

## JÄRNVÄGSHISTORIA FRÅN BANKERYD

Sammanställd av Klas-Peter Suneson<sup>1</sup>, januari 2013.

Järnvägen genom Bankeryd anlades under 1860-talets första år och var klar för invigning 1864. Det var Södra stambanan, med sträckning från Malmö till Falköping, över Nässjö. Chef för järnvägsbyggnaderna blev K.G. Beijer och för trafiken K O Troilius.



*"Vidar"*

Sedan Habo redan samma år fått sin järnvägstation, insåg befolkningen i Bankeryd så småningom den stora betydelsen av en station i socknen. Man begärde därför hos Kungliga Järnvägsstyrelsen att få en station anlagd, vilket också beviljades.

Ursprungligen var tanken, att stationen skulle anläggas på Västergårdens och Attarps ägor, där Björnebergsvägen nu korsar järnvägen. Enligt uppgift var hus, spår o.s.v. utstakade och bygget i detalj planerat, men markägaren var ovillig.

Ägaren på Nyarp, Johan Peter Rydell och Patron på Attarp, Alfrid Wilhelm Vicktor Andersson, såg då sin chans. För att få stationen uppförd mellan de båda gårdarna, erbjöds fri jord för bangård och stationshus. Man pekade på de stora kostnaderna för påbyggnad av redan alltför höga järnvägsbanken vid Attarp.

Järnvägsstyrelsen föll för argumenten, och stationen med stationshus, magasin och bangård kom alltså att anläggas på gränsen mellan Attarp och Nyarp. Egentligen var det den mest olämpliga platsen som kan tänkas för ett järnvägsstationsbygge. I en backe med dubbelkurva och avsides från landsvägen och socken centrat med kyrkan. Nuvarande Kortebovägen kom till först i början av 1930-talet! Landsvägen från Habo gick via Domsand, genom socknen på nuvarande Björnebergsvägen till Jönköping. Nyarp och Sjöakra gårdar hade sin utfart över Attarp till Björnebergsvägen.



*Nohab-Lok nr 1 tillverkat 1865*

Snårskogen röjdes dock och moränmarken jämnades till och 1877 var en anläggning klar och kunde då öppnas: "för allmänhetens begagnande".



Stationshuset inrymde två väntsalar, 2:a och 3:e klass. Dörrarna till 2:a klass hölls låsta, men eftersom de var glasade, kunde man stå utanför och beundra den fina inredningen. 3:e klass hade endast väggfasta bänkar som sittplatser.

Så småningom kom stationshuset att ligga i lummig grönska. I den välansade parken fanns fruktträd av olika slag samt ett litet hus avsett för "Män och Quinnor". Järnvägen hade egen trädgårdsmästare, som anlade planteringar och blomsterrabatter med prunkande sommarblommor. Intill flaggstången fanns den obligatoriska stenkantade blomsterrundeln med liljor, dahlior, aster, blomstertobak m.m.



Bakom stationshuset växte en hög syrenhäck med olika slags syrener, förutom de vanliga vita och blå, även mera ovanliga persiska och kinesiska, vilka dolde den höga trätrappan, som ledde upp till väntsalen.

När stationsområdet anlades, måste man schakta för att få ett horisontellt plan. Bangårdsområdet sänktes betydligt, och på toppen av banken byggdes en banvaktstuga, som sedermera byggdes till

och blev stinsbostad. På banken planterades en granhäck, som sträckte sig från växel till växel, d.v.s. från nuvarande Industrigatans överfart till Kortebovägens viadukt. Häcken vårdades och klipptes och grönskade, tills den en dag antändes av det eldsprutande ångloket Titanic.



Stationen var den stora samlingsplatsen för bygdens invånare. Där träffade man bekanta, tittade på tågen, vinkade av eller tog emot resande. Lade brev på postkupén o.s.v. Inte minst ungdom samlades vid niotåget, ”nian” som det kallades, onsdagar, lördagar och söndagar.



Bankeryd. Tomtebo.

### *Järnvägsövergången vid Industrigatan*

Stationen blev också Bankeryds första postkontor.

Den 1 april 1877 inrättade posten i Bankeryd enligt följande cirkulär, undertecknat av Generalpostdirektören Wilhelm Roos: ”Poststationer varda öppnade den 1 april i Skaraborgs län vid Skultorps jernvägsstation å Westra Stambanan och i Jönköpings län vid jernvägsstationen Bankeryd å Södra Stambanan och Hjeltevad å Nässjö-Oskarshamnsbanan”.



Postkontoret inrättades alltså i stationshuset och var inrymt där i nästan femtio år, till 1926. Här hämtade och lämnade man sin post. Det var stationsföreståndaren, som också fick fungera som poststationsföreståndare med 180 kronor som årsarvode. Första året 1877, fick man in 237 kronor för frankotecken, femtio år senare såldes frimärken för 8135 kronor. Under ett av de första åren, det var 1879, skickades elva paket i väg. Dessutom lämnades in 81 assurerade försändelser, 362 rek och 5746 brev. Till utlandet skickades ett rek, 390 brev och 26 brevkort.



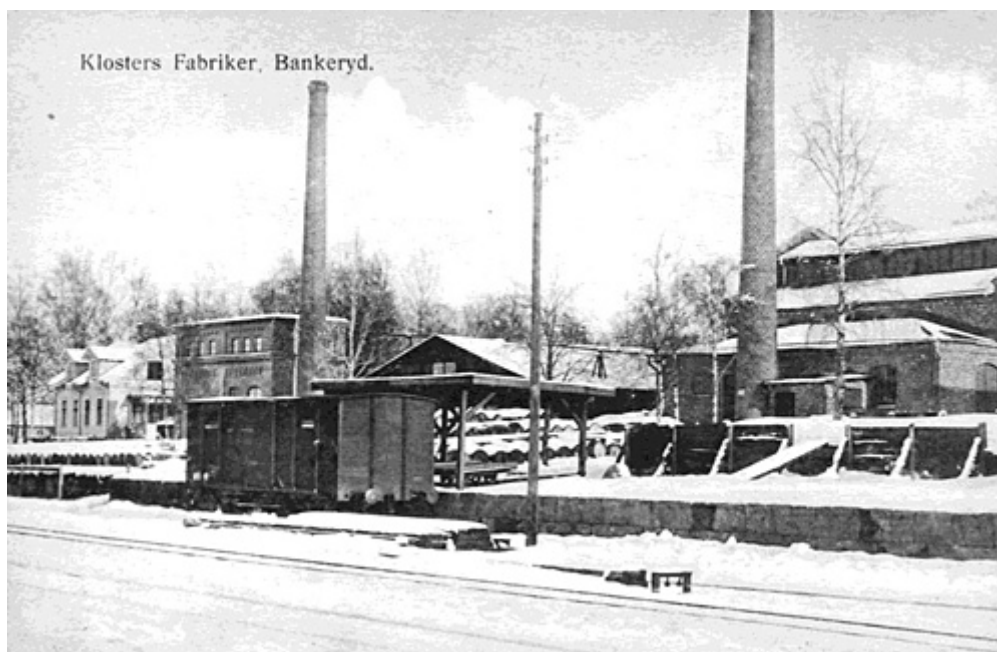
Järnvägsstationen blev av stor betydelse för samhällets uppkomst och utveckling. Villor och industrier växte upp kring stationen. Bland de första som byggde hus och bosatte sig vid stationen var en f.d. handlande från Habo vid namn Erik Johansson, kallad ”Krithuvudet”. Han lät bygga fastigheten Eriksdal, sedermera Järnvägsgatan 19.

Dit kom senare – enligt en uppgift av Algot Stylvig Suneson, som var anställd vid järnvägen, ”en f.d. gästgiverska – Östbergiska – (Östberg, Josefina Wilhelmina 1831-1908) med urdruckna flaskor och krus och hon ordnade den första sevärda trädgården i Bankeryd av plantor hon fått från själva Botanicum i Uppsala som erkänsla för erhållna växtsändningar från Kaplandet av en som for som sjökaptan och var son till Ösbergiska”.

År 1880 köpte handlaren Josef Carlsson tomt mittemot stationshuset och öppnade där handelsbod. I köpebrevet infördes bestämmelsen att ”Carlsson får köpa och bygga tomten på villkor att fastigheten icke får försälja öl, vin eller brännvin”. Affären var Bankeryds första. Där kunde man köpa det mesta, från livsmedel till bl. a. stärkkragar, snus, galoscher och fotogenlampor. Man kunde också beställa tyg till en elegant kappa, festkläder e. dyl. Josef Carlssons affärsinteriör är bevarad på Bankeryds Hembygdsgård.

När järnvägstationen i Bankeryd var invigd 1877, ägdes Attarps Säteri av Edvard af Klinteberg. af Klinteberg, efterträddes 1881 av Gustaf ”Gråtaren” Johansson. Vid sekelskiftet 1900, ägdes Attarp av disponenten och sedermera riksdagsmannen Erik Räf. Dessa män gav fart åt stationssamhällets utveckling, genom försäljning av tomtmark från den gamla gården Attarp. Som riksdagsman motionerade Erik Räf och fick igenom en motion om lokaltågs insättande i trafik runt landets alla större städer, på det att stadsborna måtte beredas tillfälle att ha bostad på landet – i varje fall sommartid – och ändå kunna sköta tjänst eller affär i staden.

Under seklets första decennier, flyttade varje sommar jönköpingsbor i mängd ut till det fagra Bankeryd och varje höst for de åter till Jönköping. Då gick pendeltågen så ofta att man hann hem för att äta sin lunch eller middag. Dåtidens vägar var odrägliga, och det berättas att man gick på tå i kvartersdjup ävja och att man kippade på sig ett par vrakade galoscher, som man sedan kastade, när man kom på torr botten vid stationen.



I området kring järnvägsstationen växte också flera industrier upp. Först på plats var Klosters fabriker med tillverkning av tjärad takpapp, isoleringspapp och oljad förhådningspapp. Bröderna Miller AB, som tillverkade gelbgjutna möbelbeslag, fotografiramar, prydnadssaker i mässing m.m. Senare kom Motorplogen June/Juneverken med tillverkning av motorplogar, vägghyvlar, släpvagnar, m.m. Sedan även Penselfabriken Perfect.

Genom industrianläggningarna i stationssamhället skedde inflyttning av en talrik arbetarstam. Dessa – först och främst förmän och verkmästare, men också arbetare – byggde sig så småningom

egna hem i villaområdet ovanför banan.

I och med industrierna kom också folkrörelserna, en nykterhetsloge Visir bildades 1911, en frisinnad förening 1916, så småningom fackföreningar, arbetarkommun och ungdomsklubb men först och sist den absoluta nykterhetsföreningen, missionföreningen och till slut också två pingstförsamlingar, som med tiden slogs samman till en.

Bankeryd första stationsinspektör var Carl Magnus Carlsson (1844-1926) "Kalle Stins" som uppehöll befattningen 1877 – 1910. Det berättas, att hans kassa var hans sakrament. Han hade hellre skjutit sig än lånat ett öre ur kassan. "Kalle Stins" efterträddes av Johan Gustafsson, 1910 – 1920. Johan Gustafsson var en man som inte krusade för någon. Han såg med allt större missnöje, hur de yngre skröpade ner i väntsalen. När 2:a klass väntsal piffats upp och målats om, förbjöd han tillträde till väntsalen. Här fick Gustafsson ge sig, eftersom herrskapet höll på att spränga dörren till hans stolthet.

Under åren 1920 – 1931 var August Stjerna stationsmästare. Det var en hård man. Det berättas att Stjerna körde ut prosten och prostinnan Syrén, och fabrikör Miller nekades den tidigare möjligheten att hämta och lämna post tjugofyra timmar om dygnet. Folk tyckte inte om Stjerna, men för SJ utgjorde hans beska uppträdande, på den tiden som mönstergillt.

Under de följande två decennierna tjänstgjorde följande personer som stationsmästare i Bankeryd. Carl Gustaf Hessel 1931 – 1936, Malcolm Schönberg 1936 – 1940. Birger Hackberg 1940 – 1946 samt Bror Holmer 1947 – 1951.

Mellan åren 1951 och 1960 var Axel Storck stationsmästare i Bankeryd. Han var en kunnig och mot allmänheten tillmötesgående tjänsteman. Dessutom politisk verksam, bland annat som arbetarkommunens representant i lönenämnden, där han var ordförande, och i kommunrevisionen.

Axel Storck efterträddes av Nils Magnusson 1960 – 1962 och Nils Mossberg 1963 -1971. Bankeryds siste stationsmästare var Stig Nilsson, som tillträdde tjänsten 1 juni 1971. Vid den tiden hade persontrafiken vid Bankeryds station upphört. Det sista personförande tåget stannade nämligen vid Bankeryds station den 22 maj 1971, då en hel del bankerydsbor, precis som i gamla tider, hade samlats på stationsområdet för att titta på tåget – som man då trodde var det sista!

Vad som däremot inte genast upphörde var Bankeryd som godsstation. Också funktionen som godsstation gick dock i rationaliseringens namn mot sitt slut. Vid nyåret 1976 stängdes även godshanteringen och därmed förlorade Bankeryd sin i det allra närmaste hundraåriga historia som fullvärdig Järnvägsstation.

På toppen av sin trafikintensitet hade Bankeryds socken förutom Järnvägsstationen inte mindre än tre anhalter: Prinsfors, där stationsområdet ursprungligen var planerat, Berghalla samt Trånghalla. Dessa anhalter drogs in i maj 1959. Ett par årtionden in på 1900-talet fanns inte mindre än sex Banvaktstugor:

**Banvaktstuga 697, Backen Mellangård, år 1898 var numret ändrat till 242.**  
1920 har stugan fått nr 641. Stugan flyttades sedermera till Krattagrindarna, Klerebovägen.  
Ombyggd till mindre villa.

**Banvaktstuga 698, Backen Mellangård, år 1898 var numret ändrat till 243.**  
1920 har stugan fått nr 642. Står kvar på ursprunglig plats.  
Nu ägs den av Bankeryds Hembygdsförening

**Banvaktstuga 699, Nyarp, senare ombyggd till Stins bostad utan nummer.**  
År riven. På platsen finns nu garage byggnader till HSB;s hyreshus, Nyarpsgatan 5

**Banvaktstuga 700, Nyarp, nedanför järnvägen i höjd med Ramnegården. Brann ned ca 1894.**  
Ersattes av banvaktstugan väster om stationen  
Nr 244. 1920 finns stugan inte längre med som

*banvaktstuga. Var länge bostad åt stationskarlarna. Stationsgatan 1. → 2012 revs byggnaden.*

***Banvaktstuga 701, Markaberget Trånghalla, år 1898 var numret ändrat till 245. 1920 har stugan nr 643. Finns kvar på ursprunglig plats, men är nu ombyggd till privat villa.***

***Banvaktstuga 702, Granbäck, år 1898 var numret ändrat till 246.***

*1920 har stugan fått nr 644. Ligger också kvar vid järnvägsövergången till Granbäcks gård. Nu ombyggd till privat villa.*

*Banvaktstugan Prinsfors 642 är nu i Bankeryds Hembygdsförenings ägo. Stugan med tillhörande tomt, uthus och jordkällare är i ursprungligt skick. En raritet! Den enda på sträckan Falköping – Nässjö*



*I januari 2013, stannar persontågen åter, sedan flera år, vid Bankeryds station. Men det gamla stationshuset är sedan länge i privat ägo. Används i dag som kontorslokal.*

<sup>1)</sup> Uppgifterna om "Järnvägshistorien från Bankeryd" har jag hämtat från ett litet häfte som Bankeryds Hembygdsförening sammanställt under 1970-talet. Sannolikt har flera personer medverkat till detta häfte, så ingen enskild person kan stå som författare. De tillägg och förändringar som jag gjort i texten, har jag markerat med kursiv stil.

Sedan har jag hämtat gamla bilder från nätet, när det gäller ritningen på det första ångloket och på NOHAB Nr 1. samt de gamla frimärkena från 1870 tal. Järnvägsbilderna har jag hämtat ur Bill Landéns insamlade Bankerydsbilder, vilka finns tillgängliga på en "allmän" diskett.

Färgbilderna är mina egna.

*Klas-Peter Suneson*