,  
mina händer river jag såriga, ömma  
mot berg och mörknad skog,  
mot himlens svarta järn  
och mot den kalla jorden!

Ångest, ångest är min arvedel,  
min strupes sår,  
mitt hjärtas skri i världen.

Växjö är glasrikets huvudstad i Småland och det vore tjänstefel att inte visa en järnvägsbild med kristallskimmer:



Kosta järnvägsstation (vykort). Man anar att fabriksskorstenen fortsätter en bit till.

Inte så långt därifrån (Växjö och Kosta) ligger Lessebo. Där tillverkade man papper redan för trehundra år sedan och är det någonting som förenar alla de personer som förekommit i denna berättelse så är det, att alla någon gång (de flesta många gånger) har handskats med finpappersark från Lessebo.



Lessebo järnvägsstation och en järnvägare i Lessebo (vykortsbilder).

## AVSLUTNING

Den här framställningen borde nu komma till punkt. Men en berättelse om SJ i Finnerödja socken, bör rimligen inte avslutas i Lessebo och däromkring. Den bör återföras till den socken som många av de i berättelsen nämnda personerna kallade sin.

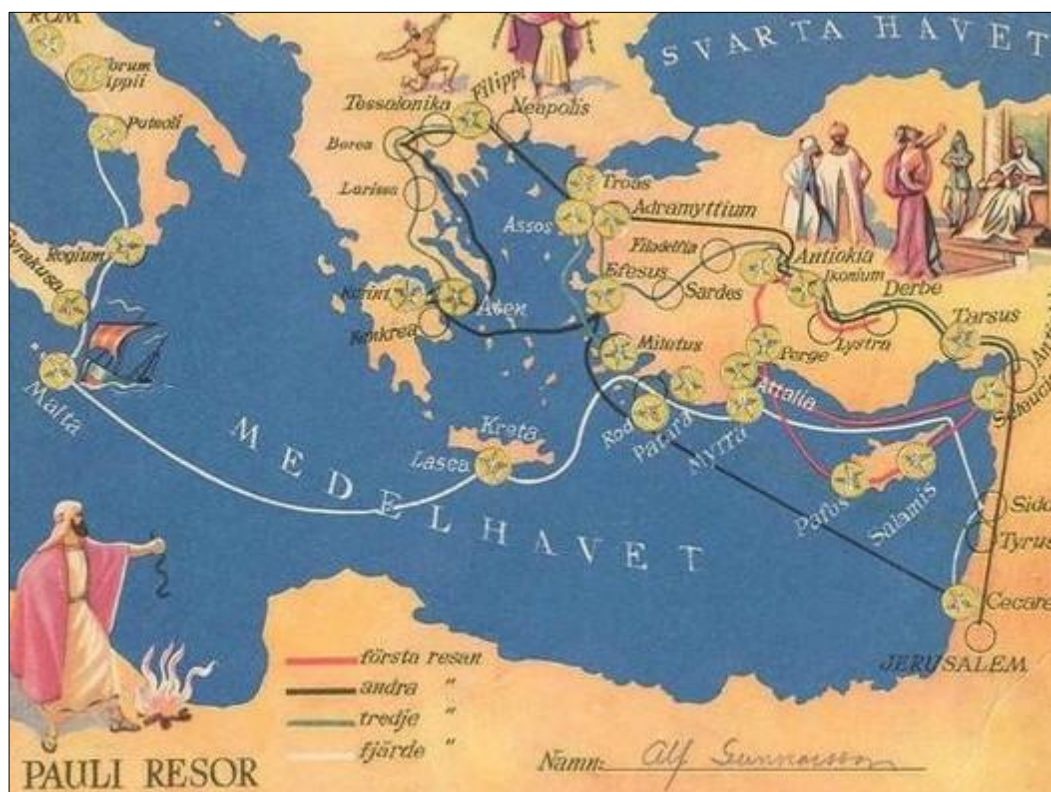
Karin Boyes dikt "I rörelse" presenterades i inledningen (sidan 7) och den handlar i grunden om att resa. Raka motsatsen till att resa är rimligen att inte resa. Förlåt! Jag hittade inget bra motsatsord. Nytt försök: Att sitta i lugn och ro och meditera, kanske. Det går visserligen bra att meditera under en tågresor, något sämre i en bil, i varje fall om man är förare. Men sitter någon på sin kammare och läser en bok, är motsatsen till rörelsen ännu tydligare.

Pär Lagerkvist är inte min favoritförfattare, men jag har förståelse för att han var en mästare. Hans son, Bengt Lagerkvist (sonson till en bangårdsförmän i Växjö) har jag alltid beundrat som regissör och – inte minst – som presentatör av en bild, en kort betraktelse, i televisionen. Med stor ödmjukhet (som jag troligen delar med Leif), vill jag hoppas att de bilder som förekommit i denna berättelse, har gett läsaren något i utbyte, mot ansträngningen att följa den röda tråden som eftersträfvats, trots de många utvikningarna från grundämnet.

Det finns ett talesätt: När fan blir gammal, blir han religiös. Jag var just på väg att skriva: Med mig är det tvärtom. Men glöm det. Se i stället bilden på nästa sida. Det är som en spelplan för ett sällskapsspel, där man kastar tärningar och flyttar någon plutt allt efter slumpens nyckfulla infall. Så är det emellertid inte. Det konstiga är att den finns kvar efter sjuttio år –



eller kanske inte. Att spara är en dygd, fick vi lära oss redan i skolan, men det gällde förstås pengar. I söndagsskolan (lördagssöndagsskolan) fick man inte lära sig att spara. Då hade det ju inte blivit något i kollekten!



Skala 1:2.

Mitt namn står där nere. De var allt lite listiga i Kapellet på 1940- talet. Om man var närvarande på barnmötena fick man varje gång en pappersplutt att klistra in där utmed aposteln Pauli resvägar i mellanöstern. Det är klart att man ville ha den vackra saken fylld med pluttar.

Hade Paulus haft tillgång till tåg, hade det blivit helt andra resvägar och han skulle sparat väldigt mycket tid. Men varje tid har haft sina resvanor. "Navigare necesse est" hette det i antiken och visst: Det har alltid varit nödvändigt att segla och resa med alla de färdmedel, med eller utan hjälp av researrangörers lockande erbjudanden.

Tillbaka nu till Pär Lagerkvist och en dikt (Tro och tvivel) av järnvägssonen från Växjö:

Nu vänder mor sitt bibelblad  
och följer skriften rad för rad,  
där Herrens gärning träder fram  
så dunkel, allvarsam.



Men när hans ord syns alltför stort  
och allt för väldigt det han gjort,  
då sitter hon i skymningen  
och finner frid i den.

Hon knäpper sina händer hop  
på djup och outgrundlig bok.  
Då faller stilla över den  
den dunkla aftonen.

Jag tar mig friheten att symboliskt ge den till alla de kvinnor som inte nämnts i denna berättelse. Här har förekommit NN den och den som var son till stinsen, stationsmästaren, bangårdsförmannen, skolläraren med flera, vilka alla fått sina namn, till och med födelseår, noterade, medan deras hårt arbetande hustrur i många fall lämnats därhän. Det är inte rättvist! Eller hur, Kaisa?

På 1860- talet reste många upp till Finnerödja från Falköping med omnejd för att vakta banan. Knappt hundra år senare: En grupp jordgubbsplockerskor på väg hem till Falköping:



De tack som framfördes i del två gäller även här. Det blir inte någon del  
fyra, om inte . . . .

Mariestad i december 2017

/ Alf