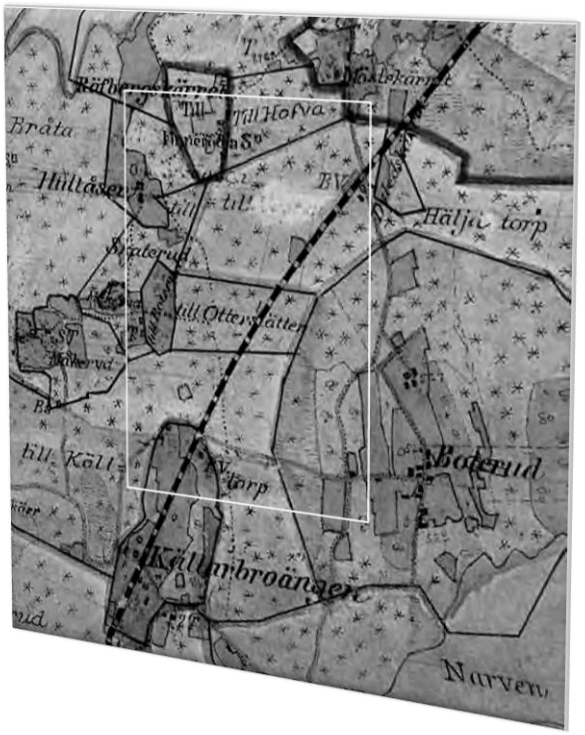
Lokal historia, Hova socken

# Järnvägssamhället Gårdsjö

## Från noll till fyrahundra på femtio år




Häradsekonomisk karta, fältmätt 1877- 82

En alltigenom positiv betraktelse av

Alf Gunnarson

MMXV

## FÖRTYDLIGANDE

"Från noll till fyrahundra", i rubriken, avser samhället Gårdsjös befolkningsutveckling mellan åren 1910 och 1960. Det bodde visserligen inte fullt så många som fyrahundra personer i samhället 1960. Den exakta siffran, enligt SCB, var 335, men jag har tagit mig friheten att avrunda uppåt till hela hundratal.

Gårdsjö klassades som tätort fram till 1960. Därefter har samhället varit en småort. 2010 bodde det knappt 150 personer i småorten.

## KÄLLOR

Lantmäteriets arkiv, de gamla kyrkböckerna, SJ jubileumsskrift från 1962
diverse fakta- artiklar på Internet egna upplevelser och minnesbilder
och intervju med Bernt Gunnarsson

Foton från Leif Vörde

# FÖRORD

Denna uppsats ska handla om Gårdsjö, tätorten som växte upp i norra Västergötland, tack vare att två järnvägsbolag, SJ (Statens Järnvägar) och det privata VGJ (Västergötland- Göteborgs Järnvägar), beslutade sig för att mötas just där. De gamla Gårdsjöborna kallade sin hemort för "samhället". Jag hoppas man gör det än idag, för det var ett bra namn. Betydligt bättre än tätort.

Det var nog ingen självklarhet att det nya samhället, mitt i vilda skogen mellan sjöarna Vallsjön och Narven, skulle heta Gårdsjö. Några kilometer söderut fanns visserligen det gamla hemmanet (1/1 mantal) Gårdsjö Gård sedan sekler tillbaka, men hemman som Boterud och Källarbroängen låg mycket närmare och till det gamla säteriet Vallsjön var avståndet ungefär detsamma som till Gårdsjö Gård. Jag vet inte om det någonsin föresvävade järnvägsplanerarna att kalla den nya stationen mellan Finnerödja och Älgarås, för Vallsjön i stället för Gårdsjö, men tanken är inte alls långsökt. Kanske var det så att Hova sockens företrädare hade ett ord med i laget och i så fall föll väl Vallsjön på att själva gården tillhörde Finnerödja socken. Sjön Vallsjöns vatten, däremot, fanns i båda socknarna.

Det blir ingen numrerad kapitel- indelning, men en viss kronologi i framställningen. Jag tar sats i 1850- talets planering av Västra stambanan, mellan Stockholm och Göteborg. Nästa period blir 1880-talet, eftersom det finns en informativ karta att visa. Runt 1910 hände det saker som för många decennier framåt skulle förändra området mellan sjöarna Narven och Vallsjön. På 1920- och 30- talet växte samhället. Det anlades rätvinkliga gator, det såldes tomter och det byggdes egnahem.

Järnvägssamhället Gårdsjö har en intressant (troligen väl dokumenterad) historia och jag har vare sig ambition eller förmåga att tillföra så mycket nytt. Jag vill främst försöka beskriva vad Gårdsjö betydde för bygden i Västra Finnerödja i allmänhet och för en ung Vallsjöbolsbo på 1940- och 50- talet i synnerhet. Vidare vill jag visa några kartor och kanske dra några slutsatser här och var. Mina fyra decennier i det stora svenska järnvägsbolagets tjänst har troligen satt sina spår, så det blir nog lite järnvägshistoria också.

Jag hoppas också kunna få till en intervju med min bror Bernt. Han var anställd hos SJ i Gårdsjö under ett par år på 1950- talet och jag ser fram emot hans ögon- och öronvittnesskildringar.

Mariestad den 2 mars 2015

# RUNT MITTEN AV 1800- TALET

Historiker har alltid velat tillskriva en (och bara en) person äran av att ha genomfört något banbrytande. Det brukar heta att någon är en viss företeelses fader. Man talar till exempel om den svenska industrins, den svenska kemins och den svenska musikens fader.

Anmärkning:
Den svenska industrins fader: Louis de Geer (1587- 1652)
Den svenska kemins fader: Jöns Jacob Berzelius (1779- 1848)
Den svenska musikens fader: Johan Helmich Roman (1694- 1758)

Det där sättet att beskriva ett skeende är naturligtvis överdrivet och lite löjligt. Ingen har ensam gjort sig förtjänt av vara en hel verksamhetsgrens fader. Det behövs ett lag och i vart fall en moder. Den svenska industrins, kemins och musikens moder. Var fanns hon? Kanske det ändå jämnar ut sig något, om man betänker att landets alltiallo moder kallas Svea.

I vilket fall som helst: de svenska järnvägarnas fader hette Adolf Eugène von Rosen (1797- 1886) och han var inte bara järnvägsbyggare. Han var även skånsk greve. På 1840- talet kom han hem till Sverige, efter att ha vistats flera år i utlandet. Han hade sett tåg gå på räls både i England och i Frankrike och var helfrälst på idén att bygga ett järnvägsnät i Sverige. En av hans främsta motståndare var Nils Ericson (1802- 1870), som gått i skola hos självaste Baltzar von Platen (1766- 1829). Denne må väl, apropå det, ha varit det svenska kanalbyggandets fader. Ericson var skeptisk till järnvägar och ansåg att flera kanaler var det som skulle byggas. Men så tänkte han om och blev den som 1855 fick ansvaret för att planera och bygga statens stambanor.

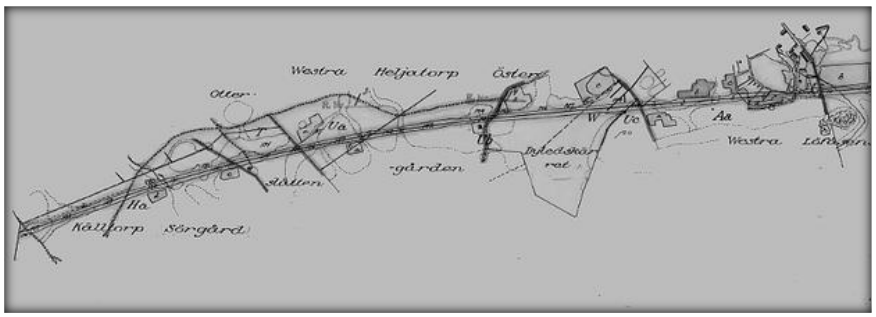
Västra stambanan, mellan Stockholm och Göteborg, blev Nils Ericsons första projekt. Även då fanns det regionala lobbare som försökte få inflytande över banans sträckning. Från början var det enda givna, att järnvägen skulle dras mellan huvudstaden och den näst största staden i väster. En fråga var: Skulle banan gå söder eller norr om Mälaren? En annan: På vilken sida av berget Billingen? A. E. von Rosen hade tänkt sig att banan skulle gå som den gamla postvägen, d v s via Västerås, Örebro, Hova, Mariestad, Skara och vidare, väster om Billingen. Projektledaren Nils Ericson, pläderade för den sträckning som banan slutligen fick. Två riksdagsbeslut (1856 och 1857) bekräftade hans idéer.

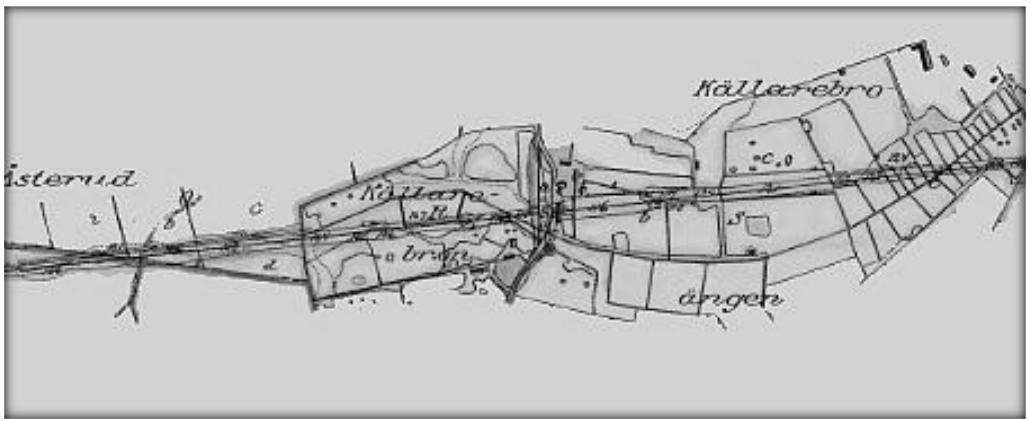
Man kan säga att Gårdsjöborna har Nils Ericson att tacka för att samhället i sinom tid blev till. Hade han som kallas de svenska järnvägarnas fader (greve von Rosen) fått bestämma, skulle det framtida VGJ fått en helt annan sträckning och Gårdsjö hade fått leva

vidare som ett hemman (1/1 mantal) vid sjön Gårdsjön och ingenting annat.

Det krävdes många lantmäteri- förrättningar, innan rallarna kunde komma och verkställa det som ingenjörerna planerat. Mot slutet av 1850- talet kontaktades berörda markägare och det blev förhandlingar. Statens företrädare hade trumf på hand. Tredskades markägarna, kunde expropriationslagen åberopas. Ingenting fick hindra den planerade investeringen i infrastruktur, eftersom den var avsedd att bli till det allmännas bästa.

Följande två kartor (från år 1857) visar järnvägens sträckning mellan Lövåsen och Åsterud och de hemman som berörs:




Det finns hundratals sådana där kartor i lantmäteriets arkiv, med några kilometer planerad järnvägssträckning på varje. Därutöver finns det protokoll som noggrant beskriver den exproprierade markens areal och beskaffenhet.

På hösten 1862 var Västra stambanan färdigbyggd. På morgonen den 3 november skickade man iväg ett invigningståg från Stockholm och tåget anlände till Göteborg kvällen efter. Ombord fanns kung Karl XV och honoratiores av alla de slag. I Göteborg blev det stor fest. Landshövdingar höll tal, kungen delade ut medaljer och si! Västra stambanan var öppnad.

Det bör observeras att det där invigningståget aldrig passerade Gårdsjö. Fråga: Varför det då? Svar: Gårdsjö fanns ännu inte på järnvägskartan.

# ADERTONHUNDRAÅTTIOTALET

Här visas ett utsnitt från samma häradsekonomiska karta som finns på försättsbladet, men något vidare i sin utsträckning. Järnvägssamhällets framtida utbredning har markerats med en vit ram. Västra stambanan, som tills vidare är enkelspårig, kommer in i kartbilden till höger om Motorp, går vidare förbi V: a Lövåsen och försvinner i Källarbroängen.




Vi ser sjöarna Vallsjön och Narven och vi ser närliggande hemman som Håhult, Fyråsen, Vallsjöholm, Boterud och Högsås, med flera. Det har nu (1882) rullat tåg där i tjugo år, så folk har nog vant sig vid att se och höra tågens framfart genom skogen. Ånglokens frustande och vagnarnas skrammel har blivit vardagsmat.

Man behövde inte bo nära för att höra det omisskännliga ljudet, när hjul av järn (stål) mötte räls av järn (stål). Tågens hastighet var betydligt lägre än i modern tid, men nog lät det då också. De regelbundet återkommande skenskarvarna åstadkom taktfast entonig musik som bröt mot tystnaden i naturen. När det blev uppförsbacke, ökade lokets stånkande i styrka. Tjocka moln av utspydd vattenånga hängde en kort stund i luften, försvann och ersattes av nya puffar från loket. I utförsbackarna lättade trycket i ångpannan. Man lät kolskyffeln vila och såväl lokpersonalen som ånghästen andades ut några minuter i väntan på nästa motlut.

Uppe i högra hörnet av den skissade rektangeln kan vi läsa ett BV och det betyder att det bodde en banvakt där. Det fanns gott om sådana där banvaktsstugor. De var alla mycket små och de låg alla oroväckande nära spåret. I höjd med Motorp (övre kanten av kartan) fanns nästa banvaktsstuga, men den verkar inte vara markerad på kartan. Kanske glömde lantmätaren att markera den. Fast ingen skugga på den som ritade så snygga kartor! Den banvaktsstugan

byggdes kanske efter 1882.

## RUNT SEKELSKIFTET 1800/ 1900

Det fanns flera privata järnvägsföretag i Västergötland. Det bolagen hade gemensamt var spårvidden. Smalspår (891 mm) kallades det i motsats till de stora banornas normalspår (1435 mm). När bolaget VGJ (Västergötland- Göteborgs Järnvägar) bildades år 1896, var dessa bolag redan igång:

Lidköping- Skara- Stenstorps Järnväg (LSSJ), öppnad 1874
Mariestads- Moholms Järnväg (MMH), öppnad 1874
Skara- Kinnekulle- Vänerns Järnväg (SKWJ), öppnad 1887
Lidköping- Håkantorps Järnväg, öppnad 1889
Mariestad- Kinnekulle Järnväg (MKJ), öppnad 1889

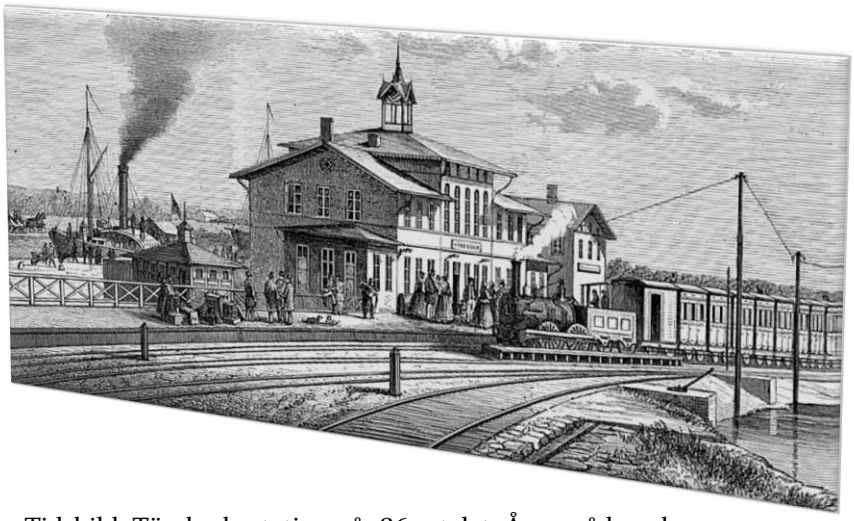
VGJ öppnade sträckan Göteborg- Sjövik- Sollebrunn- Nossebro- Vara- Skara på nyårsdagen år 1900. Vilket nyårsfirande det måtte ha varit nere i Västergötland! Nytt sekel och många mil nyanlagd järnväg att trafikera. Vi kan nog gissa att noterna till Hans Christian Lumbyes "Jernbanegalopp" stod på många notställ den dagen.

När festen var över började VGJ fundera på att bygga sin järnväg vidare upp genom Västergötland. Man började med att förvärva de båda bolagen SKWJ och MKJ. Därmed var VGJ framme i Mariestad och det var inte så många mil till banans slutstation. Men det återstod att bestämma var den slutstationen skulle ligga. VGJ ville såklart ansluta till Västra stambanan, men var? Så kom Nora- Bergslags- Järnväg (NBJ) med i det där spelet. Deras järnväg sträckte sig fram till Gullspång och nu hade de fått koncession för en fortsättning på sin bana ända bort till Töreboda, via Torved. VGJ bestämde sig då för att just Torved skulle bli ändpunkten för deras bana genom Västergötland. Efter många om och men, ändrade NBJ sina planer. Det blev ingen förlängning till Töreboda.

Mariestad hade redan kontakt med Västra stambanan, i Moholm. Först planerades faktiskt en normalspårig bana på den knappt två mil långa sträckan över Jula Mosse, men projektet sprack och det blev istället en smalspårsbana (MMJ). Den var igång sedan 1874.

VGJ fick sin koncession på bandelen Mariestad- Gårdsjö och på dagen tio år efter bolagets stora sekelskiftesfest, invigdes slutsträckan. VGJ trafikerade därefter drygt 22 mil smalspårig järnväg mellan Göteborg och Gårdsjö.

Senare (1917) blev det även en anslutningsbana till Gullspång, via Torved. VGJ och hela smalspårsnätet köptes av SJ 1948. Breddningen till normalspår, upp till Gårdsjö, skedde 1961.



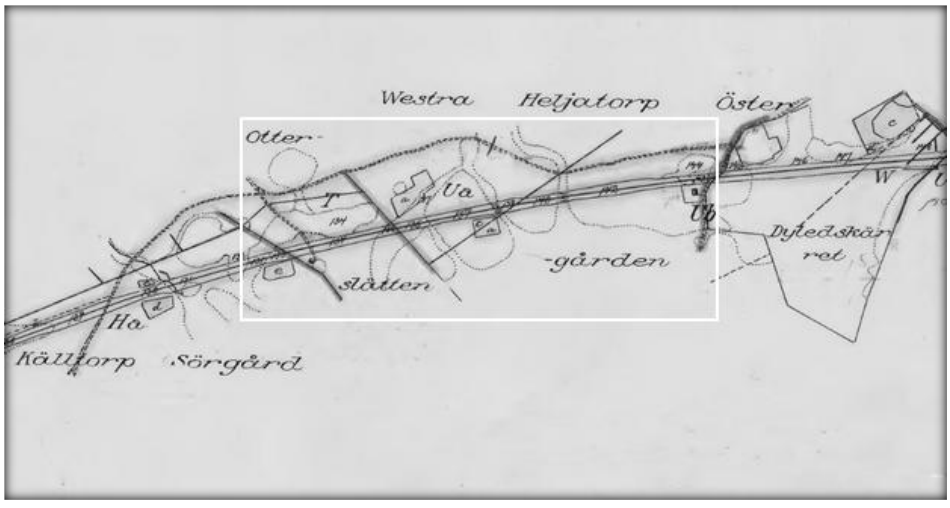
Tidsbild: Töreboda station på 1860- talet. Ånga på kanalen
och ånga på järnvägen (okänd illustratör).

Det smalspåriga järnvägsnätet i Västergötland (inte minst i Skaraborg) var imponerande. Det var bara Skåne och Uppland som kunde mäta sig med Västergötland i det avseendet. Spindeln i det där nätet var förstås Skara, som hade förgreningar åt alla de håll. Det sades att Skara var norra Europas största smalspåriga järnvägsknut på 1930- och 40- talet.

Nog om det. Nu ska vi titta lite närmare på VGJ: s utpost i norr.

## NÄR SEKLET VAR UNGT

Jag ska visa några köpekontrakt. Men först tar vi en titt på lantmäterikartan från 1857 (jämför sidan 5) igen:




Inom den vitmarkerade ramen kommer de centrala delarna av Gårdsjö station att byggas. Men den mark som Statens Järnvägar förvärvade femtio år tidigare räcker ju inte nu (1908- 1910). Här ska anslutas ett spår från Hova, här ska anläggas mötesspår med normalspårvidd och ett antal spår med smalspårsvidd. Det ska bli två

bangårdar som åtskils av en lång lastbrygga, på vilken gods ska lastas om. Det ska byggas en lastkaj och det ska uppföras en massa hus. Vidare ska en banmästare få sin expedition och bostad mellan stationen och bommarna.

Stationshuset byggdes på VGJ bekostnad. Hur allt det andra finansierades vet jag inte, men när stationen väl var igång, drevs den förstås som en föreningsstation, där SJ och VGJ delade på kostnaderna, enligt ett avtal med många fördelningsnycklar och paragrafer.

Redan 1901 hade SJ skaffat sig mera mark:

*Köpebref*
*Undertecknade egare af den från 3/16 mantal Källtorpn no 1, Skatte, för alltid afsöndrade mark å f. d. kronoallmänningen Tiveden och den 1/2 mantal, Källtorp no 2, Frälse, tillskiftade, å Tiveden belägna skogeni Hofva socken, Norra Wadsbo härad och Skaraborgs län, upplåta och försälja härigenom till Styrelsen för Statens Jernvägar, från Källtorp no 1, 1 ha och 21 ar och från Källtorp no 2, 7 ar tillsammans: 1, 28 ha eller 2 tunnland och 19,1 kappland . . . . för en, oss emellan öfverenskommen köpeskilling af Ett tusen (1000) kronor . . . . Gårdsjö den 6 juli 1901 W. Wilke, f. d. Jägmästare Aug. Andersson, Älgarås.*

Här följer (delar av) ett gåvobrev:

*Gåfvobref*
*Till Kongl. Järnvägsstyrelsen öfverlämnar undertecknad, Olaus Olsson, på everdelig tid, i och för stationsplan vid Gårdsjö, ett område utgörande 3 ar af mitt ägande Källarbroängen 48/ 1915- dels mantal, kronoskatte i Hofva socken, Norra Wadsbo härad och Skaraborgs län, vilket område är angivet å karta . . . . tillägnande jag Kongl. Järnvägsstyrelsen ifrågavarande område som gåfva att af Järnvägsstyrelsen egas och besittas . . . . Källarbroängen den 1 november 1904, Olaus Olsson.*

Efter 1910 gjordes det många markavstyckningar och det skrevs köpebrev på löpande band. I listan här nere kan vi kanske lära oss något lite om hur samhället Gårdsjö började byggas upp från grunden på 1910- och 20- talet.

Vi kan se här nere att en normal tomt i Gårdsjö var på 1200 kvadratmeter, men det fanns också betydligt större. Tomtpriserna, per kvadratmeter, varierade. Läget spelade en roll där. Ju närmare stationen, desto högre markvärde, kan man tänka. Vill man göra sig besväret att räkna ut ett medelpris på obebyggd mark, visar det sig att detta snitt ligger på 35- 40 öre per kvadratmeter.

Privathandlaren Anders G. Söderholm köpte tomt redan 1911 och kanske öppnades hans handel något år därefter. Konsum syns också ha startat sin verksamhet på 1910- talet. Skolans tomt förvärvades 1917

och sen stod det nog inte på förrän det stod ett skolhus där uppe bland tallarna.

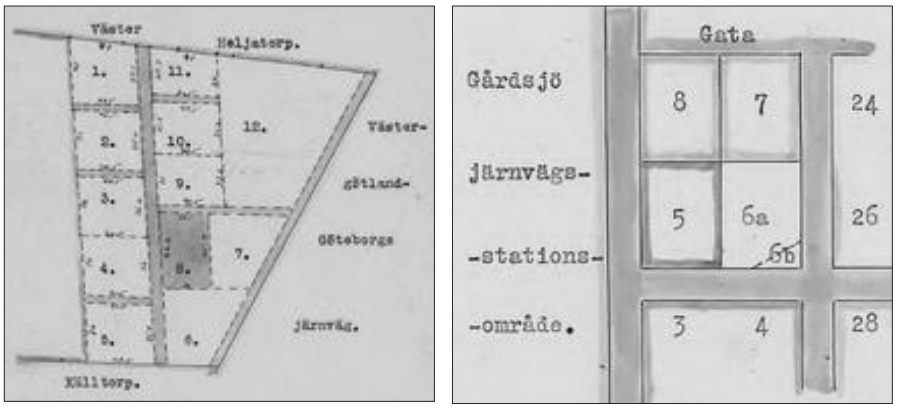
| År | Säljare | Köpare | Areal Kvadratmeter | Köpeskilling Kronor |
|---|---|---|---|---|
| 1911 | Olaus Olsson<br>Amanda L. Olsson<br>Källarbroängen | Handlare<br>Nils August Nilsson | 2227 | 5000 |
| 1913 | Olaus Olofsson<br>Amanda L. Olsson<br>Källarbroängen | Anders G. Söderholm<br>Anna Söderholm | 1483 | 300 |
| 1913 | Aug. Andersson<br>Källtorp | Fru<br>Maria Molinder | 1200 | 600 |
| 1915 | Aug. Andersson<br>Källtorp | Stationskarl<br>Vitalis Gustafsson | 1200 | 600 |
| 1915 | Olaus Olsson<br>Amanda L. Olsson<br>Källarbroängen | Sven Eugen Holm<br>från Örebro | 1447 | 350 |
| 1918 | Gårdsjö jordbruks- och industri AB<br>(Rich. Sjögårdh) | Johan Johansson<br>från Vallsjöbol | 7760 | 700 |
| 1917 | Gårdsjö jordbruks- och industri AB<br>(Rich. Sjögård) | Hova församling<br>Skola<br>(Ernst Lexell) | 4800 | 800 |
| 1917 | Rich. Sjögårdh | Efraim Svensson | 1200 | 800 |
| 1919 | Gårdsjö jordbruks- och industri AB<br>(Rich. Sjögårdh) | Gårdsjö Kooperativa förening<br>u. p. a. | 2160 | 31500 *) |
| 1921 | Gårdsjö jordbruks- och industri AB<br>(i likvidation<br>Claes Sandels) | Carl Sandén<br>Ellen Sandén<br>Fagerlid | 1200 | 600 |
| 1922 | Katrinefors AB<br>(Claes Sandels) | Johan Karlsson<br>Bernhard Karlsson | 1200 | 500 |
| 1923 | Katrinefors AB<br>(Claes Sandels) | Slaktaren<br>Gottfrid Karlsson | 1200 | 600 |
| 1923 | Katrinefors AB<br>(Claes Sandels) | Emelia Pettersson<br>från Nässjö | 1200 | 600 |
| 1924 | Katrinefors AB<br>(Claes Sandels) | Henning Ward<br>från Tibro | 1200 | 500 |
| 1927 | Amanda L. Olsson<br>Källarbroängen | Stationskarl<br>Karl G. Jansson<br>o h Kristina Jansson | 3060 | 750 |
| 1927 | Amanda L. Olsson<br>Källarbroängen | Edit Maria<br>Bengtsson | 4340 | 200 |

*) 2 tomter (bebyggda)

En kuriositet: I flera av de där avtalen finns en paragraf som förbjuder tomt- innehavaren att bygga svinhus. Man förstår varför, men undrar om det verkligen behövde skrivas in i avtalstexten.



Ett par kartor (1920- talet) med några tomter:




T v: Familjen Söderholms tomt (år 1913) är markerad med röd färg.
T h: Familjen Sandéns tomt (år 1921) är markerad med grönt.

## NÄR SEKLET VAR NÅGOT ÄLDRE

På 1930- talet fortsatte Gårdsjö att växa. Som vi såg här uppe i tabellen kom Katrinefors AB mer och mer in i bilden, när det gällde markinnehavet i och runt Gårdsjö. I början av 1930- talet skänkte bolaget mark till en kyrkogård och en kyrka. Begravningsplatsen började användas 1932, klockstapeln stod klar 1934 och kyrkan invigdes 1939. Det bildades en missionsförsamling och en pingstförsamling och dessa hade förstås var sitt hus och var sin pastor. Frikyrkorna samarbetade med sina grannförsamlingar, missionsförbundet med Finnefallet och Mosselund och pingstförsamlingen med systrar och bröder i Vallsjöbol med omnejd.

Det byggdes ett ordenshus, NTO- lokalen. Utöver den egna nykterhetsverksamheten hyrde man ut huset till diverse aktiviteter. Den lokalen var nog samhällets mest besökta, näst järnvägsstationen. Den tjänade som biograf och där anordnades fester och där hölls sammankomster av alla de slag.

På järnvägsstationen var det full fart från morgon till kväll och i viss mån även på natten, eftersom stationen var bemannad dygnet runt. En tanke: Stationen öppnades 1910 och var öppen (ja, jag menar verkligen öppen) 50 år i sträck. Järnvägsanställda, som förutsattes flytta i tid och otid, kom till Gårdsjö och stannade där en tid, varefter de fortsatte sin karriär någon annan stans. Men många stannade för alltid. Samhället präglades nog en del av detta. Den lokala befolkningen, med fäder och mödrar i dessa trakter sedan många generationer, fick sällskap och konkurrens av nyinflyttade, med nya idéer och annat sinnelag. Det var säkert bra med den smältdegeln.

Högsta status på stationen hade stationsinspektorn (stinsen). Här följer en lista på Gårdsjö stations chefer fram till 1960:

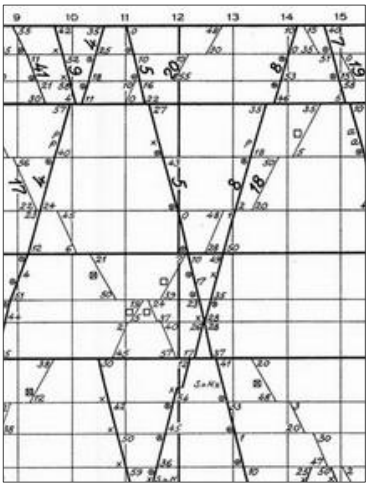
1908 - 1911: Johan Holmlin
1912 - 1920: Gustaf Nitzén
1921 - 1924: Folke Palm
1924 - 1931: Simon Lindholm
1931 - 1937: Robert Kumlien
1937 - 1938: Sven Strömbom
1939 - 1941: Oscar Larsson
1941 - 1945: Isidor Belfrage
1945 - 1950: Per Orrmark
1950 - 1955: S. O. Kullberg
1955 - 1960: Yngve Frank

Så här såg den ut från begynnelsen - stationen där stinsarna ovan styrde och ställde:



Gårdsjö station 1910. (Järnvägsmuseets bild).

## LITE AV VARJE



**Gårdsjö—Mariestad—Kinnekulle—Skara—Tumleberg**

| G 23 3 | P 35 3 | B 31 2, 3 | | P 3 2, 3 | P 5 2, 3 | Km. | Västerg.—Göteborgs j., Göteborg, spårv. 0.89 | P 34 3 | P 6 2, 3 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | Anm. (forts.) | | |
| | | | | | | | d) | | |
| | | | | | | | e) | | |
| | | | | | | | g) | | |
| | | | | | | | h) | | |
| | | | | | | | i) | | |
| | | | | | | | k) | | |
| 22.40 | ... | ... | | 8.42 | 14.25 | ... | fr. Stockholm C 124 t. | ... | 17.30 |
| 23.56 | ... | 6.00 | | 10.25 | 16.25 | ... | fr. Örebro C 107.124 t. | ... | 14.27 |
| 4.25 | b) 6.25 | 8.02 | ... | 12.46 | 18.08 | 0 | fr. Gårdsjö ..... t. | b) 7.42 | 12.05 |
| × | × | × | ... | × | × | ... | Nockeryd ..... | × | × |
| 4.53 | 6.41 | 8.20 | ... | 13.02 | 18.23 | 9 | Hova ..... | 7.26 | 11.49 |
| 5.08 | × | × | ... | × | × | 12 | Fagerlid ..... | × | × |
| 5.19 | 6.57 | 8.40 | ... | 13.17 | 18.33 | 17 | t. Torved ..... fr. | b) 7.10 | 11.34 |
| ... | ... | 12.15 | (0.L. 14.25) | 17.05 | †20.55 | ... | t. Gullspång 164 fr. | 6.02 | f)7.25(†8. |
| ... | 6.00 | f)7.25 | (†8.00) | 12.38 | †17.50 | ... | fr. Gullspång 164 t. | ... | 12.15 |
| 5.34 | 7.08 | 8.50 | ... | 13.20 | 18.36 | 17 | fr. Torved ..... t. | b) 10.35 | 11.32 |
| 5.48 | 7.16 | 8.58 | ... | 13.27 | 18.43 | 21 | Lyrestad ..... | ×10.25 | 11.26 |
| × | × | × | ... | × | × | 28 | Tjot ..... | × | × |
| 6.16 | 7.33 | 9.18 | ... | 13.42 | 18.58 | 30 | Hasslerör ..... | ×10.05 | 11.10 |
| × | × | × | P 35 3 | × | × | 33 | Hasle-Säby ..... | × | × |
| 6.40 | b) 7.48 | 9.38 | | 13.56 | 19.12 | 39 | t. Mariestad ..... fr. | 9.45 | 10.55 |
| 8.28 | 8.28 | 11.23 | ... | 15.55 | 20.30 | ... | t. Moholm 165 ... fr. | 8.46 | 8.46 |
| 6.30 | ... | 8.46 | | 11.44 | 18.10 | ... | fr. Moholm 165 ... t. | 8.28 | 11.23 |
| 7.50 | .. | 10.03 | b) 12.40 | 14.02 | 19.15 | 39 | fr. Mariestad ..... t. | 7.45 | 10.47 |
| 8.05 | ... | × | × | × | × | 42 | Leksberg ..... | × | × |
| × | ... | × | × | × | × | ... | Prästkvarn ..... | × | × |
| 8.33 | ... | 10.32 | 13.04 | 14.20 | ×19.33 | 50 | Lugnås ..... | 7.25 | 10.30 |

T v: Grafisk tidtabell (från en småländsk järnväg). T h: Allmänhetens tidtabell, utklipp Gårdsjö- Mariestad 1930.

Det var så där (bilden till höger) allmänheten såg tidtabellerna i publikationen "Sveriges Kommunikationer". Järnvägens folk arbetade med grafiska tidtabeller, där klockslagen fanns på x- axeln

och stationerna på y- axeln (bilden till vänster).

Järnvägen har aldrig varit någon statisk företeelse. Det ligger i själva tågens natur att vara i förändring och i rörelse. Även de fasta anläggningarna och materielen har genomgått förändringar genom åren. Det är på fyra områden förändringarna har varit som mest omfattande och viktiga för järnvägens utveckling och konkurrenskraft: elektrifieringen, dubbelspåren, moderniseringen av vagnarna och loken samt förbättringarna i säkerhetssystemen.

Det byggdes kontaktledningar på sträcka efter sträcka och 1926 var hela Västra stambanan elektrifierad. Dubbelspårsutbyggnaden skedde också i etapper. År 1958 var man färdig med hela det projektet. Elektriciteten var en revolutionsfaktor. Skillnaden på gamla ånglok och elektriska lok, mätt i effektivitet, var enorm. Visserligen var ångloken vackrare (tycker jag), men sånt tänkande kallas nostalgi och som gammal rationaliserare på SJ, har jag en gång lärt mig att invanda mönster bör raseras, till förmån för det som är rationellt och effektivt. Hoppsan, nu var jag fyrtio år tillbaka i tiden!

Dubbelspåren på trafiktäta banor ökade kapaciteten med mer än det dubbla. Att nyare vagnar och lok ständigt ersatte gamla, med passerat bäst - före- datum, var inte bara en fråga om kvalitet. Det handlade lika mycket om att behålla gamla kunder och få nya. Säkerhetsanläggningarna, under SJ: s första 70- 80 år, var primitiva, tungarbetade och säkerhetsmässigt undermåliga. När man kunde ta elektriciteten till hjälp också på detta område, blev det mycket, mycket bättre, men bra, först när man började använda ATC-system (Automatic Train Control). "Den mänskliga faktorn" som det brukat hänvisas till, när något gått snett, sattes då mer eller mindre ur spel. Det gick inte längre att göra fel.

## DEN STORA TÅGOLYCKAN 1945

Det var struligt på Gårdsjö station strax efter midnatt den 28- 29 juni 1945 och värre blev det längre fram på natten.

En vagn i ett godståg från Göteborg, med destination Hallsberg/ Stockholm, hade råkat ut för varmgång. Detta var inget ovanligt. Det brukade bero på att det uppstått oönskad friktion på ett hjul eller en hjulaxel. Enda boten för ett sådant tillstånd var att koppla bort vagnen och senare åtgärda problemet. Så skedde där och då: Godståget ställdes upp på det spår som normalt användes för tåg i sydvästlig riktning (nedspåret), via bangårdens yttersta växlar (mot Finnerödja). Där stod det nu körklart igen. Men för att komma på rätt spår måste godståget backas ut, via samma växlar som det

kommit in. Godståget måste nu vänta ytterligare några minuter, för nattsnälltåget (nr 14), från Göteborg till Stockholm, var på väg. Och snälltåget kom. Tågklareraren gav lokföraren grönt ljus med sin signallykta. Hastigheten var runt 90 kilometer/ tim.

Normalt skulle växlarna legat i passivt läge. Om så, hade snälltåget passerat godståget och allt hade varit frid och fröjd. Nu hände allting mycket snabbt. Tågklareraren var mån om att få iväg det försenade godståget så snart som möjligt och vidtog åtgärder för detta. Han lade om växlarna.

Problemet var att han var för snabb. Han la om växlarna innan snälltåget passerat och sekunderna senare rände det rakt in i det stillastående godståget. Förödelsen blev förstås enorm. Loket och flera av snälltågets vagnar spårade ur och hamnade på södra sidan om spåren, liggande lite hur som helst i den sluttande järnvägsbanken och på en åker som gränsade till järnvägen. Fem personer, däribland lokföraren och en konduktör, omkom och tolv skadade fördes till Mariestad för vård.

Gårdsjö stations säkerhetsanläggning var varken bättre eller sämre än på andra stationer. Allting var mekaniskt. Från ställverket löpte stållinor till stationens rörliga objekt: semaforer, bommar och strategiska växlar. Därtill fanns ett antal nycklar som skulle hanteras enligt en viss ordning i ställverket. Den olycklige tågklareraren gjorde naturligtvis ett misstag, men var det hans fel? Nej, egentligen inte. Skuldbördan borde mera ha lagts på SJ: s säkerhetsavdelning som tillät så primitiva säkerhetsanordningar.

Vi i Vallsjöbol kände att något förfärligt inträffat i vår närhet. Tre år tidigare hade ett flygplan från F 6 i Karlsborg kraschat i Åsebol. Det var också en händelse i närheten som berörde oss, men detta i Gårdsjö var värre. Vi läste tidningen och såg bilderna och för säkerhets skull cyklade vi barn till olycksplatsen dagen efter och kollade hur det såg ut. Det såg ut precis som på bilderna i tidningen: ett stort lugn och en stor oreda.

När det gått en tid fanns det berättelser i omlopp från själva olycksnatten. En var följande: Mitt i natten knackade det på dörren hos banvaktarfamiljen Harnesk, som bodde ett stenkast från olycksplatsen. Banvakten själv var såklart upptagen av röjningsarbetet på platsen, men hans hustru fanns i hemmet. Hon öppnade och på trappen stod en dam, tämligen oskadd, men med kläderna i oordning. Damen sa: Kan jag möjligen få låna ett strykjärn? Mina kläder har blivit så skrynkliga!

Denna kvinna, vars resa så abrupt slutat knappt halvvägs till Stockholm, var ett talande exempel på den chock som drabbade så

många inblandade den natten och som drabbade hela bygden dagen efter, när det blev känt vad som skett.

## GÅRDSJÖ I VALLSJÖBOLSPERSPEKTIV

Järnvägens framväxt i landet medförde nya tider och möjligheter för de socknar som hade turen att få en egen järnvägsstation. Det gällde godsforsling likaväl som folks resor. Med stationen som nav växte det upp samhällen. Små och lite större företag skapades. Dessa tillverkade saker, packade dessa, skrev fraktsedlar, lämnade sina produkter vid lastkajer och godsmagasin och överlät åt Järnvägen att göra resten. Invånarna, i och runt stations- samhällena, kunde resa kortare sträckor och längre. Man åkte till arbeten och utbildningar på annan ort och man åkte på semester- och andra nöjesresor.

Finnerödja socken fick en egen station år 1862 och den platsen blev snart socknens andra centrum. Tidigare hade Paradistorg med omnejd varit ensamt om denna status. De boende i Vallsjöbol och hela västra Finnerödja hade rätt så lång väg till stationen och den allmänna nyttan begränsades av detta faktum. När Gårdsjö station tagits i bruk förändrades Vallsjöbols villkor högst påtagligt. Nu fanns en station bara fem kilometer bort. Avståndet till Finnerödja station var nästan det dubbla. Av detta kom sig att Vallsjöbolsbornas järnvägskontakter knöts nästan uteslutande till Gårdsjö efter år 1910.

## GÅRDSJÖ I MITT PERSPEKTIV

Ett litet barn som växer upp i en viss miljö (på en lantgård, till exempel), ser denna som det centrum, omkring vilket allt annat kretsar. De närmaste grannarna tillhör samma inre cirkel, eftersom man ser dem dagligen. Man förstår nog att det lever människor bortanför grannarna, men det är en okänd värld. Ju längre bort från hemmet, desto mera perifert och diffust. Sedan, i takt med att barnet blir äldre, vidgas cirkeln. Det som tidigare kändes långt borta kommer närmare. Cirkeln är en bra symbol. Det är tryggt att befinna sig innanför cirkeln. Där inne finns inga hörn, där faror kan gömma sig.

Tiden går och barnet tas med på utflykter, än hit än dit och förstår att hemma- miljön inte är det centrum, omkring vilket allt annat rör sig. För barnet blir det upptäcktsresor. Cirkeln vidgas ständigt, samtidigt som den inre och trygga cirkeln består oförändrad. Den processen fortsätter ända till den dag, då det är dags att bryta sig ut för gott.

I min barndom kom Gårdsjö (och vägen dit) tidigt in medvetandet. I samhället hände många konstiga saker. Där fanns inga kossor, kalvar, grisar och höns. Det fanns visserligen en och annan häst, men ingen häst som hade en plog eller harv hängande bakom rumpan. Nej, bättre upp. Hästarna i Gårdsjö var spända framför en vagn med fyra gummihjul.

Många av husen i samhället skilde sig inte från bondgårdens, men de låg tätare och var målade i alla de färger. Det fanns inga ladugårdar, svinhus och hönshus och sådana byggnader. Vedbodar fanns det däremot. Affärerna var väl som hembyns lanthandel, bara lite större till yta och sortiment. Mest spännande var ändå järnvägsstationen. Där var det liv och rörelse och bestämda tider. Tåg kom och gick klockan 12.26 eller 12.34, inte vid halv ett- tiden. En ständig ström av människor såg ut att vara sent ute. Alla skyndade sig. En del tåg rusade förbi stationen utan att stanna. Andra tåg stannade. Folk steg av och på och ingen verkade längre ha så bråttom. Ett stort svart ånglok rörde sig i bakgrunden och puffade ut den ena molntappen efter den andra ur sin svarta skorsten. Loket rörde sig värdigt, vevaxlarna rörde sig rytmiskt och de många hjulen rullade. Hela miljön var som ett tivoli, med många attraktioner och ett fyrverkeri av former och färger.

Det där är min minnesbild av tidiga besök i Gårdsjö, uttryckt med nuets språk. Som barn uttryckte man sig inte alls. Man kom, man såg och gömde intrycken i minnesbanken.

Nu tänker jag minnas några händelser från 1940- och 50- talet som belyser min relation till Gårdsjö.

## FARFAR OCH JAG

Det var i december månad, Jag hade ännu inte börjat skolan, så troligen var jag 6 år gammal, vilket betyder att farfar var 74. Det var eftermiddag och jag hade fått löfte att följa med på en tur till Gårdsjö. Det hade redan kommit mycket snö och den dagen snöade det oavbrutet. Väl påklädd, med skidmössa, grön lumberjacka, fordrade skidbyxor och pjäxor, kom jag till Mossebo, där farfar selade hästen och rustade ut släden. Även han var vinterklädd, helt i svart, med undantag av den grå pälsmössan. Han kontrasterade bra mot allt vitt i den munderingen.

Släden såg ut som en flätad korg, smutsgul till färgen, med ett rostigt stänkskydd av plåt där framme. Det fanns två sittbrädor, med plats för fyra, om så hade varit. Men vi var bara två, så farfar placerade en varm fårfäll på den främre sittbrädan. Hästen hade en bjällra om halsen och på ett stag, baktill i kälken, lyste en

karbidlykta. Inte för att det behövdes, för det var inte ens skymning ännu.

Färden startade i maklig takt. Det var bra slädföre och snart växlade hästen, på farfars order, tempo och travade vägen framåt. Släden gled ljudlöst i snön. Det enda som hördes var bjällran som plingade. Snövallar på vänster och höger sida markerade vägens förmodade sträckning. I höjd med Motorp hände något. Plötsligt lutade släden kraftigt åt vänster och i nästa sekund låg den på sidan i diket. Farfar och jag kravlade oss upp ur diket och fick farkosten på rätt köl. Nu var det en detalj som fattades: karbidlyktan! Den hade också hamnat i diket och slocknat. Det var stört omöjligt att hitta den, så färden fick fortsätta den förutan.

Det hände inga fler malörer under resan. Farfar hämtade ett paket på stationen och ställde detta i baksätet på släden. Så var det bara att åka samma väg tillbaka. Nu var det lite mörkare, men bara lite, eftersom snön lyste även i mörkret. Efter en knapp timme var vi tillbaka i Mossebo och efter ytterligare fem minuter var jag hemma i Vallsjöbol.

Kanske minns jag den där resan bara för att det är enda gången i mitt liv som jag färdats någon längre sträcka i en finåkningssläde. Men, vad var det egentligen i det där paketet som farfar hämtade på stationen? Jag frågade aldrig, så jag vet inte. Men det bör ha varit något viktigt, eftersom det måste hämtas, trots att väglaget var uselt till och med för en slädfärd. Det var vinter, så något till jordbruket kunde det inte vara. Något till hushållet, kanske? Nej, det tror jag inte. Det man inte hade själv, kunde köpas hos Sahléns. Var det kanske ingredienser till lutfisken? Troligen inte. Vissa frågor får aldrig något svar.

Vid närmare eftertanke tror jag ändå att det finns ett annat svar på frågan, varför jag minns den där dagen så tydligt. Slädfärden må så vara. Viktigare var nog att det var enda gången (såvitt jag minns) som jag umgicks ensam med farfar. Under ett par timmar, en sen eftermiddag i december, var det bara han jag och vädrets makter och vi var en sväng till Gårdsjö. Hästen var förstås också med. Men det var farfar och jag. Just det!

## BIOBESÖK I GÅRDSJÖ

Jag var tolv år och färdades samma väg som den med farfar sex år tidigare. Det var samma årstid, men den här gången snöade det inte. Det var stjärnklart och kallt och det var kväll. Ingemar i Kavelbron, min bror Bernt och jag åkte sparkstötting till Gårdsjö. Målet var NTO- lokalen, Gårdsjös egen biografsalong. Den här kvällen visades det en film som hette "Lata Lena och blåögde Per". Den blåögde Per

spelades av John Elfström och hans lata Lena av Rut Holm. För mig var det extra spännande, eftersom det var premiär. Min egen biopremiär, alltså. Eftersom jag aldrig hade varit på bio förut, visste jag inte hur jag skulle bete mig. Men det var inga konstigheter. Man köpte en biljett i biljettluckan. Sedan stod det någon vid ingången till salen och rev sönder biljetten och när alla biljetter var sönderrivna kunde filmen börja. En normal långfilm bestod av två rullar. När första rullen var klar blev det paus, medan maskinisten satte rulle nummer två på plats.

Jag hade nästan ingenting att jämföra med, men jag tyckte det var roligt att se rörliga bilder på filmduken och själva filmen var en komedi, så det skrattades en hel del i salongen.

Det är inte riskfritt att skriva ner spontant, det som dyker upp i huvudet. Rätt vad det är måste man dementera det som nyss sagts. Som nu, när jag inser att det där biobesöket i Gårdsjö inte var mitt första. Jag hade faktiskt sett en Edvard Persson- film i en annan NTO- lokal, den i Finnerödja, något år tidigare. Det var ändå första gången jag såg film i Gårdsjö, så lite rätt var det, trots allt. Apropå NTO- lokaler: I dessa tempel, där nykterheten främjades, hur många pilsnerfilmer visades inte där under årens lopp! Dubbelmoral?

## MINA SKOLRESOR

Minst tusen gånger har jag stigit på ett tåg i Gårdsjö och logiken talar för att jag stigit av ungefär lika många gånger. Skolresor brukade vara sådana där utflykter i skolans regi, när man besökte mer eller mindre avlägsna platser. Även i de fallen var det i Gårdsjö de startade och avslutades, men här handlar det om mina resor till och från skolan.

Under åren 1950- 1954 hade jag förmånen att undervisas på realskolan i Töreboda. Resorna började med en 25 minuters cykeltur på en blå cykel av märket Rex, följd av en halvtimmes tågresa. Om jag var sent ute (och det var jag) blev det kappkörning med tåget mellan Lövåsen och Gårdsjö. Tåget vann alltid de där loppen, men det måste stå fem minuter på stationen (sådan var tidtabellen), så det jämnade ut sig.

Hur var det Karin Boije skrev i sin ofta citerade dikt "I rörelse"?

*Nog finns det mål och mening i vår färd -*
*men det är vägen, som är mödan värd.*

Utan att närmare analysera de två raderna, kan jag konstatera att mitt mål då var Töreboda, på gott och ont.

De följande åren var det Mariestad, men det var inget resmål, på det

sättet, eftersom jag bodde i stan under skolveckorna. Tågresorna, på lördagarna, från Mariestad, avslutades i Gårdsjö även de åren, medan resorna till samma stad oftast började i Finnerödja av det skälet att man vid den tiden tvångsmässigt måste gå på bio där på söndagskvällarna. Kanske bör det tilläggas att tvångsmässigheten var självvald. Så blev det lite bio även under den här rubriken. Bio var viktigt på 1950- talet!

## FOTBOLLSPEL

I Vallsjöbol, på 1940- talet, var fotboll en vanligt förekommande fritidssysselsättning. Tack vare våra företagsamma äldre kamraters frivilliga arbete fanns det en fotbollsplan. Den var inte så stor och det växte inte så mycket gräs på den och den var på det hela taget ganska primitiv, men den var välbesökt, inte minst av Gårdsjöbor.

Så här skrev jag i en slags dikt, ungefär lika primitiv som fotbollsplanen, för ett par år sedan:

1. Omgiven var den av buskar och sly,
fotbollsarenan i Vallsjöbols by.
Tuvig och ojämn och utan all ans,
låg den och väntade spelsugna fans.

2. Skrammel av cyklar och andra sorts åk,
hördes på långt håll från alla de stråk.
Klockan var sju och det förestod spel.
Grabbar i alla de åldrar tog del.

3. SJ- anställda från Gårdsjö, minsann,
planen i Vallsjöbol, attraktiv fann,
eftersom fotboll på Lövåsens grus
ännu blott fanns i idéernas ljus.

4. Först var det val av två jämnstarka lag,
vilket för alla ej var till behag.
Sist vald, det innebar ingen merit.
Långt in i matchen det kändes som skit.

5. Spelarnas utstyrsel var som den var:
Skjortor och byxor, som sett bättre dar,
dög nog som dräkt på en fotbollsplan,
där man blev smutsig och svettig och dan.

6. Skorna, de hade en särdeles roll
i det där sparkandet på en boll.
Stövlar på fötterna, det var ju skrutt.
Pjäxor var tunga, men oj vilken fjutt!

7. Bollen av läder var tämligen rund,
men om det regnade häftigt en stund,
blev den en oformlig, trögrörlig klump,
okontrollerbar och styrd mest av slump.

8. Lek eller allvar, hur var det bevänt?
Engagemanget var hundra procent!
Springande, knuffande, hetsande lag,
kämpade tappert - i målet stod jag.

9. Målvaktens uppgift var inte så lätt
där på arenans mest gräsglesa plätt.
Man motade bollar och sparkade ut.
Så blev det skymning: Vår kvällsmatch var slut

Några år under det sena 1950- talet, när Gårdsjö fått en riktig fotbollsplan, fick jag äran att vara reservmålvakt i Gårdsjö AIF: s fotbollslag. Jag vet inte vad den ordinarie målvakten hade för sig, men det hände ganska ofta att jag fick ett telefonsamtal från lagledaren fram emot kvällen på lördagarna. De där samtalen var korta och likformiga. Han presenterades sig och sa: Vi har match i morgon. Ställer du upp? Jag svarade i regel ja, trots att jag inte ens var medlem i föreningen. Och någon träning i veckorna var det aldrig tal om. De där matchernas tog en stor del av den lediga söndagen,

särskilt om det var bortamatcher långt nere i Västergötland. Men vad gjorde det? Det var perfekt avkoppling från det vanliga.

Apropå träning! Det jag lärt mig om målvaktssysslan hade till hälften skett på den "fotbollsarena" jag beskrivit i versform här uppe och till hälften genom att mota bollar, avfyrade av min bror Bernt, på ladugårdsbacken i Vallsjöbol. Vi satte upp ett fotbollsmål där som bestod av två störar och en hässjestång som överliggare. Något nät fanns givetvis inte. Det var den bakomliggande syrenhäcken som fick ta emot Bernt kanonskott, som gick utanför eller, mot förmodan, inte räddades av den tappre målvakten. Vi gillade båda att leka med bollar. Vi kunde hålla på i timmar och vi slet ut ganska många läderbollar, sydda i 18 fält.

Jag googlar på Gårdsjö AIF och ser att laget låg i Mariestadsserien (division 8) de där åren. Vi placerade oss som regel på 8:e, 9:e eller 10:e plats i tabellen. Det tyder på att risken för uppflyttning i en högre serie var minimal. Men vi hade en framgång utanför seriefotbollen. Hova kommun anordnade en turnering på Movallen, i samband med några festligheter. Kommunmästerskap kallades det, med fyra deltagande lag: Fagerlid IF, Gårdsjö AIF, Hova IF och Älgarås IF. Vi vann finalen mot Hova IF och det var en stor dag i Gårdsjö AIF: s historia.

## TRÄFFPUNKT GÅRDSJÖ

Här följer mitt sista personliga vittnesmål om Gårdsjö.

1960- 62 var jag en av deltagarna på SJ: s trafikelevutbildning. Vi skulle i ett första steg bli stationsskrivare, var meningen. På våren 1962 hade kursen avancerat så långt att vi höll på med praktisk tjänstgöring. Företaget tyckte vid den tiden att vi måste pröva på allting som skedde i namn av SJ. Under två- tre veckors perioder fick vi pröva hur det var att arbeta på tåg- biljett- och godsexpeditioner, i växlings- resgods- och godsmagasinstjänst och hela rasket. Vi fick inte pröva att vara lokförare, men väl konduktörer på persontågen.

I mars- april 1962 var det dags för tre veckor i konduktörstjänst. Vi fick själva utarbeta en plan för tjänstgöringen och få den godkänd av våra handledare. Till saken hör att det fanns en kvinnlig deltagare, Hanna Kaisa Gullberg, bland trafikeleverna. Hon var placerad i Hässleholm det året och jag i Jönköping. Vi hade funnit att det var trevligt att träffas regelbundet sedan nästan ett år tillbaka och nu samrådde vi i uppläggningen av åkandet härs och tvärs i Sverige. Bland annat lade vi in ett möte mellan våra respektive tåg i Gårdsjö den 1 april.

Detta hände: Jag kom med mitt tåg från Göteborg och det anlände

(man sa så om tåg, de avgick och anlände) till Gårdsjö vid tvåtiden på eftermiddagen. Fröken Gullbergs tåg skulle komma en halvtimme senare norrifrån. Jag var väl förberedd. I Göteborg hade jag köpt en blombukett, som stått i vatten under resan. När min kurskamrats tåg kom in till plattformen i Gårdsjö gick jag henne till mötes, lämnade över blommorna, föll på knä och frågade: Vill du gifta dig med mig? Hon svarade: Ja, tack. Till saken hör att vi båda var iklädda SJ-uniformer. Folk runt omkring oss såg glatt överraskade ut och inte vet jag vad de tänkte. Kanske att järnvägare också var människor av kött och blod under sin uniformer. Tågmästaren, som varit fröken Gullbergs handledare under resan, utbringade ett fyrfaldigt leve, ropade "var god stäng dörrarna" till resenärerna (som redan satt sig tillrätta i vagnarna), visade "klart för avgång" till tågklareraren och så rullade tåget ut från stationen.

April, april! Jag ber den som läst ända hit om överseende med detta mitt skämt. Tänk bort det spektakulära frieriet. Det gick inte till så. Men faktum är att vi steg av var sitt tåg i Gårdsjö den 2 april och for till Vallsjöbol och firade förlovning. Dagen efter åkte vi till Katrineholm och fortsatte firandet. Tre månader senare var det bröllop i Hallsberg och på hösten samma år flyttade vi till Stockholm och sedan rullade det på.

## GÅRDSJÖ I BERNTS PERSPEKTIV

Nu känns det rätt att ringa till Bernt och höra om han har något gott att säga om Gårdsjö.

Så skedde. Jag ställde följande frågor och fick de här svaren:

| Fråga | Bernts svar |
|---|---|
| Mellan vilka år arbetade du på SJ i Gårdsjö? | Från våren 1952 till sommaren 1954. |
| Vill du nämna en person som fick dig att börja på SJ? | Ja. Oskar Andersson (Anners- Lars- Oskar) i Vallsjöbol rekommenderade mig att börja i Gårdsjö. |
| Ungefär hur många var anställda på stationen vid den tiden? | Det kan ha varit ungefär 30 i stationstjänst och kanske 40 i omlastningsarbetet |
| Var du med i facket? | Ja, i princip alla i yttertjänst var med i Järnvägsmannaförbundet (LO) |
| Vad jobbade du huvudsakligen med? | Växlingsarbete samt resgods- och styckegodshantering. |
| Var arbetstiden 40 tim/ vecka eller mer? | Vår veckoarbetstid var 40 timmar, ja. |
| Minns du vad lönen var? | Den var ungefär 300 kr/ månad och det var dubbelt så mycket som min lön i Bahult, på Allings Möbler. |
| Hade du skiftesjobb? | Ja, det skiftade mellan förmiddag och eftermiddag. |
| Söndagstjänst? | Ja, varannan helgdag i Laxå, med resgods, skyltning |

| | |
|---|---|
| | och dessutom som bomvaktare. Det var mycket korspel (Priffe och Kille) där. |
| Hade du OB- tillägg? | Ja, 35 öre extra i timmen. |
| Hur många var i tjänst på stationen i Gårdsjö nattetid? | Tågklareraren var ensam på stationen under natten. |
| Tjänstgjorde du på andra stationer, som utlånad från Gårdsjö? | Nej, det gjorde jag inte, förutom de där söndagarna i Laxå. |
| Omlastarna, var de fast anställda? | En del av dem hade fast anställning. Andra togs in vid behov. |
| Hur var stämningen på stationen? | Visst hade innerpersonalen och ytterpersonalen sina duster, men på det hela taget var stämningen god. |
| Förekom mobbning, enskilda emellan eller grupper emellan? | Som på alla arbetsplatser fanns det några som var udda och fick veta det. Men direkt mobbning, nej. |
| Var alla du med varandra? | Ingen sa du till stinsen och han kallade folk vid efternamn. För övrigt visste man inte riktigt vilka man var du med. |
| Var öknamn vanliga, som "Knackare- Lasse", t ex ? | Knackar- Lasse gick utmed tågen med en hammare. Genom att knacka på oljeboxarna, bedömde han om olja behövde fyllas på. Någon fick ett extra namn, som talade om var han kom ifrån. "Vartofta- Andersson", till exempel. För övrigt kallades folk vad de hette. |
| Var de flesta anställda från trakten eller inflyttade? | Jag skulle säga att 1/3 var inflyttade och 2/3 från trakten |
| Hade stationsinspektorn (stinsen) pondus? | Han hade en stående arbetsuppgift: Att skicka vagnanmälan till Falköping, klockan 10.00. Därutöver inspekterade han sina domäner och hade taxen Truman i släptåg. Han såg mycket, men inte allt. Han förbannade personalens många fikaraster. |
| Fanns det andra med pondus? | Nej, ingen som stack ut. |
| Är det sant att stins K. klarerade tåg, iklädd halmhatt? | Nej, där gick gränsen, men han bar halmhatt på sina inspektionsrundor. |
| Om ja, hade han rött band om halmhatten? | Frågan är redan besvarad. Men hans uniformsrock hade en grönaktig färg och halmhatten var blekvit. |
| Bodde det en kontorist i Finnefallet som åkte skidor till jobbet i Gårdsjö? | Ja, så var det. Han var kommen från Norrland och skidor var honom inte främmande. |
| Om ja. Men bara på vintern väl? | Ja. Han sågs aldrig färdas på rullskidor under sommarhalvåret. |
| Vad var det roligaste som hände på stationen under dina år där? | Lätt att svara på! Det var personalfesterna i Folkets Park, då fruar och fästmör var med. Man åt mat som passade årstiden, lyssnade på musik och dansade på rotundan till långt in på natten. |
| Vad var det tråkigaste? | Att städa VGJ- tåget på kvällarna mellan 8 och 9. Vagnarna skulle vara rena från golv till tak och alla papperskorgar tömda, för att allt skulle vara fräscht nästa dag, på nästa resa. |

| | |
|---|---|
| Vilka var de vanligaste godsslagen som lastades om på stationen? | Väldigt blandat. Det var mycket sågtimmer, massaved, kalksten, kalk, maskiner och så farligt gods av alla de slag (saltsyra och andra syror) samt (faktiskt) stora lådor med torrmjölk från Götene. |

| | |
|---|---|
| Vad kostade det att pollettera en cykel mellan Gårdsjö och Falköping? | Kanske två kronor. |
| Vad kostade en biljett ToR, Gårdsjö- Vretstorp? | Kanske 4 kronor och 75 öre. Nej, jag vet inte. |
| Något om samhället: Vilka näringar (affärer, fabriker och annat), utom järnvägen, fanns i Gårdsjö? | Det fanns två affärer: Konsum (Konsum- Johan) och den privata (Sixten J), där frun sålde mjölk och ost i samma hus, en skomakare (Scholl), en kombinerad cykelaffär och verkstad, hotellet (med logi, matsal och kafé), en kiosk, ett postkontor, ett bageri, en charkuteriaffär, en taxistation, en syfabrik), en snickerifabrik (Carlsson & Hultgren), Västgöta Ägg och så NTO- lokalen förstås, med biograf och annat. Man bör nämna Emil Berglund, som var mångas rådgivare i ekonomiska och kamerala ärenden. |
| På en skala 1- 10 (där 1 är "botten" och 10 "toppen"), sätt betyg på din arbetsplats SJ i Gårdsjö. | Jag har trivts bra på alla de arbetsplatser jag varit eller också har jag glömt det negativa. Det blir någonstans mellan 7 och 8 på skalan. |
| Är det sant att det var solförmörkelse den dagen du flyttade från Gårdsjö till Forserum 1954? | Det stämmer. Det var total solförmörkelse den dagen. |
| Om ja, såg du detta som ett omen? | Nej, jag tror inte på skrock - ha, ha. |
| Slutligen: Har jag glömt att fråga om något väsentligt? | Nej, det tycker jag inte. Men jag skulle vilja säga något om relationen mellan bondlandet och ett samhälle som Gårdsjö. Det var status att bo i en tätort. Bönderna, som drev sina gårdar som företag, var inte alls lika ansedda som affärsidkarna och andra i tätorten. Det där gällde allmänt och det gällde också i Gårdsjö. |

Tack Bernt! Nu har vi kanske tagit kål på någon myt och möjligen skapat någon ny.



Bernt, vid den tiden

# HEDEBYBORNA




SVT: s team på plats i Gårdsjö 1978.

I slutet av 1970- talet spelade SVT in den mycket populära TV- serien Hedebyborna, som byggde på fyra sjuttiotals- böcker av Sven Delblanc. Gårdsjö fick vara med på ett hörn i de där inspelningarna och det gamla hotellet, snett emot station, fick en glansperiod och blev riksbekant.

Fotot har jag fått av Leif Vörde. Här följer nu ytterligare ett antal bilder från en glansperiod i Gårdsjö som var på riktigt, blandade med mera sentida, dystrare bilder. De som bidragit med materialet är: Örjan Olausson, Sture Gustafsson, Axel Persson, Holger Zachrisson, Alf Pettersson och Ingegerd Rosengren.

# GÅRDSJÖ DÅ FÖR TIDEN OCH SENARE



Karlsson & Hultgrens snickerifabrik 1940- talet. Fr. v: Valfrid Karlsson, Erik Ulriksson, Åke Nilsson, Lennart Karlsson, Gunnar Karlsson, Karl. Erik Harnesk, Sven Forsell, Sigurd Evertsson, Georg Hultgren, Olle Wiktorsson, Lasse Larsson, Einar Evertsson och Gunnar Johansson..



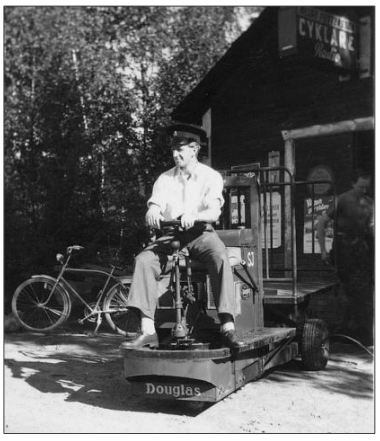

T v: Personal på syfabriken (1962). Bakre raden, fr v: Beda Göthberg, Vivian Mellgren, Svea Andersson, Anna Granat och Anna Johansson. Främre raden, fr v: Siv Törnqvist, Rudolf Jonsson, Gulli Stark och Vera Gustafsson.
T h: Exteriör, syfabriken (efter nedläggning).



Olyckan 1945.



Olyckan 1945, ur annan bildvinkel.

T v: Skomakare Scholls hus. T h: Karl- Erik Wahlbäck hos Helges cykelverkstad m. m.



På omlastningsbryggan, bl a: Einar Rönnqvist, Axel Petersson, Rune Wittebern, Jönsson, Nilsson, Nils Bring, Werner och Erik Johanson.



På plattformen, fr. v: Lantz, Wahlbäck, Fredriksson och Augustsson

.



1950- talet. Bland andra: Ingvar Augustsson, Verner Karlsson, Nilsson, Valdemar Karlsson, Rune Karlsson och Sven Bring.



När skyltarna tagits ner: Hotellet, t v och kiosken, t h.





Andra nedtagna skyltar: T v: Post- huset (Wallenros). T h: Sixten Johanssons hus.



Gårdsjö AIF: s fotbollslag (1950- talet). Stående, fr v: Börje Eriksson, Arne Andersson, Gunnar Andersson, Hans Lantz, Ivar Johansson och Alf Rosengren. Knästående, fr. v: Olle Wiktorsson, Boh Andersson- Tivesten, Thage Önnefors, Ernst Olausson och Knut Johansson.



Främre raden
1. Gunnel Sivanmark
2. Ingrid Johansson
3. Inger Wanberg
4. Greta Nolgren
5. Axel Andersson
6. Gunnar Rosengren
7. ? Sandström

Bakre raden
1. Marit Jonsson
2. Linnea Fredrikson
3. Märta Wiktorsson
4. Ulla Svalbe
5. Rosa Bring
6. Asta Karlsson
7. Margareta Johansson
8. Martin Henningsson
9. Ragnar Wiktorsson
10. Rännmästare Andersson
11. Enok Liljesund
12. ? Brolin
13. Isak Eriksson
14. Knut Windhammar
15. Martin Jonsson

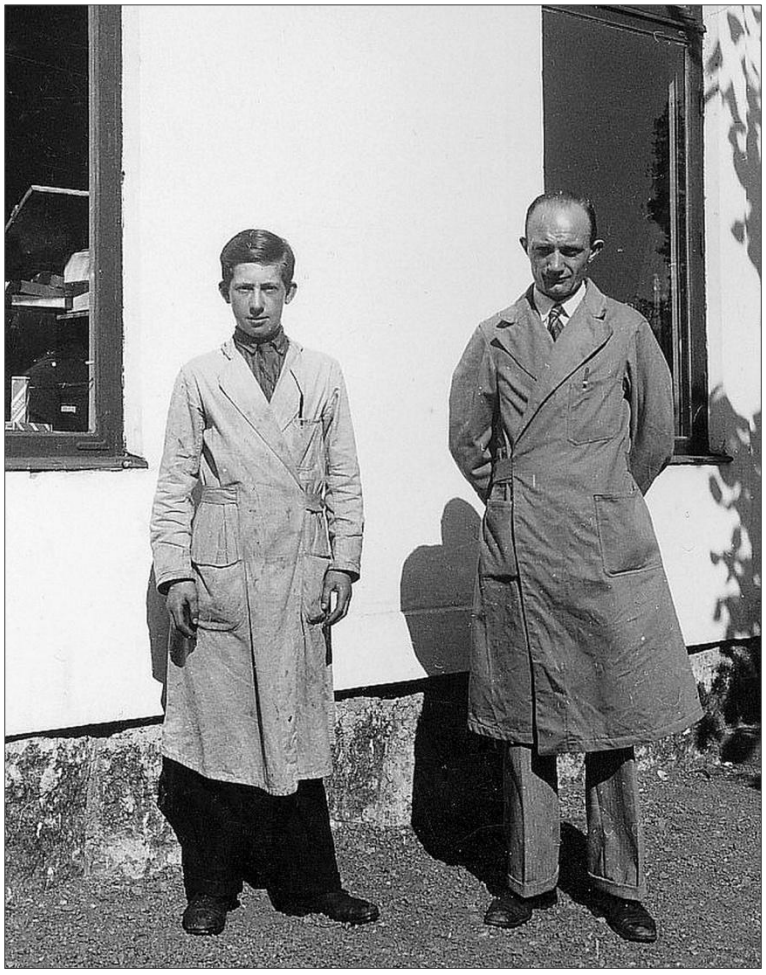
Ett blandat lag med mest damer.



Bröderna Johansson och deras sågverk i Motorp.




T v: NTO- huset. T h: Skolan.



Ett biträde och en Konsum- föreståndare, framför butiken.



Ett hörn av Gårdsjö, där det bedrivits affärsverksamhet. Förr av Hugo Verner Larsson och Gustaf Sahlén, senare av Västgöta Ägg.



Ett övertaligt stationshus.

En morgon på hösten 2007 överraskades Gårdsjöborna av att en stor och effektiv förstörelsemaskin rullade in på stationsplanen. Efter någon dag var huset borta. Man förstår att det gjorde ont, när själva symbolen för samhället utplånades. Det var här allting började hundra år tidigare. Samarbetsprojektet mellan VGJ och SJ ledde till att Gårdsjö blev en viktig punkt på den svenska järnvägskartan.

När det inte längre fanns behov av att lasta om gods mellan normalspår och smalspår och när automationen byggdes ut, behövdes inte längre stationer som Gårdsjö. Samma utveckling skedde på många ställen i Sverige. Idag står det tomma stationshus, ofta överdimensionerade och inte sällan K- märkta, som bara blivit till besvär för ägarna. Numera finns det ett bolag i SJ- familjen som heter Jernhusen. Utöver att samarbeta med företag som PEAB, om att bygga ståtliga anläggningar som Friends Arena i Solna, är det Jernhusens uppgift att äga och förvalta SJ- hus som fortfarande används och hus som blivit övertaliga.

Jernhusen borde självklart ha informerat Gårdsjöbygdens Förening om sina planer, i stället för att maktdemonstrativt bara klampa in och jämna ett kulturhus med marken. Skäms JernBusen!

## SLUTORD

Stefan Demert, den trevlige trubaduren och låtskrivaren, får avsluta denna uppsats. Jag citerar de fem sista raderna i hans hyllning (eller vad det var) till SJ:

*Snart går hela linjen tom. Banvallsgruset går i blom.*
*Sista loket hostar till och stannar och står still.*

*SJ, SJ gamle vän. Festligt att du lever än*
*Men du ser rätt krasslig ut, snart hörs ditt sista tut*
*Men du ser rätt krasslig ut, snart hörs ditt sista tut.*

Mariestad den 15 mars 2015

Avdammad och något justerad: 2018-03-15 / Alf