

JÄRNVÄGSPARKEN I ALVA STRA

Jag kan inte minnas någon station vid MÖJ (Mellersta Östergötlands Järnvägar), som inte hade en generöst tilltagen trädgård med fruktträd och grönytor i anslutning till stationshuset. Även vid ganska oansenliga banvaktsstugor hade vid järnvägens byggnad anlagts fruktträdgårdar även om dessa inte var lika imponerande som de, vilka stinsarna disponerade.

Mina minnesbilder går ju inte längre tillbaka än till hösten 1945, men jag kan inte erinra mej några stationsföreståndare, som ägnade dessa påtvingade trädgårdar något mera omfattande arbete. Undantaget var Folke Kollin, som 1949 blev stins av lägsta graden i Bränninge efter stins Adell, som i sin tur efterträdde stinsen Ramberg av tredje graden i Gullberg.

Folke Kollin kom från Linköpings Norra station och hade före sin järnvägsmannabana genomgått lantbruksutbildning och ävenså under en kortare period drivit ett jordbruk tillsammans med sin fader, förre rallaren och banarbetaren Kollin vid Rings-torpsbanan.

Järnvägsträdgården i Bränninge låg öster om stationshuset innanför spår ett och var helt oskyddad för insyn från tågens resenärer och personal. Förutom fiske samt jakt på hare och fasan tillsammans med stationens lantbrevbärare, Allan Karlsson, ägnade Kollin nästan all sin fritid under den snö- och frostfria delen av året åt att sköta trädgården. Han grävde i grönsakslanden och kanthög grusgångarna, klippte gräsytor och ansade i blomsterrabatterna så att järnvägsträdgården i Bränninge under sommarhalvåret erbjöd järnvägens personal och trafikanter en tilltalande anblick. Som belöning kunde Ingeborg och Folke Kollin njuta av egen frukt till långt fram på våren efter att ha förvarat den i stationens jordkällare under vintern.

Kollins trädgårdsflit stimulerades måhända även vid något tillfälle med ett uppskattande ord från trafikinspektören Almqvist, vilket torde ha verkat upplyftande och på så sätt i någon mån underlättat hans vedermödor. Men som sagt Folke Kollin var så vitt jag kan minnas - det undantag som bekräftade regeln. Säkerligen tog

man tillvara den frukt, som trädgårdarna gav, men mitt intryck var att man för övrigt avsatte ringa eller ingen tid åt trädgårdsarbete. För övrigt minnas jag ingen annan trädgård än den i Bränninge, som var helt öppen för insyn.

På Skänningebanan var trädgårdarna sålunda omgivna av höga granhäckar, som förhindrade all insyn från järnvägen. I Normlösa, där jag arbetade under sammanlagt mer än två år, kan jag inte minnas att makarna Margit och Hans Hålm visade trädgården något intresse. Stinsen Nils Malm i Västerlösa, som ju tillika var spannmålshandlare och kamrer i Västerlösa sparbank, hade rimligen ingen tid över för trädgårdsarbete, men jag fick den uppfattningen att stinsfrun, Anna Malm, var trädgårdsintresserad.

Oskar Andersson i Vreta Kloster hade säkerligen den längsta arbetstiden vid hela MÖJ, men trots detta fick han tillsammans med makan Ruth en del tid över för trädgårdens skötsel. Makarna Andersson drev dessutom ett litet husbehovshönseri med höns hus och höns gård på södra sidan om bangården, väl synligt från tågen. Jag minns ingen annan station vid MÖJ, som hade höns gård. Vad Maspelösa beträffar såg jag aldrig vid något tillfälle stinsen Karl Lundberg eller hans efterträdare, Oskar Karlsson, utföra något arbete i trädgården. I Klockrike fick trädgården nödtorftig tillsyn vår och höst huvudsakligen tack vare den stationskarl i yttertjänst, som stinsen David Göransson förfogade över och som han beordrade till detta arbete.

Med järnvägsparken i Alvastra var det emellertid någonting alldeles särskilt. Vid andra stationer låg trädgårdarna vid sidan om stationshusen, men i Alvastra låg den på andra sidan spåren mitt emot stationsbyggnaden. Och det var där inte heller frågan om någon fruktträdgård utan om en stor parkanläggning med prydnadsträd, prydnadsbuskar, gräsmattor, grusgångar och sittbänkar. Vid hela MÖJ i övrigt fanns det ingen motsvarighet till järnvägsparken i Alvastra.

För att om möjligt få svar på frågan varför just Alvastra station hade försetts med en så imponerande parkanläggning, tog jag för en tid sedan

kontakt med min gamle vän och järnvägskollega, Carl-Erik Johansson (signaturen Cj). Han är numera pensionär och bosatt i Linköping. I likhet med mej inledde han sin järnvägsmannabana som privatanställd. och för hans del började det redan i mars 1941, när han 14 år gammal fick plats som elev hos förre stationskarlen i Borensberg, Emelin, som efter sin pensionering skötte stationen i Alvastra. Cj erhöll något år därefter fast anställning vid MÖJ, utan att han formellt hade ansökt om det, och förflyttades på hösten 1942 till Hästholmen.

Trots sin bakgrund i Alvastra kunde inte Johansson ge mej någon förklaring till järnvägsparken därstädes och inte heller visste han vem som ansvarade för den och skötte den. Emellertid lämnade han en annan för mej intressant upplysning, nämligen att det på hans tid i Alvastra fanns ett hotell, som hette "Järnvägshotellet". Järnvägshotellet var beläget intill vägbommarna något söder om korsningen vid landsvägen mot Heda-slätt. Cj hade vid något tillfälle på den tiden tillsammans med järnvägsmannen Rune Hägerström intagit någon enkel måltid på Järnvägshotellet och

enligt Cj står byggnaden än idag kvar på sin gamla plats. Han framkastade tanken på att järnvägsparken kunde ha något samband med järnvägshotellet, men vi enades under samtalets gång om att det snarare var så att såväl parken som hotellet måste ses mot bakgrunden av stationens i Alvastra betydelse för den dåtida turisttrafiken.

När jag såväl år 1947 som 1948 var som semestervikarie på stationen i Alvastra, torde verksamheten vid Järnvägshotellet redan ha upphört, ty jag har inget som helst minne av något hotell vid stationen.

Skulle det vara så att Du som läser dessa rader har någon information att förmedla, när det gäller järnvägsparken och Järnvägshotellet i Alvastra, så är Du välkommen att ringa mej. Eller sänd Din berättelse till denna tidning.

Rune Edström
N. Bollgatan 8
574 31 VETLANDA
Tel 0383-10100
Fax 0383-10170

TELEGRAFEN forts

(Beräkningarna är utförda med fler siffrors noggrannhet före avrundning till 10- respektive 100-tal.)

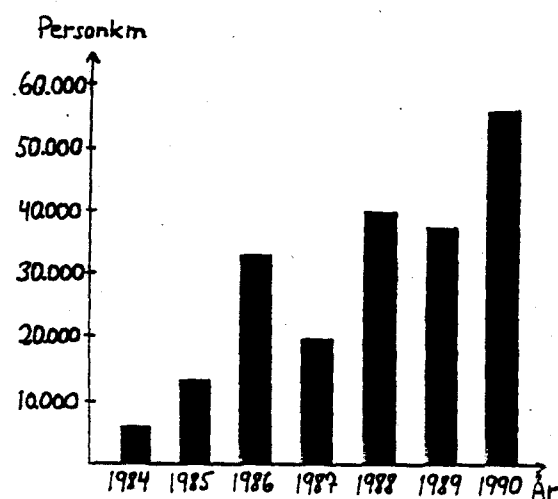
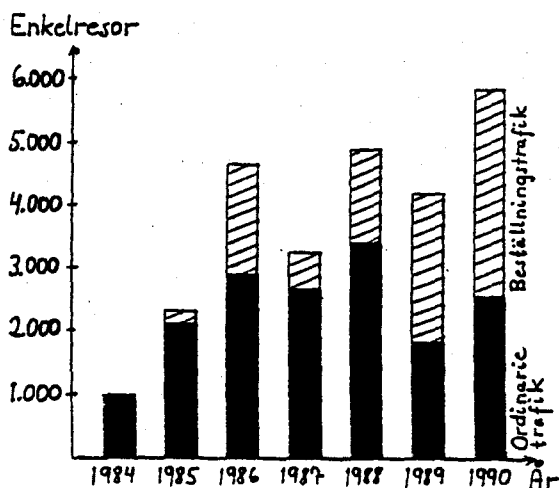
Resandestatistiken är nästan komplett, men i några tåg har jag fått uppskatta antalet resande då tågbefälhavarens rapport saknas.

Som jämförelse har jag gjort en sammanställning över åren 1984-1990 i två dia-

gram som visas nedan. Det framgår tydligt att årets resande på vår bana är det högsta sedan trafiken startade 1984 och att det tidigare rekordåret 1988 överträffas med bred marginal."

Stor utökning av godsvagnsparken

Som väl många har observerat har trafiken lagts ned på Nordmark-Klarälvens Järnväg i Värmland, den sista smalspåriga godsbanan i landet. FORTS PÅ SID 16!



MER OM ALVA STRA

I nr 3 1990 berättade Rune Edström om järnvägsparken i Alvastra i en artikel. Denna artikel publicerades även i Tåg och Spår, organ för Järnvägarnas Museiförening i Linköping. Rune efterlyste i slutet av sin artikel mer information i ämnet. Tage Welander, som är medlem i båda föreningarna, hörde som en följd av detta av sig med ett innehållsrikt och intressant brev till Rune. Brevet publiceras här i sin helhet: *)

Bäste Järnvägsbroder.

Av Din artikel i Tåg och Spår om parken vid Alvastra station kan jag berätta lite om hur det var och har varit under tiden 1921-31 då min far var stationsföreståndare där och då jag växte upp med järnvägen var det helt naturligt att jag lärde mig allt om hur en förenad järnvägs- och poststation skulle skötas.

Vad som gäller parken är det troligen stf Gyllenhammar, 1901-1921, som varit den som nedlagt mesta arbetet både på stationen och parken då det skulle vara en turiststation.

Enligt vad som har berättats mig av min far så byggde stf Pettersson om Borghamns station för att få den mera ståndsmässig för egna pengar som senare skulle ha inlösts av FVÖJ. Pettersson var född 1881 och blev stf i Borghamn 1899 endast 18 år gammal, sedan Hästholmen 1919. Då ville inte stf Gyllenhammar vara sämre utan byggde om Alvastra. Gyllenhammar var stf i Alvastra åren 1901-1921. Åren 1888-1897 var C.V. Falkenström stf i Alvastra. Han kom sedan till nyöppnade MÖJ som stf i Maspelösa år 1897. Vadstena-Ödeshög öppnades ju för trafik år 1888 och linjen Fågelsta-Linköping, MÖJ, år 1897. Det är ett tomrum mellan 1897-1901 som jag inte vet vem som var föreståndare i Alvastra.

Min far, Alfred Welander, förr år 1882, elev 1899, e knr 1901, knr 1905, omskolades till expeditionstjänst på grund av sjukdom, astma, föreståndare Ulvåsa 1920, Alvastra 1921, Borghamn 1931, Klockrike 1938.

Nu har det blivit en hel del data, men nu ska vi återgå till dels stationen och dels parken. Både före och efter denna tid som jag beskriver fanns det två hotell i Alvastra, järnvägshotellet och tu-

risthotellet. Järnvägshotellet låg alldeles intill bommarna, andra huset från järnvägen räknat. Banvaktsstugan låg ju också där, den var ju byggd ganska sent, varför troligen mark tagits från parken till denna byggnad.

Järnvägshotellet ägdes av två stycken systrar, Lina och Malin, samt en bror som hette Karl. Han kallades lille Karl, var dvärg men mån om sin källarmästarsyssla. Hotellet var öppet året om. Turisthotellet drevs av olika innehavare och hade endast öppet på sommaren. Då tåg nr 3 ankom från Linköping omkring kl 15.15 stod hotellets bil, en öppen T-Ford med hel- och halvfart, samt häst med flakvagn för resgodset redo att möta passagerarna vid stationen. Chaufför och kusk hade uniformsmössor som det stod Turisthotellet på. Chauffören hade dessutom skinnjacka, ridbyxor och benläder. Alltid mycket resande. Dessutom fanns det skogsskola som utbildade kronojägare, skogsrevir med jägmästare som chef. Sedan fanns det jägmästare, skogsrättare, kronojägare och en hel del övrig personal dels för skogens skötsel och dels som lärare vid skolan.

Vi hade också författarinnan Ellen Key i sin villa vid Västra Djurledet, hon hade läst postväska som avlämnades och hämtades av en yngre man som var gårdskarl hos henne. Verner von Heidenstam bodde då på Naddö, utanför Vadstena, och Prins Eugen hade sitt sommarresidens alldeles intill Örberga kyrka. Många utländska gäster kom också, och andra svenska författare. Alla gästade fröken Key och kom med tåg.

Sedan, inte att förglömma, utgrävningarna av Alvastra Kloster och Pålbyggnaderna under doktor Otto Frödins ledarskap. Många studenter voro där under sommaren och deltog i utgrävningarna, de bodde och åt genom järnvägshotellets försorg. Detta är något som hände under min tid på Alvastra järnvägsstation.

Busstrafiken och biltrafiken kom igång. Det var ett stort hot mot järnvägen, personal avskedades, otaliga befattningar drogs in. Järnvägsbolaget gick i konkurs, allt blev bara sämre. Bara ett exempel: Oskar Karlsson som slutade som stf i Maspelösa var sina första år ekb i Klockrike, under den svåra tid som jag förut

*) Förklaringar till förkortningarna finns i slutet av artikeln.



OVAN: Stationshuset i Alvastra på 1940-talet. Foto ur Ragnar Blomviks samling.

talat om var han extra banarbetare på sommaren hos by Håkansson i Omberg. Alvastra station klassades ned till hållplats 1931 och Emelin, tidigare stationskarl i Borensberg, som förtidspensionerats i samband med att befattningen där drogs in, blev hållplatsföreståndare i Alvastra. Min far förflyttades till Borghamn och därefter till Klockrike 1938 där han pensionerades år 1945 och efterträddes av David Göransson. Far bosatte sig som pensionär i Borensberg och var i många år kamrer vid jordbrukskassan i Klockrike.

Åter till parken och bangården. Det var mycket noga att det var snyggt i parken och det var inte fråga om vem som skulle göra det, utan det ålog stf att sköta det. Så alla hemmavarande söner och döttrar fick skyffla, kratta, rensa, städa expedition och väntsal m.m. utan någon som helst ersättning. Jag har personligen nedlagt åtskilliga timmar på detta arbete. Men när parken och bangården på lördagseftermiddagen var välstädade var det ju trevligt att kunna gå ut och sätta sig på någon av de alltid välmålade sofforna och fasta sittplatserna. För det mesta kom Mor ut med eftermiddagskaffe och nybakad sockerkaka så hela familjen och ibland även någon vikarie kunde njuta av den helgdagsfrid som på ett särskilt sätt kändes på landsbygden. Målning av sofforna och reparation sköttes av verkstaden i Vadstena, fasta bänkar sköttes av banavdelningen.

Hoppas att jag något har kunnat beskriva parken, järnvägsstationen och livet runt denna station åren 1921-1931.

Något om mig själv: Jag föddes år 1907 i Ödeshög, gick i skola i Vadstena, bl a Samrealskolan, varefter jag sedan var hemma och hjälpte min far på stationen några år. År 1923 fick jag under månaderna juni-augusti 50:00 kr per månad som postbiträde i Alvastra. På våren 1924 blev jag examinerad av byråassistenten Eric Jonsson, sedermera trafikchef och vd för TÖJ. På sommaren var jag sedan ute som stationskarl i Ödeshög och Hästholmen men förestod under kortare tid stationerna Alvastra, Väversunda, Borghamn och Arneberga. Jag var då icke fyllda 17 år, lön 4 kronor och 25 öre per dag. Jag sänder med ett intyg så Du inte tror att detta är något påhitt. Jag kunde helt klara av tjänsten och alla stationerna voro förenade post- och järnvägsstationer. Då fanns även telegrafan, som var den enda förbindelsen med tågledaren i Linköping, telefonen gick inte längre än till Fågelsta, alltså så långt som gamla FVÖJ sträckte sig. Endast Alvastra hade rikstelefon gemensamt med Hästholmen. Vad som gäller Alvastra och Borghamn var det många gånger en hel vetenskap att klara av alla nedsättningar på biljetter som fanns på den tiden. Posten var ju inte heller så lätt med bl a turisternas påhitt.

Efter stf Gyllenhammars söner övertog jag försäljningen av vykort över Alvastra; jag hade en annonstavla i väntsalen från en firma i Helsingborg. Jag sållde även huvudvärkspulver till befolkningen, det var ont om pengar så de kom ned till stationen och köpte ett pulver när huvudvärken blev för svår. Genom min far fick jag ta hem ett lager från apoteket i Vadstena. Medicinpengarna redovisades endast en gång per månad så jag fick lite anstånd med betalningen. Vid Alvastra låg under vintern ett sågverk som sågade virke från Ombergsskogen. Av ägaren köpte jag efter säsongens slut all sågspån från sågverket och sålde det på hösten till lantbrukarnas isdösar. Kylrum var ju inte uppfunna på den tiden, så mjölken fick kylas i isdösen.

År 1925 övergick jag till den militära banan och var fast anställd i 13 år. Under den tiden genomgick jag arméns underofficersskola i Uppsala, 3-årig. Sedan övergick jag till reservstat med tjänstgöring 30 dagar varje år, varefter jag pensionerades som fanjunkare vid 50 års ålder.

Hösten 1937 kom jag tillbaka till MÖJ; återigen ut på vikariat omedelbart. Genom all ledighet som jag hade vid regementet

hjälpste jag alltid till på stationen så inga järnvägsstöromål var främmande för mig. Långtidsvikariat i Älvan med massvis av tåg från tidigt på morgonen till sena kvällen, ingen att byta med, det blev långa dagar. Lön 5 kronor per dag. Bostad och mat hos skogvaktaren i Älvan 3 kronor per dag. En ask cigaretter 39:an Turk kostade 19 öre, 10 st, så det blev pengar över.

I januari 1938 anställdes jag på prov under 3 månader hos en kol- och koksfirmas som chef för kolgården och huvudsakligen utlastning på järnväg. Blev kvar där till dess jag pensionerades vid 65 års ålder.

Kan bara nämna att år 1948 utlastade vi dels från kolgård och dels från båt 5.080 normalspåriga och 3.014 smalspåriga järnvägsagnar, det blir ca 17 per dag på normalspår och 10 på smalspår. Så jag hade god nytta av min järnvägs kunskap och hade därför lätt att samarbeta med de olika järnvägsförvaltningarna då det varje dag var vagnsbrist.

Nu är det slut på denna roman, men jag tyckte det var roligt att få berätta litet om Alvastra och min roll som järnvägsaspirant vid en järnväg som är ett minne blott. Litet finns väl kvar i Vadstena och en hel del i museiformat i Linköping men hur länge? Den nya generationen kommer nog inte att ha samma intresse som vi som en gång har arbetat vid och levt med järnvägen.

Hälsningar

Tage Welander
Kyrktåsjö 5666
830 80 HOTING
Tfn 0671-201 47

Flyttade 1 april 1990 från Norrköping till Kyrktåsjö i Ångermanland, min frus hembygd. 22 km till Hoting så jag är mycket engagerad i Inlandsbanans vara eller inte vara."

Där slutar brevet från Tage Welander. Säkert finns det bland Gurklistens läsare fler gamla järnvägsmän som har intressanta minnen att berätta. Hör gärna av er till tidningen, är det någon som inte vill eller kan skriva själv så kommer redaktören gärna och intervjuar!

Till sist ska vi presentera en lista på betydelsen av förkortningarna i brevet:

Stf = stationsföreståndare
e knr = extra konduktör
knr = konduktör
ekb = extra kontorsbiträde
bv = banvakt
stk = stationskarl

Säljes:

Fleischmann HO tyskt godstågslok litt 50, katalognummer 4177 (tillverkades i detta utförande 1971-86), i originalkartong. Loket är fabriksnytt (endast provkört) och har bara stått i ett vitrinskåp i många år.

Pris 750 kr, varav 100 kr går till föreningen och resten till ägaren.

Märklin elektriskt växellok, brunt, snarlikt SJ litt Ub, katalognummer 3002. Loket är i körklart skick, men ganska mycket begagnat. Pris 300 kr som går oavkortat till föreningen, då förre ägaren skänkt loket till försäljning.

Kontakta Gurklistens redaktör för mer information eller beställning. Telefon och adress på sid 2 i tidningen.

TELEGRAFEN forts från sid 3

Ölandsvagnen renoveras

Från vagnsavdelningen rapporteras att man nu påbörjat renoveringen av den öppna godsvagnen ÖJ Is 465. Den här vagnen har bl a använts till bettransporter på Öland och kom i föreningens ägo 1980 efter att tidigare ha varit uppställd i Borgholm.

Det är Rune Lindh som nu tagit sig an Ölandsvagnen och det ska verkligen bli roligt att få se den rulla i våra tåg, förhoppningsvis redan i sommar.

En annan vagn som vi hoppas få se i trafik inom en inte alltför avlägsen framtid är finkan från Skyllbergs bruk, NK1J Gr 402 med välvt tak.

Rune har inget emot medhjälpare om det är så att. Du känner för att ta ett tag med godsvagnsrenovering!

Det går framåt med ångloket

Inte heller i sommar blir det någon ångtågstrafik på vår bana, men det går i alla fall markant framåt för Ewe Jansson och Nils Ström i deras sega kamp med lokrenoveringen. Alla de gamla stagbultarna kring fyrboxen är nu borttagna. Det har varit ett oerhört jobbigt och tidsödande arbete att avlägsna dem och det blir självfallet betydligt roligare att montera dit de nytillverkade.

Både på ång- och dieselsidan finns det stort behov av fler medhjälpare i lokstallet. Ewe, liksom "dieselchefen" Johnny Johansson blir glada för all hjälp de kan få. ----- Redaktören

Ur Östgöta Correspondenten den 20 maj 1896.

Järnvägsparken vid Alvastra

För några dagar sedan har vid Alvastra station fullbordats en parkanläggning, som både är ett bevis på vederbörandes goda smak och rastlösa energi, när det gäller att på något sätt tillvarata denna samfärdslinies intressen.

Emellan järnvägsspåren och Alebäcken fanns en större förut obegagnad plan, vilken nu utlagts till park med gångar, bersåer, gräsmattor och andra planteringar, enligt plan af banmästaren ^ULindgren, justerad och gillad af länsträdgårdsmästare. Anläggningen har verkstälts af järnvägens eget folk och det hela kostar blott några få kronor, men är synnerligen smakfullt och blir det ännu mera framledes, då träden hunnit växa upp, nytt stationshus kommit till stånd - man väntar härvidlag blott på ett litet handtag af Hedaborna, som helt säkert ej skola draga sig, då de utan ett öres utlägg så här inpå sig fått jernväg - och en väldig turistström drager upp mot det storartade Omberg och det förtjusande Alvastra,
skrive^s till Östgöta Correspondenten.