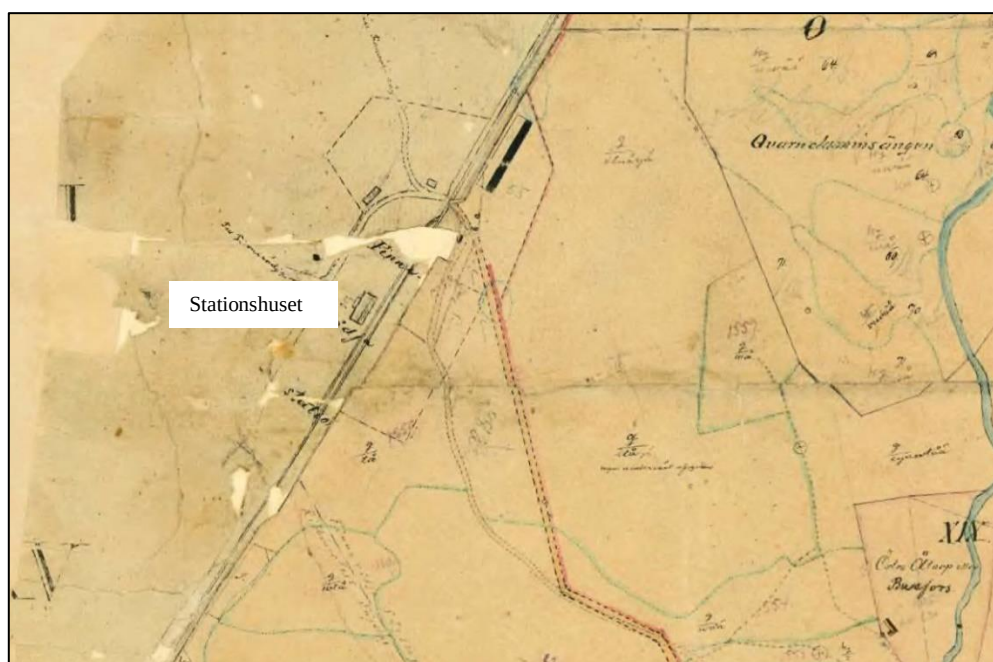
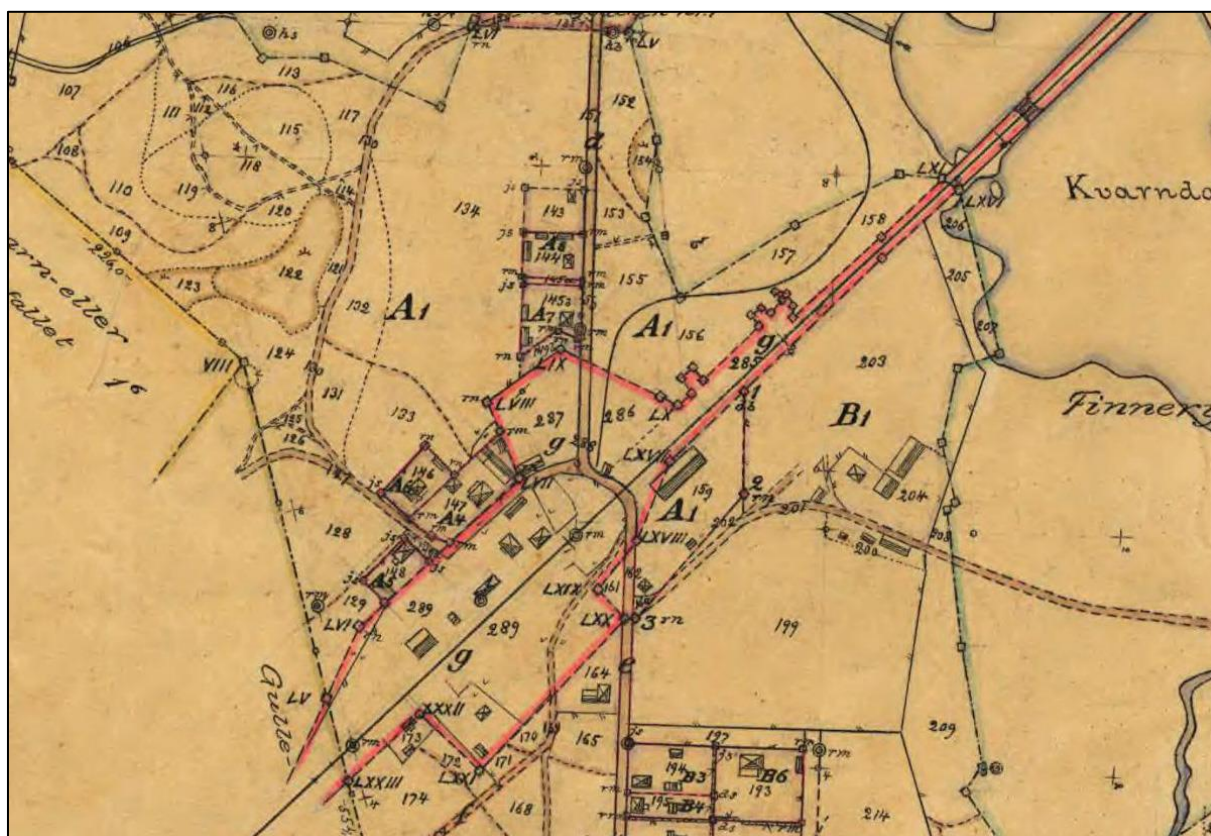


Finnerödjas järnvägshistoria

När det gäller avsnittet om Finnerödja station har jag fått mycket hjälp av Leif Vörde. Han har bland mycket annat tagit fram alla ritningar och försett mig med mängder av uppgifter. Ritningarna har Leif hämtat från Trafikverket i Gävle.



Karta från 1864.



Karta från 1921. Det rödmarkerade området ägdes av SJ.

Västra stambanan byggs

Västra stambanan, som går mellan Stockholm och Göteborg, började byggas 1855 och det första spadtaget togs i närheten av Alingsås. Första delen, mellan Göteborg och Jonsered, öppnades i december 1856. Under sommaren 1857 arbetade inte mindre än 7 700 man med järnvägsbygget på sträckan Jonsered - Töreboda. Den näst sista sträckan som färdigställdes var den mellan Hallsberg och Töreboda och den blev klar den 1 augusti 1862. Sista biten mellan Hallsberg och Sparreholm stod klar den 1 november samma år. Rallarna tjänade 1:50 per dag för sitt hårda slit och en del av förtjänsten gick sannolikt till brännvin. Rallarna var inte kända för att vara guds bästa barn. I Finnerödjaboken står följande om rallarna: ”Järnvägsarbetarna eller rallarna voro ingalunda Guds bästa barn, åtminstone inte just där: de stulo ved från Paradisängen och de förde ett oherrans bråkigt liv med slagsmål och fylleri på Ramundeboda gästgivargård”.

Järnvägsbygget gav välbehövliga extra förtjänster för många Finnerödjabor, dels genom direkt arbete med järnvägen, dels genom att man sålde tjänster och förnödenheter till rallarna. Min morfars mor Augusta Andersson, som föddes i Backgården 1850, har berättat att hon som ung fick följa med sin mor till rallarna för att sälja ”busost”. De tjänade 6 – 8 shilling för varje busost de sålde. Busostarna gjordes av potatismos som stektes i flott. För i tiden var man inte så noga med att ta bort ”busarna” när man skalade potatisen, därav namnet busost.



Ett gäng rallare arbetar med västra stambanan. Okänd fotograf.

Det var ingenjör Johan L. Grönvall som ledde arbetet för sträckan Töreboda – Hallsberg. Han var också nivellör vilket innebar att han stod för mätningar som gällde höjdskillnader efter den blivande järnvägen. Skogsförvaltare Johan Andersson var anställd som arbetsledare. Området där spåret skulle dras fram i Finnerödjatrakten var mycket kuperat. Man försökte därför gå runt höjderna där det gick vilket förde med sig att det blev många skarpa kurvor. Vid Bodarne byggde man in ån, som utgör gränsen mellan Närke och Västergötland, i en kulvert av cement. I en gammal materialjournal från 1860 – 61 framgår att mycket av materialet till järn-

vägsbygget hämtades lokalt. Det var bland annat sten, grus, sand, lera och timmer. Från mosarna på Skagersholms ägor tog man torv. I hagen vid Brinken byggdes en smedja som järnvägsbyggarna hade tillgång till och vid sågen, som låg mittemot kvarnen, byggdes ett kruthus där man lagrade krut som användes vid sprängningarna. Under tiden som järnvägsbygget pågick fanns en liten matservering, som kallades Futton, en bit ner i stationsbacken. Lite längre ner låg en brunn med mycket fint vatten.

Invigning av västra stambanan

Den 3 november 1862 avgick ett invigningståg kl. 8.54 från Stockholm Södra med kung Karl XV ombord. Passagerarna fick övernatta i Örebro och fortsatte dagen därpå till Göteborg dit de anlände på kvällen. Folk gick man ur huse för att se invigningståget. Man satte upp ärepor-tar, hissade upp tusentals flaggor, sköt upp fyrverkerier och man skålade för kungen och till järnvägens ära. Invigningståget drogs av loket Förstlingen Prins August No:1. På den tiden fanns det inget tak över förarplatsen så lokföraren och eldaren hade verkligen ett utsatt jobb. Det kan inte ha varit roligt att vara lokförare på vintern.



Kung Karl XV.

I Göteborg väntade en överdådigt dekorerad järnvägsstation. Innan det var dags för kungen att inviga västra stambanan hölls det tal och medaljer delades ut. Till slut var det kungens tur att yttra orden: "Jag förklarar härmed Västra stambanan öppnad". Efteråt var det bal på Börshuset för särskilt inbjudna gäster. Invigningsprogrammet fortsatte dagen därpå med en tacksägelsegudstjänst i Domkyrkan där järnvägen välsignades. Den 6 november reste kungen med följe tillbaka till Stockholm och den 8 november öppnades hela sträckan för allmän trafik. De första åren tog resan mellan Stockholm och Göteborg 14 timmar plus övernattning i Hallsberg. En gästgivar skjuts hade tidigare tagit 6 – 7 dagar för samma sträcka. När diligens- trafiken startade 1832 kortades resan ner till fyra och en halv dag. Det blev med andra ord en klar förbättring för de resande när järnvägen stod klar. Hela bygget kostade 36 miljoner riksdaler. Ett år efter invigningen hade 250 000 personer åkt på någon del av järnvägen.



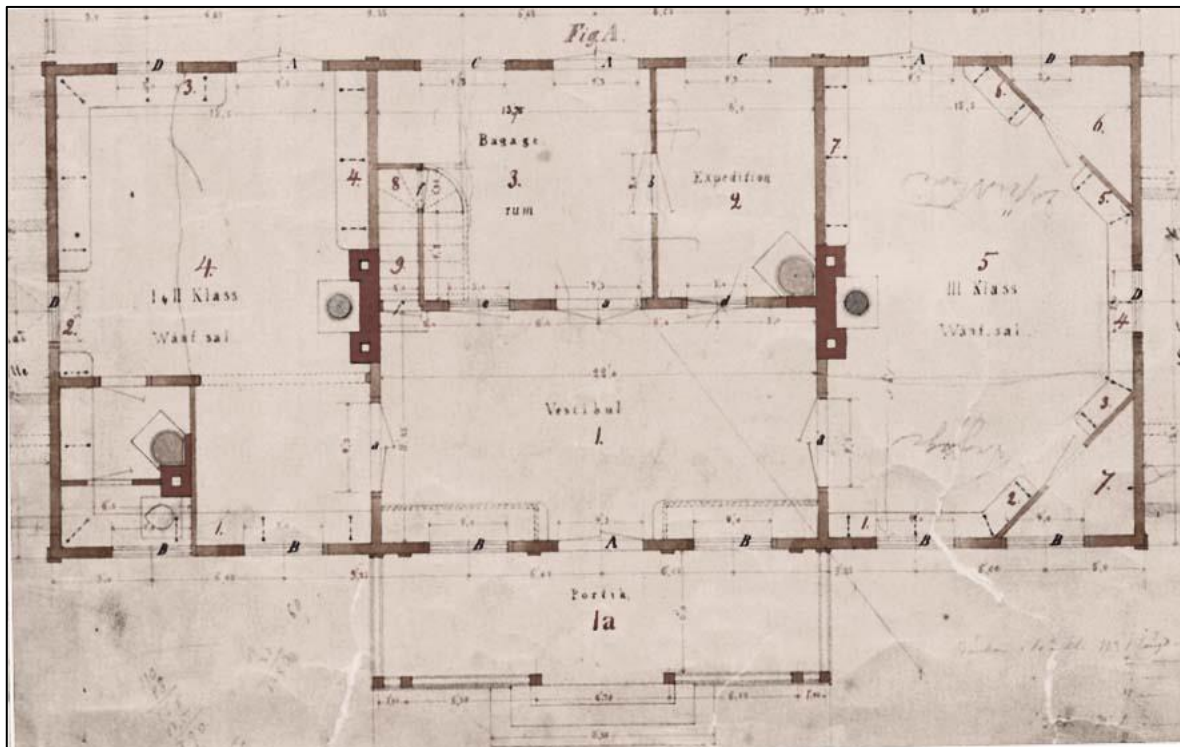
Finnerödja järnvägsstation till höger, stinsbostaden till vänster och hotellet i mitten. Foto från 1863. I vänstra hörnet syns en bit av ett stickspår. Foto från samlingsportalen.se

Kunglig stambaneort

Järnvägsstationen i Finnerödja byggdes 1862 och Finnerödja blev utnämnd till kunglig stambaneort. Under åren 1814 – 1905 var Sverige i union med Norge och Sveriges kung var regent över båda länderna. Innan västra stambanan byggdes fick kungen åka häst och vagn hela vägen mellan Stockholm och Christiania (Oslo). När järnvägen stod klar underlättades resan högst betydligt för kungen och hans sällskap, åtminstone första biten. Karl XV var, som tidigare nämnts, den förste kungen som kunde använda sig av tåget. Under åren 1863 – 1871 tog Karl XV tåget till Finnerödja när han skulle hälsa på sina undersåtar i grannlandet. I Finnerödja bytte han sedan till häst och vagn.

Det finns en gammal notis som talar om att ett extratåg, med kung Karl XV ombord, avgick från Stockholm 7.15 till Finnerödja station med ankomst 13.15 den 21 februari 1863. Efter middag på restaurangen fick Kungen åka med diligens till Christiania (Oslo) via Åtorp och Karlstad. Måndagen den 9 mars återvände kungen till Finnerödja för att ta tåget hem till Stockholm igen. I en annons framgår det att tåget gjorde uppehåll i Hallsberg 4 minuter och i Vingåker 3 minuter. På den sistnämnda platsen skulle kungens tåg möta ett annat tåg som var på väg söderut. Västra stambanan var från början enkelspårig.

Inne i stationshuset fanns en kunglig toalett. På ritningen nedan, som visar hur stationshuset såg ut från början, syns toaletten längst ner till vänster. I utrymmet utanför själva toaletten stod en kamin. På den här tiden fanns det två väntsalar, en för de som åkte 1:a och 2:a klass och en för de som åkte 3:e klass. För passagerare utan kunglig rang fanns ett ståtligt utedass till höger om stationshuset sett från stationsplan.



Bottenvåningen på stationshuset som det såg ut från början med den kungliga toaletten längst ner till vänster.

EXTRA TÅG

H. M. KONUNGEN

avgår Måndagen den 9 Mars 1863.

Finnerödja	kl.	3	16	p.	n.	
Hallsberg	"	1	2	"	4 min.	uppehåll
Winnika	"	3	20	"	3	

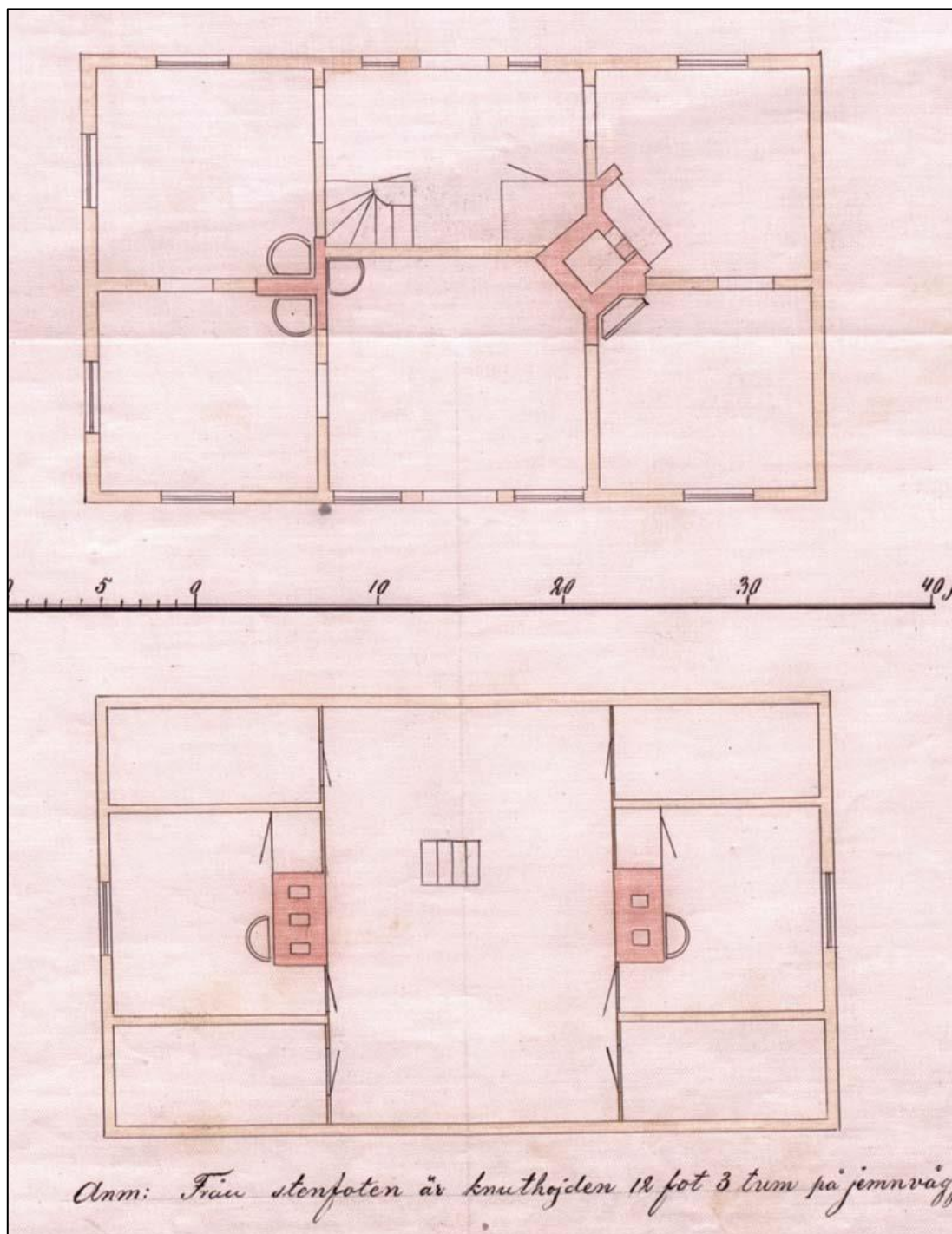
Mot nedg. tåg No 2

Annons från 1863.

Kungens ankomst till Finnerödja rönt alltid stor uppmärksamhet bland ortens befolkning och i Finnerödjaboken kan man läsa följande: "En gång lär den kungliga kortegen en söndag passerat kyrkbacken just som folket kom ut ur kyrkan. Kungen lär ha stannat, stigit ur vagnen och språkat en stund med folket på sitt gemytliga sätt. Socknens vackraste flicka, en aderton-

årig ros, trädde fram och räckte kungen en blombukett. Kungen tog flickan i famn och kysste henne mitt på munnen. Då hon stod där blodröd och förvirrad gav kungen henne en klapp på kinden och sade: Det där fick du utav kungen du!”. När nordvästra stambanan mellan Laxå och norska gränsen blev färdig 1871 upphörde Finnerödja stations ställning som kunglig stambaneort.

Hotellet



Ritning på hotellet. Längst upp en skiss över bottenvåningen. Nedre skissen visar övervåningen med två hotellrum.



Längst till höger ligger hotellet som fanns från 1862 och fram till början på 1920-talet. Framför byggnaderna syns den ursprungliga smala perrongen. Foto Dagmar Eriksén, Skövde 1890. Hämtat från samlingsportalen.se.



Källarmästare J. Holmgren och hans hustru Cristina Norling. Okänd fotograf.

År 1853 flyttade byggmästare J. Holmgren med familj till Finnerödja. Samtidigt som järnvägsstationen byggdes byggde Holmgren ett hotell intill stationsbyggnaden. Det var Holmgren själv tillsammans med sin hustru Christina som drev hotellet och restaurangen. Restaurangen låg på bottenvåningen medan de två hotellrummen låg på övre planet. Kung Karl XV lär både ha ätit och övernattat på hotellet i samband med sina resor till och från Norge. Holmgren med familj flyttade till Skövde 1876. Vem som tog över verksamheten efter paret har jag inte hittat någon uppgift på. Hotellet revs i början på 1920-talet och en 60-årig epok i Finnerödjas historia tog slut.

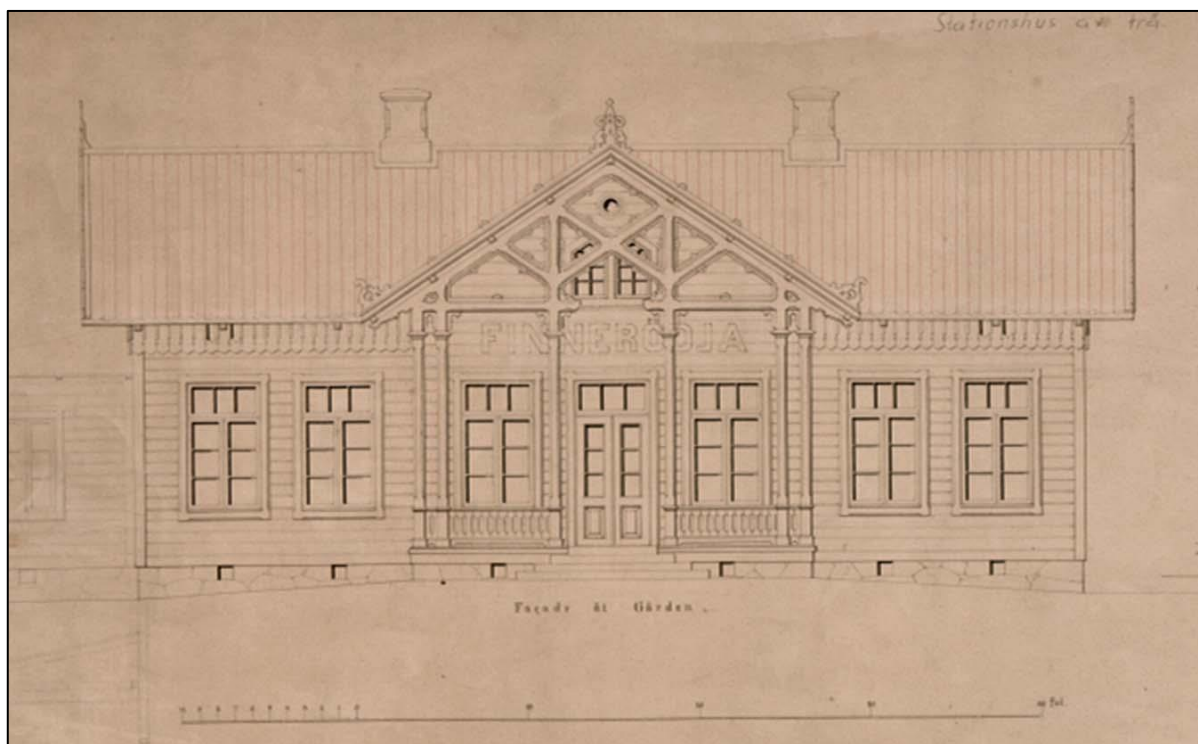


En målning från 1916 med hotellet i förgrunden. Tavlan är målad av den lokale konstnären Olle Karlsson. Nuvarande ägare till tavlan är Lotta Arne.

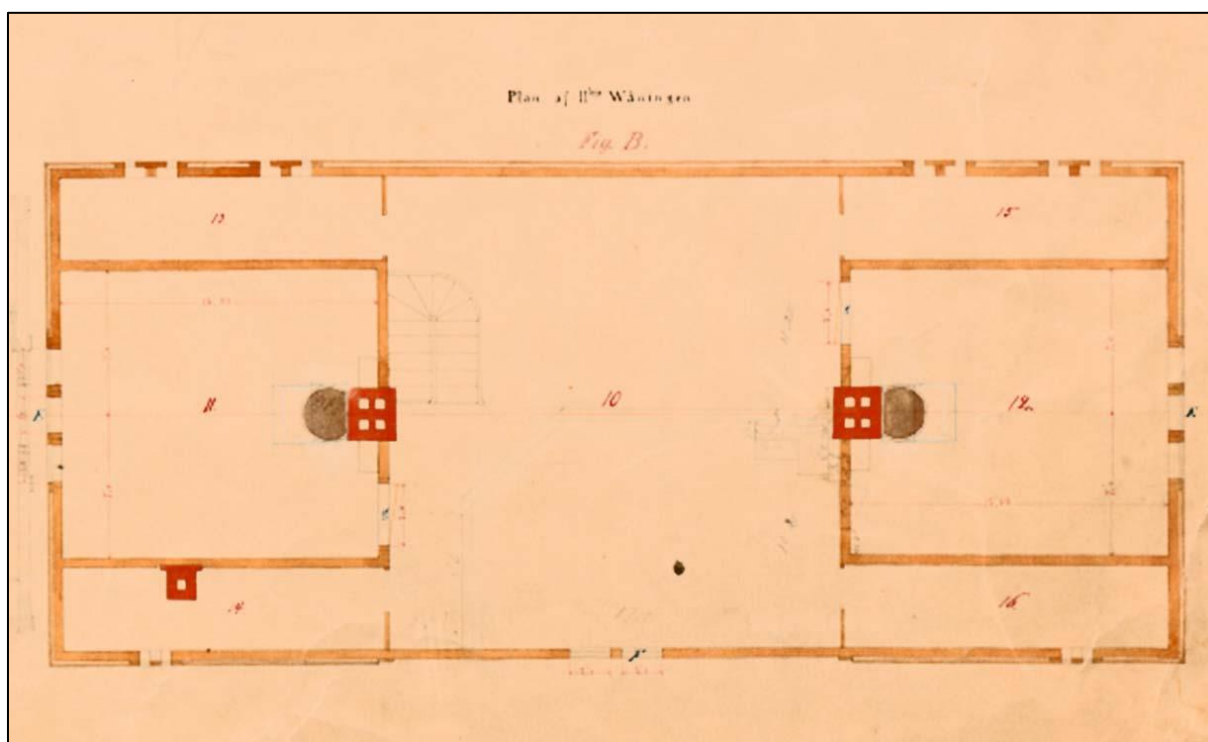
Stationshuset

Både stationsbyggnaderna och hotellet byggdes av virke som kom från Skagersholms ägor. Stationshuset var av Gnestamodell, en vanlig modell efter västra stambanan. Från början fanns en ståtlig veranda på den sida som vette ut mot stationsplanen. Jag har hört att den var till för det kungliga sällskapet. Verandan syns på skissen nedan. På övervåningen fanns från början två rum och de var avsedda för personal som arbetade vid järnvägsstationen.

Stationshuset byggdes om ett flertal gånger. 1913 var det dags för den första större ombyggnaden. Taket höjdes, takkupan gjordes större och man inredde en lägenhet på övervåningen. I stationsdelen tog man bort klassindelningen av väntsalarna. Nu fick alla sitta i samma väntsal. Oklart om den kungliga toaletten och verandan försvann 1871 eller om de fanns kvar till denna ombyggnad.



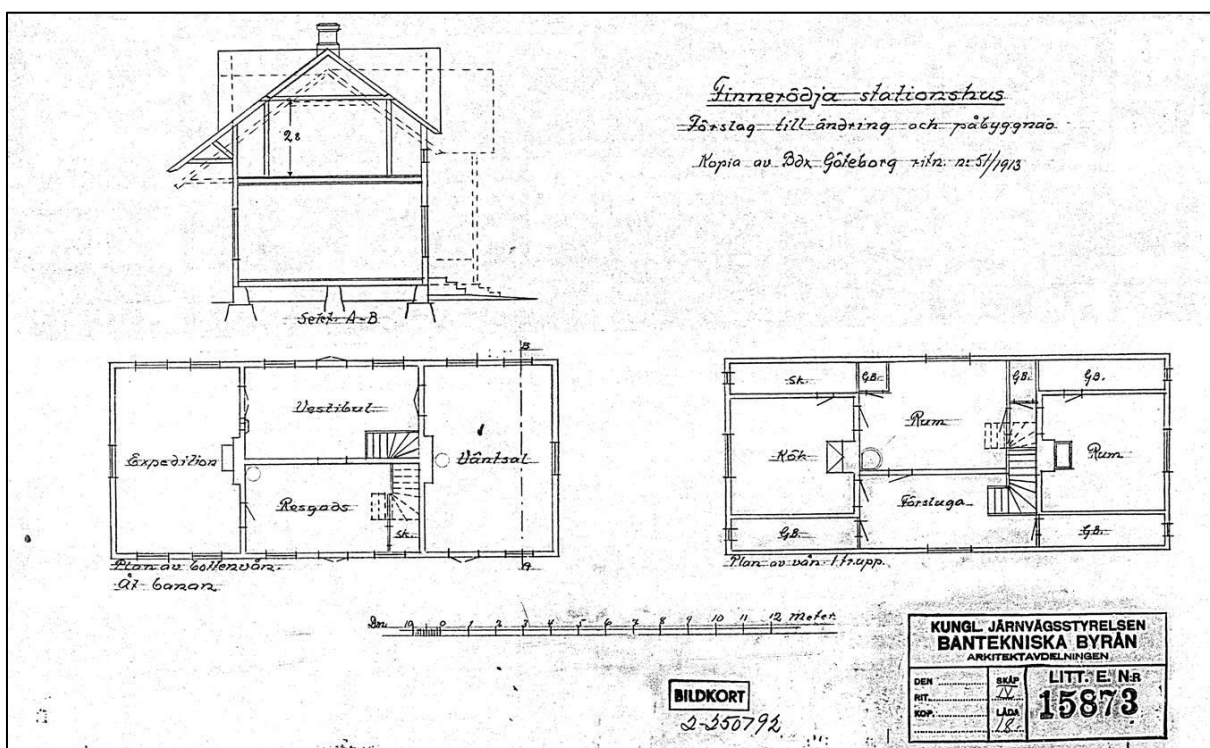
Ritning på stationshuset med den ståtliga verandan.



På övervåningen fanns från början två rum avsedda för personal vid stationen.



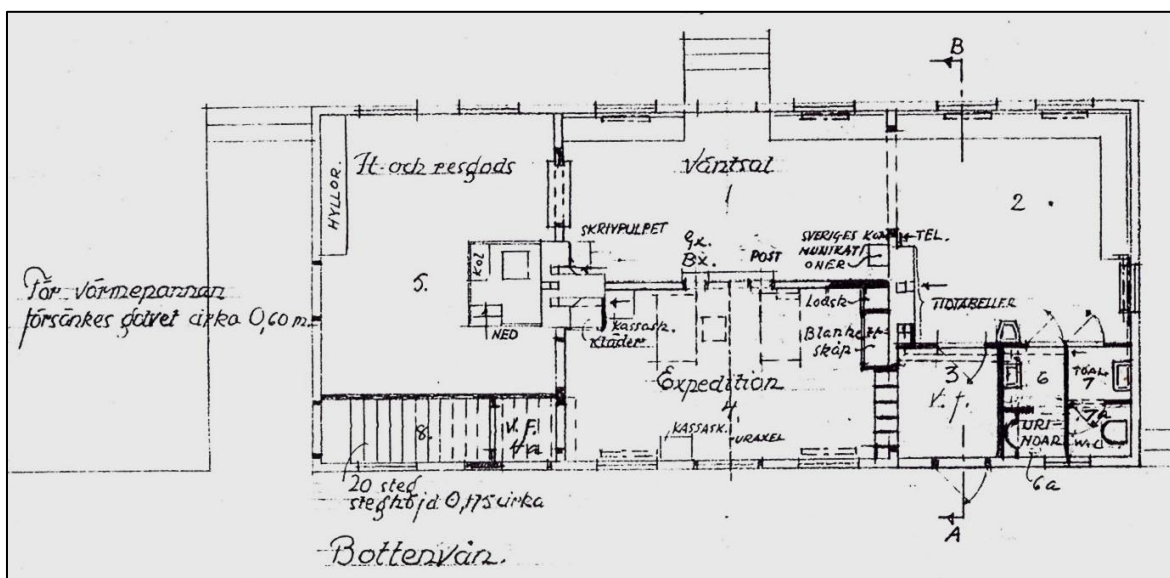
Stationshuset före takhöjningen 1913. Lägg märke till gavelfönstret och den lilla vindskupan.
Foto från samlingsportalen.se.



Ritning inför ombyggnaden 1913.

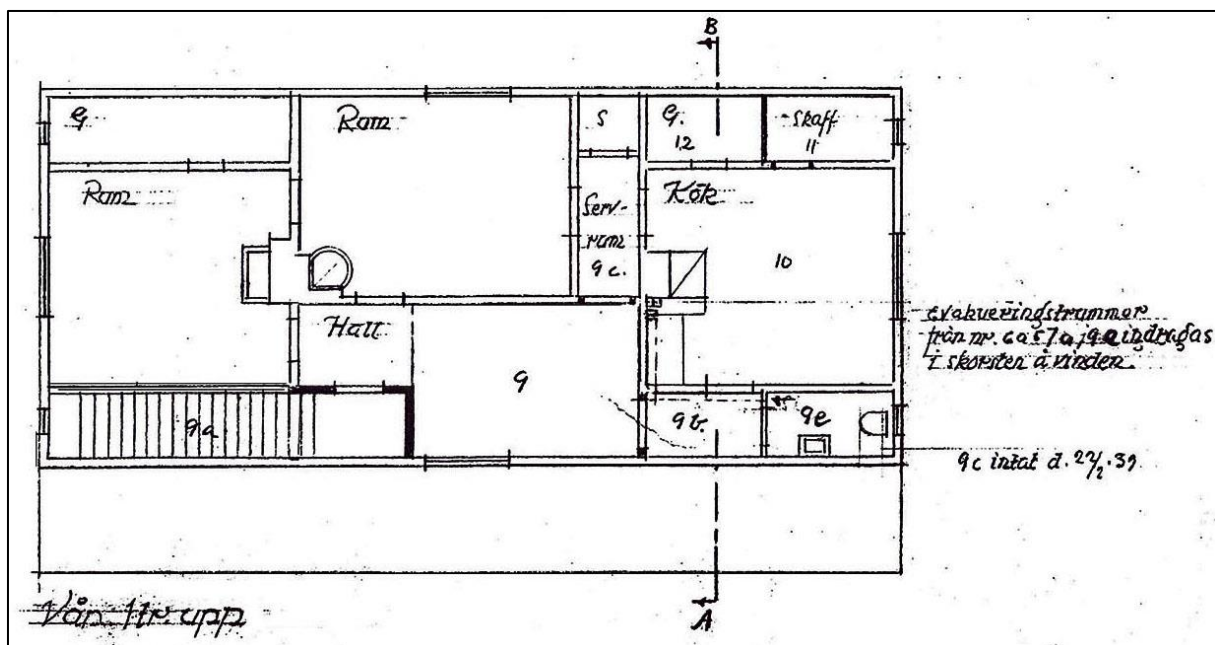


Stationshuset som det ser ut efter takhöjningen. Fönstren på övervåningen har blivit större och taket ser annorlunda ut. Fotot taget omkring 1930. Okänd fotograf.



Ritning över stationshuset inför ombyggnaden 1935.

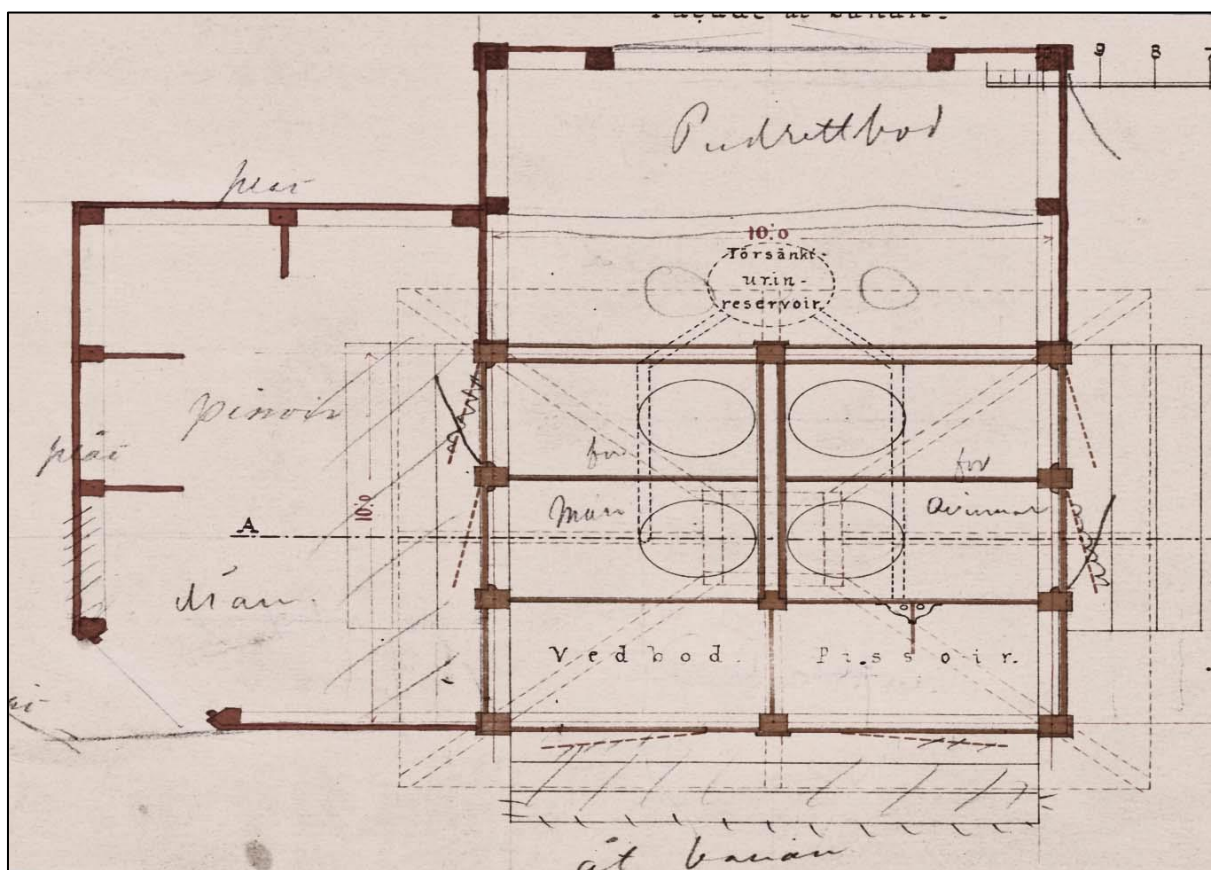
Nästa större renovering av stationshuset gjordes 1935. Trappen till övervåningen var från början placerad mitt inne i stationshuset. Nu flyttades trappen till gaveln och lägenheten fick en egen ingång från utsidan. Lägenheten byggdes om helt och en toalett installerades. I anslutning till väntsalen installerades också toaletter och utedasset försvann.



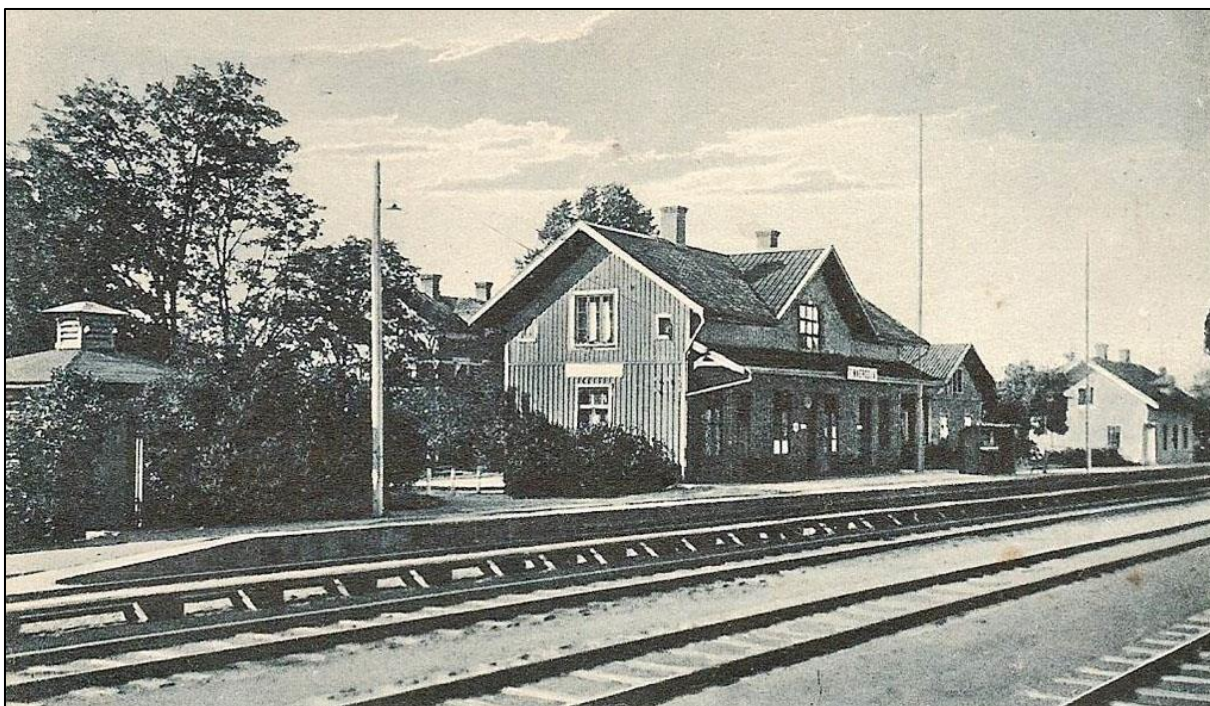
Ritning över lägenheten inför ombyggnaden 1935.

Utedasset

Till vänster om stationshuset sett från järnvägsspåren låg det ståtliga utedasset. Det fyllde sin funktion i 73 år innan det försvann 1935. På skissen nedan ser man hur byggnaden var indelad. I pudrettboden tillverkades gödsel av det som folk gjorde sig av med på utedasset.



Ritning över utedasset vid stationen.



Längst till vänster skymtar utedasset. Foto från omkring 1920. Okänd fotograf.

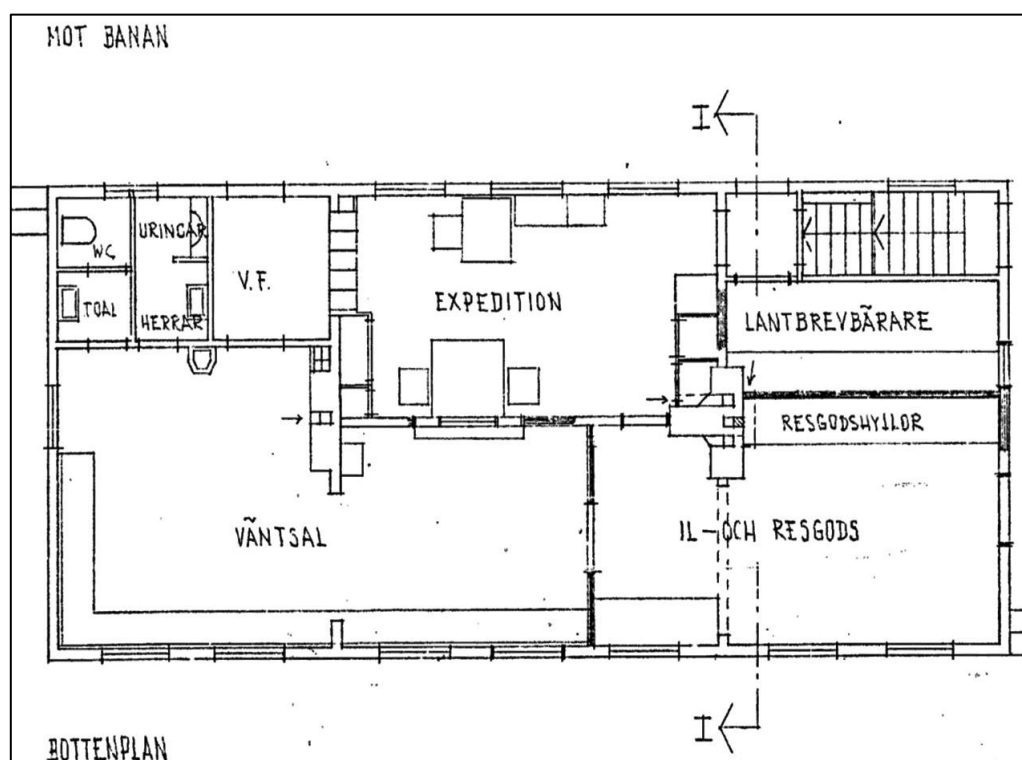


Stationshuset efter ombyggnad 1935. Lägenheten har fått en egen ingång på gaveln och utedasset är borta. Foto Arne Sjöstedt.

Postkontor i stationshuset

Den 1 november 1862 öppnades Finnerödjas första postkontor i det nybyggda stationshuset och dess förste föreståndare hade det ståtliga namnet Carl Jonas Reinhold Elgenstierna. 1866 blev Elgenstierna föreståndare för Laxås nyöppnade postkontor. Finnerödjas postkontor degraderades till en förenad post- och järnvägsstation. Ett postkontor var avsett för orter med lite större befolkning och hade en egen föreståndare medan en poststation förestods av stinsen. Ansvarig för postservicen i Finnerödja blev nu stinsen Christian Paco von Hårleman, även det ett ståtligt namn. Ända fram till 1952 var det en stins som var chef för både post- och järnvägsstationen. Det året flyttade posten till egna lokaler i det nybyggda konsumhuset på Tivedsvägen. Finnerödjas poststation hade beteckningen klass I eftersom den låg vid järnvägen och fick sin post med tåg. Poststationer med beteckning klass II fick sin post på annat sätt.

I början på 1900-talet fick Finnerödja sin första lantbrevbärare. Det var Anders Gustav Palm som anställdes 1904 och ett par år senare anställdes Axel Nordling. De fick sortera sin post i väntsalen eftersom det inte fanns något annat utrymme i stationshuset, där de kunde hålla till. Till en början bars posten ut en eller ett par gånger i veckan och då var kanske inte olägenheterna så stora för varken brevbärarna eller allmänheten. Men efterhand utökades både antalet turer och antalet brevbärare och situationen blev alltmer ohållbar. 1939 skickade kommunalfullmäktige en skrivelse till Generalpoststyrelsen om att något måste göras. I ett protokollsutdrag kan man läsa, apropå att väntsalen användes som sorteringsplats, följande: ”Där placeras post på alla tillgängliga bänkar, men ofta också över det mesta av väntsalens golvyta. Att resande till persontågen kl. 7 och 7.30 ej ha någon plats att uppehålla sig på i väntan på tågen kan vara en för postverket ovidkommande omständighet, men att tidningar och brev först ska ligga på ett väntsalsgolv innan det distribueras ut till allmänheten måste betecknas som i högsta grad ohygieniskt”.



Ritning inför ombyggnaden 1944 där lantbrevbärarna får ett eget utrymme.

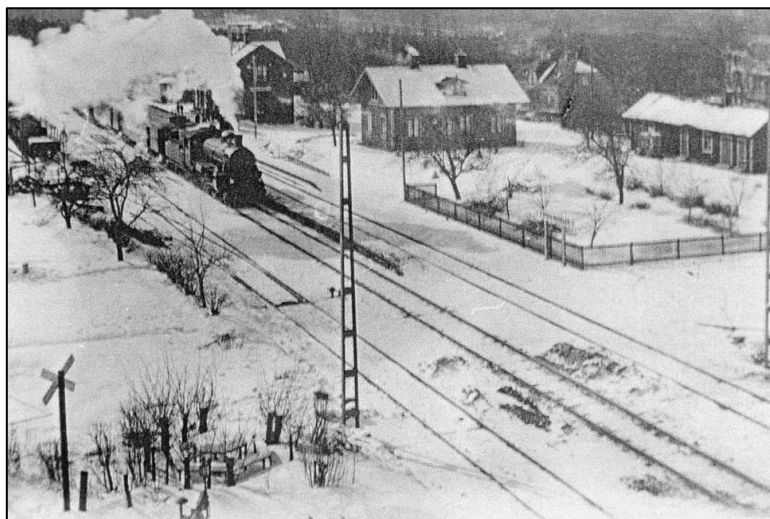
I februari 1939 bad Järnvägsstyrelsen distriktsförvaltningen i Göteborg att ta reda på om den planerade moderniseringen av stationshuset i Finnerödja kunde få förtur. Ritningar fanns klara men inte pengarna på 13 000 kr. Järnvägsstyrelsen påpekade att det var bråttom med att få till ett utrymme för lantbrevbärarna där de kunde sortera sin post. Någon förtur blev det inte och ombyggnaden fick vänta till 1944. Då fick brevbararna äntligen ett eget sorteringsutrymme i stationshuset.

Västra stambanan elektrifieras

Under nästan 65 år var det bara ånglok som trafikerade västra stambanan men 1926 började en ny era då hela banan blev elektrifierad. Sträckan Katrineholm – Falköping blev först färdig och där släpptes strömmen på den 15 mars. Två månader senare hade hela stambanan fått elektricitet. Arbetsmiljön blev så mycket bättre för både lokförare och de som arbetade vid stationerna liksom för de som arbetade med underhåll efter banan. Alla slapp de den besvärliga röken. 1918 fick de första husen i Finnerödja elektriskt ljus men det sågs att stationshuset fick fortsätta att använda karbidlampor ytterligare några år.



*Ett godståg har kommit till Finnerödja med elstolpar till den påbörjade elektrifieringen. Tro-
ligen vintern 1924-25. Hotellet är rivet. Okänd fotograf.*



Elstolparna är uppsatta men än finns inga ledningar dragna. Okänd fotograf.

Västra stambanan får dubbelspår

Västra stambanan var från början enkelspårig. Både person- och godstrafiken ökade snabbt i omfattning och man insåg att något måste göras för att trafiken skulle flyta på bättre. Några kortare sträckor fick dubbelspår ganska tidigt men det var först på 1930-talet man på allvar började bygga ut till dubbelspårig järnväg. Sträckan Järna – Katrineholm påbörjades 1937 och sträckan Laxå – Gårdsjö 1939. Först den 31 augusti 1958 hade hela västra stambanan fått dubbelspår. Då öppnades den sista biten, en 12 km lång sträcka mellan Pålsboda och Kilsmo.

Arbetet med dubbelspåret förbi Finnerödja var ett beredskapsarbete och man fick i stort sett bara använda arbetare som varit med och byggt Inlandsbanan, som stod färdig 1937. Ca 160 man var sysselsatta med arbetet på den 23 km långa sträckan och man arbetade på flera ställen samtidigt. Staten anslog en halv miljon kronor för den här delsträckan. Under arbetets gång passade man på att rätta ut en del av de skarpa kurvorna som fanns i närheten av Finnerödja station. Det skedde på en sträcka av 3 km nordost om stationen och på en sträcka på 1½ km åt sydväst. Det fanns två tungt vägande skäl till att rätta ut de värsta kurvorna. En anledning var att tågen skulle kunna hålla högre hastigheter i framtiden, en annan att rälsen var dyr i inköp vid den här tiden. Ute i Europa rasade andra världskriget och det rådde materialbrist. För att kunna rätta ut kurvorna fick man spränga bort åtskilligt med berg som sedan skulle fraktas bort. Det var inte bara de skarpa kurvorna som hade vållat problem i Finnerödjatrakten. Under järnvägens barndom var det små ånglok som drog vagnarna och de orkade inte alltid upp för de branta backarna mot Laxå. Många gånger fick de backa tillbaka mot Finnerödja och ta ny sats.



Banarbetare med Harry Spann längst till höger som arbetsledare. Okänd fotograf.



Det nya dubbelspåret fick bitvis en ny sträckning. Här spränger man bort berg för att kunna dra fram de nya spåren. Foto från samlingsportalen.se.

Rallarnas ankomst betydde ett uppsving för traktens affärsliv. Det rädde brist på övernattningsmöjligheter så en del Finnerödjabor passade på att hyra ut rum till rallarna och på så sätt tjäna lite extra. Lena Gribing berättade för mig att hennes mormor Ester Augustsson var en av dem som hyrde ut rum. Ester bodde då på nuvarande Hantverksgatan 4. En annan var Astrid Lindblad mitt emot Carlssons affär på Skagersholmsvägen. Hon hyrde ut ett rum till fyra rallare som betalade 3 kr var per månad för rummet.

Rummen i Finnerödja räckte inte till på långa vägar så många rallare fick bo i närbelägna samhällen som Töreboda, Älgårås, Slätte, Laxå och Vretstorp. För att komma till jobbet ute på banan tog de tåget på morgonen. I en artikel i Skaraborgaren den 6 december 1940 kan man läsa om en journalist som följde några rallare under en dag. Han berättar bland annat "att rallarna hoppade av tåget strax innan Finnerödja. Ett femtiotal man hade fullt upp med att fylla ut en kraftig sänka där och det skulle gå åt 40 000 kubikmeter fyllning innan man kunde

börja lägga räls”. Fyllningen kom från Degerfors i stora specialkonstruerade järnvägsvagnar. Man fick bygga särskilda arbetsspår för dessa vagnar så att de inte blockerade enkelspåret.



Här läggs det nya spåret bredvid det befintliga. Foto från samlingsportalen.se.

Fyllningen bestod mest av lera vilket inte uppskattades av rallarna. Det var ett tungt arbete att skyffla denna lera för hand och ibland stod man i lera upp till knäna. När man började komma upp i nivå med spåret la man på kraftigare och mer lätthanterligt material som pinnmo och makadam. Även om arbetet var tungt och slitsamt tyckte rallarna att de fått det bättre mot hur det var i början på seklet. Nu hade de ordnade arbetstider och bättre betalt. Dessutom fick de bo inne i samhällena till skillnad mot när de byggde Inlandsbanan. Man gjorde inget uppehåll under vintern. Om det inte gick att hålla på med fyllningen kunde man spränga och röja istället. I november 1940 stod det i en tidningsnotis att Finnerödjaborna tyckte det var skillnad på rallarna förr och nu. Förr hade rallarna något visst över sig men det blev ofta bråkigt och det dracks en hel del. Nu bestod rallarna av stabila karlar.

Dubbelspåret förbi Finnerödja skulle vara färdigt till julen 1942 men så blev det inte. En anledning var att Arbetsmarknadskommissionen ansåg att arbetarna behövdes bättre i lantbruket

och skogen så järnvägsbygget fick stå tillbaka. Det var ju mitt under brinnande krig. Det blev ett halvårs försening men i början på juni 1943 togs dubbelspåret förbi Finnerödja i bruk. Det skedde i samband med att den nya tidtabellen började gälla. De första tågen som rullade på de nya spåren var två nattsnälltåg. Dubbelspåret minskade risken för förseningar och ökade snabbheten i förbindelsen mellan de olika stationerna. Tågen behövde ju inte längre vänta in varandra.



Dubbelspåret vid Högelid. Okänd fotograf.

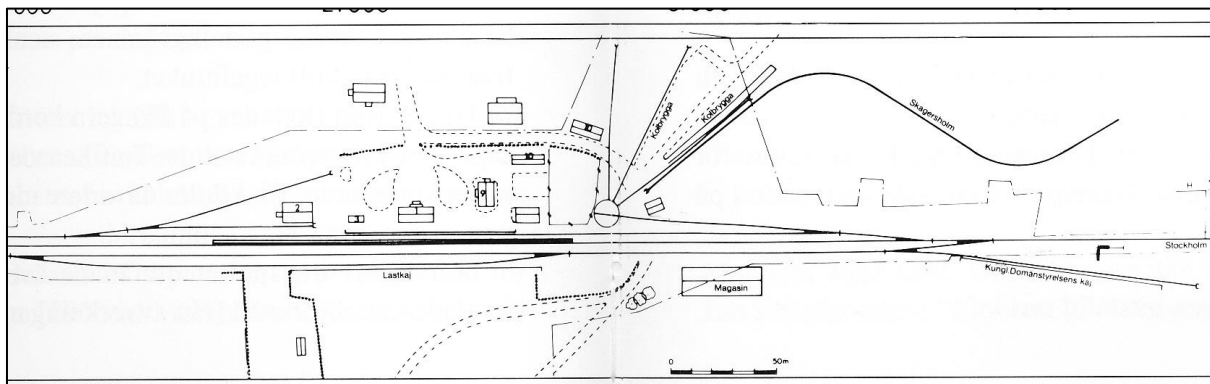
Stationsområdet

Förutom stationshuset, stinsbostaden och hotellet fanns det ytterligare en byggnad på området. Strax intill stationshuset låg det röda godsmagasinet. Det byggdes troligen samtidigt som de övriga byggnaderna. Trots att det var ett magasin hade det lagts ner mycket arbete på olika trädetaljer inuti byggnaden. Ett litet stickspår gick fram till magasinet. På 1940-talet byggdes en lastbrygga i änden av stickspåret för att underlätta lastning av gods. Från allra första början gick det ett stickspår snett bakom godsmagasinet också. På fotot på sidan 3 kan man se lite av stickspåret. Det är oklart när det togs bort.

Från början fanns det två spår utanför stationshuset. Det ena var västra stambanan och det andra ett stickspår för att tågen skulle kunna möta varandra vid stationen. 1875 kom det till ytterligare två stycken stickspår i samband med att kajen mitt för stationen byggdes. Finnerödja var vid den här tiden en skogsbygd och det var kol från milorna och timmer från skogarna som var många Finnerödjaborbs levebröd. Tack vare lastkajen slapp man nu långa transporter med häst och vagn när timret eller kolet skulle fraktas till uppköparna. Nu räckte det att köra till stationskajen där råvarorna senare lastades på järnvägsvagnar. Under många årtionden kunde man se mängder med timmer och massaved ligga på kajen i väntan på att bli lastade. På bilden nedan syns kajen och de två stickspåren.



Här syns de två stickspåren som anlades 1875. Fotot från 1938. Fotot från samlingsportalen.se.



Längst till vänster kan man se de båda stickspåren som gick på var sin sida om magasinet.



Timmerupplagen på lastkajen var en vanlig syn under många årtionden. Tavlan målad av Frans Timén 1931. Foto från samlingsportalen.se.



Stationskajen i slutet på 1940-talet. Okänd fotograf.

Perrongen har ändrat utseende under årens lopp. Den första perrongen var en smal träperrong som slutade mitt för det gamla hotellet. I samband med att dubbelspåret byggdes i början på 1940-talet flyttades perrongen samtidigt som den gjordes bredare.



Här syns den gamla träperrongen i hela sin längd. Till vänster ligger godsmagasinet med sitt stickspår men fortfarande utan lastbrygga. Bortanför magasinet syns det gamla utedasset. Foto från tidigt 1930-tal. Foto från samlingsportalen.se.



*Den nya perrongen började vid stationshuset och gick bort till Jordgubbsodlarföreningen.
Vykort.*

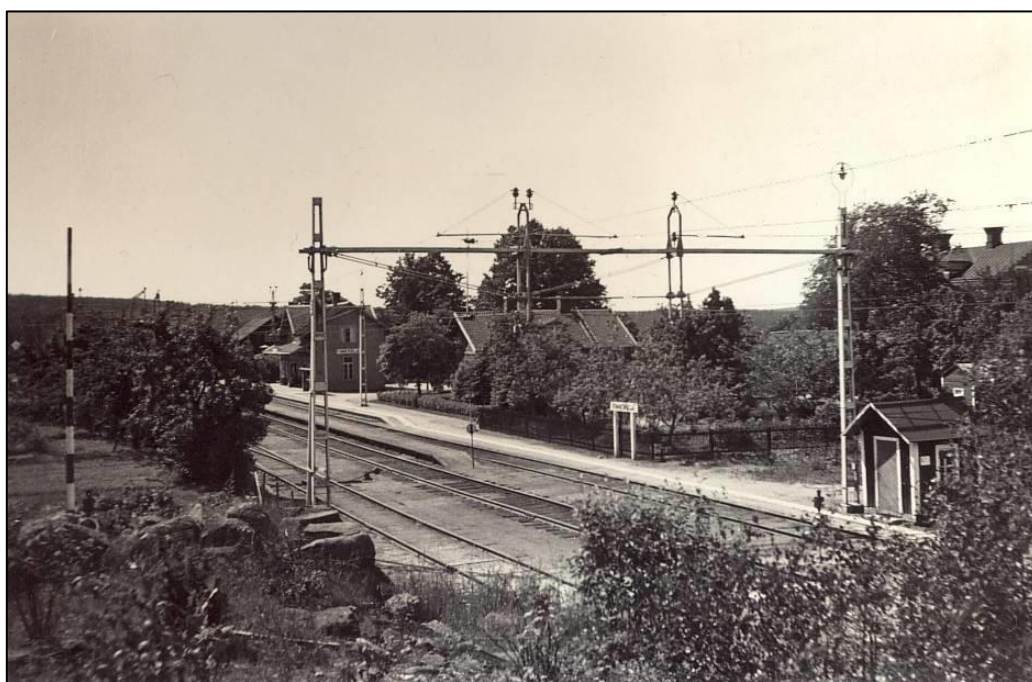


*Godsmagasinet fick en lastbrygga på 1940-talet.
Foto från samlingsportalen.se.*



Ett foto från omkring 1880. Vid lastkajen står godsvagnar på båda stickspåren. Bortanför stationshuset ligger godsmagasinet. Längst ner till höger syns en av vändskivorna och längst fram en gammal banvaktstuga. På kajen står några kor. Foto från Finnerödjaalmanackan år 2000.

Den första banvaktstugan vid stationsområdet låg troligtvis strax bortanför kajen men flyttades efter några år till en plats intill järnvägsövergången. Anledningen kan ha varit att det behövdes folk för att sköta bommarna och de två vändskivorna. Stugan syns på fotot ovan.



Längst till höger syns en liten byggnad som eventuellt kan ha varit en redskapsbod för banarbetarna. Den smala perrongen finns fortfarande kvar. Okänd fotograf.

På samma sida som stationshuset låg två kolbryggor som ägdes av Kronan och Laxå Bruk. Kolet som lastades om vid dessa bryggor skulle sannolikt till Skagersholm och fraktades under åren 1900 – 1921 med ”Pila-Britta”, den smalspåriga järnvägen mellan Finnerödja och Skagersholm. Pila-Britta lades ner 1921. Kolbryggorna försvann på 1920-talet. Har tyvärr inte hittat något foto där de finns med. Privata kolleverantörer, som inte arbetade för Kronan eller Laxå Bruk, fick lasta av sitt kol på stationskajen. Det skickades sannolikt till olika järnbruk.

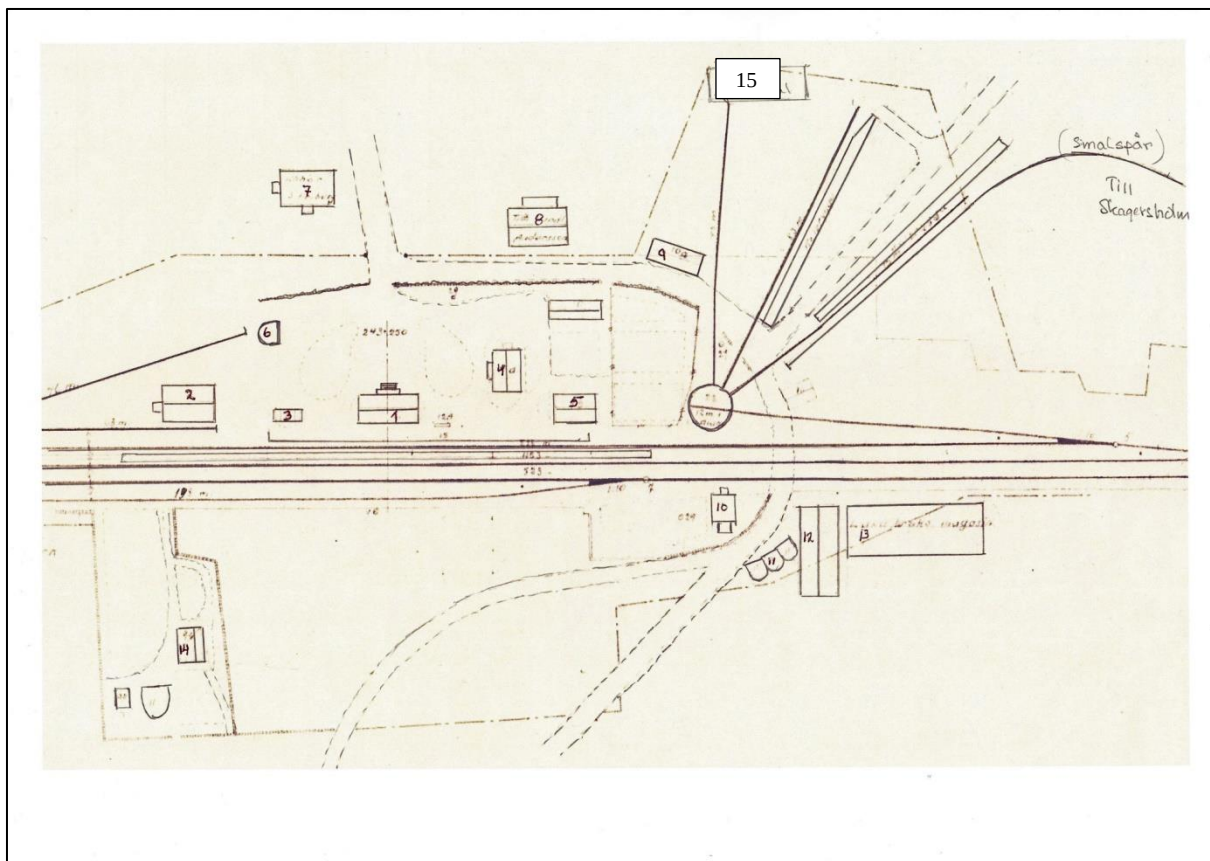
1922 byggde SJ personalbostäder åt sina anställda. Det stora röda huset i närheten av järnvägsövergången har sedan dess kallats för SJ-huset. 1974 köpte Hilding Karlsson huset av SJ. Det är fortfarande ett hyreshus men nu bor inga SJ-anställda där.



SJ:s personalbostäder. Okänd fotograf.



Järnvägsövergången med SJ-huset i bakgrunden. Okänd fotograf.



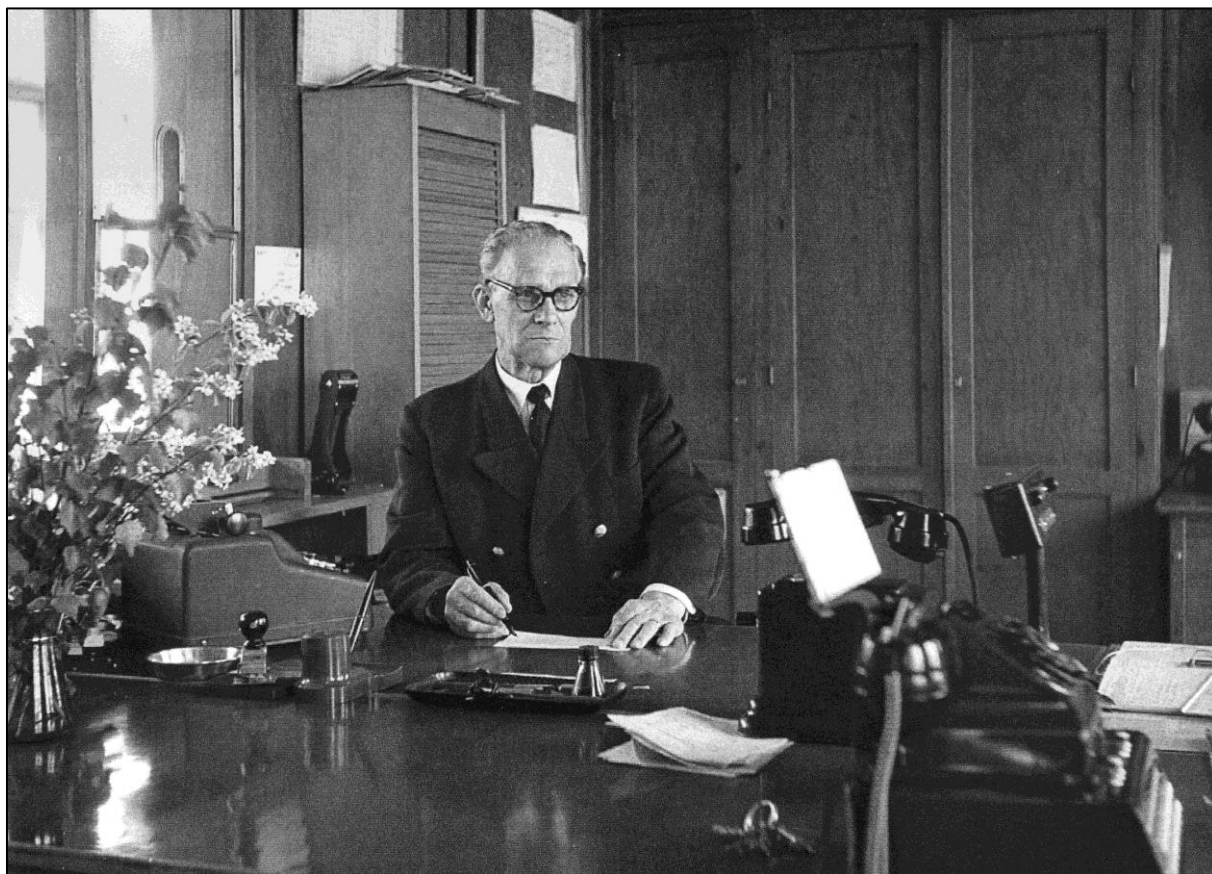
Skiss över stationsområdet som det såg ut på 1910-talet med kolbryggorna och tillhörande stickspår till höger. Skissen gjord av Leif Vörde.

1. Stationshuset
2. Magasin
3. Avtråde (utedass)
4. Stinsbostad
5. Hotell
6. Ljungqvist källare
7. Ljungqvists hus
8. Anderssons affär
9. Affärsmagasin
Järnvägsspår vid magasin
bekostade Andersson själv.
(SJ:s personalhus byggdes 1922)
10. Banvaktstuga nr 166, 255
11. Matkällare
12. Magasin
13. Laxå Bruk magasin
14. Huset dit Harry och Anni Spann flyttade i början på 1950-talet
15. (SJ:s personalbostäder kom till 1922)

Personal vid stationen

Den förste stinsen vid Finnerödja station hette G.R. Magnell och han kom att följas av ytterligare 15 stycken innan stationen stängdes för gått 1976. När man tittar i de gamla församlingsböckerna kan man se att det är många som varit anställda vid Finnerödja station under årens lopp. Där hittar man bland annat titlar som stationsmästare, stationskarl, trafikbiträde och banvakt. 1957 togs titeln stationskarl bort och stationskarlarna fick istället titeln trafikbiträde. De som tidigare benämnts trafikbiträde höjdes upp till förste trafikbiträde. Andra titlar som förekommit vid stationen är stationsskrivare och trafikklarerare.

En av de verkliga veteranerna vid Finnerödja station var stationsskrivare Karl Svanmark. Han startade sin SJ-bana i Töreboda 1917 och efter att ha tjänstgjort vid ytterligare ett par stationer kom han till Finnerödja 1928. Familjen flyttade in i en lägenhet på nedre botten i det röda SJ-huset. På den tiden fanns ett stickspår som gick ända fram till huset, se skiss på sidan 25. Karl Svanmarks barnbarn Ingegerd Karlsson har berättat för mig att flyttlasset kom på järnväg. Godsvagnen med möblerna kopplades ifrån tåget och vagnen kördes in på stickspåret. Sedan var det bara för familjen Svanmark att lasta av möblerna från järnvägsvagnen och bära in dem i lägenheten. Det privatägda stickspåret hade bekostats av handlare Olof Andersson, som ägde det stora tegelhuset snett emot stationshuset. Spåret gick fram till Anderssons magasin. När SJ-huset byggdes råkade det hamna i änden på stickspåret. Karl Svanmark gick i pension 1957 efter att ha tjänstgjort i Finnerödja i 29 år. När sista arbetsdagen var slut skjutsades han hem i en skottkärra körd av Lars Oskarsson. Svanmark hann avverka inte mindre än nio olika stinsar under sin tjänstgöringstid i Finnerödja.



Karl Svanmark på sin sista arbetsdag i januari 1957. Snett bakom Svanmark till vänster syns biljettskåpet. Foto Arne Sjöstedt.



SJ-personal. Stående: Ångman, Svensson och Eriksson. Sittande: Karl Svanmark, fru Wikén och stinsen Wikén. Wikén finns inte med på listan över stinsarna i Finnerödja så han kanske bara vikarierade en kortare tid. Foto från omkring 1950. Okänd fotograf.

Personal som jag själv minns från 1950- och 60-talen är Karl-Erik Wahlbäck, Nils Aspsjö, Per Svensson och stinsen G.A. Segander. När jag var 10 år skulle jag åka tåg från Finnerödja till Laxå för första gången på egen hand. Jag var lite orolig för biljettköpet och på vägen ner till stationen tränade jag på att säga tur- och returbiljett. Trots träningen gick det inget vidare för mig. Efter några tappra försök tröstade Karl-Erik Wahlbäck mig med att ”det är ett svårt ord det där”. Han förstod vad jag ville ha och jag fick min biljett. Själva tågresan klarade jag galant. I sammanhanget passar det med en sann (kanske) historia från Finnerödja station:

”Jag skulle vilja ha en enkel biljett till Nässjö, sa flickan. Men biljettförsäljaren log och svarade att här säljer vi inte annat än returbiljett till våra flickor från Finnerödja, vi vill så gärna ha dem tillbaka”.



Karl-Erik Wahlbäck tjänstgjorde vid Laxå station de sista åren innan pensioneringen. Urklipp från okänd tidning.

Lite statistik om verksamheten vid stationen. 1883 var 4 personer anställda på stationen och det var i genomsnitt 12 resande per dag. 1922 var det 5 anställda och antalet resande hade ökat till ett snitt på 20 per dag. Samma år stannade det 15 tåg vid stationen varje dygn. 1949 var Gustaf Boman stins och Gideberg och Ångman arbetade som stationskarlar. Fram till 1952 arbetade dessutom ett postbiträde vid stationen eftersom postkontoret var inhyst där. 1949 hette postbiträdet Ingrid Nordling. 1959 hade antalet anställda ökat till sex stycken.

Enligt källan "Sveriges järnvägsstationer, Orbis, Uppsala, 1950" såldes det 10 924 biljetter vid Finnerödja station 1948. Samma år skedde 17 094 godsexpedieringar vid stationen.

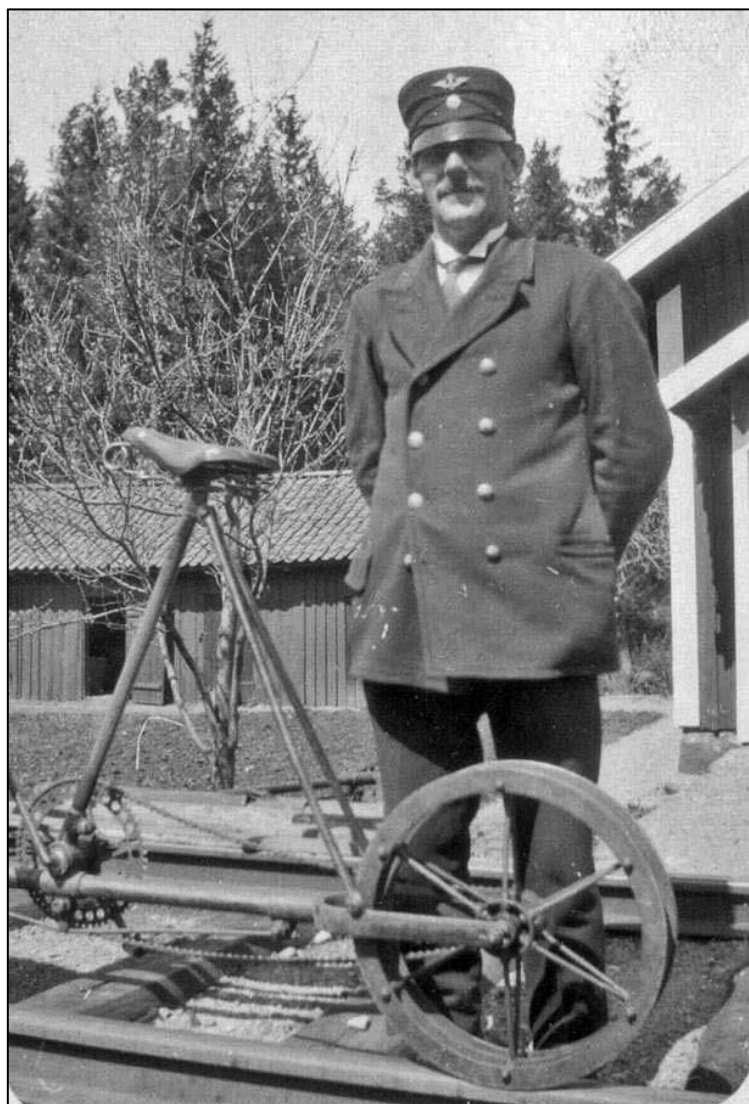
Stationsföreståndare 1862 - 1976

1862-1866	G.R. Magnell
1866-1872	C.P. von Hårleman
1872-1876	A. Bergman
1876-1891	C.E.T. Lennström
1891-1903	Anders Friberg
1904-1914	Otto Isaksson
1915-1929	Carl Holm
1929-1933	Albin Herling
1933-1942	Ivar Ohlin

1942-1944 Albin Larsson
1944-1947 L F Bengtsson
1947-1948 Allan Larsson
1949-1951 Gustaf Boman
1951-1955 G S Kling
1955-1958 Gunnar Rydström
1959-1976 Gustaf Adolf Segander

Banarbetare

Förutom stationspersonalen fanns det även banarbetare stationerade vid Finnerödja station. Förr var det banvakter, som bodde i banvaktstugorna, som skötte tillsyn och underhåll av järnvägsspåret. På 1940-talet lades banvaktstugorna ner och banarbetarna utgick från stationen i stället. För att komma ut till det järnvägsavsnitt som skulle synas av använde sig banarbetarna av trampdressiner. Jag minns att det brukade stå ett par dressiner uppställda intill järnvägsövergången. I början på 1960-talet åkte jag med sjutåget till realskolan i Töreboda varje morgon. Då hände det ganska ofta att jag såg banarbetarna lyfta upp sin dressin på spåret och trampa iväg med unikaboxen bredvid sig.



Knut Österberg vid sin trampdressin utanför banvaktstugan i Bergsmossen. Okänd fotograf.



Banarbetare på sträckan Finnerödja – Gårdsjö på 1940-talet. Från vänster Karl Gustavsson, Landberg, okänd, okänd, Ernst Fredriksson, Nils Gustav Hedlund, okänd, okänd, okänd, Cedergren, okänd, Eriksson i Grönelid, Harry Spann, okänd. Okänd fotograf.



Arbetslag vid Finnerödja station. Stående: Oskar Eriksson, Harry Spann, Gustav Gustavsson, Gustav Persson, Gillis Dahl. Sittande: Gerhard Andersson, Linné Andersson, okänd, Arne Johansson. Okänd fotograf.



Arbetsledare Harry Spann, i vit jacka, tillsammans med tre arbetskamrater. Okänd fotograf.



Harry Spann arbetar med spårömläggning i april 1967 i samband med att bron över den nya landsvägen mellan Paradistorg och Tived byggs. Okänd fotograf.

Harry Spann var en av de mest kända banarbetarna i Finnerödja. På 1940-talet bodde han och hans familj i banvaksstugan Berget. Något år efter att hans fru Rut hade avlidit gifte Harry om sig 1948 med distriktsköterskan Annie Olausson (syster Annie). Året efter flyttade de till en lägenhet i Gustafssons hus på Tivedsvägen 18. Där bodde de till 1953 då flyttlasset gick till ett rött hus som låg efter järnvägen mellan Firma Jordgubbar och Jordgubbsodlarföreningen. Harry började som rallare, blev sedan banarbetare och så småningom förman. Han var en reslig karl på nära två meter, oftast huvudet högre än sina arbetskamrater.



Harry Spann kommer finkläd på sin trampdressin. Okänd fotograf.

Harry Spann blev sjuk i början på 1970-talet och några år senare berättade han för en journalist på Nerikes Allehanda om orsaken till sjukdomen. 1967 började SJ spruta med hormoslyr efter banvallarna. Harry och två av hans arbetskamrater fick hänga hormoslyrsprutan på ryggen och ge sig ut för att bekämpa sly och ogräs. De blev dagligen duschade med hormoslyr in på bara kroppen. Ingen hade koll på att det var ett mycket giftigt ämne och skyddsutrustningen var obefintlig. De som arbetade med besprutningarna drabbades efterhand av olika sjukdomssymptom men till en början kopplades det inte ihop med hormoslyret. Det som fick Harry att reagera var när han hittade döda larver och insekter i sin egen trädgård, efter det att han hade sprutat med hormoslyr där. Nästa upptäckt var döda fåglar som ätit av larverna. Banarbetarna slog larm och det kom ut experter som talade om att det inte var något att oroa sig för, så hormoslyrsprutandet fortsatte. Harry drabbades av astma men för hans båda arbetskamrater gick det sämre. De avled tätt efter varandra. Harry Spanns hälsa försämrades efter hand och han drabbades av en hjärtinfarkt och sedan strupcancer. Vid intervjutillfället väntade Spann på en operation. Om operationen lyckades skulle han överleva men bli stum. Anledningen till att Harry Spann tog kontakt med journalisten var att han ville berätta vad hormoslyret ställt till med. Harry Spann avled 1979 endast 64 år gammal. Artikeln var införd i Nerikes Allehanda den 1 februari 1975.



— Jag anklagar inte bara SJ utan alla som haft med hormoslyr att göra, säger Harry Spann, 60. Han är SJ-man sedan 1937, rallare, banarbetare och förman. Tills för åtta år sedan var Harry en kärnfrisk kraftkarl. Nu sitter han i en sjuksäng och väntar på att bli opererad. Om operationen lyckas blir Harry Spann stum för resten av sitt liv. Misslyckas den har hormoslyr krävt ännu ett dödsoffer. Bild: JERRY WINDAHL

Tidningsfotot på Harry Spann hörde till artikeln i NA 1975.

I en tidningsartikel införd i Nerikes Allehanda den 30 september 1976 intervjuades den före detta banarbetaren Simon Nohlgren. Han berättade om det hårda slitet vid järnvägen i början på seklet. Simon började vid SJ 1909 och då var lönen 2:50 per dag. Arbetsdagen började kl.6 på morgonen och slutade kl.6 på kvällen med 1½ timmes rast mitt på dagen. För att ta sig fram på spåret använde de en trehjulig sparktralla. Av någon underlig anledning fick de bara använda den under arbetet. När Simon och hans arbetskamrater skulle ta sig till och från arbetsplatsen fick de gå och det blev långt de perioder de arbetade i Laxå. Särskilt besvärligt var det på vintern när snön låg djup. Simon Nohlgren berättade för journalisten, med glimten i ögat, att ibland trotsade de förbudet och använde sparktrallan även till och från arbetet.

Han berättade vidare att när hyran, på 15 kr för banvaktstugan, var betald återstod bara 50 kr av lönen och det skulle räcka till familjens försörjning. För att få ekonomin att gå ihop höll sig familjen med en ko, en gris och några hönor. Familjen Nohlgren bodde i en banvaktstuga snett emot stationsområdet. Simon berättade också att när arbetslaget bytte slippers efter banan skulle man hinna med 12 slippers per man och dag.

Det har skett många byten av slippers under årens lopp i närheten av Finnerödja. Det vanliga var att man bytte ut de som var murkna men sommaren 1956 bytte man ut samtliga 12 000 på en sträcka av 5,5 km från Finnerödja station och nordost ut mot Laxå. Det tog tre månader för 12 banarbetare att få arbetet klart. Året därpå var det dags att minska på antalet skenskarvar på tågrälsen mellan Finnerödja och Laxå. Varannan skarv togs bort med hjälp av termitsvetsning. Man hann med i genomsnitt 12 skarvar per dag. Anledningen till att man ville minska antalet skarvar var att tågresan skulle bli mjukare och behagligare. 1968 byttes de gamla träslipprarna ut mot betongslippers. Det var ett led i förberedelserna för att tågen skulle kunna föras fram med högre hastigheter.

Jordgubbsrusch vid stationen

I slutet på 1910-talet skickades de första jordgubbarna med tåg från Finnerödja station. Då handlade det om enstaka lådor. I slutet på 1920-talet hade mängden ökat till ca 3 ton på en säsong. På 40-talet blev det en explosionsartad ökning. Till en början var det en mängd olika uppköpare, men också privatpersoner, som skickade sina bär från stationskajen. Sommaren 1947 startade Jordgubbsodlarföreningen sin verksamhet och mycket bär skickades vidare genom deras försorg men fortfarande var det många privata uppköpare som höll till på kajen. Jordgubbsodlarföreningen höll till i Kotthuset på Kronkajen de första åren men 1951 kunde föreningen flytta in i en nybyggd lokal som låg mellan Mobäcksvägen och järnvägen, strax bortanför stationen. 1952 startade Firma Jordgubbar sin verksamhet i en lokal mitt för stationshuset. I fortsättningen var det i stort sett bara dessa två firmor som skickade jordgubbar med tåg från Finnerödja station.



Jordgubbar färdiga att skickas från Finnerödja station. Foto Arne Sjöstedt.

I och med att antalet lådor med jordgubbar, som skickades från stationen, ökade från år till år ökade också arbetsbelastningen vid Finnerödja station. Sommartid fick man anställa extra personal för att hinna med allt arbete. 1959 fanns det sex anställda under vinterhalvåret men under sommaren utökades arbetsstyrkan till 10 personer. 1950 skickades 10 – 14 godsvagnar iväg varje dag under högsäsong. Rekordet är troligen från början på 60-talet då 35 vagnar skickades iväg under en och samma dag. 1959 avgick sammanlagt 458 godsvagnar med bär från Finnerödja. Under jordgubbssäsongen fanns ett växlingslok stationerat vid stationen. Lokföraren hade en grannliga uppgift när han skulle se till att rätt vagn kopplades till rätt tåg.



Uppköpare och privatpersoner skickade sina bär från stationskajen på 1940-talet. Okänd fotograf.



Godsvagnar med jordgubbar har kopplats på ett persontåg. Till höger Jordgubbsodlarföreningens lastkaj. Okänd fotograf.

På 1950- och 60-talen skickades de första bären vid tolvtiden på dagen och de sista vagnarna med bär kopplades på kvällståget som avgick 22.45. SJ var mycket tillmötesgående under många år och ändrade tidtabeller och satte in extratåg för att jordgubbarna skulle komma fram till kunderna så snabbt som möjligt. Normalt så stannade inga snälltåg i Finnerödja men SJ gjorde under några år ett unikt undantag för snälltåget mot Norrland. Det stannade till för få en eller flera godsvagnar påkopplade med nyplockade bär. Tåget lämnade Finnerödja vid 13-tiden och var framme i Boden kl. 9 nästa dag.

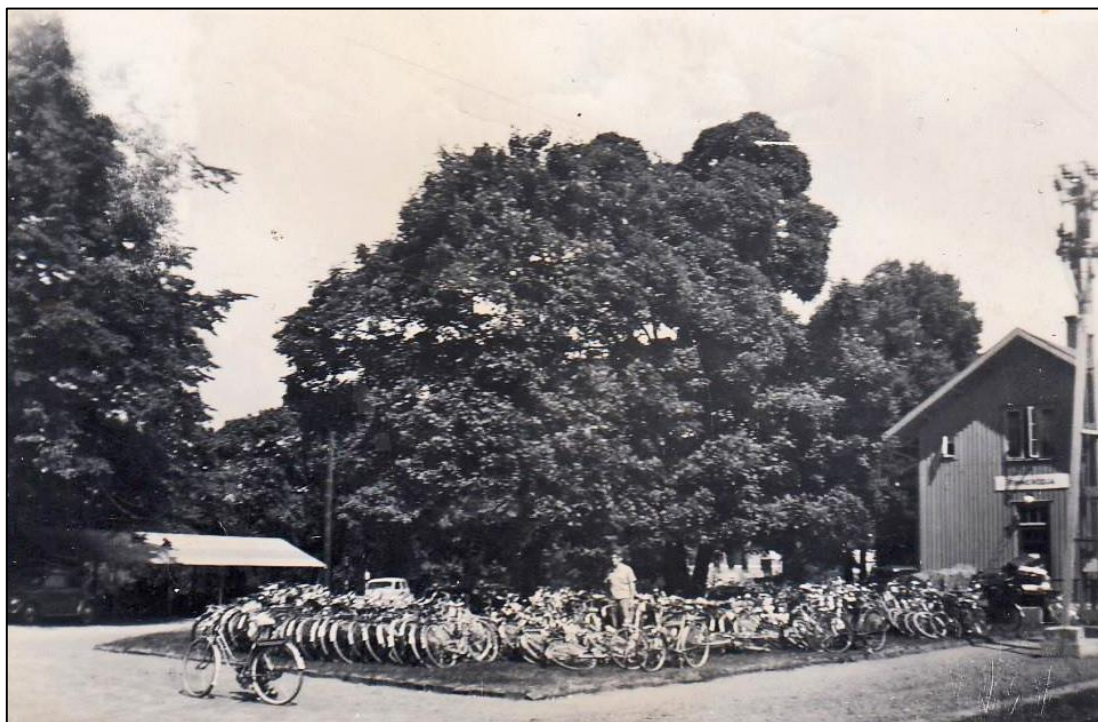


Godsvagnar rangerades om vid Finnerödja station. Okänd fotograf.



Färdiglastad godsvagn som ska till Uppsala. På lappen står "Jordgubbar från Finnerödja".

Det var inte bara jordgubbarna som ökade arbetsbelastningen vid stationen. I början på jordgubbssäsongen kom det ca 800 – 1000 jordgubbsflickor till Finnerödja för att hjälpa till med plockningen på de stora odlingarna. De flesta kom med tåg. Någon dag innan flickorna anlände kom deras polletterade cyklar och bagage. På planen mellan stationshuset och det röda godsmagasinet ställdes cyklarna upp. I juli 1959 kom det inte mindre än 670 cyklar som skulle lastas av och sedan ställas upp på gräsplanen.



Jordgubbsflickornas cyklar har anlänt. Foto Janne Wahlbäck.



En del av jordgubbsflickornas bagage. Foto Arne Sjöstedt 1952.



Jordgubbsflickorna kördes ut till sina läger med buss. Foto Arne Sjöstedt 1952.

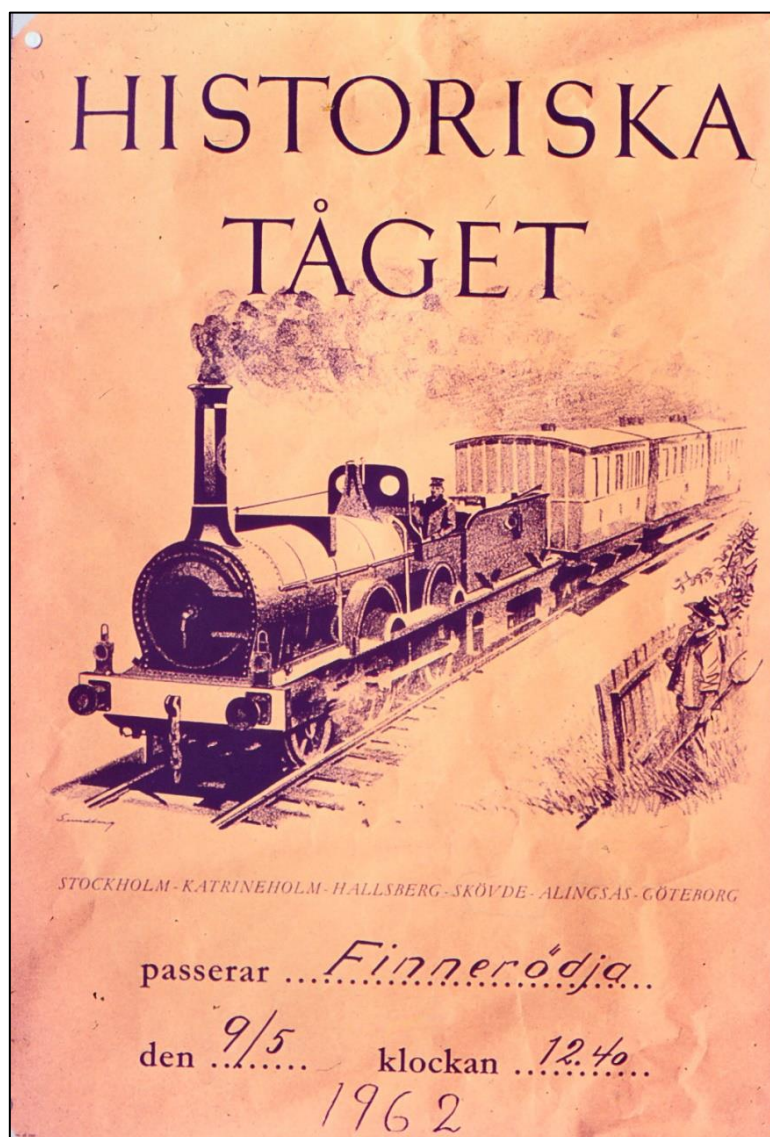


Godsvagnar redo att ta emot en ny dags jordgubbsskörd. Foto Arne Sjöstedt 1964.

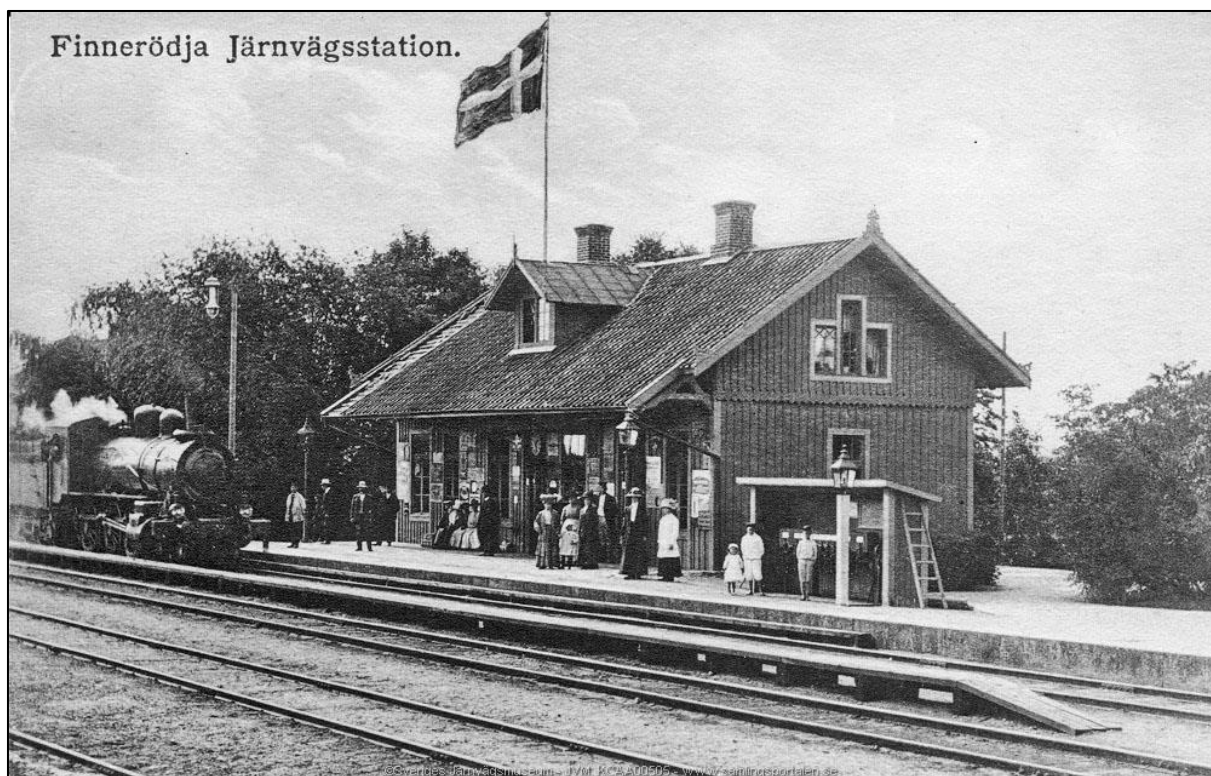
I mitten på 1960-talet började SJ försämma villkoren för Jordgubbsodlarföreningen och Firma Jordgubbar. Tågförbindelserna blev sämre och man fick inte längre skicka bär som styckegods. Det skulle vara hela vagnslaster. 1966 slutade snälltågen att stanna och SJ började ta alltmer betalt för sina tjänster. De båda firmorna såg ingen annan råd än att övergå till lastbilstransporter. 1975 skickades inte en enda jordgubbe med tåg från Finnerödja.

Järnvägen fyller 100 år

1962 var det 100 år sedan västra stambanan öppnades för trafik i hela sin längd. Jubileumsåret firades bland annat med en utställning i Göteborg – TÅG 62. Den 7 maj avgick historiska tåget från Stockholm och anlände till Göteborg den 11 maj, lagom till att TÅG 62 invigdes. Tåget drogs av ångloket Prins August. Loket byggdes i Manchester, England 1856 och tjänstgjorde i 50 år på de svenska järnvägarna innan det hamnade på Järnvägsmuséet i Gävle. Fem vagnar var kopplade till Prins August. En av vagnarna var en postvagn som betjänades av två posttjänstemän. Den som ville kunde få en specialstämpel med anledning av jubiléet. De som reste med tåget var klädda i tidstypiska kläder. Tågets marschfart var 40 km/tim.



Affisch



Vykort från 1910 som visar hur det såg ut när ett ånglok anlände till Finnerödja station.
Foto från samlingsportalen .se

Den 9 maj passerade tåget Finnerödja. En hel del folk hade mött upp vid stationen för att ta en titt på det historiska tåget. Folk hade även sökt sig till platser där tåget korsade olika vägar.



Historiska tåget passerar vägporten vid Brinken. Här möts gammalt och nytt. Foto Arne Sjöstedt.



Historiska tåget har stannat till vid Finnerödja station den 9 maj 1962. Foto Arne Sjöstedt.



Tåget passerar Bråten på sin väg mot Göteborg. Foto Arne Sjöstedt.



På återvägen till Stockholm stannade tåget åter till i Finnerödja. Stinsen G.A. Segander poserar bredvid Prins August. Foto Arne Sjöstedt.



Specialstämpel i samband med 100-års jubiléet.

Bomeländet vid Finnerödja station

Det är mycket som dragits i långbänk i Finnerödja men överlägsen etta är den planfria korsningen över järnvägen. När järnvägen byggdes i början på 1860-talet fanns inte nuvarande Finnerödja samhälle överhuvud taget. Centrum i socknen låg vid Paradistorg och runt kyrkan. Det var först omkring 1900 som man kom igång med byggandet om man bortser från husen som hörde till stationsområdet. Samhället blev nu delat av järnvägen i en övre och en nedre halva och ganska snart blev de fällda bommarna vid stationen ett irritationsmoment. 1915 var problemet uppe till behandling på kommunalstämman och där ansåg man att Statens järnvägar borde göra något åt saken. Problemet var att bommarna kunde vara nere en halvtimme i taget när det stannade godståg vid stationen. De långa godstågen blockerade korsningen. Kommunalstämmans förslag var att Statens järnvägar antingen skulle bygga en viadukt över järnvägen eller anställa en person som kunde sköta bommarna. Ett utdrag från protokollet skickades till Statens Järnvägar. Under våren 1916 fick kommunalstämman ett svar från SJ, som innehöll tre olika förslag på lösningar. På kommunalstämmans sammanträde i juni tog man ställning till de olika förslagen. Tyvärr framgår det inte av protokollet vilka förslagen var och inte heller om man valde något av dem. I vilket fall som helst så hände ingenting.

Finnerödja kommunalfullmäktige den 18 nov. 1933.

§ 4.

Enligt tidigare framställd begäran upptogs till behandling frågan om skenfri korsning för landsväg från Tived vid Finnerödja Järnvägsstation och däraf föranledd ändrad placering af nämnda väg, samt föreslogs att fullmäktige skulle i ärendet göra uttalande.

Det upplystes att Tivedsvägen som nu genomlöper stationssamhället, enligt verkställd stakning kommer att förbli en km ifrån säder om densamma med vägport ungefär mitt emellan Mobäcken och samhället. Då den nuvarande plankorsningen kommer att stängas, följer häraf att de båda halvorna af samhället som ligga på var sin sida om järnvägen få förbindelsen med varandra afskuren eller onormalt försvårad enär körförbindelsen emellan de två halvorna af samhället kommer att bli cirka 2 km lång. Samma väglängd komme de från östra sidan om järnvägen i samhället boende att få till Järnvägens godsnagasin.

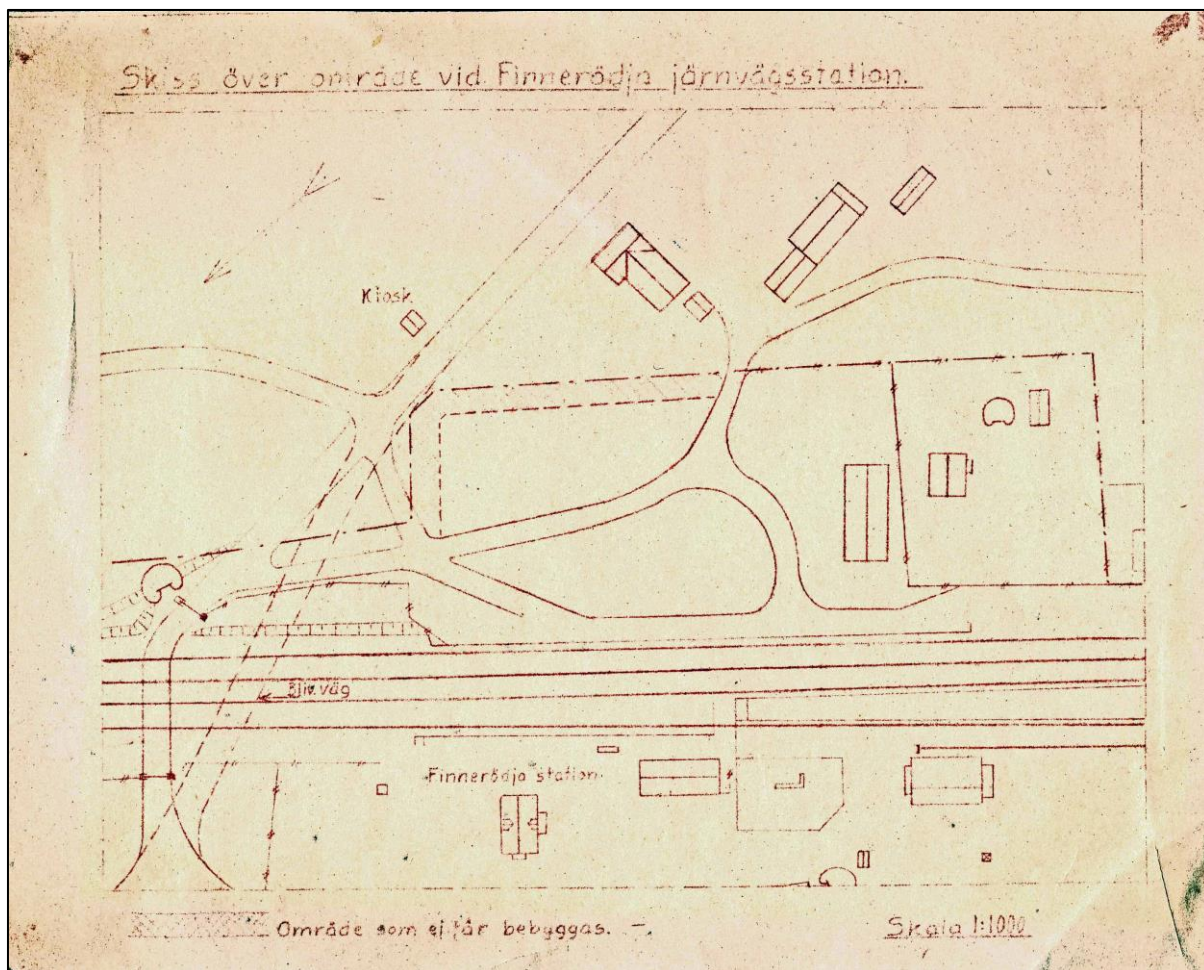
Fullmäktige som häfdar den uppfattningen att ifrågavarande väg har minimal betydelse som genomfartsväg för fjärrtrafiken utan i stället tjänar som förbindelseled för ortens folk samt som väg för Tiveds och stora delar af Finnerödjas befolkning till Finnerödja Järnvägsstation, uttalar som sin mening och önskan, att ifrågavarande väg så långt möjligt får ha kvar sin nuvarande sträckning. Detta såväl med hänsyn till önskvärdheten af kortaste och bekvämaste väg till Järnvägsstationen, som och med hänsyn till ett i utveckling statt samhälle ej spolieras genom fräntagandet af dess vägförbindelser.

Delar av protokollsutdraget från den 18 november 1933.

1933 var bommarnas vara eller icke vara uppe till behandling igen. I ett protokollsutdrag från kommunalfullmäktige kan man utläsa att någon har tagit upp frågan på nytt och dessutom kommit med ett förslag. Tivedsvägen skulle flyttas 1 km söderut mot Mobäcken och där skulle en vägport byggas. Den befintliga plankorsningen skulle stängas. Fullmäktige tyckte inte det var en bra idé att flytta vägen utan ville ha kvar den befintliga sträckningen i möjligaste mån. Inte heller denna gång hände något med plankorsningen.

År 1947 fastställde Länsstyrelsen en ny byggnadsplan för området vid Finnerödja station. Byggnadsplanen innebar en genomgripande omläggning av trafiksystemet inom området. Det skulle byggas en vägport under järnvägen strax sydväst om stationen. Den befintliga korsningen skulle stängas men istället skulle det byggas en tunnel för enbart gångtrafikanter där. Inte heller denna plan genomfördes.

Till slut hände något med korsningen. Den 19 december 1952 godkände fullmäktige Vägförvaltningens förslag om att flytta plankorsningen några meter närmare stationen. Förändringen hade dock inget med bommarna att göra utan man ville helt enkelt rätta ut vägen vid plankorsningen. Se skiss nedan.



Den nya vägsträckningen över järnvägen är den streckade vägen till höger om den befintliga.



Järnvägs korsningen som den såg ut innan ombyggnaden. Foto Bert Stålhammar.



Arbetet med att flytta plankorsningen några meter påbörjades 1953. Foto Arne Sjöstedt.

Många Finnerödjabor kan vittna om de långa väntetiderna vid bommarna. Jag minns själv att jag väntat många gånger vid de nedfällda bommarna. Först kom ingenting, sedan kom ingenting och så till slut kom ett evighetslångt godståg i sakta mak. Jag räknade alltid godsvagnarna och har för mig att det kunde vara upp till 50 vagnar. Som redan nämnts togs problemet med bommarna upp med jämna mellanrum och i olika sammanhang. Nästa exempel är hämtat från 1954. Fullmäktige beslöt att skriva till Kungliga Järnvägsstyrelsen angående ett godståg som stannade i Finnerödja under sena eftermiddagen. Se protokollsutdrag nedan.

- § 15 -

Det inträffar mycket ofta, att trafikanter, som ämna passera järnvägen vid plankorsningen i Finnerödja stationssamhälle, nödgas vänta ganska länge, då trafiken hindras av det godståg, som kommer till Finnerödja mellan kl. 17 och 18. Det bör kunna gå bättre än hittills förekommit att dela tåget och föra undan de vagnar, som stå i själva plankorsningen och hindra trafiken. Kommunalfullmäktige beslöt anhänga, att Kungl. Järnvägsstyrelsen måtte vidtaga erforderliga åtgärder för införande av sådan ordning vid Finnerödja järnvägsstation, att förekomsten av ovannämnda olägenheter måtte inskränkas till det minsta möjliga.

Utdrag ur protokollet fört vid kommunalfullmäktigesammanträdet den 21 juni 1954.



Köerna kunde vara långa vid de nedfällda bommarna. Foto Georg Forsell slutet av 1950-talet.

Genombrottet för att få till en bättre trafiksituation i samhället kom i mitten på 1960-talet. Då blev det beslutat att en ny väg skulle byggas från E 3 (nuvarande E 20) och upp mot Tiveden. Där den nya vägsträckningen korsade järnvägen, mitt emellan samhället och Mobäcken, skulle en vägport byggas. För att kunna bygga vägporten behövde spåren tillfälligt dras om och hösten 1966 började man bygga den tillfälliga banvallen. Ett 60-tal SJ-anställda deltog i arbetet. När järnvägsbron stod färdig flyttades spåren tillbaka och den tillfälliga banvallen togs bort. Hösten 1967 invigdes den nya vägen. Korsningen inne i samhället fanns visserligen kvar, därmed också problemet med bommarna, men trafikanterna och inte minst räddningstjänsten hade nu fått en alternativ väg.



Ett persontåg passerar på det tillfälliga spåret. Foto Arne Sjöstedt 1967.



Vägbygget i full gång vintern 1967.



Den nya vägporten är färdig och tågen kan återigen åka på rätt spår. Foto Arne Sjöstedt.



När dessa uttjänta tankar skulle passera järnvägen på 1960-talet fick man först montera ner skyltarna "Livsfarlig ledning" som satt vid bommarna. Foto Bertil Sjöstedt.

Det var inte bara kommunalfullmäktige som tog upp frågan om bommarna. Även privatpersoner gav sig in i debatten. En av dem var Harry Andersson som i början på 1970-talet hade synpunkter på både korsningen och avsaknaden av en trottoar från korsningen och upp mot Konsum. Harry fick gehör för trottoaren. 1974 breddades järnvägsövergången och en gångbana anlades upp till Mobäcksvägen.



Harry Andersson vid den omdiskuterade plankorsningen. Okänd fotograf.

I december 1984 anordnade Laxå kommun ett informationsmöte i NTO-lokalen. Det var tänkt att mötet skulle handla om planförslaget som gällde Finnerödjas framtid men de flesta åhörarna hade kommit för att höra hur det skulle bli med den planfria korsningen. Det fanns nu sex olika förslag på lösningar och kommunens förhoppning var att något skulle ske inom fem år. Det var tre parter inblandade i projektet nämligen Kommunen, SJ och Vägverket. SJ hade tidigare inte varit särskilt intresserade av att bygga om korsningen men nu var läget ett annat. I slutet på 1980-talet var det tänkt att höghastighetstågen skulle börja trafikera sträckan Stockholm – Göteborg och då krävdes planskilda korsningar överallt. 1984 passerade i genomsnitt 1100 fordon per dygn över järnvägs-korsningen och bommarna var fällda sammanlagt ca 3 timmar per dygn.

Av de sex förslagen var två tunnlar under järnvägen för enbart gående och cyklister. Skagersholmsvägen skulle stängas av för motorfordon. Ett annat förslag var att bygga en stor bro över järnvägen men den skulle få en så kraftig lutning att den innebar problem för gående och cyklister. De övriga förslagen var olika tunnlar under järnvägen för all slags trafik. Efter diskussioner på mötet ansåg både arkitekterna, som kommit med förslagen, och Finnerödjaborna att en biltunnel under järnvägs korsningen var det bästa alternativet. Men som vanligt blev det inget av detta heller.

En bit in på 1990-talet började det hända saker på allvar. 1995 fanns det ett förslag om en tunnel under järnvägen och ett samrådsmöte skulle hållas i april samma år. Tunneln beräknades stå klar i början på 1997. I mars 1996 kom nya besked från Banverket. En tunnel skulle bli alldeles för dyr så nu hade man börjat projektera för en 90 meter lång bro i stället. Det hade visat sig att sprängningarna för en tunnel skulle bli mycket omfattande och dra med sig stora kostnader. Dessutom fanns det risk för att tågtrafiken var tvungen att stoppas vid en del sprängningar och det fick inte förekomma. Tågen måste fram till varje pris. Det passerade 110 – 120 tåg förbi Finnerödja varje dygn varav 28 var X2000. De nya snabba tågen kom tyst och med en hastighet av 180 km/tim. Plankorsningen i Finnerödja var en av två som fortfarande fanns kvar på sträckan Hallsberg – länsgränsen mot Skaraborgs län. Brobygget beräknades försena den planfria korsningen med ett år. Förseningen blev 1½ år men bron blev till slut byggd.



*Detta kan vara ett av de sista fotona på järnvägsövergången innan bron började byggas.
Okänd fotograf.*

Bron invigdes med pompa och ståt 1998 och bomeländet vid Finnerödja station var nu ett minne blott. Trots uselt väder med regn så kom mycket folk för att bevittna invigningen. Skolbarnen sjöng och spelade innan Sigurd Fredberg fick äran att klippa det blågula bandet. Sigurd 88 år var en av dem som hade bott längst i Finnerödja vid det tillfället. Byalaget bjöd på korv med bröd, kaffe och wienerbröd. De som inte ville stå ute i regnet och äta kunde gå upp till NTO-lokalen.



Brobygget har kommit igång. Foto Hilding Karlsson.



Foto Hilding Karlsson.



Arbetsfordon vid brobygget. Foto Hilding Karlsson.



Bron snart klart för invigning. Foto Hilding Karlsson.



Foto Hilding Karlsson.

...i Finnerödja den 9 juni 1998



Fotograf: Håkan Andersson, JH Media AB

Vägverkets broschyr inför invigningen av bron.

Juni 1998

Nu invigs bron!

Tisdagen den 9 juni är det äntligen dags att lämna över den nya bron över järnvägen till alla trafikanter, cyklister och gående i Finnerödja. För att fira detta inbjuds alla Finnerödjabor till bron kl 13.00. Invigningstalare blir kommunalrådet Björn Brohmée och elever från Finnerödja skola medverkar med musik. Dessutom bjuder vi på kaffe och wienerbröd, korv och läsk! För att alla ska kunna provgå bron, kommer den att vara avstängd för biltrafik mellan kl 13.00 och 16.00.

Finnerödjas nya järnvägsbro har en 6 meter bred vägbana och en separat gång- och cykelväg - allt för att få en så trafiksäker bro som möjligt. Bron är totalt cirka 90 meter lång och tack vare höjden på 6,1 meter kan tågen förbi Finnerödja hålla en hastighet av cirka 200 km/h.

Det är Banverket som beställt brobygget av entreprenören Peab. Nu när bron är klar tar Vägverket över ansvaret för att underhållet. Totalt har bron kostat cirka 10 miljoner kronor och det har tagit ungefär 10 månader att bygga den.

Järnvägsbron i Finnerödja blir ett nytt landmärke i Finnerödjas historia. Vi räknar med att den kommer att hålla i minst 100 år! Den bidrar också till att trafikmiljön förbättras - nu behöver ingen vänta vid bommarna på tågen eller oroa sig för att korsa spåren.

Välkommen att ta en närmare titt på bron den 9 juni!

Vägverket

Banverket

Peab

Laxå kommun



*Skolbarnen spelade och sjöng under invigningen av bron i hållande regn.
Foto Kjell Andersson.*



*Sigurd Fredberg fick äran att klippa det blågula bandet när bron invigdes.
Foto Kjell Andersson.*



Foto Gunn Sjöstedt 2017.



Stationen stängs



De sista åren såg det ut så här framför stationshuset. Okänd fotograf.

Finnerödja station har varit ett viktigt nav i Finnerödja samhälle under drygt 100 år. Det var nog ingen på 1960-talet som ens tänkte tanken att stationen skulle läggas ner på 70-talet. Fram till 1962 var stationen bemannad dygnet runt men efter det fanns det bara personal dagtid. Gustaf Adolf Segander tillträdde som stationsmästare den 1 januari 1959 och han skulle bli den siste stinsen i Finnerödja. Han var också den som stannat längst på sin post.

Som nämnts tidigare var det full fart vid stationen under jordgubbssäsongen men i mitten på 1960-talet började SJ försämrade villkoren för Jordgubbsodlarföreningen och Firma Jordgubbar. Det innebar att allt färre lådor med jordgubbar skickades med järnväg och till slut skickades allt med lastbil. Det blev allt mindre att göra vid stationen och färre och färre tåg gjorde uppehåll i Finnerödja. I juni 1975 flyttades all godsexpedition till Laxå.

Finnerödja järnvägsstation stängdes den 30 september 1976 efter 114 år. Stationsmästare Segander gick i pension och avtackades med blommor. Han tyckte det skulle bli skönt att gå i pension eftersom arbetsuppgifterna bara bestått i att sälja biljetter och vinka av ett och annat tåg. De enda tågen som stannade var rälsbussarna som gick mellan Hallsberg och Lidköping.

I fortsättningen fick resenärer från Finnerödja köpa sina biljetter på tåget. Perrongen utrustades med en "plåstins" som de resande fick vända på när de ville att tåget skulle stanna. Det var tänkt att sista tågstoppet i Finnerödja skulle ske 1987 men efter starka protester från Finnerödjaborna och Laxå kommun sköts det upp ett år. SJ:s motiv för nedläggningen var svårigheter med planering av tidtabellen, låg resandefrekvens och dålig säkerhet vid perrongen. Dessutom var motorvagnarna långsamma särskilt när de skulle accelerera och det hindrade de

snabbare tågen som då kom ikapp. Plåtstinsen slutade sin "tjänstgöring" den 31 maj 1988. Det var sista gången rälsbussen på Kinnekullebanan stannade i Finnerödja.

Finnerödja utan station

FINNERÖDJA. Den 1 oktober är det slut på en 114-årig järnvägshistoria i Finnerödja. Då upphör bemanningen vid landets "jordgubbsstation" i och med att stationsmästaren går i pension.

Här har många extravagnar med jordgubbar kopplats på tågen. Den största ruschen var kring 1960.

Urklipp från okänd tidning oktober 1976.



Gustaf Adolf Segander tar emot den sista rälsbussen innan han går i pension och stationen stängs för gott. Okänd fotograf.



Trafikområdeschef Gustav Dalhielm från Hallsberg avtackade stationsmästare Segander med blommor den 30 september 1976. Okänd fotograf.



Exempel på en "plåstins". Foto Gunn Sjöstedt.



Instruktion till plåstinsen satt på stolpen. Foto Gunn Sjöstedt.



Det fanns en del som ville ha en sistadagsstämpel från Finnerödja station.

1994 uppvaktades kommunalrådet Björn Brohmeé av Finnerödja byalag. De hade samlat in 1133 namnunderskrifter där man krävde att få tillbaka tågstoppet. Byalaget fick inget gehör för sina ansträngningar. Ett av argumenten för avslaget var att de långsamma rälsbussarna skulle vara ett hot mot X 2000.

Kommunen köpte den gamla stinsbostaden av SJ för 25 000 kr 1974 och gjorde om den till fritidsgård. Det var ungdomarna själva som fick måla och snickra så att lokalerna blev som de ville ha dem. Oklart hur länge det var fritidsgård i huset. 1988 flyttade fridishemmet in i lokalerna men redan efter ett år fick de flytta ut på grund av för dålig ventilation.

Stationsområdet rivs

När tågstoppen upphörde revs perrongen och fönstren på stationshuset spikades igen. Efter en tid tröttnade folk på att SJ och banverket inte tog sitt ansvar att riva huset och städa upp på området. Det motionerades till och med om saken i kommunfullmäktige. I januari 1991 bönhördes Finnerödjaborna och en grävsropa gjorde slut på det gamla stationshuset från 1862.

I stinsbostaden hade den kommunala verksamheten upphört och huset annonserades ut men det fanns inga hugade spekulanter. Huset revs något eller några år efter stationshuset. Nu återstod bara en byggnad på stationsområdet, det röda godsmagasinet. På 1990-talet ville SJ fastigheter riva magasinet men det fanns ett uttalat intresse från ortsbefolkningen att bevara huset för framtiden. Kommunen gick in och köpte magasinet med omgivande mark 1998. Byalaget var drivande i frågan. Tanken var att stationsområdet skulle bli någon form av hjärtpunkt i samhället. Stadsarkitekten upprättade skissförslag och det fanns många idéer om vad magasinet kunde användas till. Byggnaden behövde rustas upp utvändigt men tyvärr fick byalaget inte några bidrag till det. Invändigt var huset i gott skick med handbilade stockar i tak- och väggar. Kommunen ansåg sig inte ha råd att rusta upp byggnaden så till slut ansökte kommunen om rivningslov hos Sydnärkes byggförvaltning. I februari 2013 revs det röda godsmagasinet. Det blev upprörda känslor hos både byalaget och allmänheten eftersom kommunen inte hade sagt något i förväg. Kenneth Berglund på Sydnärkes byggförvaltning erkände efteråt att de borde informerat allmänheten bättre. Magasinet lär ha varit ett av de sista efter Västra stambanan som funnits sedan stambanan kom till.



Perrongen är borta och fönstren igenspikade. Foto från 1989. Okänd fotograf.



Grävskopan gjorde slut på stationshuset i januari 1991. Okänd fotograf.



Stationshuset ett minne blott. Okänd fotograf.



Stinsbostaden revs på 1990-talet. Okänd fotograf.



Uthuset vid stinsbostaden plockas ner. Okänd fotograf.

Stationsmagasin rivet – byalaget chockat



Magasinet syns längst bort i bild. Där stationshuset legat fanns en återvinningscentral åren 1998 - 2001. Foto Jesper Carlsson.



Tidningsurklipp från Nerikes Allehanda den 13 februari 2013. Godsmagasinet rivet.

Foto Tove Svensson.



Finnerödjas öde stationsområde. Foto Gunn Sjöstedt 2016.



Finnerödjas öde stationsområde. Foto Gunn Sjöstedt 2016

SJ-bussen



Stationsplan med stinsbostaden i bakgrunden. Okänd fotograf.

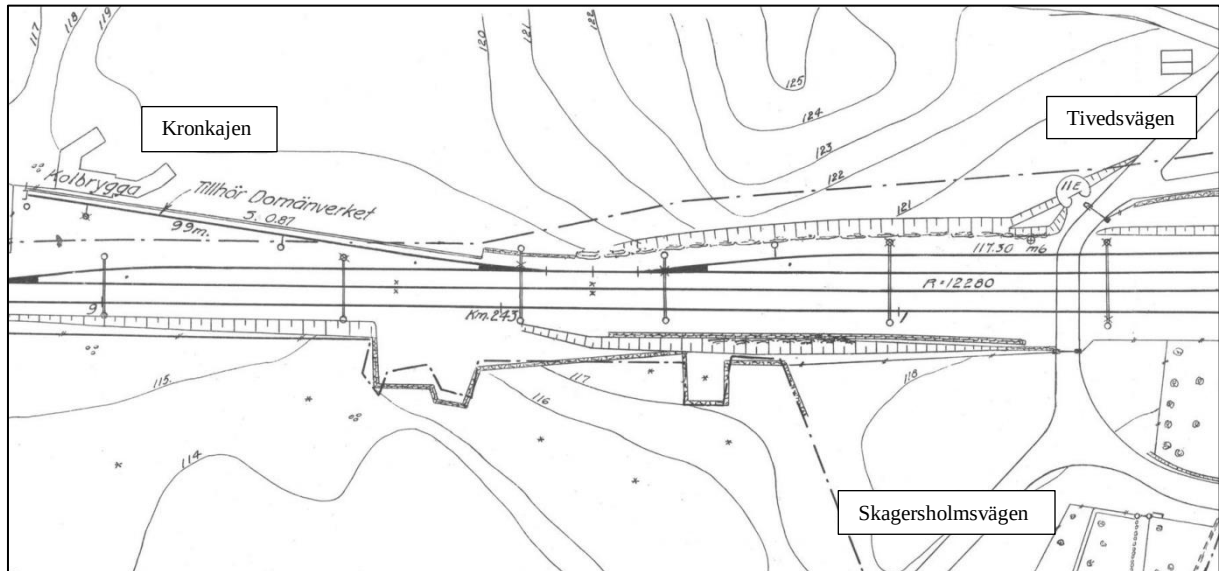
På 1950-talet minns jag att den gula SJ-bussen stod på stationsplan lite då och då. Har inga uppgifter om när SJ-bussen började trafikera Finnerödja eller när verksamheten upphörde. Två chaufförer som körde bussen var Helmer Ström och närkingen Blyckert.



Den SJ-buss jag minns var snarlik denna. Okänd fotograf.

Stickspår

I utkanten av samhället, mot Laxåhället, har det gått tre olika stickspår från stambanan fram till privata verksamheter. Inget av dem är längre i bruk. Det äldsta spåret gick fram till Kronkajen. Både spåret och kajen tillhörde Domänverket. Oklart när det byggdes men troligen någon gång i slutet på 1800-talet. Från kronkajen lastades bland annat timmer, propps, kol mm.



En skiss över järnvägsspåren. Till höger syns järnvägsövergången. Till vänster syns stickspåret till Kronkajen.



Gruvstöttor, så kallade pitpropps, ligger på kronkajen färdiga att lastas på järnvägsvagnar. De exporterades förmodligen till England. Huset är ett vattentorn där ångloken kunde fylla på vatten. Huset försvann förmodligen när järnvägen blev elektrifierad 1926. Vykort från 1920-talet.

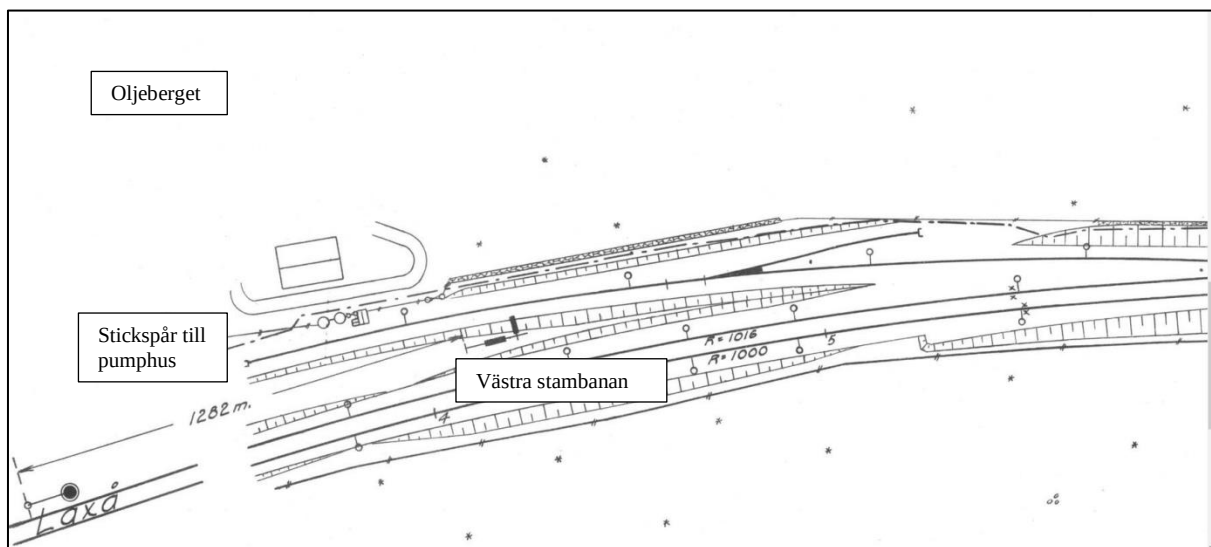


På Kronkajen låg en barkstation på 1970-talet. Det nybarkade timret lastades på järnvägsvagnar för vidare transport. Okänd fotograf.



Det gamla stickspåret fram till Kronkajen är borttaget sedan länge. Foto Gunn Sjöstedt 2012.

På 1940-talet anlade militären en bränsledepå vid Oljeberget. Från stambanan byggdes ett stickspår strax bortanför Kvarndammen. Spåret gick in till en pumpstation varifrån man pumpade över bränslet från tankvagnarna till en ledning som gick upp till Oljeberget en bit därifrån. Oljeberget, nedlagt sedan länge, ligger efter vägen som går mellan samhället och Gatan.



Här syns stickspåret som användes av Oljeberget.



*Det här lär vara arbetslaget som byggde stickspåret in till pumphuset.
Okänd fotograf.*



Stickspåret är borta sedan länge men det gick in vid den här grinden. Foto Leif Vörde.

Enligt uppgift fick det plats sex tankvagnar åt gången inom det avspärrade området. När vagnarna körts fram till pumphuset stängdes grinden som syns på bilden ovan.

Tredje stickspåret. 1970 byggde Beijer Byggträ AB en fastighet på Industriområdet. Man ville ha tomten längst bort på området eftersom den låg nära järnvägen. Tanken var att man skulle kunna frakta råvaran till industrin på järnvägen. Det blev kommunen som fick bekosta bygget av både stickspår och lastkaj. Kommunen hade räknat med att även andra industrier på området skulle få användning av spåret men så blev det inte. Stickspåret blev mycket lite använt.

Järnvägsbron vid Kärr

1968 restaurerades järnvägsbron över E3 vid Kärr. Ett arbetslag på 20 man lyfte bort de gamla järnbalkarna med hjälp av två ångdrivna kranvagnar. Balkarna ersattes med två stora betongelement. Samma år blev den nya E3:an färdig och vägen förbi Kärr tappade sin status som europaväg.



*En av de stora kranarna står vid Finnerödja station i väntan på att åka vidare till Kärr.
Okänd fotograf.*

Järnvägsbron över E 20

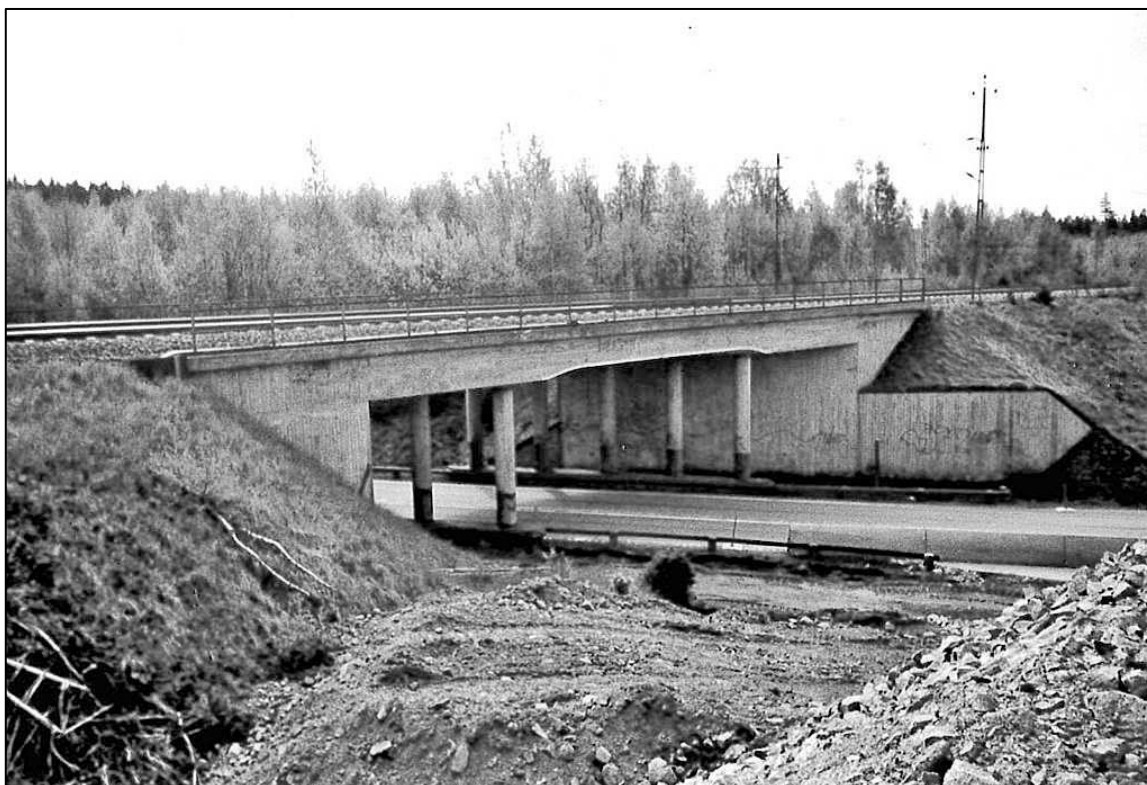
I början på 2000-talet var det dags att bygga en ny järnvägsbro över E 20 vid Finnerödjabacken. Planeringen hade pågått under flera år. Passagen under den gamla bron hade under många år varit en flaskhals för trafiken, speciellt vintertid då tung trafik inte kom upp för backen. Den gamla järnvägsbron byggdes på 1940-talet.



Den gamla järnvägsbron från 1940-talet. Okänd fotograf.



Gamla bron. Foto Jesper Carlsson.



Förberedelser för den nya bron är påbörjade. Foto Jesper Carlsson.



Den nya och gamla järnvägsbron som det såg ut den 5 juni 2003. Okänd fotograf.

Den nya bron byggdes ca 30 meter nedanför den gamla och man tog hänsyn till att E 20 på sikt kan bli fyrfilig. I samband med bygget passade man på att rätta spåret på en sträcka av ca 3 km. En ny banvall med nya spår byggdes bredvid den gamla. Banvallen gick delvis över en mosse vilket inneburit sättningar i vallen. För att stabilisera den nya banvallen grävde man ur

en del av mossen och fyllde upp med sten innan vallbygget påbörjades. Som mest arbetade 40 man med banvallsbygget. Nu för tiden slipper rallarna det mesta av slitgörot. Förr användes hacka, spett och spade. Nu är det maskiner som gör det tyngsta jobbet.



Gamla bron har börjat rivas. Foto Jesper Carlsson.



Rivningen fortsätter. Foto Arne Sjöstedt.



Den gamla järnvägsbron snart ett minne blott. Foto Arne Sjöstedt.



Den nya banvallen har byggts upp. Foto Jesper Carlsson.

Den nya rälsen kom i längder om 400 meter. Den tillverkades i rälsverkstan utanför Kumla och fraktades till Finnerödja på speciella tågagnar. När rälsen skulle lastas av fick man med maskinhjälp dra av dem från sista vagnen under tiden som tåget sakta rullade framåt.



Den nya banvalen snart färdig. Det gamla spåret går till höger. Foto Jesper Carlsson.



Rälsen har börjat läggas ut. Foto Jesper Carlsson.

Arbetet blev klart tidigare än beräknat så i juli 2003 kunde den nya järnvägsbron tas i bruk. Tack vare den rakare bansträckningen kunde tåghastigheten höjas från 180 till 190 km/h. Den gamla järnvägsbanken schaktades bort och området återställdes till naturmark. I augusti revs den gamla järnvägsbron.



Några av de moderna rallarna som byggde det nya spåret 2002 - 2003. Foto Björn Palmqvist.

Byte av växlar



År 2015 byttes växlarna ut vid Finnerödja stationsområde. Foto Jesper Carlsson.

Olyckor och tillbud vid järnvägen

Ett olyckstillbud som kunnat få allvarliga följder skedde i början på februari 1865. Kung Karl XV med uppvaktning var på väg med tåg från Stockholm till Finnerödja där sällskapet skulle byta till dilligens för vidare färd mot Norge. I närheten av Vretstorp kände både lokföraren och passagerarna att det ryckte konstigt i tåget. Tåget stoppades och man fann att ett hjul under den kungliga vagnen hade gått sönder och hoppat av spåret. I en notis från GP den 8 februari 1865 kan man läsa följande: ”Då tåget stannat, sprang H.M:t Konungen ur vagnen med ett muntert och vi behöfva väl knappast tillägga oförfärat utseende. En viss blekhet hvilade däremot efter vad det berättas öfver den åtföljande uppvaktningens drag”. Den kungliga vagnen lämnades kvar i Vretstorp och kungen fick ta plats i en 1:a klass vagn. Tåget var framme i Finnerödja kl. 14 och en knapp timma senare fortsatte färden mot Norge.

Annica Olofsson i Örebro har skickat flera urklipp till mig som gäller en olycka som hennes farfars far råkade ut för i juni 1883. Här följer notisen som fanns i Aftonbladet. ”**Öfverkörd af bantåg.** Från Karlsborg skrifver vår korrespondent: Extra banvakten Olof Olofsson blef natten till i söndags öfverkörd af nedgående snälltåget, 5 kilometer söder om Finnerödja station. Han var på post och hade lagt sig på banan och insomnat och varskoddes icke af tågpersonalen förr än så sent, att tåget, som gick i en krökning, ej hann stoppa. Bägge armarne och benen krossades, hvarjämte flere skador märktes å bålen; han var då ännu vid lif. Tåget, som stannade, upptog och forslade honom till Sköfde, der läkare mötte, samt vidare till Falköpings lasarett, dit han på vägen afled, utan att dessförinnan ha kommit till sans. Olofsson efterlemnar hustru och 5 barn i torftiga omständigheter”.

Vintern 1940 kunde det ha skett en olycka mellan Laxå och Finnerödja. Det hade varit extremt kallt i flera dagar med runt 30 minusgrader. På grund av den stränga kylan skedde två rälsbrott under samma dag. Som tur var upptäcktes rälsbrotten i tid.



Under arbetet med dubbelspåret 1941 brast banvallen och ett arbetståg la sig på sidan vid Mobäcken. Foto Arvid och Sven Nilsson.

Den 10 juni 1941 hände en olycka i närheten av Mobäcken. Utbyggnaden av dubbelspåret var i full gång och man gjorde omfattande fyllnadsarbeten för att få plats med ytterligare ett spår. Mängder av grus fraktades till platsen på järnvägsvagnar. Ett tillfälligt spår hade lagts ut på en nygjord banvall för dessa ”gruståg”. Den här dagen brast den nya banvallen och fyra fullastade vagnar med grus spårade ur och välte ner för slänten. Hela tågsättet bestod av ett ånglok och 10 vagnar. Ingen människa kom till skada vid tillfället.



Olyckan vid Mobäcken. Foto Arvid och Sven Nilsson.



Olyckan vid Mobäcken. Foto Arvid och Sven Nilsson.

Finnerödja har varit förskonat från svåra tågolyckor där människor kommit till skada eller dödats. Värre var det i Gårdsjö den 29 juni 1945. Då skedde en svår tågolycka med 8 döda och 11 skadade. Ett tåg skulle växlas över till ett annat spår men växeln slogs tillbaka innan hela tåget hade passerat vilket hade till följd att tåget spårade ur. Ett annat tåg som var på väg in till stationen hann inte stanna och katastrofen var ett faktum.



Den svåra tågolyckan i Gårdsjö den 29 juni 1945. Okänd fotograf.

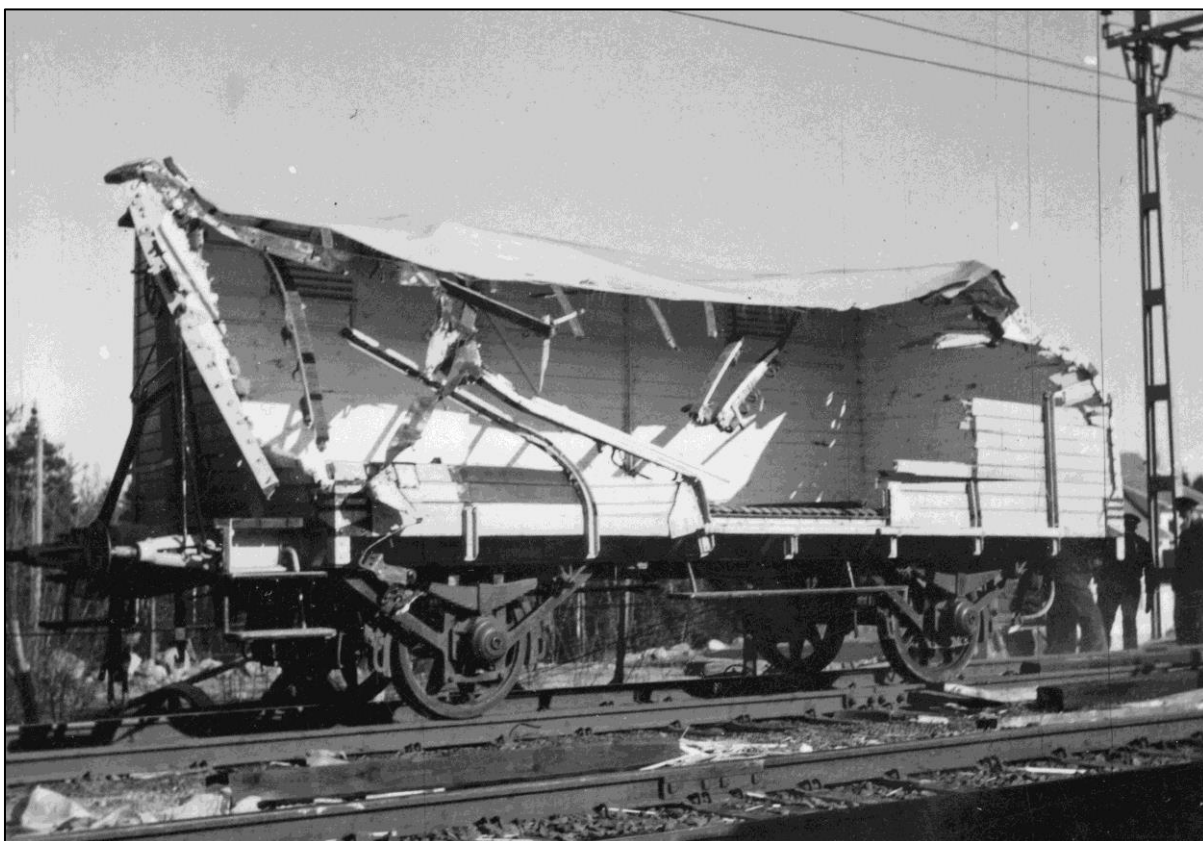
I september 1948 spårade ett fjärrgodståg ur mellan Finnerödja och Laxå och rev upp spåret längs en kilometerlång sträcka. Flera av godsvagnarna kastades över på det andra spåret och raserade banan fullständigt. Olyckan skedde mitt i natten och nattsnälltågen fick dirigeras om. Tåget från Stockholm mot Göteborg fick åka över Laxå – Kil och blev 5 timmar försenat. Snälltåget från Göteborg mot Stockholm fick vända tillbaka till Falköping och sedan åka via Nässjö i stället.

En olycka som jag själv minns inträffade den 22 april 1956. Vid fyratiden på morgonen spårade en av vagnarna i ett godståg ur på grund av varmgång. Tåget kom från Gårdsjöhållet och olyckan hände ca en kilometer från stationen. Tåget fortsatte framåt och vid växeln vid ingången till stationsområdet rycktes det ena hjulparet loss och blev liggande vid sidan av spåret. Vagnen kastades åt andra hållet och mejade ner en ledningsstolpe. Den urspårade vagnen var lastad med tegel och det mesta av teglet kastades ur medan tåget fortsatte förbi stationshuset och vägövergången innan det till slut stannade i höjd med Kronkajen. När kopplingen till den urspårade vagnen brast körde den efterföljande godsvagnen upp på den skadade vagnen och välte sedan ut mot det andra spåret. Samtidigt kom ett godståg med tankvagnar från Laxåhållet och loket på detta tåg kolliderade med den välta vagnen. Ett stort hål revs upp i sidan på vagnen som innehöll styckegods. Bland annat blev ett piano helt förstört. Den urspårade vagnen ställde till med stor förödelse på perrongen, vägövergången, växlar och semaforer. När den välta vagnen rests upp under förmiddagen kunde tågtrafiken komma igång igen på ett spår.

När det skadade godståget närmade sig stationshuset hörde den tjänstgörande stationskarlen att något inte stod rätt till. Eftersom han inte visste vad som var fel sprang han ut och tog betäckning bakom stationshuset. Det jag själv minns bäst från händelsen var det trasiga pianot som låg vid Kronkajen och alla märken i perrongen.



Tågolycka den 22 april 1956. Kronkajen ligger till vänster. Foto Arne Sjöstedt.



Tågolyckan 1956. Foto Arne Sjöstedt.

I januari 1985 blev Harry Gustavsson stor hjälte i Finnerödja. Tack vare hans uppmärksamhet kunde en svår tågolycka förhindras. Harry var på hemväg från affären när han hörde att ett litet godståg passerade över järnvägsbron vid Kvarndammen. Det skramlade så förskräckligt att Harry insåg att något var fel. Han gick hem och hämtade en lampa och gick sedan upp på järnvägsbron där han ganska snabbt hittade ett rälsbrott. Harry, som varit SJ- anställd under många år, insåg att det gällde att handla snabbt innan ett nytt tåg kom. Han rusade till närmsta hus och ringde 90 000. Han blev kopplad till tågledningscentralen i Hallsberg där man såg till att stoppa alla tåg inom det berörda området. SJ fick snabbt ut personal som kunde svetsa ihop rälsen. Rälsbrottet berodde sannolikt på den stränga kylan som varit under veckan.

En tid senare uppvaktades Harry Gustavsson med en stor blomsteruppsats för det rådiga ingripandet. Det var Lars Falk och Åke Sandström från SJ som stod för uppvaktningen. Enligt dem var det tur att det var just Harry som hörde missljudet. En icke SJ-anställd hade kanske inte reagerat och inte heller vetat vad som skulle göras.

Två år senare var det dags igen för Harry Gustavsson att göra en insats på nästan samma ställe. Harry, som bodde längst upp på Mjölnergatan ca 100 meter från järnvägen, vaknade tidigt en lördagsmorgon och hörde att det kom ett tåg. När tåget passerade växlarna skrällde det till ordentligt och Harry förstod att något var fel. Han ringde tågklararen i Laxå som lyssnade på tåget när det rullade förbi en stund senare men han hörde inget konstigt. Mannen i Laxå bad då Harry gå upp till järnvägen och se om han kunde hitta något fel där. Ute var det vinter, mörkt och drygt minus 30 grader. Efter en stund hittade Harry felet. En rälsbit på ca 70 cm hade slitits bort. Det trasiga spåret stängdes av och trafiken lades om till enkelspår till skadan blev lagad. Harry Gustavsson fick mycket beröm för sin uppmärksamhet.



Harry Gustavsson uppvaktas med en blombukett 1987. Okänd fotograf.



En rälsbuss fatade eld och totalförstördes 2012. Foto Jesper Carlsson.

2012 började en rälsbuss brinna mellan Finnerödja och Gårdsjö i höjd med Råtorp. Föraren och passagerare försökte släcka med brandsläckaren som fanns i rälsbussen men den förslog inte långt. Brandkåren hade svårt att ta sig fram eftersom det inte fanns någon väg i närheten. Rälsbussen blev helt utbränd. Vraket transporterades sedan till Finnerödja där det ställdes upp vid stationskajen och senare skrotades där.

Kuriosa

På ett av kommunalfullmäktiges sammanträden 1947 diskuterades ett namnbyte på Finnerödja station. Det nya förslaget var Tivedens station. De båda kommunerna skulle slå samman 1952 till Tivedens kommun och då ansågs det lämpligt att stationen fick samma namn. Den huvudsakliga orsaken till att man ville ha ett namnbyte var dock att Finnerödja ofta förväxlades med andra orter. Det var inte ovanligt att post skickades till orter i Norrland som också började på Finn... Som alla vet fick Finnerödja station behålla sitt namn.

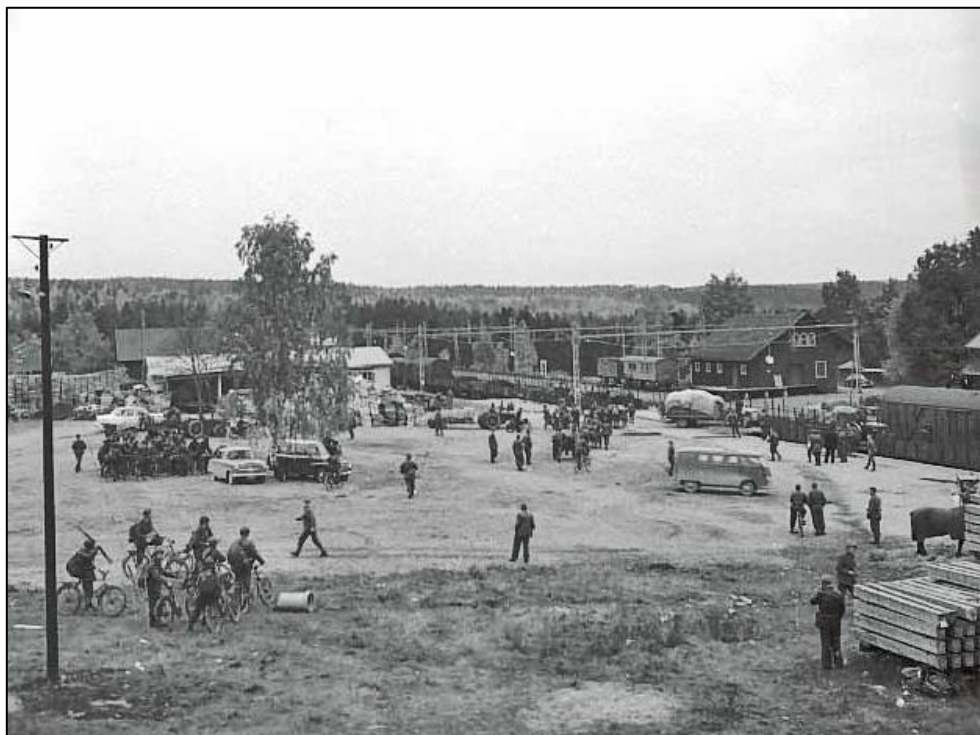
Olof Johansson i Backgården har berättat att det anordnades en tävling mellan ett tåg och en bil någon gång under första halvan av 1900-talet. De startade samtidigt men från olika platser. Tåget avgick från Stockholm och bilen körde från Göteborg. Allt avlöpte väl ända tills man kom till Nya Vägen strax nordost om Finnerödja. Där korsade vägen och järnvägen varandra och det bar sig inte bättre än att tåget och bilen krockade med varandra på övergången. Bilföraren dog av skadorna. Sensmoral: "Tävla aldrig mot Tåget!"

För tågresenärer som passerade Finnerödja var orten känd för tre saker – jordgubbarna, julgranen och utsikten vid Brinken. Julgranen, som stod intill järnvägsövergången, utsågs år efter år till den vackraste efter hela västra stambanan. Utsikten mot Skagern i höjd med Brinken ansågs vara den finaste utsikten på järnvägssträckan Stockholm – Göteborg. 1955 anhöll länsstyrelsen i Mariestad hos Domänverket om att få avverka skog vid Brinken för att utsikten skulle bli så fin som möjligt för tågresenärerna.



Finnerödjas vackra julgran som den såg ut 1951. Foto Arne Sjöstedt.

1957 var det en stor militärövning i Finnerödja. Militärerna och det mesta av utrustningen kom med tåg och materielen lastades av vid stationskajen.



Militärer anlände med tåg till Finnerödja 1957. Foto Arne Sjöstedt.

En dag på 1950-talet fick Finnerödja station en lite ovanlig besökare. En liten älgkalv uppenbarade sig utanför stationshuset. Det är oklart om han skulle med ett tåg eller om han väntade på någon, sin mamma kanske. Älgkalven orsakade en del uppståndelse och många kom för att titta på honom.



Älgkalv på besök vid stationshuset. Okänd fotograf.



Gammal tågbiljett

Kupong.

Frånskiljes av adressaten.

Anvisningsbeloppet:

59 kr 52 öre

Avsändarens namn och adress:



Arne Sjöstedt

Avsändningsdag:

27/2

Meddelande till adressaten.

Ersättning för
snöskottning
31 tim a' 1.92.

Arne Sjöstedt skottade snö vid stationen 1950. Lön 1.92 per timme.

Ett reseapotek

kan enligt järnvägsöverläkaren i Stockholm doktor Sten Rosenqvists uppgifter i SJ:s Semesterjournalen lämpligen bestå av:

VARCK

— magneoyl med kodein och sammansatta huvudvärkspulver

AKSJUKA

— Amosyt-koffein (får ej användas av motorfordonsförare)

MAGONT

— Enterosept mot sommar-diarré o. dyl.

SUR MAGE

— Alucol fruktsalt

SOLBRANNA

— Umbellin för resenärer till fjällen eller sydliga trakter

FÖRKYLNING

— Kodeinfosfatkakor mot ret-hosta, Tyrosolvetter mot halsont

SAR

— snabbförband av olika slag, gärna även gasbinda och elastiska, självhäftande bindor för vrickade fötter etc.

FÖRSTOPPNING

— Karlsbaderpiller eller liknande

FEBER

— termometer.

De som av läkare fått specialmediciner av skilda slag tar naturligtvis dem med sig.

Järnvägsöverläkaren kom med goda råd om vad ett reseapotek borde innehålla.

När SJ firade 100 år 1956 hade de satt ihop en lista på några milstolpar i järnvägens historia.

1804	Det äldsta järnvägsloket i världen byggdes.
1849	Öppnades Frykstads Jernväg för trafik. Från början drogs tåget av hästar.
1853	Det första svenska loket "Förstlingen" togs i bruk på Norbergs järnväg.
1854	Sveriges första järnvägsstation klar. Järle station på linjen Ervalla – Nora.
1855	Påbörjades bygget av de första stambanorna.
1856	Nora – Ervalla järnväg invigs. Räknas som den första helt färdiga normalspåriga järnvägen. Enskild järnväg.
1856	I december invigdes SJ:s första bandelar. Göteborg – Jonsered och Malmö – Lund.
1857	Postkupéer började inredas.
1860	Tur- och returbiljetter infördes.
1862	Hela västra stambanan färdig.
1871	Stockholms central invigs.
1873	De första nattågen. Liggplatser i klass 1 och 2. De första toaletterna installerades på tågen.
1888	Den sista hästdiligensen avgick.
1891	Det första svenska elloket.
1892	Den första tåg färjan öppnades på linjen Helsingborg – Helsingör.
1895	Världens första eljärnväg för persontrafik öppnades - Djursholmsbanan.
1899	Första restaurangvagnen hos SJ.
1906	Gasbelysning i tågen. De första sjukvagnarna beställdes.
1938	Vattentoaletter i sovvagnarna.
1945	De första personvagnarna med specialinredda barnkupéer.
1948	De första expresstågen.
1952	Det första Termotåget. Invigdes i Finnerödja och fraktade frysta jordgubbar till Helsingborg.

Några foton



Vinter vid stationen 1926. Foto från samlingsportalen.se



Vinterbild från början av 1960-talet. Okänd fotograf.



På stinsbostadens tomt stod under många år en ståtlig silvergran. Okänd fotograf.



Hälsning från Finnerödja.

Foto från samlingsportalen.se



Kanske en järnvägsarbetare som poserar med stationshuset i bakgrunden. Okänd fotograf.



Foto Arne Sjöstedt 1953.



Duvor har anlänt till stationskajen, troligen på 1950-talet. Okänd fotograf.



Persontåg på väg mot Stockholm har stannat till vid Finnerödja station. Foto Arne Sjöstedt 1953.



En av de sista rälsbussarna som stannade i Finnerödja 1976. Okänd fotograf.



*En vecka före högeromläggningen 1967 såg det ut så här vid järnvägs korsningen.
Foto Arne Sjöstedt.*



Persontåg på ingång till Finnerödja station på 1960-talet. Foto Arne Sjöstedt.



Snöröjning vid järnvägs korsningen 1969. Foto Arne Sjöstedt.

Trafikverket har en hemsida som heter samlingsportalen.se. Där finns det fler bilder från Finnerödja och mycket annat material att fördjupa sig i.