

Några minnesanteckningar¹ av pensionerade stationskarlen P. Chr. Winje², Mellansel.

År 1885 började jag min järnvägsmannabana vid Storliens station, där jag av Stins Fridman³ blev antagen till bromsare å linjen Str- Ös. Förhållandena vid järnvägen voro på den tiden sådana, att en anställning vid nämnda verk ej var så eftersträfvansvärd. Men på det privata arbetsområdet var det ej mycket bättre Ty många gånger fick man söka både länge och väl efter dagsverkena, och den regelbundna daglönen var i regel kr 1:80 à 2:00. Även vid järnvägen var daglönen 2 kronor, men där hade man dock utsikt att hava arbete hela året om, så att jag får erkänna, att jag med tacksamhet mottog Stins Fridmans erbjudande att bli anställd som bromsare. Den första ordern löd, att jag en viss dag skulle infinna mig på stinsexp för instruktion i mitt nyförvärvade yrke, och där erhöll jag fullkomlig kännedom om mina åligganden och skyldigheter i tjänsten. Stins Fridman var en förstklassig instruktör i allt, som rörde tjänsten, och han var i det stora hela en präktig förman, men så fordrade han även, att underlydande skulle med reda och ordning fullgöra sina tjänsteåligganden. Efter instruktionen utfärdades ett bromskort i mitt namn, och så började jobbet kl 6 fm nästa dag. Dagsverket blev tämligen långt, ty först kl 9 em var jag åter hemma i Str. Vid Nældens station fick jag nämligen återvända med ett annat tåg, och denna tur upprepades dag efter dag och månad efter månad. Någon fridag kom icke i fråga. Första dagen gick ju på sätt och vis bra, fränsett det ovetta, som jag fägnades med av såväl lokförare som konduktör för att jag ej passade bromsen i rätt tid. Jag hade förstås ej så fullständigt uppfattat lutningsvisarnas betydelse, så att det hände väl ibland, att jag i lutningarna satte till bromsen något för sent och även lät dem sitta till litet för länge, sedan lutningen tog slut. Jag lät dem dock förstå, att vi alla äro barn i början och hoppades på bättre resultat nästa gång, och så blev det också.

Tågen hade på den tiden ett helt annat utseende än nu. Några bromskupéer på godsvagnarna funnos t. ex. icke. Det fanns endast en sits vid bromsskruven på. vagnens tvärgavel. En del sitsar bestodo endast av en fyrkantig brädlapp, omgiven av järn på två sidor. Om vagnen var lastad, så hade man sålunda icke stor rörelsefrihet. Även på. täckta vagnar funnos sådana bromssitsar. Bromsblocken voro av trä, och det hände ofta, att det tog eld i blocken, då de pressades för fullt i de skarpa och långa lutningarna, som finnas på nämnda

linje. Lutningar finnas av 1 på 60, och till en längd av 9 km. Efter passerandet av en dylik lutning voro bromsblocken ofta helt förintade av eld. I ett dylikt fall blev det att söka en annan, mera effektiv broms, nämligen om det fanns någon i tåget. Sommartiden gick det ju galant att åka dessa långa turer, men då hösten kom med snö och slask, och vintern med köldgrader ibland ända till 50 grader under noll eller mera, då var det sannerligen ingen sinekur, att i fjorton timmar sitta på en sådan bromsbock. Maten för dagen blev i regel en hård smörgås, ty all annan mat frös till is. Det kändes då skönt att vid stationerna få vara med och lossa och lasta gods, så att man fick upp kroppsvärmen ett tag. Jag minnes ett humoristiskt svar, som bromsare Berg gav på en fråga av Stm Gran i Duved. Berg satt på sin bromsbock, insvept i en hundskinnspäls med dito handskar på händerna, läsande en tidning. Stm Gran frågade: "Nå, Berg, är det icke kallt att läsa tidning nu?" - "Jo, nog är det kallt, men man är då åtminstone fri från myggen nu", svarade Berg. Till historien hör, att temperaturen vid tillfället ifråga var 55 grader under noll.

Nog var det svårt och ruskigt många gånger, men man var ung och frisk och med ett utmärkt gott humör, och då gick det bra ändå. Det var smått om bostäder i Storlien, så jag måste hyra en banvaktstuga, som låg 5 1/2 km utåt linjen, och denna sträcka fick jag knata kväll och morgon, och där bodde jag i nära 3 år. Då fick man lära sig åka skidor, ty det var den enda möjligheten att taga sig fram vintertiden. Jag undrar, vad våra nuvarande unga järnvägsmän skulle säga, om de skulle bli tvungna inträda i sådana förhållanden?

Persontågen bestodo då av små tvåaxliga vagnar med sidodörrar till varje kupé, varje kupé inredd med två soffor. Innan tåget avgick, stängdes dörrarna av knr, och en säkerhetsregel lades på på utsidan. Dörren kunde ej öppnas inifrån, och voro således de resande instängda, tills knr öppnade vid nästa station. Bekvämligheter funnos inga, intet dricksvatten, ingen toilett och endast en taljdank i varje bås till belysning. Värmeledningen bestod av en cylinder, gående under vagnsbotten i längdriktningen och omgiven av en trätrumma. Mitt över trumman fanns en liten öppning i golvet i varje kupé. Värmen i kupéerna blev ej vidare effektiv, ty ibland var isen på fönsterna lika tjock som glasramen. Värmeledningen sköttes från loket, då som nu. Banvakterna hade också stora svårigheter att

bekämpa. Några spårrensare funnos ej på den tiden, och för att förhindra isbildning vid rälererna hade varje vakt en liten handplog, som fick tjäna som spårrensare. Denna plog var försedd med en skrapa i fören samt med två skalmar likt en vanlig åkerbruksplog. När spårrensning skulle ske, fingo vakterna biträda varandra, ett rep bands i plogen, en fick styra och en fick dra. Detta var nog ett ganska ansträngande jobb, särskilt då snön blivit hård. Ibland fick vakten med spaden flänsskotta sin sträcka. På många ställen var järnvägsbanken byggd på jäslera och där frös spåret upp vintertid och bildade s.k. frostknölar, vilka vållade vakten ett hårt arbete. Det hände ibland, att vakten anlidade sin hustru till hjälp vid underhållningsarbetet för att medhinna det honom ålagda dagsackordet. B.D. Sundberg var en flitig inspektör på sitt distrikt och han hade en särskild förmåga att förmå banvakterna att fullgöra sina åligganden, oaktat det såg rätt omöjligt ut. På våren, när tjälen började lossna i sidorna av banvallen, då hängde ibland sliprarna på mitten av banan, och när tågen passerade över dessa ställen, vickade spåret åt ömse sidor, så att lervattnet stänkte högt upp på vagnssidorna. Tåghastigheten var ju ej så stor då för tiden, (30 å 35 km) , men det såg rusligt ut ändå. Det fanns en lokförare däruppe på fjällbanan, som hette Jönsson, skåning till börden. Han var just ingen expert i maskinteknik, men han ville gärna hålla tåghastigheten i överkanten av den i tidtabellen föreskrivna. Så hände en dag, att en banmästare till B.D. insände en rapport på Jönsson, för att han framfört tåget med för stor hastighet över en viss angiven bandel. Jönsson blev uppkallad till B.D., som för honom påvisade vådan av att hålla för stor hastighet nu, när banan ligger så illa. Härpå svarade Jönsson: "Det är ingen fara med banan, bara banvakterna gå ur vägen." En gång hade Jönsson oturen att köra på en ko. Detta skildrade han i sin dagrapport, men detta gjordes så illa, att M.D. ej fattade meningen i rapporten, varför Jönsson blev uppkallad till M .D., som något ironiskt till J. ställde frågan, om det var kon, som körde på J., eller om det var J., som körde på kon? Av rapporten framgick nämligen ej fullt tydligt, vilketdera som var fallet. — "Nog var det jag, som körde på kon, rapporten är nog rätt skriven. Bror min i Malmö körde också på en ko, och han skrev precis likadant," svarade Jönsson.

Åren 1885 - 1897 voro vid Storliens station endast fem stk anställda för yttertjänst

(fyra för bangårds- och magasinistjänst och en för resgodstjänst). Turlistan gällde från kl 6:00 fm till kl 8:00 em med en halvtimme till frukost samt en och en halv timma till middag.

Arbetstiden var sålunda 12 timmar pr dag, men det var icke alls ovanligt, att arbetstiden måste ökas med någon timma, särskilt vintertid. Sista tåget för dagen från Ös skulle vara inne kl 7:30 em och från Norge kl 7:00 em, båda dessa tåg medförde styckegods. Innan växlingen var undanstökad ock styckegodset kollationerat, tullbehandlat och omlastat, blev det alltid någon timme övertid. Vintertid. vore ju tågen ofta försenade, så då blev förhållandet ännu sämre.

Någon övertidsersättning behövde man ej diskutera om på den tiden, ej heller om rätt att utfå motsvarande fritid. När snöstormarna rasade som bäst, fick man många gånger hålla i till kl 1 à 2 på nätterna, men likväl vara i arbete kl 6 på morgonen. Vi hade god tillgång på arbete, ty inga norska vagnar fingo gå längre än till Storlien, där de måste omlastas. På höstarna, när transport av lutfisk och amerikanskt fläsk började, hade vi fullt knog. Det kom då vid pass 12 à 15 vagnslaster pr dag, och allt detta skulle vi fyra stk omlasta. Fläsklasterna skulle till magasinet för lossning och varje låda skulle tullvägas. Fläsktransporterna fortgingo hela vintern, och det var få dagar, då vi hade mindre än ett tiotal fläsklaster att lossa och väga. Jag minnes ej bestämt, men jag tror att det var år 1888 på hösten, som överenskommelse blev träffad att norska vagnar fingo gå fram till stationerna mellan Str och Östersund. Härigenom fick Storlien en betydlig lättnad i arbetet i arbetet, men med fläsklasterna var det ju fortfarande samma knog, ty tullen skulle ju väga varje låda, och vi skulle verkställa arbetet. Vi arbetade värre än sjåare vid en hamnkaj, men ändå blev det missljud, för att vi ibland ej hunno med allt. Vagnsväxlingen och tågklareringen ansågos som vilostunder från det övriga tunga arbetet. Jag sade i början av min berättelse, att Stins Fridman var en präktig förman, och det vidhålles, men han hade ett stort fel: han trodde nämligen att vi arbetare skulle hinna göra hur mycket som helst pr dag.

Vintrarna däruppe voro i regel svåra med mycken snö och stark kyla. Vintrarna 1888 och 1892 voro de svåraste. År 1892 i början av mars begrovs hela stationen i snö. Småpojckarna roade sig med att åka skidor över stationshusets tak och ut mot lokstallarna. På tre veckor kunde vi icke hålla öppna flera spår än de två, som gingo genom banhallen samt stallspåret,

som var genomgående, jämte några vagnslängder in på en del av de övriga spåren. Varje morgon, innan tåg kunde avgå, måste amerikanska snöplogen tagas ut och 2 ibland 3 lok kopplas till plogen för att röja väg å linjen Str- Enafors, men likväl hände det ändå ibland, att plogtåget körde fast i snödrivorna. Efter snöstormen blev det oftast en ohygglig kyla, då temperaturen kunde sjunka ned till 60 grader under noll och under fjorton dagars tid eller längre variera mellan 40 — 60 grader. Det var icke alls ovanligt att vi litet till mans fingo frostknölar i ansiktet, och å näsan, som ju alltid håller sig "längst fram", fick man merendels de värsta frostskaorna. Småländingen Welander och undertecknad, som har väl utvecklade "kranar", fingo dessa förvandlade till isklumpar i regel 3 gånger på en dag. Vintern 1888 stod ej mycket efter i snömängd, men kölden var ej så intensiv, som vintern 1892.

Det vore nog mycket mera av både svårigheter och fröjder att tala om från denna banas barndomsår, men det sagda får väl vara nog. Sedan jag år 1897 kom hit upp till dåvarande 14:de ts, blevo arbetsförhållandena betydligt bättre, men vi två stk, Halén och jag, som fingo äran att under vintermånaderna tjänstgöra som tågbefälhavare med extra godstågen Msl— Bä, hade ej alltid så angenäma dagar. Åren 1897- 1900 gingo de nämnda tågen dagligen från 1:ste oktober till 1:sta maj med avgång fr Msl kl 4:20 fm och ankomst Bä 6:30 em samt avg Bä 9:20 fm och ank Msl 11:55 em. Där— efter var det att börja igen nästa morgon kl 4:00 fm och på så sätt fortgingo turerna hela vintern utan fridagar eller frisöndagar. Såväl förman som Stins ansågo, att vi ej behövde några fridagar. Det erkännes gärna, att arbetet var lindrigt, men så fick man i stället frysa och svälta och fara illa. Någon övertidsersättning var ju icke att sätta ifråga på den tiden. Det var just inga fröjdedagar att i fjorton timmar och ofta mera stå i en kall och dragig bromskupé på ett isbelagt golv, ty tillgång på någon värme var ej möjlig. Det värsta av allt var, att maten, som man hade med sig, frös till is. Födan för dagen blev därför i regel en kopp kaffe med några skorpor, vilket åtnjöts på hotellet i Bispgården, om vi nämligen hade tid. och penningar. Förhållandet här blev ju också bättre, sedan distriktet delades vid Långsele.

Ja, nu får det räcka för denna gången, och om det relaterade på något sätt kan utnyttjas, så gärna det!

¹ *Detta manuskript finns i original hos Kerstin Hansson Lindroth, Kinna. Hennes farfar Anders Hansson f.1883 arbetade också som bromsare på sträckan Storlien-Östersund. Han blev sedan stationskarl i Mellansel.*

² *Peter Kristian Vinje var född 1865 i Ytteröen, Norge. År 1900 redovisas han i folkräkningen i Mellansel under namnet Vinga, och yrket stationskarl, tillsammans med fru Inger Olsdotter f.1864 i Stören, Norge och barnen; Ola Bestimus f.1886 i Storlien, Jenny Kristina f.1887 i Storlien, Gudrun Amalia f.1893 i Storlien, Karl Viktor Emanuel f.1895 i Storlien, Ada Lovisa f.1897 i Mellansel och Bror Alfred f.1899 i Mellansel.*

³ *Karl Gustaf Fridman f.1850 i Växsjö, ogift. Stationsinspektör i Storlien 1885-1896.*

*Brunflo 2008-01-18
Bernt Mevik*