

DEL TVÅ

STATENS KAKA VAR LITEN
OCH MÅNGA SKULLE DELA PÅ DEN
MEN DEN OMTALADES - TROTS ALLT - SOM SÄKER



Foto: Järnvägmuseet.

INNEHÅLL

ÅR 1912 - I FEMTIO ÅR
HAR TÅGEN GÅTT

DEN SOM GÖR EN RESA
HAR NÅGOT ATT BERÄTTA

HAN OCH HANS FAMILJ
VAR PÅ SIN VAKT I

VÄSTRA LÖVÅSEN MOTORP
BERGET KÄRR FINNERÖDJA
BRINKEN NYA VÄGEN VÄLVATTNET
BERGSMOSSEN BACKGÅRDEN

ÅTERBLICKAR

STATIONEN
BANARBETE
EXPEDITIONSARBETE
DUBBELSPÅRBYGGE
JORDGUBBAR

SLUTORD

ÅR 1912 – I FEMTIO ÅR HAR TÅGEN GÅTT

Fruktansvärd tågolycka i Östergötland i går morse: 19 dödade.

Den hittills största järnvägsolyckan i vårt land.

Malmöståget kör vid Malm-slätt på ett blandadt tåg.

Bagagevagnen antändes; tre sofvagnar i spillror.

De dödade:
 De skadade:
 Öfver trettio passagerare dödade eller skadade.

Upprörande scener på sjukhuset efter olyckan.

Orsaken: värdslöshet från stationspersonalen?

De första meddelandena om olyckan.

Kapten Oscar Wälinder och stabschef Valentin berättar.

OPTIMUS

AKTIEBOLAGET OPTIMUS STOCKHOLM

ÄLLES ÖFVERALL DÄR MAN LÄGGER AN PÅ GODA VAROR



FOTOGENGASKOKET för LAND och STAD

STÅR FRÄMST

Sv. D. 17/6 och 15/8 1912.

Nu är det sensommar år 1912

I juni månad, på hans majestäts, Gustaf V, födelsedag (56), inträffade en svår tågolycka i Östergötland, vid Malm-slätt. Över tjugo personer miste livet.

Under två veckor i juli samlades idrottsmän från tjugioåtta länder, i Stockholm, till de femte olympiska spelen. På det nybyggda Stockholms stadion och andra anläggningar kämpade inemot fyra hundra atleter om medaljerna, till uppåt fyrahundratusen åskådares förtjusning. Det var en två veckor lång fest i Stockholm.

Nationernas intåg på Stadion i går.

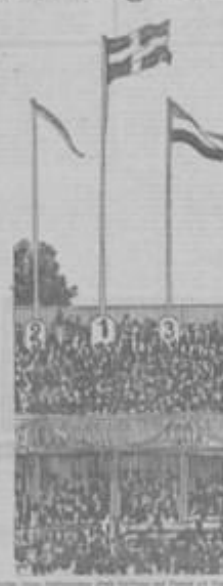
Sverige leder i dag med 45 poäng.

Våra gymnaster ge storslagna uppvisningar.

De första tällingarna: kortdistanslopp och kast.

E. Lemming erövrar gulmedalj i spjutkastning.

Fyra nya olympiska rekord satta på lördagen.


En stor mängd åskådare fyllde stadion i går kväll. De svenska idrottarna gjorde ett mycket bra intryck. De första tällingarna var mycket intressanta. Sverige leder i dag med 45 poäng.

Sv. D. 13/6 1912

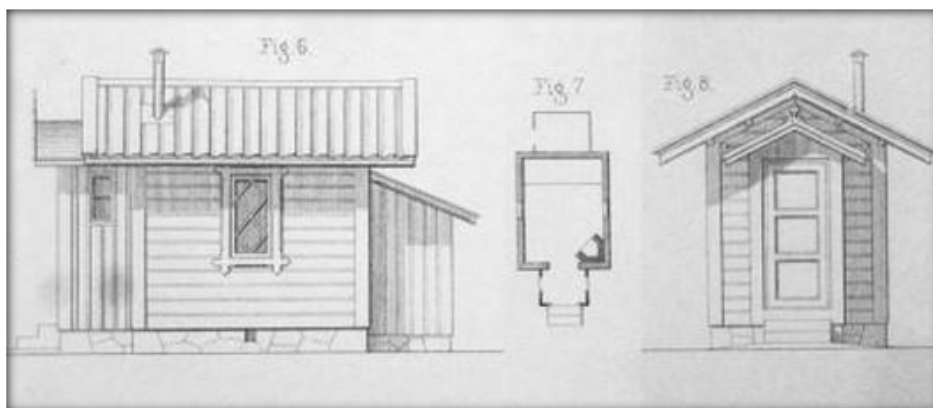
A black and white photograph of eleven men in military uniforms standing in a line on a wooden platform in front of a large, two-story wooden building with a gabled roof and multiple windows. The men are wearing dark, double-breasted uniforms with peaked caps. The building behind them has a prominent central gable and several large windows, some with white frames. The scene is outdoors, and the overall tone is formal and historical.

A black and white photograph showing a steam locomotive pulling a passenger train through a residential area. The train is emitting smoke, and several people are visible on the tracks and near the houses. The houses are large, multi-story buildings with gabled roofs. The scene is set in a town, with the train tracks running alongside the houses. The locomotive is at the front of the train, and the passenger cars follow behind it. The train is moving away from the viewer, towards the background. The houses are on the right side of the tracks, and the tracks run parallel to the houses. The sky is overcast, and the overall atmosphere is historical.

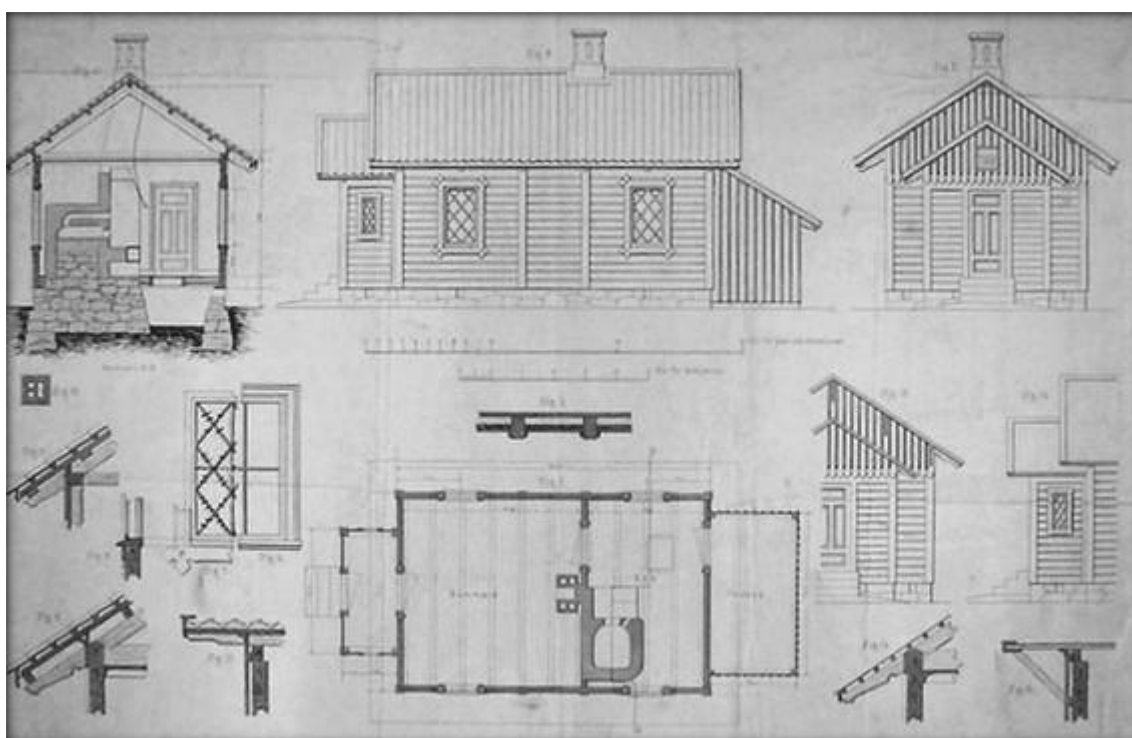
4

BANVAKTSTUGA

modell 1860- tal:



Avsedd för en person.



Avsedd för mer än en person.

Den här stugan kommer att användas som modell för alla ställen under den fortsatta genomgången:



DEN SOM GÖR EN RESA HAR NÅGOT ATT BERÄTTA ÅR 1912

Wenn jemand eine Reise tut, so kann er was erzählen (Matthias Claudius)

Västra Stambanan firar femtioårsjubileum. Pionjärerna har lämnat för alltid och efterträdare har övertagit ansvaret för Finnerödja järnvägsstation och de banvaktstugor som fanns 1862 och de som kommit till senare. Mellan stationen och Skagersholm pilar Britta (alias Georg Camitz) på för full ånga på sommaren. Det är i mitten av augusti och en resa planeras mellan Gårdsjö och Laxå. Extra ordinarie, tillförordnade baningenjören (eotfbi) V. I. Olin har fått i uppdrag att inspektera banvaktstugorna i Finnerödja socken och upprätta en rapport med historiskt perspektiv femtio år tillbaka i tiden. Den unge teknikern griper sig an sitt uppdrag med lust och energi och i oktober månad presenterar han ett dokument till uppdragsgivarna. Det är delar av utkastet till den rapporten vi redovisar. Teknikaliteterna förbigås i vår berättelse med tystnad. Däremot redovisas V. I. Olins lite mera udda iakttagelser.

Det bör observeras att ingenjör **V. I. Olin** är min uppfinning. Han har aldrig funnits men det rubbar inte förtroendet för denna berättelse. Jag vill vördsamt meddela att underlaget är tillförlitligt. Eller hur, Leif?

V. I. Olin heter Victor Ivar, men brukar alltid initialerna som förnamn. Han är en samvetsgrann person. Planen är att börja uppdraget i Gårdsjö, där han ska kvittera ut en gammaldags trampdressin av banmästaren. På denna tänker han förflytta sig mellan banvaktstugorna, för att få den rätta, rälsnära känslan. Han avser att avverka sträckan Gårdsjö- Laxå på fem dagar, med ett längre uppehåll i Finnerödja. Han är ung och vid god fysik och han är en friluftsmänniska. Bagaget måste minimeras, men ett litet tält och ett primuskök (för säkerhets skull) tänker han medföra. Han är musikalisk och lättsam, utan varje stråk av vemod. Gitarren, som han flitigt trakterar på lediga stunder, kan han inte ta med sig. Hur skulle det se ut - en Statens tjänsteman, med en gitarr hängande runt halsen? Nej där går förvisso gränsen, tänker V. I. Olin.



Gårdsjö station 1910.

Elfte söndagen efter trefaldighet, den 19 augusti 1912, tog V. I. Olin tåget till Gårdsjö och tillbringade nästa natt på Järnvägshotellet, där han fick ett hörnrum på andra våningen, med utsikt mot stationen. Vi får nu ta del av V. I. Olins minnesanteckningar.

Måndagen den 20/8 1912

Frukost på restauranten. Kvitterade ut en dressin och gav mig åstad från stationen klockan 08.32.

Drabbades av ett oemotståndligt lättsinne, då jag kort därefter passerade ett litet granbevuxet skogsområde till höger i färdriktningen. Kanske, tänkte jag, kommer det just där, i en framtid, att anläggas en Folkets Park, till invånarnas i detta nybyggarsamhälle förnöjelse. En trivial förvrängning av Karlfeldts "Sång efter skördeanden" tog form i min skalle. Observandum: Detta må icke inneslutas i den slutliga rapporten, ity en dylik djärvhet förvisso skulle leda till avsked på grått papper i folioformat!

Dressinen flöt fram på frihjul och i morgonstundens svaga medvind och skimrande motljus djärvdes jag dikta detta:

Här dansar jag, Tramp- Olin,
fram på min lånta, lätta dressin.
Jag är fylld av iver och ungdomlig kraft,
uti vindens stillsamma vin.
Se, denna trakt är skogsvild och arm!
Jag trampar mig lagom behagligt varm
och lyssnar och ser med ögon på skaft.

Lite senare samma dag tillkom en andra vers:

Här dansar Tramp- Olin
på banans vall, med belåten min.
Jag talar med vakter på vaktens sätt
och med fruar, om glas och porslin.
Jag lyfter på mössan, för artighets skull
och blickar mot stugan, av ungar full.
Värden han bjuder mig smutta en skvätt
och erbjuder smakbit ur hustruns kastrull.

/V. I. Olin (1912).

Om det förhållande uppstode, att inbjudan av det slag som antyds i de sista versraderna, komme till stånd, vore det min osvikliga plikt att avböja detsamma, ity dylik bestickning vore oförenlig med mitt värv.

Medför den gamla häradsekonomiska kartan, för att bringa mig själv och mina uppdragsgivare en uppfattning om, huru denna rad av, ännu vid denna tid tämligen nymodiga, banvaktsstugor ter sig i de människors miljöer som dessförinnan har skapats under sekler i denna trakt.

Den dunkelt gröna granskogen har ersatts av ljusare trädslag. Jag skymtar Västra Lövåsen där borta.

Banvaktarens boställe ligger strax hitom sockengränsen, vilket väcker förvåning, eftersom förhandsinformationen omtalar den såsom varande inom Finnerödja sockens hank och stör.



Besiktningssprotokoll i säkert förvar! Vidare mot Motorp.



Efter en dryg timme, avfärd. Tidtabell och rätt- gående ur är av stor vikt vid en resa som denna.

Medan V. I. Olin trampar vidare mot Sörortorp vill jag (Alf) komma in med ännu en sådan där parentes, som emellanåt dök upp i del ett av denna berättelse. År 1995 skrev jag "Det fanns en rote som hette Vallsjöbol – året var 1948". Där finns faktiskt ett par stycken om banvaktstugan i Motorp och dess invånare.

Vi är fem elever i vår klass. Först var vi sex, men nu har Tuve flyttat. Han och hans bror Leif bodde i en banvaktstuga som ligger vid Motorp, vid järnvägen mellan Finnerödja och Gårdsjö. Nu har deras pappa fått förflyttning till Dalarna. Leif och Tuve pratade inte alls som vi. De talade dalmål och det lät nästan som sång. Fast det var konstiga sånger de sjöng. Hemma hos dem var det svårt att förstå vad de talade om. En gång träffade mamma och jag deras mamma- moster. Hon var som mamma för dem, sedan deras riktiga mamma dött. Nu mötte vi mamma- mostern på vägen vid Kavlebron. Mamma steg av cykeln, räckte fram handen och sa: - Nej men se god dag. Hur står det till? Då svarade moster Axelsson något mycket märkligt: - Åh, hä vet int hu hä ha va. Hä ha va så besvärlig! - Vad sa hon egentligen? frågade jag, när vi skilts åt. - Det tål nog att tänka på, sa mamma.

Tuve var min bännkamrat och kompis i skolan. Vi brukade leka med varandra, innan han flyttade. Oftast var Bernt och Tuves bror Leif med också. Leif var en riktig äventyrare. Han hade i regel en svart slokhatt på sig.

Och nästan jämt hängde det en slidkniv i hans svångrem. Jag undrar om han lånade hatten av sin pappa. Troligen var det hans egen hatt. Han såg i alla fall väldigt stor och stark och farlig ut i den munderingen. Alltså: Svart slokhatt och slidkniv, det var det ingen annan skolelev som hade.

LEIFS ÄVENTYRSLUST

Ibland cyklade vi iväg och hälsade på Leif och Tuve. De bodde i ett av de minsta hus jag någonsin sett. Ena gaveln låg mot järnvägsspåret. Det var inte mer än ett par meter mellan huset och spåret. Hela kåken skakade, när tågen dundrade förbi. Det var ett förskräckligt oväsen! Leifs äventyrlust tog sig olika uttryck. Ibland lånade han sin pappas trampdressin, utan lov. Han lyfte upp den på spåret och trampade iväg en bit. Att åka dressin, utan att veta tågens tidtabell, var livsfarligt. Tågen var inte att leka med! De körde hundra kilometer i timmen, sa Leif. Men Leif tyckte om att utmana ödet. Han hade ett knep att höra när tågen kom också. Han hade nog lärt sig det av sin pappa. Man skulle lägga örat intill rälsen och lyssna. Leif la sig ner och lyssnade noga. - Nu kommer det snart ett tåg från Gårdsjö, sa han. Så tog han fram en två- öring ur fickan och la den på rälsen. Snabbt tog han täten, när vi sprang in i skogen och gömde oss. Vi satt andäktigt tysta bakom några buskar. När tåget gått förbi sprang vi upp på spåret igen. Tvåöringen hade plattats ut och var stor som en femöring. Leif blev inte alls förvånad över resultatet. När vi kom in i huset blev det många förmaningar. Moster Axelsson sjöng ut för full hals. Det var bara Leif och Tuve som förstod vad hon sa.

/ Alf 1995.

Nu återvänder vi till V. I. Olin och kollar hur långt han har kommit på sin tur till Finnerödja station, måndagen den 19 augusti 1912:

Slås av det faktum att dessa krypin, i all sin enkelhet, är prydliga och väl skötta. De första byggdes vid järnvägens öppnande på 1860- talet. Somliga var avsedda för ungarlar och hade en boyta, inte större än 8 X 10 fot – i stort sett en koja! Senare byggdes de något större: Två rum och förstuga. I banvaktarens uthus kunde en ko, en kalv – ja, till och med en gris hållas. Där fanns också utrymmen för foder till djuren samt plats för banvaktarens verktyg och sådant nyttigt som krävdes i den dagliga tjänsten, däribland knalldosor.

Banvaktstugorna ligger på denna sträcka tämligen tätt, knappt en fjärdingsväg, den ena från den andra.



Strax bortom Sörtporp möter denna, den västra stambanan, stora landsvägen mellan Göteborg och Stockholm. Där torde mången ox och häst ha ryggat inför åsynen av det

frustande lokomotivets, i deras ögon, våldsamma framfart. Kanske har en och annan kusk drabbats av samma känslor.

Nästa banvaktares boställe benämns i järnvägssammanhang som Berget. Vilket berg? Nere i Västergötland anser vi att berg bör ta formen av väl synliga formationer som är vida högre än obetydliga kullar. Härstädes finns intet som påminner om Kinnekulle. Inte ens av Billingen-format. Kanske betyder "berg" något annat i dessa nordvästgötska trakter. Fråga icke – undra blott!

Medan solen sakta sjunker bakom mig och skuggorna blir längre, tänker jag på min farfar, Fredrik Ivar – F. I. Olin – rallarbasen, med mera. Måhända befann han sig just i dessa trakter på 1850-talet. Kanske hans arbetslag, just här, just en vacker eftermiddag som denna, måttade in de rälsskarvar, vilka nu anger takten för min lättvindiga färd ner mot Finnerödja.

Man önskar att räls kunde tala. Vilka historier skulle inte väckas till liv, om så vore fallet. Sanna historier och mindre trovärdiga, ty skarva ☺ kunde även de gamle i den tid som de kallade sin!



Utförligt protokoll, här som på andra platser.



Vid Finnerödja station. Tidigt 1900-tal.

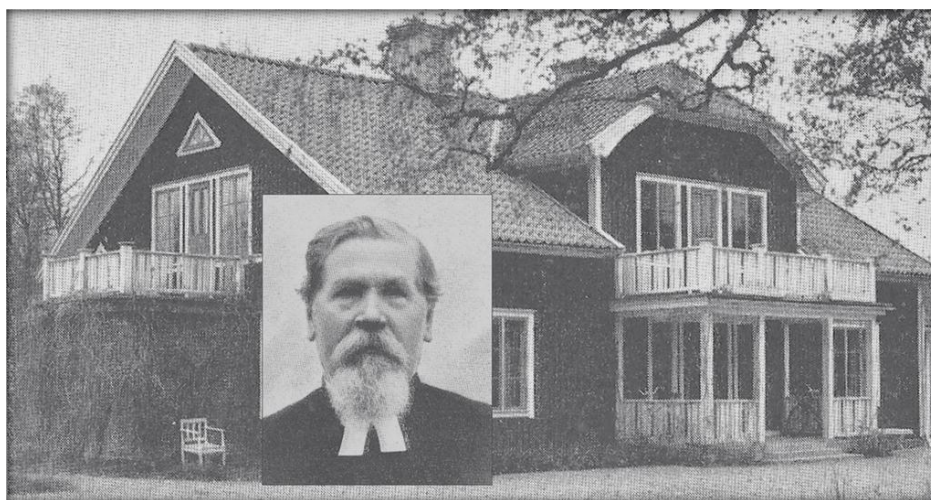
Anlände till Finnerödja station klockan 16.04. Inspektorn själv – Otto Isaksson – i paraduniform, hälsade mig med artig honnör. Installerade mig på det närliggande hotellet, för att färdigställa protokollet över dagens inspektion, vilket inkluderar stationens egen banvaktsstuga.

Vistelsen i Finnerödja varade tre nätter och två dagar, enär min uppgift var, inte endast att bese järnvägens boställen, utan fastmer ge namn åt de människor som föregått de nu varande besittarna. Till den änden hade, i god tid, kyrkoherden i Finnerödja församling, tillskrivits och "audiens" hade, hos denne, beviljats. Sålunda: efter en natts god sömn, begav jag mig vägledes ner till kyrkherrens boställe, tillika expedition och mottogs väl av kyrkoherde David Levin Sandelius. Prästgården, belägen vid en liten å och omgärdad av

en väl vårdad trädgård, låg på promenadavstånd från såväl socknens kyrka som dess järnvägsstation.

Förhörde mig om socknens, tillika pastoratets, allmänna förhållanden och informerades muntligt där om. Pastorn uttryckte visst bekymmer över ortsbefolkningens vanor att allt mindre besöka kyrkans mässor samt undvika barndop och konfirmation uti kyrkans hägn. Fria församlingar hade de senaste decennierna "uppväxt såsom svampar utur jordens innandömen", enligt pastorns ordval.

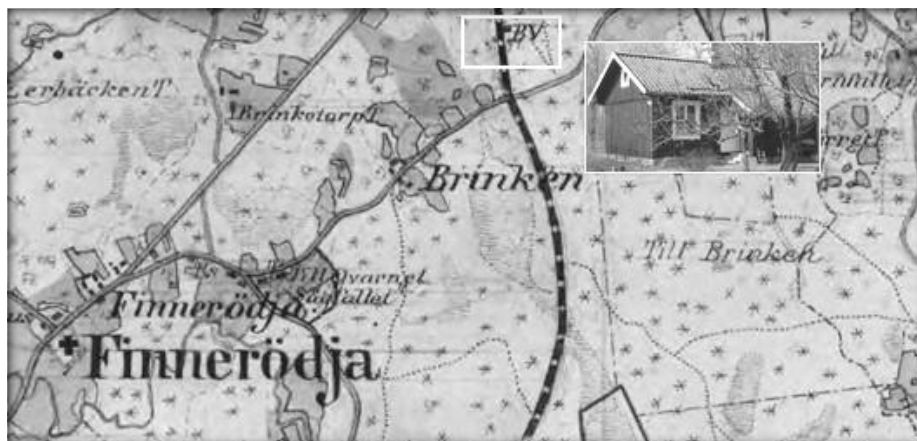
Då det icke var min primära uppgift att diskutera religiösa frågor, ledde jag samtalet in på prästens folkbokförare- ansvar och skaffade mig utförlig information inom detta område. Dylika fakta kommer senare att redovisas. Redan här vill jag dock notera det faktum att Finnerödja blev eget och oberoende pastorat 1862 - samma år som järnvägen kom till socknen. Vidare vill jag notera, uti kanten av protokollet, att pastorernas handskrifter, i många fall, förskaffade läsaren en icke obetydlig möda vid försöken till uttydning av desamma. Vissa sidor syntes som rent klotter eller såsom spår av spattiga kråkors sprattel.



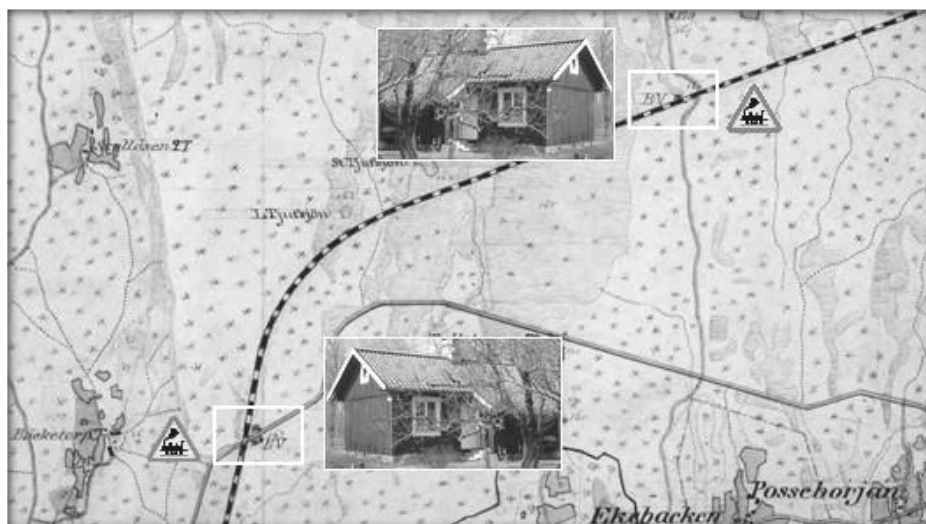
Kyrkoherde Sandelius (1849- 1924) och hans plats på jorden.
Bearbetade foton ur Finnerödjaboken.

Torsdagen den 23/8 1912

Efter att två personförande tåg haft sitt tidtabellsenliga morgonmöte på stationen: Avfärd klockan 08.53. Avlyssnades resenärer, vilka formulerade sig som att resa ner till Gårdsjö, Älgårås och Hova, medan man avsåg att åka upp till Laxå. Senare skulle jag fullt ut fatta den fulla innebörden av detta, deras senare uttalande.



Noterade att ortsbefolkningen omnämner Brinken som Brinka.



Dressinens medelhastighet successivt allt lägre, i takt med att bansträckningen når alltmer oanade höjder.

Visiterar Vägen, om vars namns ursprung ingen torde hysa några tvivel! Vidare mot Vältvattnet och därefter Bergsmossen.

Här måste varit vild och ringa tillträdd mark innan banan kom till. Icke tillstymmelse till människors boningar. Väglöst land. Bara viltstigar som kan anas här och var. Om icke tjänsten hindrade, vore jag benägen att här, ett stycke från banvallen, slå upp mitt tält och invänta aftonens och nattens mysterier i denna sagolika John Bauer- lika miljö. Tomtarna, trollen och älvorna får dock vänta. Plikterna i främsta rummet. Drömmarna må anstå.



Synes mig som att järnvägens planerare en gång i tiden ville bevaka, inte bara järnvägen, utan så ock gränsen mellan Västergötland och Närke, ty här uppe ligger banvaktarvistena tätare än någon annan stans på den tillryggalagda sträckan. Slås av den ovidkommande tanken att detta trampande troligen bekommer utövaren väl. Dressinen i ergonomins tjänst. Gott så!



Det fanns en gräns: På vägen och järnvägen.

RAMUNDEBODA

Ack, hur många resenärer har icke rastat på denna historiska plats genom tiderna! Borasjön är skön att skåda. I solnedgången vilar Västergötlands skugga över halva sjön och på den motsatta sidan speglar sig en närkingsk strandremsa, med en historia, vars motstycke inte på så många ställen står att finna. Här fanns ett kloster, med Antoniter, redan på 1400- talet. Dessa trampade upp en stig som sträckte sig ända ner till Vadstena. Den kallas än i dag för Munkastigen.

Fanns även gästgiveri, där pilgrimer offererades mat och husrum, senare åtnjöt även vägresande folk av alla de slag dessa tjänster. I denna historiska miljö hade jag förmånen att tillbringa nästkommande natt. Fysisk trötthet till trots, inspirerades jag att avsluta den redan inledda travestin av Karlfeldts "Sång efter skördeanden", en dikt, vilken i original är nog så passande för årstiden och en tilltalande tankeflykt i en teknikers sifferfixerade vardag.

Här sansar sig V. I. Olin
i skydd av ett klosters ruin.
Makalös historia skrevs här en gång
mitt ibland böner, blommor och bin.
Måhända en medeltids- sensommar- natt,
munken Kristoffer på strandremsan satt,
beskrev sina känslor i lågmäld sång,
med kappa på kroppen och flint utan hatt.

/ V. I. Olin 1912.

Fredagen den 24/8 1912.



Vaknade i soluppgången, efter att ha drömt om munkar som färdades i tredje klass- järnvägs kupéer mellan Ramundeboda och Vadstena.

I drömmen fanns det en helig, inhägnad hållplats, invid Backgårdens banvaktstuga, där resugna munkar kunde stiga på ett tåg till Hallsberg klockan 08.24, byta till tåg mot Mjölby och anlända till Vadstena klockan 10.48.

Tåget kallades i folkmun för . . . Den gåtan må gissas! Rätt och riktigt: Korståget!



Efter den nattliga rasten i Ramundeboda: Raka spåret fram till Laxå station. Anlande dit klockan 10.46.



Laxå. Tidigt 1900- tal. Stationen och järnvägens restaurang.

Ännu fylld av intrycken från det magiska Ramundeboda föregående dag, befanns miljön på stationen synnerligen rörig och rolös. Lämnade den lånta trampdressinen i rättmätiga händer, intog en lätt måltid på järnvägsrestauranten och tog nästföljande tåg till Falköping klockan 13.45.

Sistlidna vecka har gett undertecknad minnen som sannolikt får lång varaktighet, så som det känns. Alla lärorika och stimulerande möten med Statens Järnvägars folk i dessa gränstrakter mellan götars och svears länder! Vyerna har i flera bemärkelser blivit vidgade.

I minnet bevarar jag synen av banvaktare, sättande sig upp på sina dressiner och trampande sig framåt i en takt som för stunden syns stämma med sinnelaget. Någon sade mig att det hjälpte till i motluten, om hustrun varit otidig på morgonen. – Se, en sa allt va lite smått förbannad, då öonnerlättar, sa han. En banvaktare hade mycket att stå i. Varje dag, vecka ut och vecka in, var det hans sak att upptäcka och åtgärda eventuella brister på den bit banvall och spår som var hans egna lilla företag i det stora hela. Han hade även sitt hus och sin trädgård att sköta. Hade han familj, delades det senare ansvaret av hustru och barn, när de blivit så pass vuxna att de vara mera till nytta än till besvär. Banvaktare, bosatta vid en trafikerad väg, där det fanns grindar/ bommar, tjänade ofta en slant extra. Det var inte sällan banvaktarens hustru som skötte den bevakningen och det gav ett välbehövligt bidrag till familjens livsuppehälle.

Rapport, 20 sidor i folioformat, överlämnades till uppdragsgivarna den 15 september 2012. Enligt uppdrag: V. I. Olin /tjflexbiö.

HAN OCH HANS FAMILJ VAR PÅ SIN VAKT

I del ett av denna berättelse såg vi vilka banvaktare som kom till Finnerödja år 1862. Med utgångspunkt från den tiden redovisas här nere de personer som fortsatte pionjärernas värv under de följande femtio åren, med V. I. Olins rapport (☺) och Leif Vördes underlag som grund. På varje ställe finns en återkommande

rubrik "BOENDE I BANVAKTSTUGAN", där banvaktarna och deras familjer presenteras i tidsföljd. Att redovisa alla med namn och födelseår vore att trötta ut läsaren (även den som skriver detta). Jag ska försöka sortera så gott det går. Risker är att det, trots allt, blir en förfärlig massa fakta, men min avsikt är att presentera materialet i en form som tillfredställer såväl orubbliga kalenderbitare som mera lättsinniga läsare, till vilka jag tveklöst räknar mig (vilket antydde redan tidigare).

Läsanvisning: Ett årtal avslutat med noll (0) kan vara ungefärligt. För att slippa upprepa "banvaktare" (i dagligt tal banvakt) används i fortsättningen beteckningen [B] framför namnen på vaktarna.

VÄSTRA LÖVÅSEN

251, 6 KM FRÅN
STOCKHOLM



BOENDE I BANVAKTSTUGAN

1862: [B] Anders Petter Johansson (född 1836 i Alingsås). Senare gift med Stina Maria Larsdotter (född 1843 i Hova).

1870: [B] Anders Petter Andreasson (född 1831 i Alingsås) och hustrun Anna Cajsa Andersdotter- Palm (född i Älgårås 1834). Familjen hade fem barn. Anders Petter avled på sommaren 1883. Änkan bodde kvar så länge det fanns söner och döttrar i hemmet.

MOTORP

250, 2 KM FRÅN
STOCKHOLM



BOENDE I BANVAKTSTUGAN

1862: [B] August Johansson (född i Hemsjö 1833) och hustrun Lovisa Olofsdotter (född i Slottsbol, Finnerödja 1841). Det fanns två barn i familjen.

1900: [B] August Eriksson (född i Hjälstad 1860) var ensamstående.

1910: [B] Johan August Olofsson (född i Råda 1858) och hans hustru Wilhelmina Lovisa Lindqvist (född i Tångaråsa 1862). Senare: [B] Erik Olof Lidman.

1920: [B] Oskar Edvin Blom (född i Älgårås 1873) och hustrun Augusta Larsdotter (född i Älgårås 1873). Familjen hade vistats flera år i Västerbotten på 1890- talet. Fyra döttrar var födda i Burträsk (i närheten av den berömda ostens vagga). Fadern/ familjeförsörjaren avled 1936.

1940: [☞] Bror William Strålberg (född 1888). Lämnade Motorp 1944.

Senare: [☞] Erik Olof Lidman bodde i Motorp under sommaren 1944.

Senare: [☞] Axel Edvard Persson (född 1892 i Äppelbo) och hans hushållerska (svägerska) Emma Maria samt söner Leif (född 1934) och Tuve (född 1937) Axelsson. (På sidan 8, här uppe, finns några rader om familjen).



Två söner från samma banvaktstuga –Leif och Tuve Axelsson.
Leif står bredvid Magistern (Nilsson) och Tuve sitter
längst till höger, från betraktaren sett.

SÖRTORP

248,6 KM FRÅN
STOCKHOLM



BOENDE I BANVAKTSTUGAN

1875: [☞] Per August Svensson (född 1848 i Hova) och hustrun Matilda Maria Larsdotter (född 1851 i Finnerödja) Sonen Erik August Rickard blev senare extra banvaktare.



1910: [☞] Gustaf Joel Huss (född 1880 i Viby) och hustrun Valborg Maria Andersson (född 1883 i Viby).

Anmärkning: Det fanns en Magnus Huss som ställde till det ordentligt i Indalsälven seklet före, Han kallades Vild- Hussen. Jan har fått en staty i Hammarstrand. Varm rekommendation: Läs den storyn på Nätet. Var de släkt? Det tror jag inte.

1913: [☞] Karl Sigfrid Wärn (född 1887 i Finnerödja) och hustrun Helga Elisabet Inger Hackberg (född 1889 i Hornskatt).

BERGET

(S. Råtorp, Bråten)

247,6 KM FRÅN

STOCKHOLM



BOENDE I BANVAKTSTUGAN

1870: [♂] Anders Petter Johansson (född 1836 i Alingsås) och hustrun Stina Maria Larsdotter (född 1843 i Hova).

1900: [♂] Johan Wilhelm Karlsson (född 1851 i Vårdinge) och hustrun Augusta Sofia Albertina Karlsson (född 1843 i Köping).

1910: [♂] Axel Teodor Pettersson (född 1880 i Götlunda) och hustrun Anna Maria Karlsdotter (född 1878 i Fristad).

1912: [♂] Anton Svensson (född 1864 i Fredsberg) och hustrun Albertina Josefine Eriksdotter (född 1870 i Finnerödja). 1928: [♂] Karl David Andersson (född 1897) och hustrun Gerda Ingeborg. 1938: [♂] Karl Erik Mörk (född 1913) och hustrun Ebba Märtha (född Walfridsson). 1942: [♂] Karl Gunnar Nyberg (född 1914) och hustrun Greta Märta Linnea.

1947: [♂] Arne Viggo Harry Spann (född 1911 i Hovmantorp) och hustrun Annie (född 1911 i Borås).



Berget 1948: Harry Spann och hustrun Annie.

KÄRR

245, 1 KM FRÅN
STOCKHOLM



BOENDE I BANVAKTSTUGAN

1874: [♫] Anders Gustaf Löfgren (född 1845 i Hova) och hustrun Emma Johansdotter (född 1849 i Finnerödja).

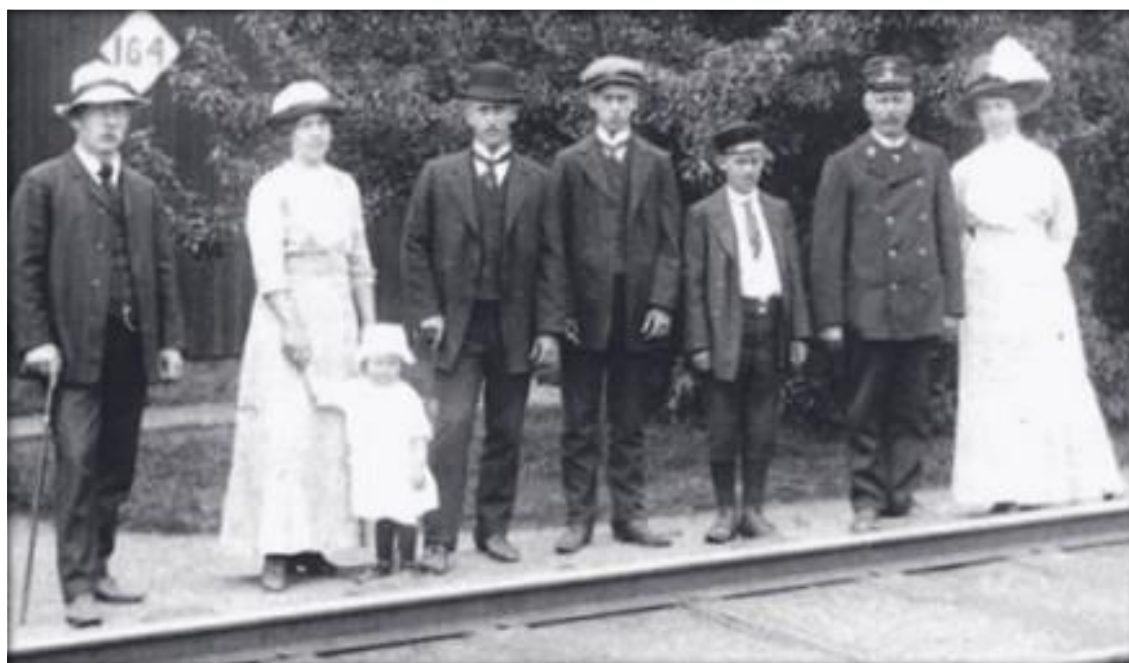
1904: [♫] Erik Johan Wester (född 1853 i Finnerödja) och hustrun Augusta Mathilda Skogman (född 1856 i Finnerödja).

1913: Anna Särnholm (född 1883 i Finnerödja). Svärfadern Karl Johan Särnholm (född 1834 i Åsaka).

Hyresgäster 1943- 46: Familjen Sjölander från Karlstad. Stugan såld 1947. Köpare: Karl Gustavsson. Nuvarande (2010) ägare: Birgitta Flink i Vallsjöbol.



T v: Familjen Wester poserar framför stugan. T h: I mer modern tid.



Banvaktare Westers familj (omkring år 1912).

FINNERÖDJA

243,3 KM FRÅN
STOCKHOLM



BOENDE I BANVAKTSTUGAN

1862: [♂] Johannes Svensson (född 1826 i Vånga) och hans hustru Johanna Lovisa (född i Larv 1831). Tre barn föddes i Vånga och Floby 1851- 1860. Fjärde barnet föddess i Finnerödja.

1873: [♂] Carl Ossian Andersson (född 1851) kom från Sköllersta. 1900: [♂] Johan August Olsson (född 1858). 1926: [♂] Gustaf Rikard Bodin (född 1878) kom från Ytterby.

Eftersom det är något tunnsått med uppgifter om banvakterna, kan det kanske passa att upprätta en lista över de sexton herrar som i tur och ordning axlat ansvaret för den mycket närliggande järnvägsstationen.

STATIONSFÖRESTÅNDARE

1862- 1866	G. R. Magnell
1866 -1872	C. P. v. Hårleman
1872 -1876	A. A. Bergman
1876 -1891	C. E. T. Lennström
1891- 1903	Anders Friberg
1904- 1914	Otto Isaksson
1915- 1929	Carl Holm
1929- 1933	Albin Herling
1933- 1942	Ivar Ohlin
1942- 1944	Albin Larsson
1944- 1947	L. F. Bengtsson
1947- 1948	Allan Larsson
1949- 1951	Gustaf Boman
1951- 1955	G. S. Kling
1955- 1958	Gunnar Rydström
1959- 1976	G. A. Segander



Gustav Adolf Segander var rekordhållare när han gick i pension 1976. Han slog C. E. T. Lennström (som började sin tjänst i Finnerödja hundra år före Seganders avgång) med två år. På bilderna är det trafikområdeschefen i Hallsberg, Gustav Dalhielm, som tackar Gustaf Adolf Segander för hans inemot aderton år som föreståndare på stationen.

BRINKEN

241,3 KM FRÅN
STOCKHOLM



BOENDE I BANVAKTSTUGAN

1862: [☞] Anders Andersson (född 1826)

1869: [☞] K. G. Lundell (född 1821)

1880: [☞] Karl Andersson- Skoglund (född 1845 i Hova) och hustrun Gustava Charlotta Larsdotter (född 1844 i Ryd).

1894: [☞] Per Gustav Johansson- Bäckman (född 1846) och hustrun Karolina Abrahamsdotter (född 1854).

År 1962 kördes ett jubileumståg mellan Stockholm och Göteborg med gammalt lok och gamla vagnar. Här syns vägporten på gamla kungsvägen och Brinken i bakgrunden:

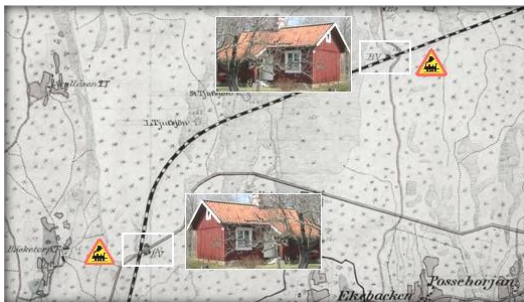


Loket Prins August, med lokförare. (Foton: Seved Walther).

NYA VÄGEN

SÖDRA

240, 4 KM FRÅN
STOCKHOLM



BOENDE I BANVAKTSTUGAN

1862: [☞] Olaus Eriksson (född 1832 i Lundby) och Anna Hansdotter (född 1826 i Lundby). De flyttade till Bergsmossen 1879.

1881: [☞] Ludwig Stolz (född 1848 i Fägre) och hustrun Augusta Wilhelmina Persdotter (född 1868 i Finnerödja).

Extra banvakt: Frans Oskar (född 1879 i Björkäng) och hustrun Tekla Ingeborg (född 1883 i Finnerödja).

1908: [☞] Nils Bernhard Jakobsson (född 1879) och [☞] Oskar Manfred Jansson.

1914: [☞] Johan Albert Sörqvist (född 1887) och hustrun Ada Charlotta Jonsson (född 1887).

1916: [☞] Otto Bodin (född 1885) och hustrun Hulda Maria Zakrisdotter (född 1889).

1918: [☞] Ture Herman Piltén (född 1894). 1920: [☞] G. E. S. Nølgren (född 1892).

1927: [☞] Johan Anton Andersson (född 1889). 1929: [☞] Knut August Karlsson (född 1891). 1931: [☞] Sven Hilding Landerholm (född 1894).

När dubbelspåret byggdes låg stugan i vägen för detta projekt och revs.

Olof Johansson i Backgården berättar: I början av 1900- talet anordnades en tävling, för att få svar på, vilket som gick snabbast – att åka bil eller tåg mellan Stockholm och Göteborg. Vid Nya vägens järnvägsövergång krockade bilen med tåget och bilföraren omkom. Tävla aldrig mot tåget!



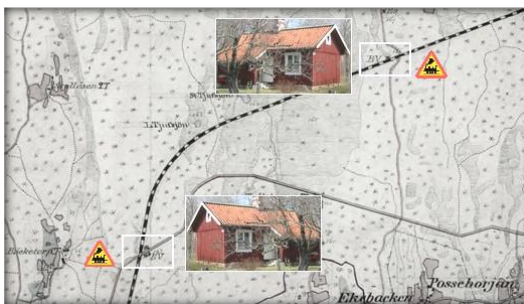
I början av 2000- talet hade en järnvägsbro blivit för trång och ersattes av en ny.

NYA VÄGEN

NORRA

240,3 KM FRÅN

STOCKHOLM



BOENDE I BANVAKTSTUGAN

1874: [☒] Per Gustaf Johansson. Beckman (född 1845 i Finnerödja) och hustrun Carolina Abrahamsdotter (född 1854 i Finnerödja).

1910: [☒] Gustaf Nolgren (född 1859 i Finnerödja) och hustrun Maria Stina Lundgren (född 1863 i Bäreberg).

Extra banvaktare: [☒] Oskar Manfred Jansson (född 1908 i Finnerödja) och Anna Rebecka Särnholm (född 1883) samt döttrarna Anna Olga Margareta (född 1904) och Karin Viola Ingeborg (född 1908).

Bosatta

1931: Sven Hilding Landerholm (född 1894). Senare: Domeli Johan Edgren (född 1898). 1943: Ivar Eugene Eriksson (född 1896).

1944: Anders Gustafsson (född 1914) och hustrun Hildur Gustafsson (född 1914) samt Anders bror, Sven Gustafsson (född 1927).

FAMILJEN GUSTAFSSONS PÄRLA I BANVAKTSTUGEBANDET



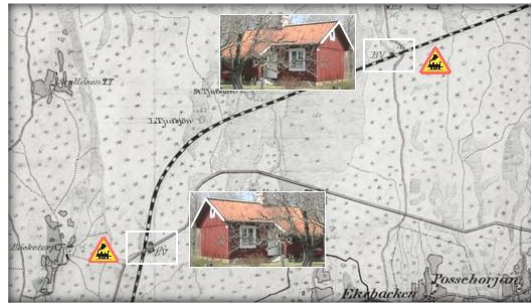


VÄLVATTNET

VID GAMLA VÄGEN

236,2 KM FRÅN

STOCKHOLM



BOENDE I BANVAKTSTUGAN

1862: [☞] Gustaf Aurell (född 1841 i Marka) och hans hustru Stina Abrahamsdotter (född 1838 i Falköping). Fem barn föddes mellan 1864 och 1873). Familjen flyttade till Mosås 1874.

Huset brann ner och en ny stuga uppfördes 1874.

1874: [☞] Carl Fredrik Johansson- Anell (född år 1848 i Bodarne) och hustrun Emma Lovisa Larsdotter (född 1853). Tre barn födda mellan 1874 och 1877.

1904: [☞] Oskar Manfred Jansson (född 1882).

1915: [☞] Gustaf Erik Simon (född 1897).

Senare: [☞] Fritz Valdemar Karlsson (född 1891).

1920: [☞] Oskar Bernhard Pettersson (född 1893 i Götlunda) och hustrun Josefina Emilia (född 1890 i Skövde). Familjen hade tre barn, födda 1914- 20 i Väring och Locketorp.

Senare: [☞] Karl Edvard Helge Wallin (född 1910) och hustrun Sonja Magnhild Bernhardina.

BERGSMOSSEN

236,1 KM FRÅN

STOCKHOLM



BOENDE I BANVAKTSTUGAN

1862: [☞] Anders Larsson (född 18XX).

1869: [☞] Anders Andersson (född 1826 i Algotstorp) och hustrun Maria Gustafsdotter (född 1840 i Stenstorp).

1879: [☞] Olaus Eriksson (född 1832) kom från Nya vägen.

1893: [☞] Karl Andersson- Skoglund (född 1845 i Hova) och hustrun Gustava Charlotta Larsdotter (född 1844 i Ryd).

1909: [☞] Ernst Valdenar Jakobsson (född 1876 i Finnerödja) och hustrun Elin

Maria Ekström (född 1883 i Stockholm).

1911: [☒] Karl Oskar Pettersson (född 1860) och hustrun Ingeborg Åhlund (född 1874).

Senare: [☒] Gustaf Adolf Persson (född 1912 i Snavlunda) och hustrun Kristina Axelina Abrahamsdotter (född 1882 i Kvistbro). Dottern Margit Kristina (född 1910) och sonen Gustaf Henry (född 1912).

Senare: [☒] Oskar B. Pettersson (född 1893).

1922: [☒] Knut Österberg (född 1888) och hustrun Ester Österberg (född 1887). De bodde kvar till slutet av 1940- talet, då de flyttade till Bergsmossen, senare Finnerödja samhälle.

Bosatta 1945- 1948: Johan Hellgren och hustrun Ester samt två barn – Siv och Disa.



T v: Ester och Knut Österberg. T h: Knut Österberg och hans trampdressin
(Foto: Arne Sjöstedt).

BERGSMOSSEN TRAFIKPLATS

236,1 KM FRÅN
STOCKHOLM



Det här var något av en reservstation på sträckan Laxå- Finnerödja. Det fanns mötesspår samt växlar och signalmedel som låg i beredskap, då lastplatsen togs (mer eller mindre) tillfälligt i bruk.



När den gamla barockkyrkan i Ramundeboda flyttades från Borasjön till Laxå centralort 1898- 99, transporterades kyrkobyggnaden med hästskjuts till Bergsmossen och lastades om till järnväg, för vidare befordran Laxå. Det torde ha blivit rätt många skjutsar! Man undrar vad det stod i kolumnen "godsslag" på fraktsedeln. Kyrkoskatt? Det borde det ha gjort, eftersom Laxåborna fick en väldigt fin skatt att vårda i nybyggarsamhället. Kanske var V. I. Olin inte så fel ute i sin dröm (sidan 13), fast hans drömfantasier handlade om korståg i en annan tid. ☺.

BOENDE I BANVAKTSTUGAN

1862: [☒] P. J. Carlbom (född 1839). Han flyttade till Kärr 1864. Karl Gustaf Lundell [☒] (född 1826). Han flyttade till Älgårås 1869.

1874: [☒] Johan Alfred Jansson (född 1847). Han flyttade 1877.

Extra banvakt: Jan Adolf Larsson– Lundqvist (född 1849 i Finnerödja).

1896: [☒] Extra banvakt: Anton Svensson (f 1864).

1917: [☒] Hjalmar Emanuel Thyr (född 1886) och hustrun Judit Maria Thyr (född Jansson 1879).

Senare: [☒] Oskar Bernhard Pettersson, med familj fram till 1922.

Boende efter 1922, utan SJ- tjänst.

Skomakaren Anton Julin- Bergman (född 1867) och hustrun Miriam (född Nilsson 1877). Dottern Eva Ingrid Sofia (född 1920).

1929: Elof Olsson (f 1905) och Margit Persson (född 1910). Dottern Siv (född 1930). 1941: Johan Persson (född 1885) och Amanda Eriksson (född 1881).



Johans och Amanda Erikssons dotter Ester Olsson
på järnvägsbron vid Bergsmossen.



Familjefoto framför huset i Bergsmossen 1930. Elsa Jansson, Ester Olsson, Elof Olsson, Margit Olofsson och hennes dotter Siv.

BACKGÅRDEN

000, 0 KM FRÅN
STOCKHOLM



BOENDE I BANVAKTSTUGAN

1880: [☞] Per August Säll (född 1840 i Bodarne) och hustrun Anna Lotta Petersdotter (född 1837 i Finnerödja). Senare: [☞] Aron Persson (född 1851 i Finnerödja) och hustrun Lovisa Johansdotter (född 1855 i Finnerödja).

1900: [☞] Karl August Larsson (född 1849 i Ryd) och hustrun Karolina Wilhelmina Petersdotter (född 1849 i Säter). Till Kvistbro 1910.

1911: [☞] Anders Svensson (född XXXX) och hustrun Sofia Augusta (född XXXX).

1917: [☞] Gustaf Engelbert Andersson (f 1819).

1925: [☞] Ernst Valdemar Jakobsson (född 1876 i Finnerödja) och hustrun Signe Maria Linnea (född 1909 i Finnerödja). 1935: [☞] Gustav Adolf Persson (född 1881). 1941: [☞] Karl Helge Hjalmar Frisk (född 1916). Två döttrar. Flyttade 1945.

[☞] Birger Friberg (född 1916) och hustrun Gertrud (född 1914).

Därefter bodde omkring år 1965 Gottfrid Karlsson – "Bölja" - (född 1916) och Maj-Britt Karlsson (född 1927). Harry och Karin Julin förvärvade fastigheten 1974 och bodde där, men i samband med krav på högre tåghastighet revs huset.

SIC TRANSIT GLORIA MUNDI

Så förgår all världens härlighet!



Familjen Friberg med barn och barnbarn. 1950- talet.

De här två bilderna och nästa visar verkligen att järnvägen låg väldigt nära banvaktarfamiljens hus. Det var längre till redskapsboden i kanten av tomten! Många sådana här idyller platsade inte i den moderna snabbtågtrafiken.



F d Banvaktens i Backgården på 1960- talet.
Foto: Olof Johansson.

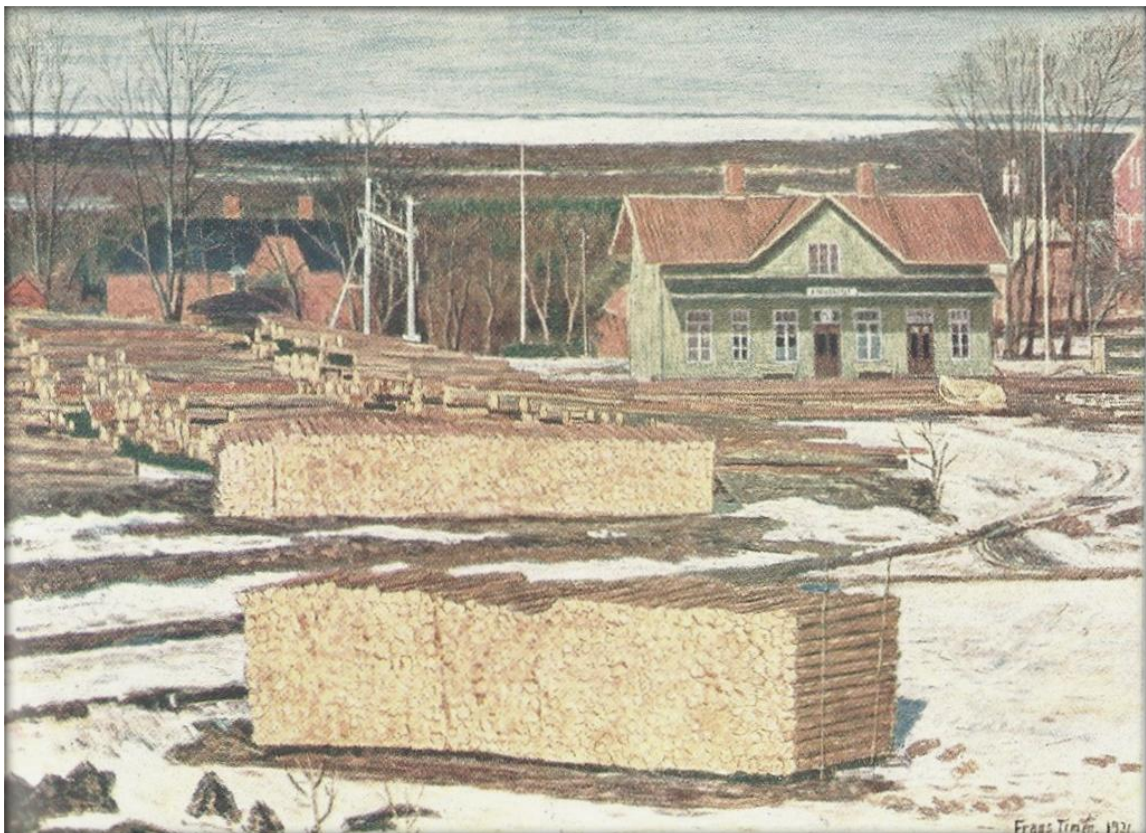


Det stod ett stationshus här i nära 130 år. Men nu var det slut (1991).

DÅ DET ÅNGADE PÅ



UTSIKT



Frans Timén: Finnerödja järnvägsstation. Oljemålning 1931. (Ur Finnerödjaboken).

BANARBETE



Lindström, Andersson, Spann och Bousard.



T v: Eriksson, Gustav i Råtorp, Eriksson, Andersson och Spann. T h: (Bland andra)Johansson, Englund, Lindström, Eriksson, Eriksson, Anders, Johansson, Blom, Nils och Simon.



Bland andra: Gustavsson, Persson, Lindström, Johansson, Andersson, Eriksson, Andersson, Nolgren och Nils (i Prästgården).

EXPEDITIONSARBETE



Gustav Adolf Segander. (Foto Christer Segander).



T v: K. H. Svanmark. T h: G. A. Segander, med flera, på Finnerödja station.



T v: Bengt Pettersson. T h: Ångman, Svensson, Eriksson (stående), Svanmark, Fru Wikén och Wikén.

DUBBELSPÅR 1943



T h: Si A. J. Wiklund och schaktmästare Palm.



JORDGUBBAR



SLUTORD

När jag kom till Stockholm 1962 och Finnerödja kom på tal, fann jag att orten var känd för två saker: Jordgubbar och Vårdshuset Finngården. Huru härmed? som man formulerade sig i interna orderskrivelser och meddelanden vid den tiden? Vad jordgubbarna beträffade, var det inte så konstigt. Finnerödja var verkligen riksbekant för sina jordgubbar. Lite mer förvånande det mig att folk varit på Finngården. Men alla åkte ju inte tåg. Med bil låg förstås Finngården bra till, alldeles vid vägkanten, ungefär mitt emellan Stockholm och Göteborg.



Tidigt 1960- tal. Kaisa, ett stycke Cst och Alf.

Min fru Kaisa och jag kom som nykläckta stationsskrivare till Stockholm 1962 och blev kvar där till i mitten av 1970- talet. Vid vårt inträde i SJ- företaget sades det vara Nordens största med upp emot sjuttiotusen anställda. SJ var ett sammanhållet företag, ett så kallat affärsdrivande verk, med krav på lönsamhet. Eventuellt överskott i rörelsen gick rakt in i Statens kassa. Blev det underskott fick SJ skämmas, medan Staten gnydde och sköt till de pengar som fattades. Det fanns en driftavdelning, en maskinavdelning, en banavdelning, en ekonomiavdelning, en personalavdelning, med mera, med mera.

Var det ett mossigt och omodernt företag? Ja, vars. Och mossigast var faktiskt möblerna. Skrivborden, bokhyllorna, stolarna och annat i gedigen ek och smutsbrun, flagnad färg, såg lika dana ut på varenda tjänsterum. Bilden på nästa sida visar vad jag menar: Där ser vi en stationsskrivare och en förste stationsskrivare, sittande mitt emot varandra. De väntar nog på att en överordnad ska förelägga dem en ny arbetsuppgift, vilken de kommer att ta sig an med samma noggrannhet och byråkratiska nit som vanligt. Två tjänstemän, sittande mittemot varandra, alltså. Det fanns tusentals sådana tjänsterum, tyngda av tradition och plikt.

På 1800- talet hade Järnvägen ingen egentlig konkurrens. Man etablerade sig och meddelade marknaden: Här är vi. Var så goda och köp våra tjänster, om ni har lust. Vill ni inte, får ni skylla er själva. Vi krusar inte med marknadsföring och sådant strunt. Under 1900- talet blev landsvägstrafiken något att räkna med, både inom godstransport- och persontrafik- sektorn. SJ fick då bekväma sig med att tala om för marknaden att landsvägstrafik var skit. Det var mycket, mycket bättre att skicka såväl gods som människor på järnväg.

Omorganisationer var något som SJ ägnade sig åt med liv och lust. Vi hade en genomgripande sådan i slutet av 1960- talet och en ny tio år senare. På 1970- talet kom också lagen om medbestämmande (MBL). Även SJ fick anpassa sig till

detta. De anställdas inblandning i beslutsprocesserna var mest till besvär, tyckte SJ. De fackliga företrädarna fick emellertid tillträde till finrummen med de stora, blanka sammanträdesborden. Så många möten det var och så många protokoll det skrevs!



Bild från Järnvägmuseet-

På 1970- talet hade landsvägstrafiken vuxit sig så stark att den (och andra) krävde rättvisa förhållanden mellan transportföretagen. Det blev tal och beslut om att varje företag fullt ut skulle bära sina egna kostnader. Tidigare hade det varit lite så och så i det avseendet. SJ fick lära sig att personal inte var någon fri nyttighet som kunde anställas och hållas sysselsatta, oavsett svängningar i konjunktur och efterfrågan. Det blev på modet att rationalisera. Man skulle behålla det lönsamma och göra sig av med det olönsamma och det innebar med nödvändighet att järnvägssträckor lades ner och att folk blev friställda. Det var faktiskt en turbulens som hette duga lite var stans i Sverige.

I det följande avsnittet ur min berättelse om SJ (2004) kan man utläsa vad det handlade om. Vi gästade Örsundsbro i Uppland den gången. Men det kunde (i princip) lika väl ha varit ett besök någonstans i Västergötland.

ÖRSUNDSBRO I UPPLAND - EN TILLSTÄLLNING PÅ HÖSTEN 1972

Det regnade och blåste kraftigt den där kvällen. Vi hade bokat tjänstebil och efter en dryg timmes resa från Stockholm befann vi oss i Örsundsbro Folkets Hus. Alla från orten var där. Kyrkoherden, stationsmästaren och den lokale polismannen kom uniformerade, medan postmästaren var civilklädd. Flera företagare och många av deras anställda var på plats och det var också doktorn och distriktssköterskan samt skolans rektor och ett fåtal högstadieselever. Kommunledningens representanter kom dit med sina platta portföljer och allmänheten kom som de var.

Det var en förtätad, ganska fientlig, men ändå förväntansfull stämning i den överfyllda lokalen när arbetarkommunens unge ordförande tog plats på podiet. Han såg inte glad ut när han ändå uttryckte glädje över att så många kommit dit.

På den främsta bänken, som stod så nära podiet att man kunde lägga upp fötterna där, satt de tre som representerade SJ: En tjänsteförrättande distriktschef, en sektionschef och så ärendets handläggare (jag). Efter några månaders arbete hade min utredning blivit klar. Den hade föredragits, stötts och blötts inom SJ i veckor och därefter skickats ut till alla tänkbara adresser, internt och externt. Uppsala Nya och Enköpingsposten hade feta rubriker på nyhetssidorna och argumenterande kommentarer på ledarsidorna. På TV och i radion intervjuade man engagerade, arga, förtvivlade (på ren svenska förbannade, som man brukade säga) människor som kallade SJ ansvarslöst och i total avsaknad av socialt ansvar.

Vad var det då som väckte så stor uppmärksamhet och så häftiga känslor? Inget märkvärdigt, faktiskt. Bara ett rutinärende i Stockholm. Vi tänkte lägga ner järnvägen mellan Uppsala och Enköping, en sträcka där Örsundsbro var den viktigaste mellanliggande stationen. Linjen trafikerades av ett godståg varannan dag och några rälsbussar på vardagarna. Den genomsnittliga godsmängden var knappt mätbar och antalet resande skulle normalt ha rymts i en eller två taxibilar, så kalkylen var ganska enkel. Trafiken var mycket olönsam, men det måste bevisas! Jag var ensam handläggare och ansvarig inför min gruppchef. Denne var ansvarig inför sektionschefen som var ansvarig inför distriktschefen som var ansvarig inför generaldirektören som var oansvarigt enväldig inom SJ. Trycket från Staten var hårt. Rationalisera mera, mera, mera. Nej, det räcker inte. Mera, mera! Det här var före datorernas tid, så det gällde att skaffa adekvat och relevant (två förfärliga ord som ofta användes vid SJ) och nödvändig information från många arkiv, det ena äldre än det andra.

Den kaxige, unge mannen i Örsundsbro Folkets Hus, iklädd svart skinnjacka och en knallröd skjorta, vände sin blick mot oss tre på första bänken och yttrade: Ja, så är ni här då, jag hälsar er inte välkomna, eftersom det är er förbannade skyldighet att komma hit! Ett sorl i lokalen tystades snabbt ner och så fick vår representant äntra podiet och tala till församlingen. Han gick igenom min utredning och redogjorde för huvudargumenten, lugnt och sakligt, punkt efter punkt. Och så var det dags för frågor.

Jag satt där och funderade på hur man lyckats mobilisera så mycket intresse och hur man kunde formulera så många frågor och tycka så intensivt illa om förslaget att lägga ner järnvägen. En efter en ställde de sig upp och talade. Företagen i Örsundsbro skulle gå i konkurs. Samhället skulle helt enkelt dö, om tågen försvann. Så urbotat galet att ersätta tågen med landsvägsbussar och lastbilar! Jag minns speciellt en dam i övre medelåldern som höll ett långt och mycket engagerat försvar för järnvägens fortsatta existens. På min kollegas försynta fråga hur ofta damen ifråga nyttjade tåget svarade hon helt aningslöst att hon inte åkt tåg på många år, men som barn hade hon ofta fått följa med sina föräldrar på tågresor till Uppsala och Enköping och nu bodde hon inte långt från järnvägen och menade att det var en fröjd att se tågen komma och gå. Hur bemöter man sådana synpunkter? De ekonomiska argumenten faller sönder som glas mot cementgolv. Där satt vi med våra käcka, ekonomigrundade argument. Hur mycket får en känsla kosta? Känslan av att vara en del av något som lever och mår bra som ska ställas mot känslan av att någonting viktigt håller på att dö. /Alf (2004).

När det börjar bli dags att avsluta den här berättelsen, vill jag återföra den till nutiden (2017). På nattygsbordet ligger årets litterära Nobelpristagarens, Kazuo

Ishiguro, "Återstoden av dagen". Vi såg filmen, med Anthony Hopkins och Emma Thompson som The Butler och the Miss Kenton, för många år sedan och glömmer den aldrig. Halvvägs genom boken är jag övertygad om att den inte heller kommer att bli glömd! Mästerligt!

För att göra en övergång till SJ. Vad återstår i dag av det lokala järnvägslivet i Finnerödja? Det korta svaret: En elektrifierad dubbelspårig järnvägssträcka, avsedd för tåg med få uppehåll, hög hastighet och planskilda korsningar. Det är allt!

Tack Leif

för det fina underlaget, visserligen av sådant omfång, att risken för vilsegång i dessa Tivedens labyrinter, varit överhängande från början till slut. Men, inte desto mindre, mycket spännande och intressant material för en före detta järnvägare som inte så ofta tänker på SJ nu för tiden.

Tack Hans- Owe

för din uppmuntran och tålmodiga strävan att få mig i något rättare riktning, då den här berättelsen har varit på väg att spåra ur!

Till dig som läst ända hit. Tack för visat intresse!

Anmärkning: Jag visste inte då att det skulle bli en del tre.



/ Alf

Bilaga: Källor

Leif nämner och tackar följande personer och organisationer
i sin sammanfattning 2010:

Oliver Engvall Herrängen	Hilding Karlsson Finnerödja
Jöran Johansson Åtvidaberg (banvakten.se)	Sveriges kyrkoböcker Lantmäteriet.
Järnvägmuseet i Gävle	Hova, Förr och nu
Riksarkivet i Arninge	Karl- Ingvar Eriksson Laxå
Banverket - Christina Engström	Sigrid Andersson Laxå
Arne Sjöstedt Timersdala	Sven- Olof Persson Svartå
Gunn Sjöstedt Karlskoga	Finnerödjaboken
Torbjörn Ljungqvist Röfors	Folk i bygden som delgivit
Hans-Ove Persson Finnerödja	foton och berättelser
Birgitta Flink Vallsjöbol	Laxå- Ramundeboda
Olof Johansson Laxå	Hembygdsförening
Gun Eliasson Laxå	Alf Pettersson
Inga- Lill Karlsson Laxå	Mats Kjellstrand
Ulf Bergman Gyttrorp	Laxå kommuns arkiv
Hova- Älgåråsboken	Leif Vördes fotosamling.
Allan Gustavsson	