

Konduktör C.W. Wickströms minnen från H.N.J.

meddelade av Ingemar Wickström



Konduktör Carl Wiktor Wickström var på sin tid en i socknen ganska välbekant person. Närmare 30 års tjänstgöring hos Halmstad — Nässjö Järnvägar på banan mellan Jönköping och Vaggeryd förde honom i kontakt med många sockenbor. Tjänstgöringstiden sträckte sig från banans invigning hösten 1894 till dess Wickström pensionerades vid utgånen av år 1923. I början av 1930-talet, då Wickström var i sjuttioårsåldern, nedtecknade han en del "Biografiska anteckningar" med glimtar från sin levnad. Till stor del består dessa anteckningar av uppgifter som, även om de är av stort värde för familjekretsen, kanske saknar ett mera allmänt intresse. Anteckningarna innehåller emellertid också en del minnen från järnvägstjänstgöringen, minnen som på sitt sätt speglar något av tidsmiljön från järnvägarnas barndom och som därför kan försvara en plats i hembygdsföreningens årsskrift. De anknyter också väl till de artiklar om H.N.J:s verksamhet som tidigare årsskrifter innehållit.

Några ord ytterligare om nedtecknaren. Carl Wiktor Wickström föddes i Fryele Götagård, Fryele, den 1 mars 1862. Efter arbete hemma på föräldragården och på olika gårdar i Värnamotrakten, kompletterat med "rallarpraktik" vid diverse banarbeten för H.N.J., blev han 1892 anställd vid Upsala-Norrtelje Jernväg först som stationskarl och sedermera som konduktör. I september 1894 anställdes han vid H.N.J. som stationskarl i Vaggeryd och redan efter en månad blev han konduktör på linjen Jönköpings Hamn-Vaggeryd. Placeringsorten blev då Jönköping, varför han flyttade dit. År 1896 gifte han sig i Rubbesläts prästgård, Byarum, med Alfhilda Martina Johansson från Ekeryds Mellangård, en sentida ättling till 1500-talets Peder i Ekeryd (jämför Årsskriften 1979 s 15). I äktenskapet föddes sönerna Allan Wickström, folkskollärare och kantor i Byarum, vilken förvisso ej behöver någon närmare presentation för årsskriftens läsare, samt Einar Wickström, sedermera kyrkoherde i Malmö, som i Årsskriften 1968 har givit sina barndomsminnen från H.N.J. Carl Wiktor Wickström och hans hustru bodde kvar i Jönköping under hela sin levnad och avled där 1943 respektive 1956.

Vi kommer in i anteckningarna sommaren 1894, då Wickström arbetar vid Upsala-Norrtelje Jernväg.

--- Just under denna tiden fick jag i en tidning se att tjänsterna annonserades lediga för ansökan å linjen Jönköping-Waggeryd och jag sände in ansökan jämte mina betyg jag hade hemifrån (några sådana från min tjänst vid järnvägen tog jag inte ut, utan sände vad jag hade, på vinst och

förlust som det heter, ty jag hade i annat fall goda utsikter att bliva befordrad snart nog där jag var). Då jag så småningom på lediga stunder övat mig litet med expeditionsgöromål och telegram både i Lenna och Norrtälje, så sökte jag en stationsmästarplats, men det gick inte; jag hade ju heller inga betyg på någon kompetens till detta. Jag fick emellertid en stationskarlsplats med placering i Waggeryd och blev den förste som innehade en sådan plats där, ty förut hade ingen sådan funnits just där. Nu vidtog det svårigheter att bliva ledig från min plats, ty då Trafikchefen fick reda på saken blev han arg och ville ej alls lyssna till min begäran att utfå betyg och flytta, och jag medgiver att jag tyckte själv det var litet otacksamt av mig, ty jag hade onekligen varit väl gynnad den tid jag varit anställd där. Men jag såg på framtiden, dels att H.N.J. var en bredspårig bana och dels på att lönen också var högre här samt hemtrakten. Efter många om och men och med stationsinspektörens hjälp lyckades jag utverka tillstånd, och jag flyttade därifrån och tillträdde min plats i Waggeryd med en månadslön av ett för allt av 48:25 kr, den 20 september 1894, efter att då hava varit i tjänst 2 år 1 månad och 19 dagar vid Upsala-Lenna-Norrtälje järnväg. Efter en månads provtjänstgöring i Waggeryd blev jag befordrad till extra konduktör å linjen Jönköping/Waggeryd, och den 27 oktober flyttade jag till Jönköping för att inställa mig till denna tjänstgöring. Den 1 januari 1895 befordrades jag till ordinarie konduktör. Lönen utgjorde då kr 50:-, inkvarteringspengar kr. 10:-, beklädnadspengar kr. 10:- eller tillsammans kr. 70:- för månad. Den ökades så småningom några tiotal kronor och vid år 1907 reglerades den till 1 860 för år räknat, sedan år 1916 till 1 950 och år 1919 till 2 600, som under min tjänstgöring blev det högsta beloppet. Härutöver hade vi litet s.k. milpenningar, som var stipulerat med vissa ören och bankilometer som vi åkte. Det kunde variera så där omkring 25 och 30 kronor för månad jämte dyrtidstillägg, som tillkom i kristid och varierade efter indextalet. Vid uppnådd pensionsålder avgick jag med pension den 31/12 1923 (pensionen utgör 1 528 kr. för år). Såsom hederstecken har jag erhållit såväl lilla som stora silvermedaljen respektive år 1919 och 1932.

Den första tjänstgöringstiden var rätt så krävande, särskilt var ordningens upprätthållande i tågen icke lätt. Det var på den tiden mycket vanligt, att en stor del berusade sig då de vidtog resor och utflykter och vid dessa tillfällen förde bråk och oljud på allehanda sätt till förargelse och obehag för medresande. Sådant uppträdande var för det första förbjudet, och sedan måste ju den hyggliga och anständiga delen av passagerarna skyddas så mycket som möjligt från dessa obehag,



varför man måste ingripa för att stävja ofoget. Detta lyckades icke alltid med lämpor utan kraftigare medel fick tillgripas, och det mest effektiva var att lyfta av dem vid närmaste järnvägsstation. Någon gång, om det var ömmande omständigheter, togs de in i någon finka, där de låstes inne tills tåget anlände till hemstationen (då man fick tack för hjälpen, dock i de flesta fall icke i de finare ordalagen). Dylika episoder, som tyvärr allt för ofta förekom, tillhörde den besvärliga sidan av tjänsten, men efterhand som folket blev litet så att säga tågekultiverat och det för övrigt tillväxte en bättre anda även bland dessa fyllerister att det så smått började bliva genant att visa sig drucken emot vad det förut varit, då det varit det rent motsatta förhållandet. Det kan därför med glädje antecknas, att under senare delen av min tjänstgöring det blev så pass trevligare och bättre att man mycket sällan behövde inskrida för att avstyra bråk och oväsen. Under allt har Gud nåderikt beskyddat och bevarat mig för många hotande faror. Honom vare Ära Lov och Tack för allt!

Den rullande materielen, såväl vagnar som loken, var vid början ganska primitiv, loken små och svaga, vagnarna likaså, varför några större tågtyngder icke kunde tagas, och ofta blev det stopp i de svåra stigningarna, som utgöras av en på sextio långa sträckor å Waggerydsbanan. Personvagnarna utgjordes av små, korta sådana (som ännu finns några kvar fast nu omgjorda med genomgång) med dörrar på sidorna, varför man måste expediera de resande och stänga till dörrarna innan tåget lämnade stationen. Vid bevarings in- och utryckningar, som det alltid gick stormigt till, ty vid sådana tillfällen var de flesta berusade, vred man även om säkerhetslåsen för att lita på att de ej öppnade och ramlade ur vagnen. Efter några år förbättrades vagn typerna, och vi fick dessa halvlånga s.k. C-vagnar med plattformar och genomgång och några år till och boggi vagnarna började göra sitt inträde, vilket allt hälsades med glädje såväl bland den resande allmänheten som tågpersonalen. Nu hade man bättre översikt över tåget och kunde expediera under tågets gång. Och sedan har det förbättrats på alla områden vid såväl ban- som trafikavdelningen, varför man nu kan räkna H.N.J. bland de bästa av våra enskilda järnvägar.

Då jag nu omnämmt allmänhetens onykterhet, måste jag tyvärr även omnämna att bland järnvägspersonalen också förekom mycket av detta oskick, även under tjänstgöring, ändå att sådant var förbjudet och särskilt bland lokpersonalen, vilket till och med föranledde P. Waldenström att i Riksdagen påtala Sveriges lokförarens onykterhet och vådan av dess konsekvenser, och denna allmänna och öppna prickning gjorde förvisso gott. Men det fanns även konduktörer, som till sin förnedring kom raglande i tjänsten, samt stinsar som behövde stödja sig mot husväggarna, då de expedierade tågen. En del blev rapporterat och bestraffat, men mycket förblev onäpsta.

En sådan händelse inträffade en gång vid Bratteborg, då det även var otur att dåvarande Trafikchefen Jägerström var med på tåget och begynte tala med stinsen. Men denne, som tydligen kände sin svaghet, föredrog att tiga, bara stirrade ut i rymden, varvid Trafikchefen vid tågets avgång förklarade: "Jag förstår, Herrn är sjuk. Jag skall skicka upp doktorn. Herrn får gå och lägga sig." Jag blev inte riktigt övertygad om att han förstod att han var full. I så fall var det hyggligt av honom att inte rapportera honom. Doktorn sändes mycket riktigt upp med nästa tåg, och jag fick medfölja att förestå stationen under sjuktiden. Stinsen låg till sängs ett par dagar. Det var annars tillsagt av doktor fjorton dagar, men det blev för drygt då han inte alls var sjuk, varför vi rådgjorde om att han gärna

kunde vara uppe tills doktorn kom nästa gång för att förklara honom frisk.

Samme stins, han var förut inspektor vid Refteled, rymde några år tidigare från denna station i fyllan och villan och medföljde en kväll snälltåget till och via Nässjö, då han var borta några dagar innan han kom till rätta. Det påstods att det var vissa uppträden i hemmet med frun som gjorde honom kollrig. Han var för övrigt en präktig järnvägsman och hade alltid kassorna klara. För denna resa blev han suspenderad någon tid samt därefter degraderad och blev så förflyttad till en mindre station, Bratteborg. Men ännu återstod flera äventyr. Som han hade tämligen stor familj så ackorderade han med en skomakare att komma hem och göra skor åt familjen såsom sed då var på landet, ty det blev ju billigare. Då kom verkställande direktören Åkerhjelm och fick se detta, blev arg och förbjöd skofabrikation i järnvägens hus, men då kunde stinsen inte tåga, utan de kom ihop ganska skarpt, varför stinsen ett par dagar efter själv skriftligt begärde sitt avsked. Sedan flyttade han till Värnamo och idkade ömsom trädgårdsskötsel och gårdfarihandel och klarade sig bra på detta.

En annan stins, i Hörle, som var ivrig jägare, glömde en gång bort tåget, som där hade 20 minuters uppehåll för vagnsväxling till Karlsfors sågeri och gick åt skogen på jakt. Men mot avgångstiden, då signalen från loket ekade inåt skogen, kom jägaren själv likt ett jagat villebråd svettig och flåsande och bad så gärna att vi inte skulle rapportera förseningen. Samma stins skrev en gång ut en fribiljett till sin fru till Fryele i stället för till Halmstad dit hon skulle resa och även gjorde på biljetten. Misstaget berodde troligen på att han hade posttransitering två gånger i veckan till Fryele och då brukade utskriva pass på posten dit till postbudet.

En annan tjänsteman, som var stins vid Smålands Taberg, var i sitt arbete en duktig sådan. Men han ville gärna "sprita" emellanåt, varför lönen inte förslog för dessa med flera utsvävningar som därmed följer, utan han lånade i kassan och var nästan alltid på balans och rädd att kontrollören skulle komma för inventering, som skedde allt emellanåt vid alla stationer. Därför bad han sina kolleger utmed linjen och även konduktörerna att vid tillfälle då denne blev synlig sända honom vissa hemliga signaler på telegrafan att han därigenom skulle få tid skaffa felande penningar. Det påstods, att hans fader rätt ofta fick tråda hjälpande emellan. Men så en aften var beslutet fattat att han skulle resa ifrån allsammans, och på kvällen rymde han fältet och reste till Amerika. Där fick han efter vad som spordes taga arbete som en vanlig grovarbetare. Han var för övrigt en ordnings- och kraftmänniska. På den tiden var det ofta att en del rusiga ungdomar skulle ned till stationerna om helgdags-

kvällarna och föra oväsen genom skrik och skrål. Men så fort han kom åt dem, så haffade han in dem på expeditionen, och där gick det mestadels så hett tillväga att de aktade sig noga för återvisit. Batongen hängde ständigt till reds inom dörren.

Som förut är nämnt var det rätt besvärligt och bråkigt många gånger isynnerhet under de 10 à 15 första åren då rusdrycker mycket användes av de resande samt tillika personvagnarna jämt var fullpackade, varför man ibland med stor möda kunde armbåga sig igenom desamma vid biljettviseringen. Många gånger, t.ex. vid marknader och möten, måste man hänvisa en del av de resande att taga plats i godsfinckorna, som de också gjorde för att komma med tåget. Det var alltid besvärligt att få tillräckligt med personvagnar. Vid exercismöten, då beväringen företog sina in- och utryckningar, utspelades det många bråkiga och svåra intermezzon på tågen. Det hörde till seden att bland de som begagna sprit, och det var tyvärr då de flesta, så skulle de vid dessa tillfällen visa sig karlaktiga med att var berusade. Då det därtill blev en sådan massa — vi kunde ibland ha en 12 à 15 vagnar med sådana — var det omöjligt hålla reda på alla. Det medsändes visserligen en furir till varje vagn, men dessa tordes sällan göra sig gällande utan var glada om de fick oantastade sitta lugna i ett hörn av vagnen. En gång hände det, att en sådan var utkommen på plattformen omringad av en del beväringar, som var i färd med att över grinden kasta ut honom på banvallen under tågets gång, då jag händelsevis kom och skilde dem åt. En gång, då tåget anlände till Månsarps station, hade en beväring svingat sig upp och åkte på vagnstaket. Någon gång hände att det var ett befäl som önskade ordning och reda, som förde truppen, och då avviserades alla före resans anträdande, innan de fingo stiga på tåget, sina väskor och paketer, vilka stuvades in i bagagevagnen och som de senare fingo igen vid slutstationen. Detta var ett bra medel.

Något liknande fast i mindre omfattning förekom då bönderna skulle avlämna och hämta sina hästar från regementet. Ty det var så att till regementsmötena och fältmanöverna, som försiggick på hösten, upplejdes en hel del bondhästar för artilleriet och i synnerhet då de avhämtades och bönderna fått pengar blev de ganska påstrukna på hemvägen. Och där de låg och tumlade i hästvagnarna var det risk att de skulle ramla ur. En gång vid Smålands Taberg, medan loket tog vatten vid därvarande pump, hände det att en hästvagn blev stående rätt över ån där, och en av hästägarna (han var från Nöbbeled i Värnamo) skulle söka stiga ur vagnen och hamnade då mitt i ån. Han blev uppdragen och fort-

satte så genomvåt sin resa. Han vägrade nämligen emottaga erbjudna torra kläder. Det hände ofta att man fick uppmana sådana som hade literpaket och väskor och som voro kända för att icke kunna låta bli att traktera sig av dess innehåll under resan att lämna ifrån sig detta om de önskade medfölja tåget, ty i annat fall fingo de stanna kvar. I de flesta fall gjorde de detta och fingo vid hemkomsten igen sina ägodelar. En gång blev ett sällskap från Norrahammar (ty därifrån var en hel del besvärliga element, isynnerhet bland gjutarna), som redan innan tåget lämnat Jönköpings Hamn, börjat halsa i sig av litrarna, tillhållna att packa ned desamma, vilket de snällt lovade, men då jag gick igenom tåget träffades de på en plattform i full fart med flaskan från mun till mun, varpå jag blev så förargad att jag utan vidare sög densamma och kastade den överbord och den hamnade just i ån vid Jordbron. Men då blev det ett förfärligt liv med hotelser av varjehanda slag. Vid framkomsten till Norrahammar frågade jag dem om de ville ha ersättning för varan och om vi skulle rapportera saken, så gärna för mig. Med då förklarade de att de voro nöjda om det fick bliva som det var, som det också fick vara.

Här följer ett annat exempel på huru även bildat folk kan bete sig under rusets inflytande. En ingenjör, vi kunna kalla honom W., hade tagit plats uti en andraklasskupé för icke rökande. Ivrig rökare och extravagant som han var respekterade han inte då de medresandes protester, bland dem dåvarande operasångare numera operachef John Forsell, varför denne blev förgrymmad, presenterade sig och anmodade mig att genast focka bort denne W. Detta lyckades dock inte godvilligt, ehuru jag påpekade för honom bestämmelserna härom och att han måste efterleva dessa, utan jag tillkallade en polis, som genom stort motstånd från W. fick taga hand om honom. Samme W. skulle en afton medfölja tåget till Klevshult, men kom först sedan tåget avgått. Häröver blev han så förargad att trots det icke gällde någon viktig angelägenhet så begärde han extratåg, vilket han också fick så fort detta kunde ordnas. Jag vill minnas att priset var 250 kr. Då han nu kom fram till bestämmelseorten, slog han sig ned på stinsexpeditionen och resonerade om varjehanda, och då tåget var i ordning för att gå tillbaka, ville han följa med detsamma hem igen, men då förklarade stinsen att han måste begära nytt extratåg om detta skulle kunna ske. Denne ingenjör var son till en aktad och förmögen fabriksägare och fick ärva mycket pengar, vilka han genom överdådigt leverne, dåliga nöjen och storhetsvansinne om något tiotal år totalt förslösat och sedan livnärde sig med fiske några år tills han dog jämförelsevis ung.

Några ord om tjuvåkning, som vissa personer försökte sig på. Somliga smögo sig in på klosetterna och reglade sig inne där, och man måste ha ett vaksamt öga på huru även den begagnades. Kom man över en sådan, som också hände ibland, så fick han dyrt betala sin dumhet först genom att köpa dubbla biljetter från tågets utgångsstation. Detta gällde alla enligt reglementet som ertappades utan biljetter och så något kanske litet extra just på klosetten. Sedan förekom det att en del sökte åka längre än vad biljetten gällde, och då blev det liknande plikt som ovan. Svårast var det vid stora folksamlingar, då en hel del steg på tåget utan att köpa biljetter och sedan vid hemkomsten sökte försvinna innan man fick tid att hampa dem. Ty det var inte många som var så ärliga att de självmant gick och köpte sådana. Ibland fick man springa efter dem långt ut på bangården och faktiskt taga dem i kragen och leda dem tillbaka. Vid ett par sådana tillfällen blev jag med slag överfallen, men det slutade då med rapport, rättegång och ett par gånger en månads fängelse. Och efter en sådan dust hade jag i allmänhet inte ont av dem, utan de blevo riktigt snälla. Sista gången en sådan händelse inträffade var i januari månad 1921 då en resande L. från Hovslätt en kväll medföljde tåget från Jönköping och inne i vagnen träffade en antagonist från Smålands Taberg, och då jag lämnat kupén uppstod fullt slagsmål dem emellan. Som jag in i andra kupén hörde oväsendet vände jag åter in och tog fast L. och föste honom mot dörren, där jag kvarhöll honom till tåget kom till Hovslätt. Under tiden var det någon av de bakom stående som gav honom ett slag att han föll omkull i hörnet vid dörren. Och jag som med möda kunde hålla honom, ty han var grov och stark som en oxe och vig som en katt, följde med i fallet och fick då bättre grepp på honom. Då vi kommit fram till Hovslätt och jag lotsat ut honom, han var ändå inte särdeles drucken, blev han alldeles vild och tog ett språng mot mig och tilldelade mig ett mycket hårt slag i ansiktet så att blodet begynte rinna från näsa och mun och ena ögat skadades. Då han ytterligare väsnats, kom han åter med ett nytt språng och skulle upprepa detsamma en gång till, men då satte jag signallyktan rätt emot hans huvud och han så törnade emot den och fick en duktig stöt så att hans ena läpp spräcktes. För detta sitt uppträdande och våld blev han häktad och fick en månads fängelse. Blev även ådömd böter till mig, men som han ingenting hade att utmäta försökte jag icke att taga ut detsamma. Hans sysselsättning var karamellkokare och ömsom agent och flyttade ofta än hit och dit och var han kom uppträdde han obalanserat och bråkigt.

Detta är endast några anteckningar som visar på de otrevliga situa-

tioner som kunna förekomma vid tågtjänst. Men det har även sina ljusa och glada sådana, då man har hyggligt och trevligt folk att medgöra och det har som bättre är, nu sedan spritmissbruket i stort sett avtagit, blivit betydligt lugnare att färdas med tåg än det var för en 20 à 30 år sedan. Ja Guds nåd är det att jag blivit bevarad intill denna dag!