

# JÄRNVÄGAR OCKSÅ!



Nästan mitt emellan Stockholm och Göteborg

## STATENS JÄRNVÄGAR I FINNERÖDJA SOCKEN SAMT ETT SIDOSPÅR

Underlag och utredning

Leif Vörde

2010

Bearbetning

Alf Gunnarson

2017

NAVIGARE NECESSE EST – VIVERE NON EST NECESSE  
(att segla – resa - är nödvändigt, att leva är inte lika nödvändigt)  
Pompejus (106- 48 f. Kr.)

CURRERE ET LUDERE NECESSE EST – ETIAM VIVERE  
(det är nödvändigt att resa och spela/ leka - likaledes att leva)  
V. I. Olin (1884- 1972 e. Kr.)

# FÖRORD

Mariestad den 3 december (första advent) 2017

Kära läsare!

I vårt osorterade fotoarkiv (vi har ett som är ordentligt sorterat också, tack vare att en i familjen har sinne för sådant), i form av en proppfull IKEA- kartong, finns det ett foto som har vållat mig bekymmer i flera år. Kanske "vållat bekymmer" är att ta i. Snarare varit ett irritationsmoment, vilket också, vid närmare eftertanke, är en överdrift. Fotot har mera varit som . . . . Hur som helst, jag antar att det är mer än hundra år gammalt och det föreställer en grupp – ungefär 25 personer – som ställt upp sig framför ett ånglok. Nästan alla har spadar i händerna och det syns att det bara är en tillfällig rast i arbetet, när fotografen "råkade" komma förbi. När jag haft anledning att söka efter något i den där kartongen, har det aldrig slagit fel: Jag har blivit sittande där med det förbannade lokets rök i ögonen och undrat varför det ligger i min kartong. Man skulle ju vilja veta vilka de är och vad de hade för sig, utom att bli fotograferade.

När Leif skickat över underlaget om Statens Järnvägar i Finnerödja socken och jag höll på att fördjupa mig i ämnet för två veckor sedan, kom jag att tänka på den där bilden. Det var inga problem. Det var bara att blunda, sticka ner handen i kartongen och – precis som vanligt – var det den BILDEN jag hade i nyporna. Jag synade den än en gång, nu lite mera ordentligt än vanligt och fann några spår.



På baksidan har min farbror, Lennart Karlsson i Mossebo (1929 – 1999), med barnslig handstil skrivit: "Detta kort har varit Karl Larssons i Wallsjöbol, men är nu Karl

Anderssons i Mossebo”.

Varför då? tänker jag. Hade farfar, Carl i Mossebo, varit i Vallsjöbol och stulit kortet?



En närmare titt på loket visar att det står "GLAN". Inget att förlora, tänker jag och googlar det. Döm om min förvåning, när det visar sig att . . . .

Men en sak i taget: Karl Gustaf Larsson i Vallsjöbol och hans hustru, Anna Charlotta Karlsdotter (Karl- Lars- Lotta) bodde i Vallsjöbol fram till 1923/ 24. Därefter bytte de sin äga och boplats med Frans Oskar Karlsson och hustrun Anna Lovisa i Erikstorp. Karl Larsson avled i samma veva och Karl- Lars- Lotta blev ensam i Erikstorp. Det var kort avstånd mellan Mossebo och Erikstorp och på ett eller annat sätt kom kortet i Lennarts händer och han skrev den där proveniensen på baksidan. Kanske är Karl Gustaf med på bilden. Kanske var han rallare en gång i tiden och kanske han, i så fall, sa som sin namne i Barrud, Carl Gustaf (Carlsson) "I ungdomen arbetade jag på Banken, ja järnvägsbanken, vill säga!"

Så slumpade det sig att den förträffliga Karl- Lars- Lotta kom med på ett hörn ännu en gång.

Det här visade sig på skärmen:



Samma lok, samma arbetslag, samma bild, fast i lite bättre skick, som det ser ut!

NÖJ hade en smalspårig järnväg: Påsboda- Finspång och Finspång- Norsholm. På våren 1899 började man bygget av sträckan Pålsboda- Örebro. Bilden togs vid Öby Kulle i Norrbyås socken, där det numera är ett naturreservat. Kullen ligger norr om Kvismare kanal, mellan Rysjön och Kvismaren. På våren är det en spektakulär plats, med massor av ormar som vaknar till liv efter vinterns dvala inne i kullen. Vi var där och såg eländet

någon gång. Det var häftigt!

Man kanske också vill veta vem som tog bilden. Det var den här mannen: Samuel Lindskog (1872- 1953), uppväxt på den trakt, där järnvägsbilden togs och senare boende och verksam i Örebro. Han hade en cykel och en kamera. 30 000 glasplåtar blev resultatet av hans gärning (Örebro Läns museum). Han var Albys och Örebros svar på Herrängens Oliver Engvall, helt enkelt!



Med en lättnadens suck överlämnar jag det magiska fotot till familjens arkivarie och som avslutning på denna utvikning visas en bild från Kvismaren station 1924. Tåget mot Örebro Södra har det inte så lätt, som synes. Det var översvämning den våren:



Bild. Norra Östergötlands Järnvägar - NÖJ (Rolf Sten).

## TRE STATYER

En av bröderna fick en staty i Göteborg och en i Stockholm. Båda var ingenjörer. Storebror var kanalbyggare (lärjunge och medarbetare till Baltzar von Platen) och senare järnvägsbyggare i Sverige. Lillebror var uppfinnare. De hette Nils och John Ericson. Här flankerar de den anonyme Rallaren (Sören Niklassons verk i Hallsberg):



Nils (född 1801), en rallare och John Ericson (född 1802).

År 1854 beslutade riksdagen att det skulle byggas stambanor i södra och mellersta Sverige och Nils Ericson blev chef för det projektet. Den västra stambanan, mellan Stockholm och Göteborg, togs i bruk på hösten 1862.

Folks resvanor förändrades. Visserligen hade man färdats på mer eller mindre farbara landvägar i många hundra år, men nu blev det så mycket bekvämare att förflytta sig. Utefter de nya banorna anlades stationer som ofta var kombinerade järnvägs- och postanhalter. Dessa blev centra för stationssamhällen, omkring vilka det byggdes övernattnings- och näringsställen, fabriker, affärer och bostäder.

Finnerödja är ett gott exempel på den här omdaning. Tidigare hade Paradistorg och Kyrkan varit socknens centrum. Efter år 1862 blev stationssamhället också något att räkna med.

Leif Vörde har samlat en hel hopper fakta – handlingar, utredningar och bilder - som visar vad som hände tack vare/ på grund av järnvägen. I det följande presenteras det materialet, kompletterat med en del annat från mitt arkiv och mina sökningar på Nätet.

Alf Gunnarson

Före detta järnvägare

2017



Uppe: Stora landsvägen. Kyrkan och Ålderdomshemmet. Mitten: Paradistorg, Stenqvists, Missionshuset och (en skymt av) Bengtssons (Båda bilderna från Finnerödjaboken).  
Nere: Stationssamhället.

## TRE LOGGOR



1890- talet.



1940- talet.



Mer modern variant



DEL ETT

DE FÖRSTA  
FEMTIO ÅREN I  
FINNERÖDJA

# INNEHÅLL

## FÖRORD

(SID 3- 6 OVAN)

## MED MERA

(SID 7, 8)

DEN 1/8 1862

VAR EN STOR DAG

FINNERÖDJA STATION

SAGAN OM

PILABRITTA OCH VIKTORIA

ÅTER TILL

NORMALSPÅRET ÅR 1862

INFLYTTADE TILL SOCKNEN

1862- 1863

JÄRNVÄGARE

BLIV VID DIN RÄLS

## DEN 1/8 1862 VAR EN STOR DAG

Det var högtid i Finnerödja och så var det på flera ställen mellan Töreboda och Hallsberg den där sommardagen. I årtal hade det pågått arbete: Planering, förhandlingar, expropriation av mark, stakning, trädfällning, röjning och grävning. Berg hade krossats och blivit till underlag och utfyllnad. Grus och sand hade lastats på och lastats av dagarna i ände. Oxar hade stretat och dragit, ty hjulet var uppfunnet ☺ och raska karlar, med spett, spadar och hackor, hade slitit, svettats och svurit och gjort sina dagsverken och fått sin lön i form av välbehövliga riksdaler. Många lockades att "gå på rallen", med möjlighet att tjäna lite mer än som vanliga drängar på vanliga gårdar, trots att drängjobben var mindre riskfyllda och mindre slitsamma. Det var rallarnas tid.

Möten mellan gammalt och nytt:



1860- tal.



(1962): Jubileumståget och ett ordinarie snälltåg möts i Finnerödja.

Nu banar sig en vall genom landskapet. Den slingrar sig inte och den kröker inte så snävt som grusvägarna. Tvärtom: rakt och prydligt delar den naturen mitt itu och som kronor på verket vilar mycket parallellt lagda räler av rent stål, den ena 1435 millimeter från den andra, på slipers av rent trä. Sju och en halv mil järnväg har skapats mellan Töreboda och Hallsberg.

En felande länk i den västra stambanekedjan är fixad. Sträckan Göteborg-Töreboda har redan varit i drift nästan tre år. En andra länk tas i bruk samtidigt som den förbi Finnerödja. Det är sträckan Björnlunda- Sparreholm.. Tre månader senare (8/11) blev sträckan Sparreholm- Hallsberg klar och så kunde kungen (Karl XV), riksdagen och den kungliga järnvägsstyrelsen konstatera att Västra Stambanan var farbar. Det blir fyrfaldiga leven, invigningståg och ceremonier både här och där. Hurra!

1962: Vi hade polletterat våra koffertar från Hässleholm (Kaisa) och Jönköping (jag) och vår första bostadsadress blev en tvårummare på Konstgjutarevägen i Johanneshov, en kvarts resa med tunnelbanan till/från Centralen. Så var det bara att sätta igång och jobba då. Kaisa fick tjänst som arbetsledare på biljettexpeditionen och jag blev tågklarare (stins) på Centralstationen. Där skulle man ha uniform och man skulle ha stinsens viktigaste attribut, signalstaven (när det var dagsljus) och den rödmålade signallyktan (när det var mörkt).

1965: I en av sina romaner - Flygplatsen - berättar Arthur Hailey om ett kaos som var tämligen omöjligt att hantera för flygledare och andra. Jag läste hans bok några år senare och slogs av likheterna mellan hans fiktion om flyget och vår verklighet i december 1965. Egentligen är det löjligt att försöka beskriva eländet kortfattat. Jag nöjer mig med några fragment. Vädret var det värsta tänkbara flera veckor i sträck. Det var mycket kallare än normalt och det var häftiga snöfall, det ena efter det andra, Varken människor eller materiel hann tina upp förrän nästa oväder spädde på det redan omöjliga läget med flera rälsbrott, igenfrusna växlar, låsta bromsar och uttröttad personal på alla nivåer i företaget. En morgon kom jag till expeditionen och hörde till min förvåning att Nordpilen just passerat Uppsala. Är Nordpilen verkligen i rätt tid? Glöm det, hörde jag från ett skrivbord framme vid fönstret, det är gårdagens Nordpilen som just gått från Uppsala. Det är bara ett exempel. Somliga tåg var faktiskt ett dygn försenade och då ska man komma ihåg att samma lok och vagnar som utgjorde sydgående Nordpilen rätteligen skulle ha gått tillbaka mot Narvik eftermiddagen före, klockan 17.00.

Vi hade ansvar för trafiken Stockholm- Uppsala- Avesta, Stockholm- Köping, Stockholm- Hallsberg, Södertälje- Eskilstuna och Tillberga- Ludvika samt Nynäsbanan, Roslagsbanan och lite till. Alla tillgängliga tågledare arbetade dubbla skift veckor i sträck och stämningen i det där tre- modul- rummet blev minst sagt ansträngd. Utöver tågledarna samlades, från och till, en mängd chefer av alla de grader i rummet och sällan har så många kloka huvuden, på en och samma plats, skakats så intensivt i misströstan och hopplöshet. Det var en förtätad, högljudd stämning och den varade i dagar och veckor innan tågen gick någorlunda rätttidigt igen. /Alf (2004)

På hösten, hundra år efter att det första tåget kommit till Finnerödja, hände det sig alltså att två nyutbildade stationsskrivare, den ene uppvuxen i Finnerödja och den

andra i Hallsberg (delvis i Stockholm), begav sig till huvudstaden för att söka lyckan på den ståtliga järnvägsstationen Stockholms Central (Cst). Det korta utdraget här uppe ska ses som en parentes i denna framställning.

1862: Man kan tänka sig vad stort det var. Det hade börjat flera år tidigare med rykten som så småningom besannades, när representanter från Staten strök omkring i socknen med kartor och kompasser och andra instrument. Sedan kom de och knackade på hos hemmansägarna och erbjöd dessa att bli exproprierade. Punkt slut! Senare kom rallarna och bröt mark och det var inte vilken mark som helst de hade att göra med i Finnerödja. Den stora skogen Tiveden var proppfull med flyttblock och annan bråte, i form av knölar av åsar och berg och däremellan dalsänkor med mossar och kärr.

I framtiden kommer socknen att genomfaras, inte bara av vagnar på krokiga grusvägar, utan även av lok och vagnar på raka sträckor med stålskenor:



Järnvägen klöv socknen i två delar: En öster om järnvägen och en väster om.  
(Bearbetad häradsekonomisk karta, fältmätt 1877-1882).

Så här skrev jag 2008 i "En betraktelse":

Socknen bredde ut sig på båda sidorna om en landsväg och en järnväg, vilka var och en på sitt sätt förband rikets huvudstad med den näst största staden. I sin sträckning genom vår socken hade dessa infrastrukturens tungviktare svårt att skiljas. Ingenstans kom de varandra så nära som där. Redan vid inträdet i socknen (österifrån) fick de närlinjekontakt och när järnvägen därefter, via viadukter, korsat landsvägen två gånger, strax före och efter Finnerödja station, fick den för sig att än en gång söka upp vägen, fast denna gång smög den sig under densamma. Ganska snart därefter lämnade såväl landsvägen som järnvägen våra bygder, för att gå skilda vägar ända till Göteborg. / Alf

Den första augusti 1862: Det var en fredag och dagen firades vid den tiden som påminnelse om att kejsar Nero fängslat aposteln Petrus. Men vem tänkte på apostlar en dag som denna? Kanske komministern i Kavelbron - Olof Söderlund - eller kanske inte. Denne inrättade i alla fall ett nytt uppslag i sin kyrkbok, sidorna

498- 499, där han skrev in 20- 30 nya sockenbor år 1862.

Det kom folk från Våring, Herrljunga, Fröjered, Bodarne, Floby, Tived, Stenstorp, Gökhem, Falköping och Alingsås. Någon kom ensam, men de flesta hade familj. Och hur var det med bostadsfrågan? Den var redan löst. Det hade inte bara byggts banvallar. Det hade byggts och skulle byggas hus också. Mer om det senare.

Ångloken stånkade sig uppför, eller pyste mera försiktigt utför den ökända Finnerödja- backen, där det – trots allt - gick som på räls tills det blev höst. Då ramlade det ner löv på banan och det var slirigt och halt som på den värsta isgata. Oj, oj, oj!

Det här är Knut Österberg, banvakt i Bergsmossen:



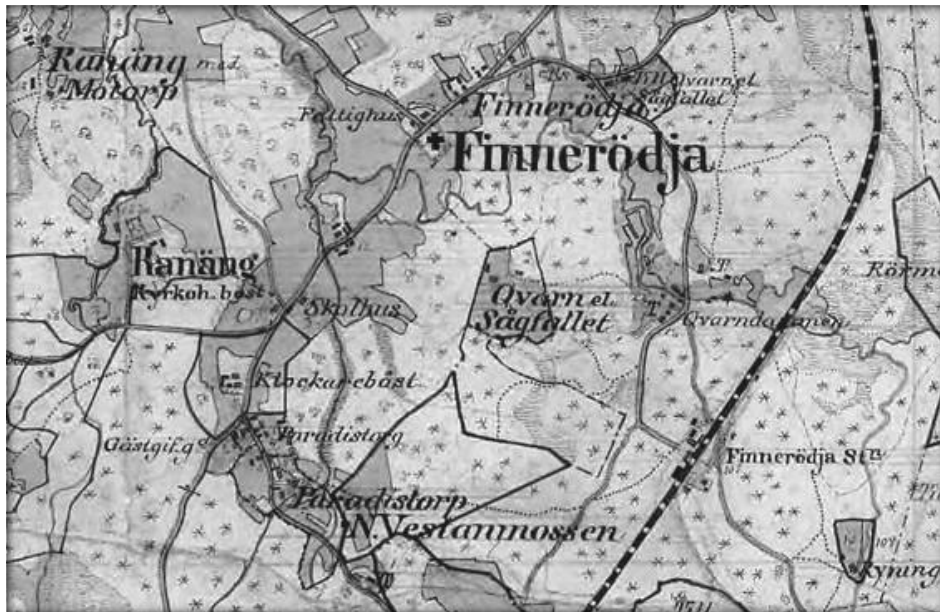
Foto: Arne Sjöstedt.

Han får tills vidare representera alla de banvakter som senare kommer att presenteras. En banvakt var, som titeln anger, ansvarig för ett stycke järnväg. Han satte sig upp på sin trehjuling och trampade sig fram och tillbaka, fram och tillbaka och kollade att järnvägsrälsen låg som den skulle. De tunga tågen tärde på underlaget. Rälsbrott var vanliga och spikar som fäste rälerna vid sliprarna lossnade. Banvaktens uppgift var att se sådana förändringar och åtgärda felen. Det var ett ansvarsfullt arbete.

Nu ska vi ta oss en titt på Finnerödja station. Därefter ska vi titta lite närmare på en lokal järnvägslinje mellan Finnerödja och Skagersholm och sedan återkommer vi till huvudtemat för denna berättelse: banvakterna och deras familjer.

## FINNERÖDJA STATION

I det historiska kart- utbudet är det en serie som tillhör det absoluta toppskiktet och det är, enligt min mening, de så kallade häradsekonomiska kartorna från omkring år 1880. De är inte bara informativa. De är framställda med precision och känsla. De är konstverk. Här har vi Finnerödja centrum vid tiden:



Häradsekonomisk karta, från 1877- 1882.



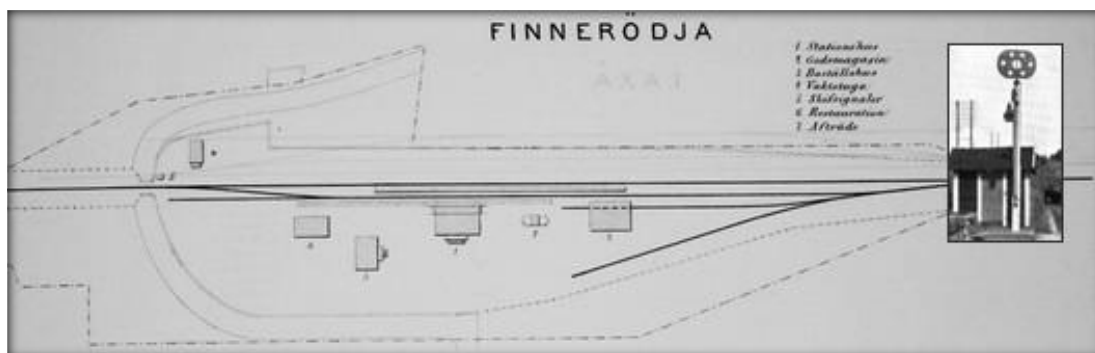
Här ser man att det, cirka tjugo år efter järnvägsprojektet, är rätt så ödsligt runt stationen, medan det är mera tätbebyggt – utan att vara trångt – nere vid Torget. Det finns en del byggnader runt stationshuset, vilket framgår av följande bild som är tagen ungefär vid samma tid.



Finnerödja järnvägsstation, cirka 1880. (Bilden finns också på försättsbladet.

Det är en utmärkt tidsbild som visar nästan allt som fanns att se vid Finnerödja station då för tiden. Två tåg möttes och det fanns fyra spår på stationen. Man anar liv och rörelse, trots att det är en stillbild.

Så här såg stationsområdet ut på ritbordet några år tidigare:



1: Stationshus. 2: Godsmagasin. 3: Beställshus. 4: Vaktstuga.  
5: Skivsignaler. 6: Restauration 7: Afträde.

Vänder man ritningen nittio grader, blir bildtexten tydlig. Man ser alla byggnader utom avträdet, men sådana byggnader har ju alltid fått undanskymda lägen.

Skivsignal är ett nytt begrepp för mig. Jag läser att det var semaforer som gav information till lokföraren att stanna vid stationsgränsen (den ena sidan var röd). En sådan tingest är infälld på ritningen här uppe.

Nu följer ett mellanspel i form av ett tal som hölls av en Finnerödja-son som var en barnunge när bilden här uppe kom till. Familjen bodde inte så långt från stationen. Fadern var lärare och kanske for han med barnen på någon liten



skolresa till . . . . Älgårås, Töreboda, Skövde, eller någon annan sevärd plats.

Tisdagen den 13 april år 1937 höll Finnerödja- sonen Gustaf Neander ett föredrag i Stockholms Rotary Klubb och han inledde så här:

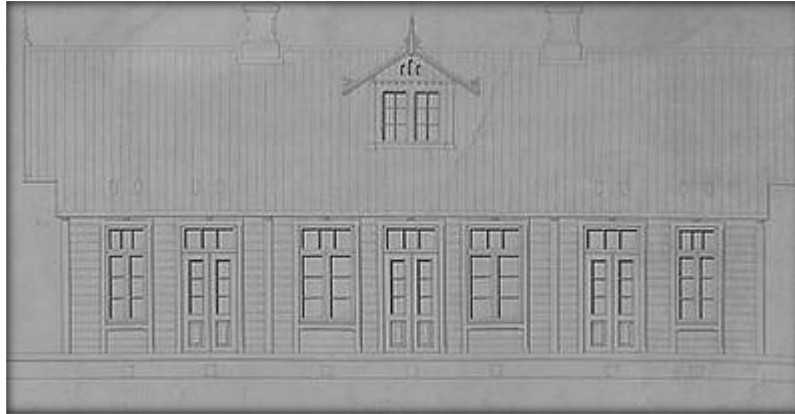
Jag förutsätter att någon av de närvarande rest dagtåg från Stockholm till Göteborg och därvid icke varit alltför upptagen av lektyr och korsord eller njutit en liten tupplur några minuter, innan han passerat stationen närmast efter Laxå, benämnd Finnerödja. Om han då suttit vid ett fönster på vagnens högra sida räknat efter körriktningen, och kommit att blicka ut på en bestämd plats, har det säkert hänt att han ryckt till, spärrat upp ögonen och fällt något ord av beundran. Tåget glider fram utefter branten av höjder, som inrama en vidsträckt dalsänka, bevuxen med mörk barrskog med insprängda ljusa lövdungar och åkerfält. Mitt i dalen ligger en snövit kyrka, simmande som en svan på det gröna havet. Längst borta i nordväst glimmar ytan av en stor och vidsträckt sjö. Få resande veta vad den sjön heter. Jag hört gissas på Vätern, Vättern, Hjälmaran, Mälaren, till och med Siljan – men han heter Skagern och är Tivedsbygdens största sjö. Jag förutsätter också att någon av bröderna åkt bil från Askersund till Karlsborg och erinrar sig de stora skogarna, de öde myrarna och vägens förlopp utefter stranden av en annan stor sjö – Unden – med vatten så klart som Vätterns, om inte klarare och omgiven av skogsklädda höjder. Jag förutsätter också att en och annan kommer ihåg en dikt av Heidenstam som börjar sålunda:

”Hör furornas dova sorgemusik  
med förstämnda trummor och tubor i moll  
en blåkullahymn med suckar och skrik  
i ödemarken diktad av troll.”

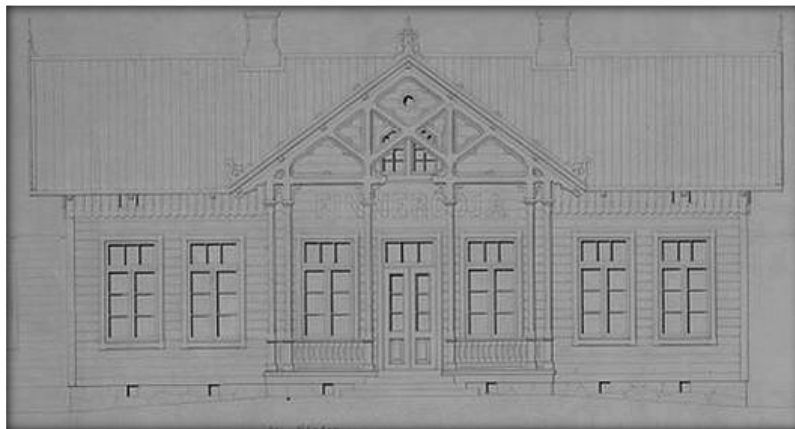
Bygden har trots sin omtalade ogästvänlighet och ödslighet varit bebodd så länge människor kunnat vistas där. Ett fyrtiotal fynd från stenålderns alla perioder äro anträffade. För trindyxtidens fiskare och jägare funnos ypperliga fiskevatten och jaktmarker och för den yngre stenålderns folk bjöd sluttningarna mot sjöarna god jord till odling. Från bronsåldern finnas många ståtliga gravar och en prydlig bronsyxa från trakten finnes förvarad i Statens historiska museum. En fornborg på en klippa vid Unden har måhända något samband med de strider mellan Svear och Götar som en gång böljat fram och tillbaka över denna bygd; dessa strider som slutade med att Svearna fingo väldet och landet fick namnet Svearrike eller Sverige.

Det där var en hyllning till hembygden, vill jag lova och till järnvägen. I tanken (talet) nalkas han Finnerödja med tåg. Någon kilometer före stationen ser han sjön Skagern och han beskriver dalen och glömmer inte sjön Unden, trots att den ligger en mil bort. Gustaf Neander hade faktiskt en bror som var trafikinspektör vid SJ, vad det nu har för betydelse i det här sammanhanget. Han hade även en bror som var präst, vilket än mindre har någon bäring i den här berättelsen, vilken nu går vidare som om ingenting hänt. Men en gång träffade jag trafikinspektörens änka och den 13 april 1937 var jag två dagar gammal. ☺

Så här såg stationshuset ut på ritbrädet 1861:

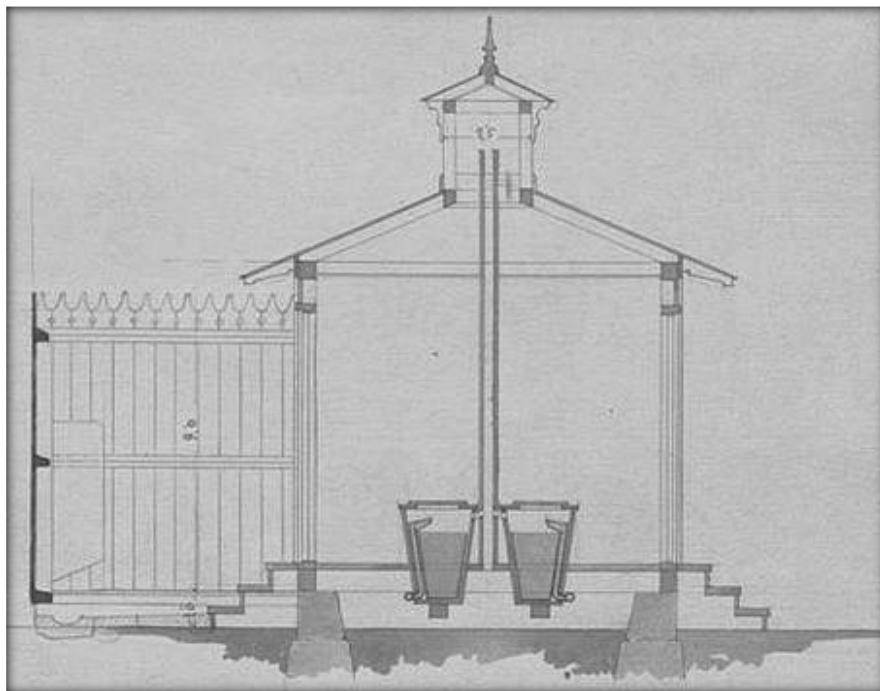


Mot spåren.



Mot stationsplanen.

Och avträdet:



På bilden lite mera storskaligt än stationshuset!

Vi gör ett insteg i nittonhundratalet och vad hittar vi väl där om inte en bild som visar att järnvägen har fått konkurrens av biltrafiken. Nå, ja. Än så länge var den konkurrensen inte överväldigande. Det skulle dröja några decennier innan personbilar blev var och varannans egendom.



1910- talet. Åkerägare Paul Johansson med två passagerare: Handlaren Olof Andersson och Samuel Larsson i Mobäcken. I bakgrunden; Halwarssons trähus och Anderssons & Compani hus i (rött) tegel.



Andersson & Compani.

Nu till något som inte bara handlar om en järnvägsstump. När 1900- talet just skulle börja, var tanken på ett spår till och från Skagersholm något som drömdes om, prövades, projekterades och genomfördes.

## SAGAN OM PILABRITTA OCH VIKTORIA



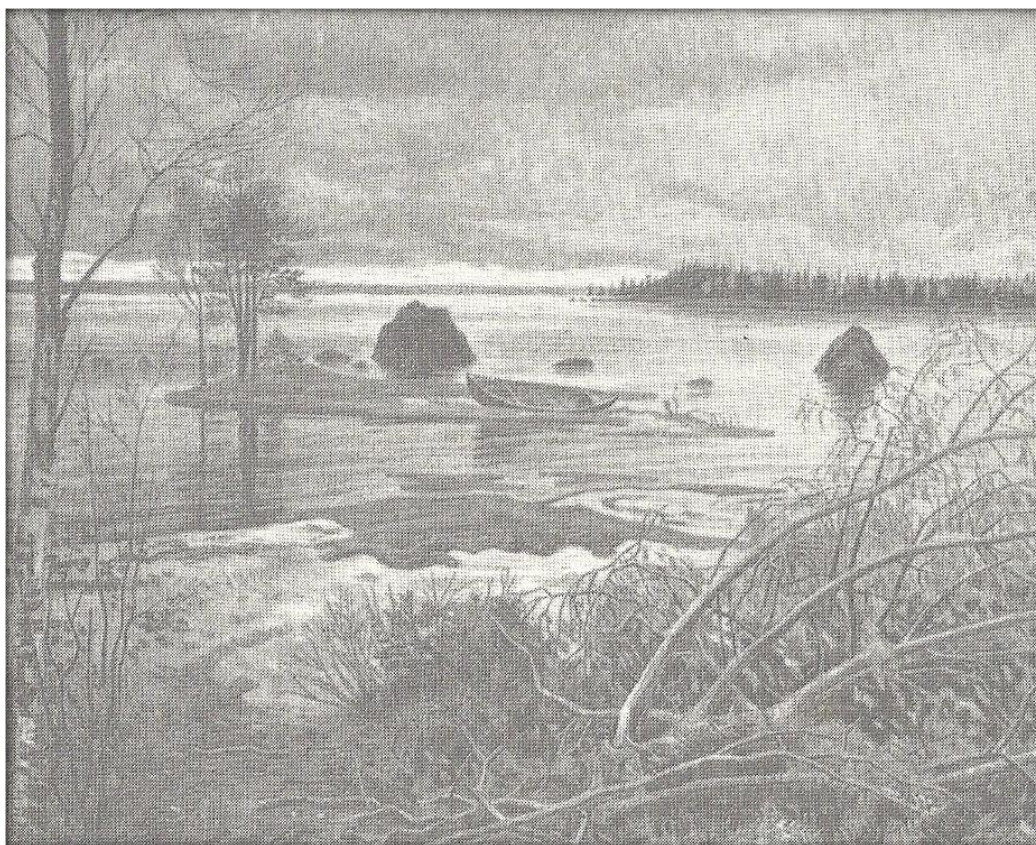
Smalspårsjärnvägen Finnerödja- Skagersholm. Spårvidd 600 mm.

Det var en gång ett stort Bruk (Laxå) som så gärna ville ha ett litet tåg att tuffa till sig med. Avsikten var att tåget skulle pila fram och tillbaka mellan Finnerödja station och Skagersholm. Bruksherren skrev därför ett artigt brev till Landshövding Sjöcrona i Mariestad och frågade om denne ville vara så nådefull att medgiva detsamma. Landshövdingen svarade att det från myndighetens sida inte fanns något skäl att hindra ett så framsynt och djärvt initiativ. Och då var saken klar. Brukets raska karlar satte spadarna i marken och ett smalt spår – jämnt en aln brett – var snart tillfinnandes. Vid sjön Skagern anlades en hamn, där godset lastades om till båtar, för vidare befordran till goda och tacksamma mottagare på andra sidan vattnet. I början bestod dragkraften av sju par oxar och någon undrar kanske hur många hästkrafter sju par oxar motsvarade. Inte tillräckligt många, som det snart visade sig, ty redan efter ett år blev oxarna så slitna att de måste ta time out på obestämd tid. De befriade fyrfota - före detta - dragarna, sågs sedan gå och beta och ha det så bra på Skagersholms ängar. Bruket att bruka ånglok var på modet vid den här tiden, så den nämnda brukspatronen pungade ut 5 670 svenska kronor och begåvades med ett tämligen obegagnat fordon. Loket var av tyskt ursprung (dock inte av märket Märklin) och det blänkte och speglade sig så vackert i Skagersholmsviken när det kom till järnvägs ände. Nu ansågs det fina, lilla loket behöva ett passande namn.



Georg Camitz (1788- 1868) och hans hustru Ulrika Dalman (1794- 1878). (Finnerödjaboken).

Och vad var finare i Skagersholm än Georg Camitz, den gamle brukspatronen. Sic: Loket fick heta så. Lokföraren hette (från år 1904) John Hermansson. Kärt barn har många namn, som det heter i talesättet. Lokföraren, herr Hermansson, hette Johan Alfred och kallades John. Loket döptes, som vi redan vet, till Georg Camitz och det låter nog så tyskt. Något vanvördigt benämndes det vardagligt som Pilabritta. Visst vore det intressant att veta varför, men vi överlåter åt läsaren att gissa. Vid åsynen av det ångande loket som pilade fram och tillbaka över nejden, såg emellertid de sävligt betande oxarna synnerligen belåtna ut. De längtade ingalunda tillbaka till Spåret. Tåget, med Georg Camitz, alias Pilabritta i spetsen, hann med sex vändor per dag under fyra sommarmånader. Fram emot slutet av 1910- talet minskade emellertid godsmängden, mest på grund av att ramen till sågverket kapsejsade. Ingen orkade med att återställa verket i sågdugligt skick, så år 1921 var den lilla järnvägens saga all. Det låter som en saga, men den är faktiskt alldeles sann.



"Grå dag Skagern". Frans Timéns tavla (Finnerödjaboken).

Ångfartyget Viktoria lade an vid Skagersholms hamn och via ett par pråmar lastades godset om i Skagersholms hamn. Bland det som fraktades på den lilla järnvägen, märktes: Sågtimmer, slipers, massaved, sågade trävaror, tegel, mjölk, gödningsämnen, stenkol, styckegods samt sand, från sjöstranden till tegelbruket, vilket hade utvidgats, då man började tillverka tegel maskinellt (1901).

Verksamheten pågick till år 1921, då fastigheten såldes och bruket revs.

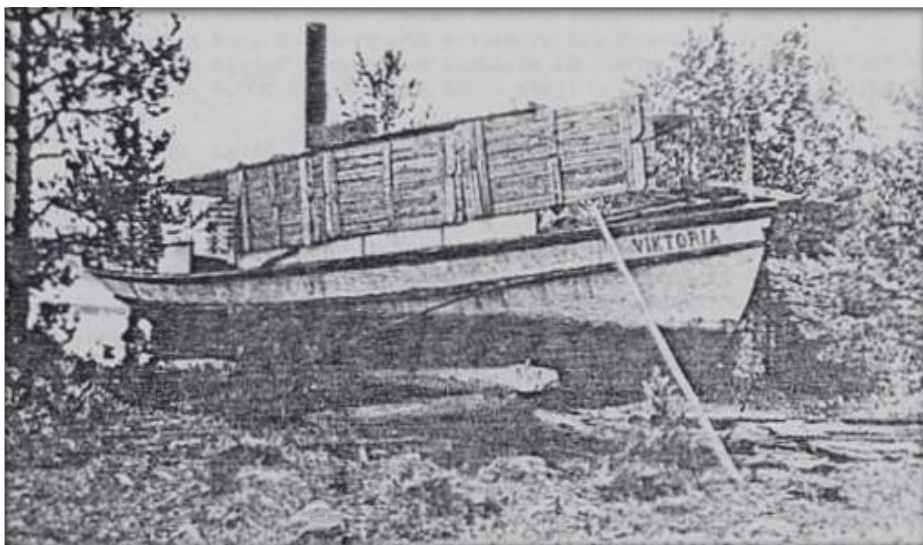


Tegelbruket vid Skagersholm.



Skagersholms hamn.

År 1902 förvärvades ångslupen S/S Viktoria, byggd 1881. Den var 14,5 meter lång, 3,35 meter bred, hade ett djupgående på 1,3 meter och ångmaskinen hade 5 hkr. På en vidhängande pråm fraktades bland annat virke och tegel. Viktoria bogserade timmersläp om 5- 600 stockar. År 1919 gjordes 33 resor över sjön, under vilka det fraktades 2942 sågtimmer, 947 kubikmeter massaved, 15 ton sågade trävaror och 10 ton murtegel. Trafiken upphörde år 1920.



Ångslupen S/S Viktoria.

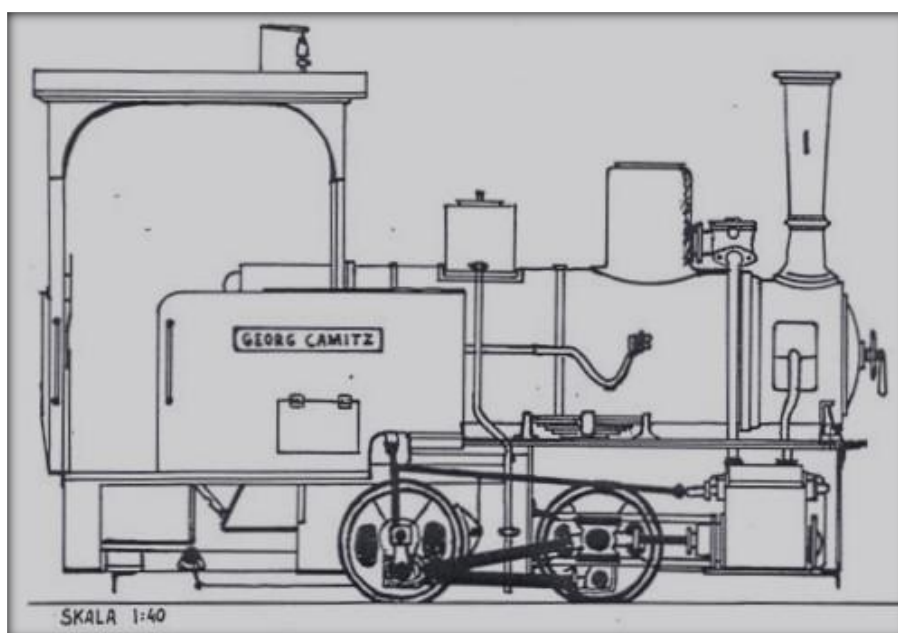


Det förekom också passagerartrafik på Skagern. (Foto: Oliver Engvall).



Finnerödja kvarn. Pila- Britta skymtar mellan uthusen och kvarnen. (Foto: Oliver Engvall)

Här har vi en skissad närbild av ångloket:



Tillverkat i Tyskland år 1897.

Domänverkets såg:



Statens Frökläkningsanstalt höll till i huset på 1920- talet.. På 1930- talet sågade Karl Axelsson lådvirke där och i slutet av 1940- och början av 50- talet disponerade Jordgubbsodlareföreningen huset.



En artikel i Kuriren, onsdagen den 12 januari 1977:

### Johan körde traktens märkligaste växellok OXEN PELLE!

I höstas avgick föreståndaren vid Finnerödja Järnvägstation med pension. Någon efterträdare fick han inte. Tågen går nu både värdshus och station förbi utan uppehåll. Finnerödja järnvägsfolk har varit ute för värre personalinskränkningar. År 1919 upphörd trafiken helt på banan Skagersholm-Finnerödja. Då blev över 20 man utan arbete. En som miste sysselsättningen var Johan Johansson.

Den smalspåriga järnvägen från samhället till sjön Skagern byggdes i slutet av 1800- talet. Uppgifterna varierar om tiden för färdigställandet. Enl. Johan var det 1896, Johan kom till världen tre år senare. Som 14- åring började Johan Johansson i lastarelaget på den lilla banan. Första uppgiften blev att köra växelloket. Det bestod av en brokig oxe vid namn Pelle. Oxen var nästan lika stark som ett riktigt lok, berättar Johan. Den var stor, fet och dragvillig. Snällare varelse har inte gått på fyra ben. Spö behövde man aldrig använda. Lastningen gick på ackord. Om vi klara 25 vagnar på dagen tjäna vi tre kronor. Högre lön än så hade ingen i trakten. Den som fick arbeta med lastningen ansågs vara lyckligt lottad, trots att slitet var hårt. Med tiden byttes Oxen Pelle ut mot ett lok som kallades Pila-Britta. Fem vagnar fick hon dra fem gånger om dagen från tidig vår till höst. Laxå Bruk ägde stora skogar norr om Skagern. Timret släpades över sjön med M/s Wiktoria.

I pråmen Lukas fraktades massaveden. Även andra laster förekom på järnvägen. Spannmål från Skagersholms gård och tegelbruks produkter måste gå på räls för att komma till köparna. Pila-Britta eldades men stenkol. Förare och eldare var alltid svarta av sot och damm. Vid ett tillfälle hyrde ett sällskap från Laxå den lilla järnvägen för en söndagsutflykt.

Vagnarna var lövade, ångbåten väntade vid bryggan för en tur Skagerns blånande böljor. Någon lustresa blev det ändå inte den färden. Vid framkomsten såg herrarnas ljusa sommarkostymer ut som Kss-cheviot. Damernas muslinklänningar och hattar med blomsterkransar kunde ha varit anständiga på gravöl.

Massaveden gick vidare på den bredspåriga banan till fabriken i Laxå fortsätter Johan. Timret tog man hand om på sågen i Finnerödja. Där arbeta 10-12 man. Sex man hade jobb i pråmlaget. Fyra lastare slet så svetten rann. Lokförare och eldare fick själva lossa timret. Låter kanske som ett tungt arbete, men det var inte så hårt. Det var bara att slå ur stöttorna så rullade virket av egen tyngd.

År 1919 kapsejsade ramen vid Finnerödja sågverk. Bolaget brydde sig inte att reparera den. Sågen slogs igen och järnvägen lades ned.

Skogarna vid sjön såldes till Uppsala akademi. Drygt 20 personer stod utan arbete i en bygd där det tidigare var dåligt med sysselsättningen. Svårt för dem som hade familjer att försörja. Jag var ung och kunde alltid hanka mig fram.

Men saknaden var stor efter arbetskamraterna, Pelle och Pila-Britta, slutar mannen som en gång var förare av traktens märkligaste växellok. / Birger Larsson Laxå.

Johan (John) Alfred Hermansson (född 1877) hade en barnrik familj. På det här

fotot sitter han i hemmet tillsammans med hustrun Matilda Kristina Eriksson (f 1880) och barnen, från vänster: Edvin (f 1900), Hjalmar (f 1906), Axel (f 1907) och Sigrid (f 1904).



Foto från Egon Wärn.

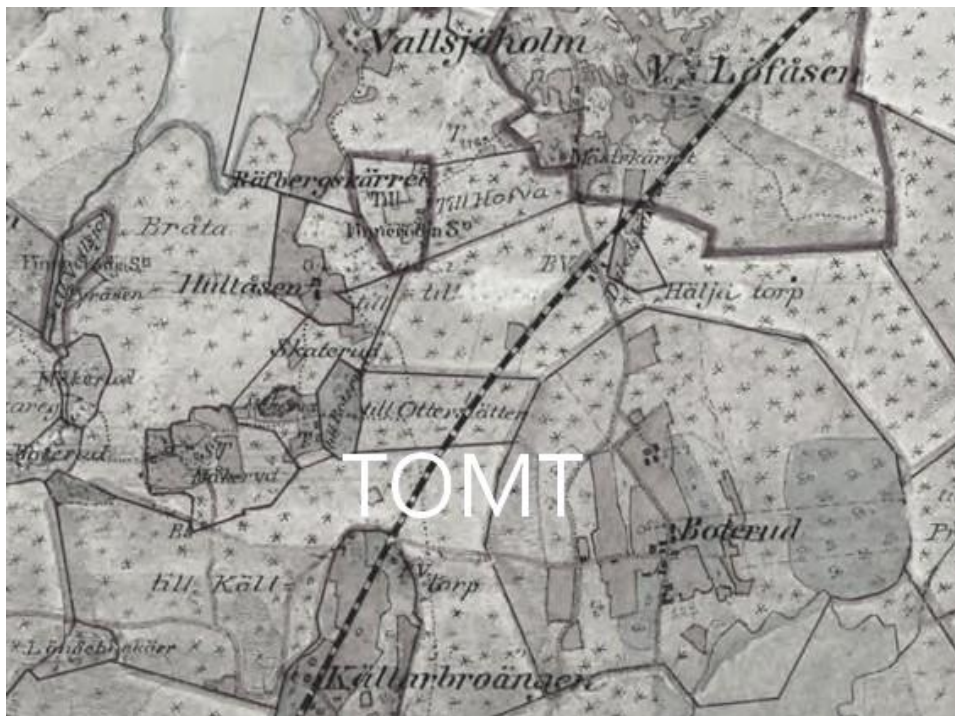
Då bilden togs bodde systemern Berta (f 1901), hos en morbror och moster i Varganilstorp (Vargens). Senare föddes: Astrid Linnéa (f 1909 d 1917), Sven Anders (f 1911 d 1911), Anna Olivia (f 1911 d 1912), (Margareta Ingeborg f 1912), Gustaf Hugo (f 1913), Nils David (f 1915 d 1915), Sven Holger (f 1917 d 1919), Ingrid Maria (f 1917 d 1918), Gerda Elisabet (f 1918), (Margit Kristina (f 1920), Judit Maria (f 1920), Anna Birgitta (f 1922) och Gunnar Alf (f 1927).



Här sitter John Hermansson som pensionär och blickar tillbaka på sitt liv.

## ÅTER TILL NORMALSPÅRET ÅR 1862

Finnerödja järnvägsstations närmaste grannar utefter västra stambanan var Laxå i nordost och Älgårås (Elgarås) i sydväst. Gårdsjö, som ett halvsekel senare skulle bli en stor station, fanns inte. Det var Västra Lövåsen (i Finnerödja socken) och Källarbroängen (i Hova socken) som genomfors av tågen. Först på 1890- talet inrättades det en hållplats och något senare en lastplats. Så här såg det fortfarande ut runt år 1880. Gårdsjö Gård ligger ett par kilometer till höger, bort igenom!



I Laxå var det ingalunda tomt, men trångt var det icke. Gästgivaregården hade säkert fått ett uppsving tack vare järnvägen. Nordvästra stambanan, till Charlottenberg, ansluter som ses. Den bandelen byggdes under åren 1866- 1871.



## INFLYTTADE TILL SOCKNEN 1862- 1863

De tillresta rallarna hade gett sig av mot nya uppdrag. Det var många järnvägar som skulle bli till de kommande åren. Till socknen kom i stället folk som bosatte sig och blev nyfinnerödjingar. Folkmängden ökade betydligt år 1862- 63.

Vi läser innantill i husförhörslängden 1845- 65, på sidorna 215 samt 498- 499 och finner följande:

Vid Finnerödja Station											
Stations Inspektör		Material Förvaltare									
Gust. Reinh. Magnell	Skinnskatteberg	23/09	+	+	+	+	+	+	+	+	31/12 61
Fru Fredrika Adolfina Friberg	Stockholm	25/07	+	+	+	+	+	+	+	+	
S. Ernst Gustaf Reinhold	Finner	17/07	+	+	+	+	+	+	+	+	

### Vid Finnerödja Station

Pastor Söderlund i Kavelbron strök över "Qvarn", ändrade till "Station" och kallade först basen för "Material Förvaltare" och därefter "Stations Inspektör".

Gust. Reinh. Magnell, född i Skinnskatteberg 23/9 1809, inflyttad från (oläsligt) vigd 31/12 1861 med fru Fredrika Adolfina Friberg, född i Stockholm 25/7 1825, inflyttad från Hova 1862. Son Ernst Gustaf Reinhold, född 17/7 1863.

En dalmas (52) kom till Finnerödja 1861 och gifte sig på nyårsaftonen samma år med en gravid kvinna (36), född i Stockholm och nu skriven i Hova.

Pig Lovisa Larsdotter	Finner	4/9 28	+	+	+	+	+	+	+	+	
Pig Mathilda Olofsdotter	Nysund	4/4 35	+	+	+	+	+	+	+	+	
oäkta dot Ida Paulina	Finner	8/8 63	+	+	+	+	+	+	+	+	
Pig Lovisa Mathilda Josefsdotter	Finner	26/2 47	+	+	+	+	+	+	+	+	
Pig Mathilda Josefina	Stockholm	28/9 31	+	+	+	+	+	+	+	+	

Pigan Lovisa Larsdotter, född i Kärr, Finnerödja 4/9 1828, närmast kommen från Hova. Pigan Mathilda Olofsdotter, född i Nysund 4/4 1835, får en oäkta dotter, Ida Paulina, 8/8 1863. Pigan Lovisa Mathilda Josefsdotter, född i Mobäcken, Finnerödja 26/2 1847.

Postmästare: Carl Jonas Reinh. Elgenstjerna, född i Stockholm (Jacobs församling) 28/9 1831. Den nyutnämnde unge postmästaren var en man av börd. Den adliga släkten Elgenstierna instiftades 1720 och ättens sköld såg ut så här.



Vidare i texten:

Stations Bokhållare								
Sven Axel Andersson	Göteborg	23/9 1842	+	+	+	+	+	18 Stenstorp
O. E. Haglund	Vennersborg	4/5 1820	+	+	+	+	+	18 Nysund
Stationskarl Anders Andersson	Hool	2/5 1828	+	+	+	+	+	18 Hool
J. Jacob Larsson	Undenäs	9/12 1837	+	+	+	+	+	18 Elgarås

Banvakt. Johannes Svensson	Wånga	31/5 1826	+	+	+	+	+	18 Floby
Hr. Ulrika Ulrika Jonsson	Larf	29/7 1831	+	+	+	+	+	
Son Johan August	Wånga	4/6 1851	+	+	+	+	+	
Dot. Johanna Lovisa	Wånga	25/8 1853	+	+	+	+	+	
Son Frans Wilhelm	Floby	4/1 1860	+	+	+	+	+	
Dot. Clara Sophia	Finnerödja	13/7 1867	+	+	+	+	+	
Pig Thilda Maria Mary Föjered		13/7 1844	+	+	+	+	+	18 Håggem

Stations Bokhållare: Sven Axel Andersson, född i Göteborg 23/9 1842. Han kom från Stenstorp 1862. O. E. Haglund, född i Vennersborg (kul stavning) 4/5 1820, kom närmast från Nysund 1862

Stationskarlar: Anders Andersson, född i Hool 2/5 1828. Han kom ensam från hemorten 1862. Jacob Larsson, född i Undenäs 9/12 1837, kom närmast från Elgarås 1862.

Banvakterna återkommer vi till i ett svep senare, men här har vi Finnerödja stations egen vaktare: Johannes Svensson, född i Wånga 31/5 1826. Hustrun hette Klara Ulrika Jonsson, född i Larf 29/7 1831. Familjen kom närmast från Floby 1862. Deras barn: Johan August, född (i Wånga) 4/6 1851 - Johanna Lovisa född (i Wånga) 25/8 1853 - Frans Wilhelm, född (i Floby) 4/1 1860. Året efter flytten till Finnerödja föddes dottern Clara Sophia, den 13/7.

### Jernvägen Statens Västra Stambana

Vid Kärr: BANMÄSTAREN Alexander Högberg, född i Södra Rya 13/2 1838. Hustrun Christina Andersdotter, född i Skara 30/10 1833. Han kom från Hjalstad och hon från Mariestad. År 1863, 12/10, får de sitt första barn: Erik Axel

### KORTFATTAD BANMÄSTERE- HISTORIA

Det fanns två banmästare då järnvägen öppnades, en i Kärr (Högberg) och en i

Bergsmossen (Herngren). Det syns vara så att banmästaren i Kärr senare blev ensam herre på täppan. Han basade då över banvaktarna på hela sträckan, från Backgården till Västra Lövåsen.

ALEXANDER HÖGBERG och hans familj emigrerade till Amerika år 1869 och efterträddes 1869 av JOHAN AUGUST LUNDBERG (född i Alingsås 1821), gift med Maria Nyman (född 1823 i Skara).

1876 kom SVANTE PETERSON (född i Hool 1834), gift med Carolina Andersdotter (född i Hultsjö 1842). Familjen stannade i Finnerödja resten av seklet. Banmästaren avled 1898.

Vidare, vid Kärr: Banvaktaren Lars Gustaf Andersson, född i Gökhem 9/7 1828. Inga Lena Olofsdotter, född i Skallsjö 4/4 1833. Sonen Carl Johan Oscar, född i Skövde 14/3 1858. Dottern Hulda Mathilda, född i Locketorp 1/10 1860. Året därpå, den 11/3, föds dottern Emma.

Vid nya vägen: Banvaktaren Olaus Eriksson, född i Lundby 1/4 1832. Hustrun Anna Hansdotter, född 12/7 1825. Deras barn: Anna Lovisa, född (i Lundby) 14/5 1856 - Edvard Herman, född (i Lundby) 3/1 1858 - Frans, född (i Herrljunga) 14/1 1860 - Hedda, född (i Herrljunga) 12/11 1861. Familjen kom närmast från Herrljunga och året därpå, den 13/11, föds dottern Alma.

Ytterligare en familj bosatte sig vid Kärr: Banvaktaren Pehr Johan Carlsson, född i Fröjered 23/5 1839. Hustrun Maria Cathrina Jansdotter, född i Bodarne 12/8 1840. Ännu inga barn. Båda kom från sina hemorter 1862. En tvillingsyster till Maria C. flyttade med till Kärr.

Vid Bergsmossen: Banvaktaren Anders Larsson, född i Floby 22/12 1832. Hustrun Johanna Maria Johansdotter, född i Tived 24/6 1840. De kom först 1863 från sina respektive hemorter.

BANMÄSTAREN August Herngren, född i Skara 6/9 1835. Hustrun Maria Lovisa Nyman, född i Falköping 29/3 1841. Han kom hemifrån Skara 1862 och hon vid giftermålet 4/9 1863.

Vid Gamla vägen: Banvaktaren Anders Andersson, född i Algutstorp 10/10 1826. Vid flytten 1862 hade han med sig en piga från Stenstorp: Maja Gustafsdotter, född i Stenstorp 7/8 1840. Piga och piga. Man undrar nog.

Vid Vältvattnet: Banvaktaren Gustaf Aurell, född i Marka 26/4 1841. Hustrun Britta Stina Abrahamsdotter, född i Falköping 30/5 1838. Han kom från Gökhem 1862 och hon efter giftermålet 2/11 1863. "Ej hörd", har pastorn skrivet i kanten (inte konfirmerad alltså).

The image shows two pages of a handwritten census document, numbered 498 and 499. The pages are filled with columns of text, likely representing names, birth dates, and other personal details of individuals. The handwriting is in Swedish and appears to be from the mid-19th century. The layout is organized into several columns, with some entries including dates and possibly family relationships.

Husförhörlängd 1845- 1865, sidorna 498 och 499.

Vid Bråten: Banvaktaren Anders Petter Andreasson, född i Alingsås 14/9 1831.

Hustrun Anna Cajsa Andersdotter, född i Alingsås 31/1 1834. Han kom 1862 och hon efter giftermålet 7/6 1863.

Vid Mottorp: Banvaktaren August Johansson, född i Hemsjö 15/2 1833. Han kom från Alingsås 1862.

Vid Löfåsen: Banvaktaren Anders Petter Johansson, född i Alingsås 5/6 1836.

Det samlade intrycket, efter den här genomgången, är att de nyanlända var relativt unga. Medelåldern torde ha legat närmare 30 än 40 år. Merparten kom nerifrån Västergötland, där Västra Stambanan redan varit i bruk några år.

Det finns ett gammalt västgötskt ord som heter "vôla". Jag tänker: Hur vôlade dessa Statens tjänare den bygd de kom till, med milsvida skogar och ett landskap som visserligen också var Västergötland, men ett väldigt annorlunda landskap i jämförelse med de slätter och platåberg, där de vuxit upp? Fann de sig väl tillrätta? Ja, varför inte. I många fall var det deras första riktiga jobb. De fick råd att gifta sig och bilda familj. Vôlade de ortens befolkning och vôlade de redan hemmastadda de nya bosättarna. Blev det slitningar och missämja? Var Finnerödjaborna så lyckliga över möjligheten att färdas med tåg att de såg järnvägsmännen som befriare, rent av frälsare. Det var nog att ta i, men rimligen fanns det ömsesidig belåtenhet och respekt. Pionjärer har alltid omgetts av en viss aura och dessa järnvägare var pionjärer. Längtade de hem? Nej, inte hade de tid med sådana känslor. De hade arbeten att sköta och de var numera hemma i Finnerödja.

När de kände för att besöka sina hemtrakter var det bara att köpa en biljett, tur och retur, och sätta sig på tåget i Finnerödja. Det förekom säkert sådana söndagsutflykter till Skövde, Stenstorp, Herrljunga, Alingsås och andra ställen. Det

gick naturligtvis lika bra att åka nordost ut, till Laxå, Hallsberg, Örebro och kanske rent av ända till Stockholm. Men vad skulle de där att göra? Men köpte de biljetter? Troligen inte. Jag hoppas det fanns ett fungerande fribiljettsystem redan då – som på vår tid.

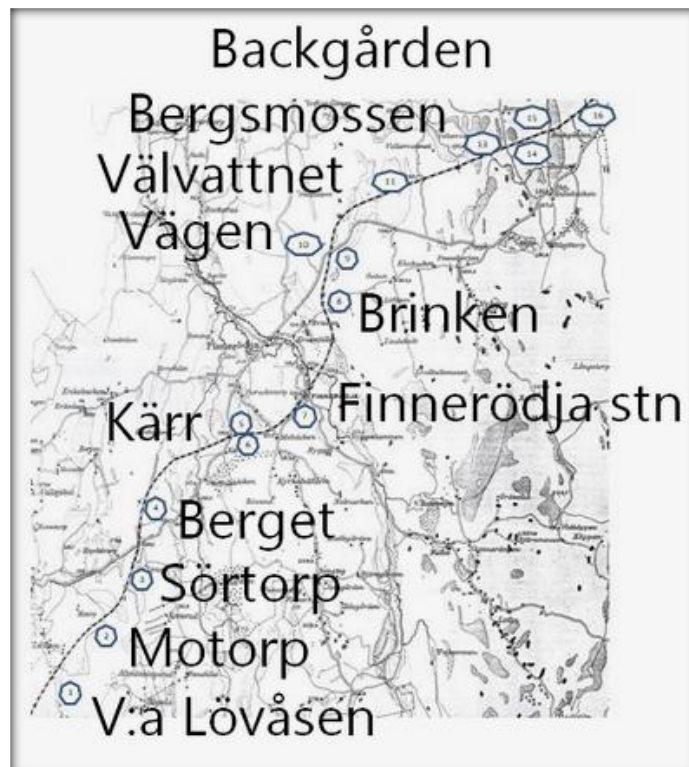
Det fanns två Finnerödja- bor i redovisningen. Båda var pigor i stationschefens hushåll. Därutöver räknar jag till drygt fyrtio (40) personer (vuxna och barn) som kom till socknen 1862- 63.



En banvaktares,  
i Västra Lövåsen,  
son och sonhustru:  
Anders Gustaf Palm  
(född 1864) och  
Clara (född 1854).

### INOM FINNERÖDJA SOCKEN

fanns det, förr eller senare, banmästare och/eller banvakter på de här ställena:





Åren 1862- 63 flyttade man in i:  
Backgården (Välvattnet) Bergsmossen, Vägen,  
Brinken, Stationen, Kärr, Bråten, Motorp och V:a Lövåsen.



Modell. Banvaktaren och hans familj.

## JÄRNVÄGARE – BLIV VID DIN RÄLS

Från järnvägens barndom, genom dess ungdom och upp i åren har det funnits räls- gående fordon, avsedda inte för allmänheten, men väl för personalen. En banvaktare utan sin trampdressin var som en skidåkare utan skidor! ☺ Ett mera miljövänligt fordon har väl aldrig skådats. Inga utsläpp, utom möjligen lite svett i uppförsbackarna och en och annan fjärt, strax efter ett bastant middagsmål hemma hos hustrun i banvaktstugan.

Det har således funnits räls- gående fordon av alla de möjliga (och på gränsen till) omöjliga slag. Följande två bilder visar ett par ytterligheter:



Trampdressin. (Foto: Järnvägmuseet)



Inspektionsbil från 1930- 40- talet. (Foto: Järnvägmuseet).

En sådan här elegant farkost, parkerad på Gårdsjö station, minns jag från det tidiga 1950- talet. Min bror Bernt, som anställdes vid SJ 1952, berättar att trafikinspektören (i Falköping) vid den tiden kallades "Pz", eftersom han stavade sitt namn Petterzon. Sannolikt var det Pz: s rälsbil jag såg.

En motbild: Året var 1972. Jag var vid den tiden byråassistent vid SJ: s trafikdistrikt i Stockholm. I min berättelse "Statens Järnvägar (SJ) Stockholms central med omnejd på 1960- och 70- talet" skrev jag, bland annat, följande i avslutningskapitlet "Uppsala slott 1 oktober 1972".

Huvudpersonen i detta avsnitt gjorde rent hus med titulerandet. Han duade alla och han ville själv bli duad. År 1972 var han bliven högste bossen för basset på trafikdistriktsexpeditionen i Stockholm och namnet var Bosse. Kalla mig Bosse, var vad han uppmanade alla anställda att göra.

Nu var vi på väg till Uppsala. Jag menar verkligen på väg, inte på järnväg. I framsätet, bredvid föraren (privatchaufför i SJ- uniform), satt Bosse och lekte med en mobiltelefon. Den där tjänstebilen var specialutrustad med ett fack för telefonen mellan framsätena. Facket var ganska rymligt, för dåtidens mobiltelefoner rymdes inte precis i en bröstficka. Själva telefonen var utrustad med en vanlig lur och en knappsats på ovansidan och resten var batterihölje. Det var helt enkelt ett riktigt tungt och otypligt åbäke till telefon men den fungerade.

Så snart vi kommit utanför tullarna satte Bosse igång att ringa. Stolt föreläste han om finesserna och ringde i tur och ordning till sin fru, sin sekreterare och en rörmokare. Det syntes inte vara så särskilt viktiga samtal, utom möjligen det till rörmokaren, eftersom det handlade om en akut läcka i familjens lägenhet. I baksätet, där det inte fanns någon mobiltelefon, satt min chef och jag. Vi iakttog händelserna i framsätet med tillbörlig tystnad och ett visst mått av förundran.

Själva mötet med landshövdingen, Ragnar Edenman, höjdarna på länsstyrelsen och företrädarna för en mängd olika organisationer avlöpte väl. Efter två timmar var föredragningen och frågerundan avslutade och ingen hade några direkta invändningar mot att järnvägslinjen Uppsala- Enköping skulle läggas ner och ersättas av landsvägsbussar för de resande och biltransporter till närmaste station för godstransportkunderna.

Min roll vid detta Uppsala möte var att sitta med vid det ofantligt stora sammanträdesbordet i den vackra salen och nicka instämmande i distriktschefens argumentering för SJ: s planerade nedläggning av järnvägslinjen. Den formella handläggningen inom SJ fullföljdes. Utredningen hamnade på centralförvaltningen och så småningom på kommunikationsdepartementet. Regeringen fattade förmodligen det formella beslutet om nedläggning något eller några år senare. Jag har ingen aning, eftersom jag hade gjort mitt i det där ärendet. För mig fanns det nya projekt att ta itu med. /Alf

Glömskans häger kring glammet svävar, stjäla de väsnandes vett;  
i den fågelns fjädrar fjättrad jag var en gång i Gunnlögs gård.  
(Ur Havamal)

Vi åkte inte dressin mellan Stockholm och Uppsala. Vi åkte inte ens tåg, trots att det gick sådana stup i ett på den linjen. Nej, vi åkte tjänstebil (1:a klass) på allmän väg. Det var nya tider och nya seder. Järnvägens personal var mindre beroende av spårtrafiken än förr i tiden. "Bliv vid din räls" gällde inte längre.

Finnerödja:



Kontorsbiträde Karl Rudolf Norén, hans fru Signe Maria Palm och barnen Karl Evert, Berta Maria och Nils Olof (1910- talet).

Bilden syns vara tagen år 1916, då familjen flyttade från Finnerödja till Sventorp. Han kom ursprungligen från Älgårås och hon från Bredsäter. De gifte sig 1902 och barnen föddes mellan 1903 och 1911.

Fortsättning följer i del två.