

Banvakt

av Tord Jöran Hallberg

I somras gick jag på spaning efter banvaktstugor. I bilsätet hade jag 1936 års ekonomiska karta, där stugorna är ordentligt utmärkta med Bv. Kartan är gammal, så det blev körning lite på måfå. Men jag hittade rätt snart banvaktstuga nr 267 Osby vid Smålandsgatan i byns norra utkant – alla banvaktstugor var ordentligt numrerade. Det stod en bil framför stugan, som förstörde mina historiska meditationer, men det rätt kraftigt renoverade huset var skyltat ”Osby”, så att det var en banvaktstuga var helt klart. Sedan for jag vidare norrut och hittade något som jag trodde var 265 Gunnänga Norra, en idyllisk liten stuga, som jag fotograferade med nedanstående resultat.



*Banvaktstugan Gunnänga Norra – trodde jag.
Stugan finns vid Gunnängavägen ca tre kilometer norr om Osby.*



Brunn och jordkällare vid Gunnänga Norra.



*Läget för banvaktstugorna
i Osby och Gunnänga.*



*Banvaktstuga Gunnänga Norra. Stugan brann ner år 2006.
Foto: Jöran Johansson i augusti 1996.*

Brunnen och jordkällaren fanns kvar, så här återinfann sig den historiska känslan.

Den framstående experten på svenska banvaktstugor Jöran Johansson i Åtvidaberg har senare upplyst mig om att det jag fotograferade är banvaktstugans uthus, som förvandlats till bostad, att själva stugan brann ner den 8 december 2006, men att han vid en egen jakt på banvaktstugor hade fotograferat den. Den stod tydligen strax intill brunnen och källaren som jag hade hittat.

Hur som helst ställde jag nu kosan mot Malshult. Där stämde inte kartan, emedan man har byggt en ny viadukt över järnvägen som en följd av X2000, som gjort plankorsningar livsfarliga. Men från viadukten spanade jag söderut och fick syn på ett par stugor, av vilka åtminstone en borde vara en banvaktstuga.

Med visst besvär lyckades jag via något som påminde om ett skrotupplag ta mig in på vägen mot stugorna, och mycket riktigt, där fanns 271 Malshult. Skylten var kvar, men flyttad till ett uthus.



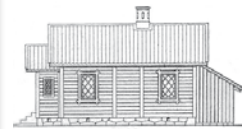
*Utsikt söderut från nya viadukten
över järnvägen vid Malshult.
Stugan längst bort är 271 Malshult.*



*Banvaktstuga 271 Malshult, den
andra i ordningen i Osby socken
räknat söderifrån.*



Uthus vid 271 Malshult.



272 Sibbarp var av 1855 års modell.



Tre banvaktsfamiljer utanför 272 Sibbarp. I mitten stugans innehavare banvakten Nils Olof Nilsson med sönerna Evert och Folke på varsin sida. Till höger om honom i bild hustrun Karin med dottern Clary på armen. Fotot togs 1916. Stugan var av 1855 års modell, se typritningen ovan. Till vänster om huset förstuga, till höger förvaringsrum. Huset innehöll ett rum och kök på ca 30 kvadratmeter.

Allt gick alltså som på räls denna min första dag med forskning kring banvaktstugor och deras invånare. Tillbaka vid viadukten såg jag även 270 Helgeå, som ligger endast 800 meter från 271 Mals-hult, så en naturlig fråga är varför i Herrans namn stugorna låg så tätt? Det ska jag så småningom försöka förklara, men först lite om några banvakter och deras familjer.

Jag har aldrig träffat någon livs levande f.d. banvakt, men genom tursamma omständigheter har jag fått kontakt med ett par banvaktsbarn.

En heter Bertil Wivhammar och är konstnär. Han är född 1931 som son till banvakten Nils Olof Nilsson i banvaktstuga 272 Sibbarp. Den ligger vid gränsen till Mannarp i Hästveda socken ca 1,3 km söder om 271 Malshult.

Dit hann jag inte på min första spaning och det kan strängt taget kvitta. Wivhammar har nämligen försett mig med de genuina bilder från tiden då hans far var i livet som finns på detta uppslag. Inom Osby socken fanns tio banvaktstugor som pärlor i ett radband utmed banan, som mest på något över två kilometers avstånd. Gick banvakterna ut på banan kunde de alltså vinka till varandra. Sju stugor finns ännu kvar, men nu i privat ägo. Banvakterna konkurrerades omkring 1960 ut av moderna maskiner för banunderhåll.



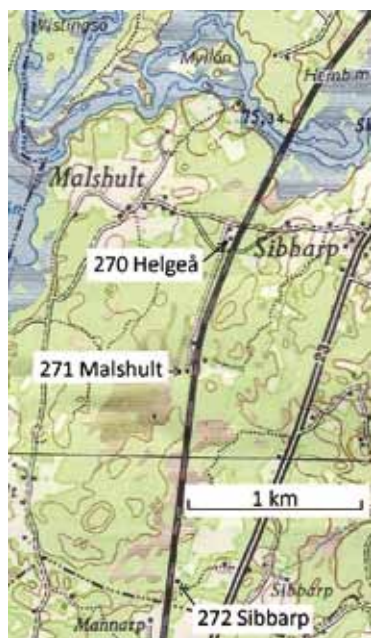
Banvakt Nils Olof Nilsson med hustrun Karin och från vänster barnen Folke, Karins syster Mimmi Nordgren, Clary och Elsa. Foto från ca 1922.



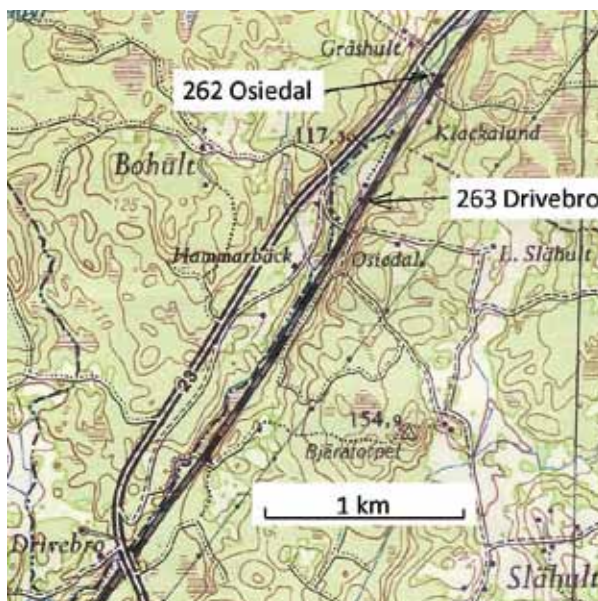
Banvakt Frans Teodor Axelsson med familj framför 271 Malshult. Hustrun hette Hilma.



263 Drivebro. På skylten kan i originalet läsas Drivebro.



Läget för bevarade banvaktstugor i södra Osby.



Läget för stugorna Osiedal i Gråshult i Loshults församling och Osby församlings nordligaste banvaktstuga 263 Drivebro.



268 Hasslaröd. Foto: Jöran Johansson i augusti 1996.

Någon vecka efter min första spaning tog jag mig till den nordligaste bevarade stugan i socknen, 263 Drivebro. Namnet är lite underligt på det viset att den inte ligger vid Drivebro, utan vid Osiedal. Det finns en stuga som heter Osiedal, men den ligger i Östanböke. Det har funnits en stuga vid Drivebro, men den kallades Kälsved. Det är ingen större idé att fundera över SJ:s metoder för namngivningen, men lite underliga var de.

När jag hade hittat 263 Drivebro var jag absolut säker på att saken var klar. Men Jöran Johansson upplyste mig om att 268 Hasslaröd ännu existerar, åtminstone enligt en lokförare som han säger har "järnkoll" på banvaktstugor. Den låg vid en oövakad järnvägsövergång, där vägen från Osby söderut korsade järnvägen drygt en kilometer söder om järnvägsstationen. På platsen finns nu en cykelväg under järnvägen, något söder om Hasslarödsgården, som ligger inom Hasslarödsskolans område. Johansson fotograferade stugan år 1996, se bilden ovan.

Den oövakade övergången är ett minne blott – dessbättre kan jag tillägga, för här dog rätt många människor innan man på 1930-talet byggde nya infarten till Osby söderifrån, mellan sjön och järnvägen.



Den oövakade järnvägsövergången vid södra infarten till Osby enligt en karta från 1924-25.



*Den olycksdrabbade järnvägsövergången.
Foto: Sven Ahlberg.*

Att tre stugor försvunnit är det nog ingen som beklagar, men något bör ändå sägas om dem. Norrifrån räknat har vi då först 264 Kälsved. Den låg alldeles intill Drivebro, som väl numera oftast förknippas med viadukten på gamla vägen Osby-Killeberg. Men bron är mycket äldre än så. Den är lika gammal som landsvägen Kristianstad-Växjö, som åtminstone går tillbaka till 1600-talet, men kan vara äldre. Vid Drivebro gick landsvägen över från Driveåns östra till dess västra sida.

När järnvägen byggdes alldeles intill landsvägsbron ordnade man helt enkelt en plankorsning.



86-årige f.d. banvakten Martin Holmberg och hans son, lokföraren Per Holmberg utanför banvaktstugan Gunnänga Södra.

Någon järnvägsbro behövdes inte, för järnvägen korsar inte Driveån vid Drivebro.

Det var vanligt att obehövade järnvägövergångar vaktades av banvakternas hustrur. De såg förstås ut som vilka bondtanter som helst och stuvades därför undan när kungen reste med tåget. År 1861 utgick order till baningenjörerna vid Västra stambanan att då någon kunglig person fanns på tåget gällde följande:

”I stället för den posterande qvinnan skola af de vid Banans underhåll tjenstgörande Banvaktarne vid sådana vägöfvergångar bestrida vaktgöringen, och böra vara lika och snyggt klädda i deras tjenstgöringskläder”.

När elektriciteten hade kommit ersattes grindvakterskan vid Drivebro och vid andra obehövade järnvägsövergångar med ett plåtkryss med texten Varning för tåg, en ljussignal som visade rött och en klocka som klingade rätt högljutt när tåg närmade sig. Försåvitt det inte rentav blev bommar.

Nr 266 Gunnänga Södra är inte mycket att orda om. Det som finns kvar är vidstående bild av stugan med banvakt Martin Holmberg och hans son.



Järnvägsövergången vid Drivebro enligt 1935 års ekonomiska karta. Övergången ersattes senare av en viadukt.

Nr 269 Gullarp 1,3 kilometer söder om 268 Hasslaröd låg i Hasslaröd, men mittför Gullarp och fick kanske namnet för att man inte ville införa Hasslaröd Norra och Hasslaröd Södra. Hur som helst återstår bara ruiner.

Alla tio stugorna byggdes inte samtidigt med järnvägen, men i kyrkböckerna från början av 1860-talet kan man hitta rätt många människor med titeln banvakt.

Till Slåhult, där stugan Drivebro var belägen, flyttade på hösten 1862 banvakten Per Rosengren. Till Kålsved, där stugan vid Drivebro var belägen, kom samtidigt banvakten Pål Andersson med hustru och fyra barn. Till Gunnänga flyttade banvakten Per Andersson med hustru och två barn 1863. Under Hasslaröd nämns banvakten Ola Andersson med hustru, inflyttade 1862, under Malshult banvakten Håkan Jeppson med hustru och två barn, inflyttade 1862 och under Sibbarp Armand Knutsson med hustru och två barn, inflyttade 1862.

De inflyttade banvakterna kom från Malmö, Sösdala, Höör och andra orter utmed Södra Stambanan, så det är troligt att de tidigare varit rallare – det var rätt vanligt att rallare befordrades till banvakter.



Banvakt Per Theodor Flodin.

Många människor i Osby är säkert ättlingar till dessa våra första banvakter, men fler kanske till deras efterträdare. Den mest kände är nog Per Theodor Flodin, vars far var rallare och med om att bygga järnvägen upp till Sandsjö i Småland, där han år 1864 tröttnade på rallarjobbet och bad om att bli banvakt. Det blev han, och i Sandsjö föddes Per Theodor, som sedan gick i faderns fotspår och i tur och ordning var banvakt i Gunnänga, Sibbarp och Hasslaröd. Från honom härstammar många osbybor med namnet Flodin, av vilka någon i början av 1900-talet ägde ett hus vid Östra Järnvägsgatan, det gryende stationssamhällets huvudgata. Flodin berättade att en av hans uppgifter var att köra bort folk som gick på banan utan giltig gångbiljett. 1877 års instruktion för banvakter innehöll verkligen också följande paragraf: "Banvakt skall noga öfvervaka att främmande person icke utan skriftlig

tillåtelse eller gångbiljett beträder banans område, att ingen färdas å banan till häst eller med åkdon, stiger öfver stängslet, lemnar grindar öppna, insläpper kreatur på jernvägsområdet eller begår något slags ohägn."

Gångbiljett för professor Martin P:son Nilssons "gångbud". Nilsson var från Ballingslöv, professor i Lund, berömd religionshistoriker och hedersdoktor vid ett halvt dussin universitet. Sönerna Per och Nils tog namnet Stjernquist och var båda rektorer för Lunds universitet.

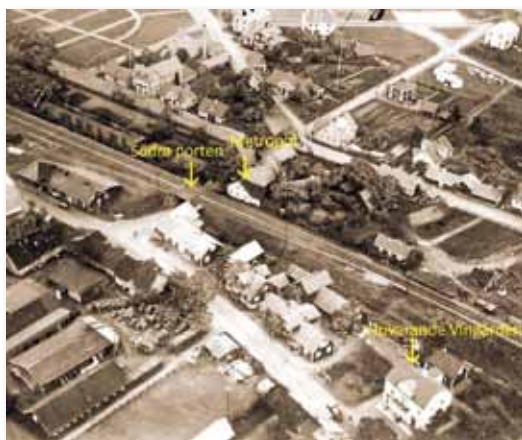


En grupp banvakter m.fl. har tidigt fotograferats framför det som senare blev Metropol. Det märkvärdigaste är dock inte banvakterna, utan själva Metropol. Jag kunde inte i min vildaste fantasi föreställa mig att det huset skulle ha byggts efter det att järnvägen byggdes, men så långt mina forskningar har sträckt sig, verkar det faktiskt så.

Det visar att järnvägen i sin barndom var något *fint*. Det gick ett fåtal tåg per dag, så oväsendet tänkte man inte mycket på.



*Banmästare, banvakter och banarbetare vid Hästveda banmästareavdelning.
I främre raden står från vänster Johan, Olof och Julius Holmberg.
Johan var kusk vid järnvägsbygget 1861-62.
Fotot togs framför Metropol vid Södra porten i Osby.*



*Läget för kafé Metropol.
Flygbilden lär ha tagits 1935.*



Huset Berget vid Norra porten, byggt 1863. Det kallades längre fram "Pumpare-Emmans" efter Emma Eriksson, änka efter pumpare Nils Eriksson, som tydligen skötte pumparna i det vattentorn som försåg loken med vatten. På 1900-talet var det dock vinddrivet. En dam vid namn Gullberg höll på 1880-talet privatskola i huset för barn till förmögna föräldrar, som inte ville ha sina barn i vanlig folkskola.

Ett annat hus som byggdes nära järnvägen finns vid norra porten. Det kallades ursprungligen Berget och byggdes år 1863 av Nils Eriksson, som i en del källor tituleras pumpare.

Vad sysslade banvakterna annars med? Jag ställer frågan till Evert Svensson i Glimåkra, som växte upp i järnvägsstationen Hultaberg vid järnvägen Kristianstad-Älmhult. Där var hans mor Eva Svensson stationsföreståndare, i folkmun "stins", och hans far Johan Svensson banvakt. Kvinnliga stationsföreståndare var inte vanliga, men fanns faktiskt även vid statliga SJ – järnvägen Kristianstad-Älmhult var privatägd – redan på 1920-talet.

De kallades plats- eller stationsvakter och fick nöja sig med att arbeta på mindre stationer. Uniformsmössor fick de inte ha, men bar en blå armbindel med SJ i gula bokstäver.

Enligt Evert Svensson tände loken ofta fyr på banvallen vid torr väderlek, så att hans far eller någon annan anställd fick cykla efter tåget på dressin och släcka bränder. Att det var viktigt är helt klart, för den stora Loshultsbranden tisdagen den 12 juli 1921 orsakades av ett tåg på just den här linjen.

Men banvakterna hade många andra uppgifter. I järnvägens barndom var rälna inte längre än ca sju meter, så de hade en tendens att flytta på sig. Det medförde ständiga justeringar med spett, s.k. baxning, och ibland mer omfattande underhåll. Då fungerade banvakten som lagbas för en grupp banarbetare. Det var vanligt att tamdjur betade i skogarna, så en av banvaktens uppgifter var att se till att stängslen var i ordning. Han skulle också hålla banan fri från ogräs, skotta snö vid vägövergångar och ”postera”, dvs. ge klarsignal till lokföraren för varje tåg som passerade, dag och natt. Broar, vägportar, trummor, diken, stängsel och vägövergångar skulle ständigt besiktigas.

Hans utrustning kunde se ut som följer:

- Handsignallykta.
- Röd och grön signalflagga.
- Läderväska, innehållande åtta knallskott (att fästas på rälsen som varning och stoppsignal).
- Signaltavlor, grön och röd i plåt, fastsatta på två meter långa trästöttor.
- Rälsspik, 100 st.
- Skarvbult, 20 st.
- Brandhink, röd, 3 st.



Underhåll vid ”glada kurvan” på järnvägen Kristianstad-Älmhult.

Från vänster Erik Johansson, Loshult, banvakt Edvin Röman, Loshult, banvakt Johan Svensson, Hultaberg och Erik Glad, Slätthult.



Banarbetare Gösta Nilsson, Hultaberg som brandvakt eller ”brandkusk” vid Loshults mosse på 1940-talet.

Dressinen är en dragdressin, som drevs med en spak. Framför Nilsson en vattenspann, bakom honom en enruska för släckning.



Tack för hjälpen till Jöran Johansson, Staffan Ljungman, Sixten Svensson och Bertil Wivhammar.

KÄLLOR OCH KOMMENTARER

- <http://banvakt.se>. Sidan drivs av Jöran Johansson.
- Mejlväxling med Jöran Johansson nov. 2011.
- Mejlväxling med Bertil Wivhammar okt.-nov. 2011.
Ann-Sofie Ohlander: Staten var en man...? (2000). www.partsradet.se/2391 s 55-56 (order till baningenjörerna).
- Allan Sigward Lundin: Från prins August till Skåningen (1956) s. 113 ff. (Flodin).
- Järnvägsgruppen i Hästveda hembygdsförening: Järnvägens historia i Hästveda (2002) s. 50 ff. (banvakternas uppgifter).
- Gamla Osby-bilder, OHÅ 1963 s. 43 (uppgifterna om Pumpare-Emmans hus, säkert skrivna av Sven Ahlberg).
- T J Hallberg: Garvaresläkten Andrén i Osby, OHÅ 2008 s. 66 (rikemansbarnens skolgång, som även bekräftades av Ingeborg "Bojan" Jönsson vid en intervju 1982).
- Intervju med Evert Svensson i Glimåkra vid besök 20 okt. 2011.
- Statens Järnvägar 1856-1906 (1906) del II s. 188, där rälerarnas längd de första 20 åren uppges ha varit 7,3 meter. Det förekom även sådana som var 6,4 meter.
- Gösta Nilsson: Banarbete, i Eva Sjögren (huvudred.): Tur och retur på minnenas spår (1998) s. 125 ff.

BILDER

- 1, 2, 5, 6 och 7. Foto: T J Hallberg den 11 juli 2011.
3. Se bildtexten.
4. Utsnitt ur särtryck för Osby av delar av topografiska kartbladen 3D Kristianstad NO och 4D Markaryd SO, tryckt 1968.
8. Ritning till 1855 års banvaktstuga. Från Statens Järnvägar 1856-1906 (1906) del II s. 435, där det felaktigt uppges att stugan är av 1872 års modell (felet påpekat av Jöran Johansson).
9. 10 och 11. Banvaktsfamiljer. Foton, vänligen översända av Bertil Wivhammar.
12. och 14. Se 4.
13. Foto: T J Hallberg den 21 juli 2011.
15. Se bildtexten.
16. Utdrag ur karta, upprättad 1924-25 av Gunnar Frigell i samband med municipalsamhällets utvidgning.
17. Från Sven Ahlberg: Bilder ur ett album, OHÅ 1990 s. 78.
18. Utsnitt ur ekonomisk karta Örsjön 5, kartläggningen utförd 1932-33, kartan tryckt 1935.
19. Grindvakterska vid Söderala, Gävleborgs län. Foto: Sveriges Järnvägmuseum, Gävle.
Från Ann-Sofie Ohlander: Staten var en man...? (2000) s. 56. www.partsradet.se/2391.
20. Gunnänga S:a. Från Allan Sigward Lundin: Från prins August till Skåningen (1956) s. 118.
Även uppgifterna i bildtexten därifrån.
21. Flodin. Lundin (se ovan) s. 115.
22. Gångbiljett. Från Björn Kullander: Sveriges järnvägs historia (1994) omslagets insida.
23. Från Ragnar Eriksson: Osby järnvägsstation 100 år, OHÅ 1962 s. 91.
Även uppgifterna i bildtexten är hämtade där.
24. Utsnitt ur flygfoto i OHF:s samlingar.
25. Pumpare-Emmans. Foto: T J Hallberg den 16 aug. 2011.
26. Från Evert Svenssons album.
27. Gösta Nilsson: Banarbete, i Eva Sjögren (huvudred.): Tur och retur på minnenas spår (1998) s. 127.