

Magnus Guldbrandsson (1829-1877) arbetade på järnvägen

Början på Sveriges järnvägshistoria

Sverige kom igång med det statliga järnvägsbyggandet i början av 1850-talet. Stambanan Stockholm - Göteborg var den mest angelägna att först färdigställa. Påtryckningar från Skånska intressenter gjorde dock att den västra och den södra stambanan påbörjades samtidigt. Dessa stambanors första delar Göteborg - Jonsered respektive Malmö - Lund invigdes den 2 december 1856.



Rallaryrket var mycket hårt och riskfyllt men betalningen var bra.

Vad beträffar västra stambanans vidare framväxt så var Göteborg - Töreboda klar år 1859. Året därpå 1860 invigdes den första delsträckan söderut från Stockholm till Södertälje. Den sista etappen på stambanan mellan Stockholm - Göteborg var mellan Hallsberg och Sparreholm. Slutligen kunde så hela stambanan invigas i november 1862. Resan mellan Göteborg och Stockholm tog nu istället för 1-2 veckor till häst eller fots endast 14 timmar med järnvägen.

Banmästare Magnus Guldbrandsson

Min anfader Magnus Guldbrandsson flyttade från sin födelseort Assleröd Bränna i Västerlanda socken (Älvsborg) till Sörby församling utanför Falköping den 7 september 1860 där han kom att tituleras som järnvägsförman i husförhörlängderna. Här gifter sig Magnus med Pigan Anna Andersdotter från Floby och tillsammans kommer de att få 6 barn.

Vad Magnus exakt gjorde som järnvägsförman när han kom till Sörby 1860 är för mig okänt men då stambanan Göteborg - Töreboda var färdig 1859 så var han med all sannolikhet

delaktig i den nya bansträckningen Falköping – Jönköping - Nässjö med tanke på hans kommande flyttningar längs spåret.

Magnus flyttar mellan 1864-1865 till Barkeryd socken 1 mil NV om Nässjö där han nu tjänstgör som banvakt. Den 15 juni 1866 flyttar han åter igen och då till Forserum församling som ligger ungefär en mil därifrån mitt emellan Nässjö och Jönköping, han tjänstgör fortfarande som banvakt. Slutligen den 1869-05-07 bär det av till Tockarp i Stoby församling (Hässleholm) där han slutligen tjänstgör som Banmästare till sin död 1877.

Anmärkningsvärt är att både Magnus båda dottersöner Erik och Gustav samt dottersonen Bengt kom att jobba hela sitt yrkesverksamma liv inom järnvägen i Hässleholm. Även dottersonen Lars arbetade där några år i sin ungdom. Dessa ättlingar till Magnus var sannolikt ovetande om att deras anfader var med i början av Sveriges järnvägshistoria.

Vad gjorde en Banvakt respektive Banmästare?

Banvakt var i Sverige fram till ungefär 1960 en benämning på den järnvägstjänsteman vars huvudsakliga uppgift var att hålla uppsikt över en viss sträcka av en järnvägslinje. Förutom att bevaka och besiktiga banvallen längs denna sträcka, ingick det även i yrkesrollen att leda underhållet både av spårområdet samt marken runtomkring. Sträckan skulle besiktigas minst en gång per dag, och detta skedde antingen till fots eller genom att trampa dressin.

Banvakter var utstationerade med bara några få kilometers avstånd längs alla större järnvägssträckningar i landet, och bodde i särskilda banvaktstugor med sina eventuella familjer. Dessa banvaktstugor byggdes och tillhandahölls av järnvägen, och det ingick i banvaktens sysslor att också sköta om huset. Ofta var banvaktstugorna små och hade banvakten en stor familj blev det därför ofta trångt om utrymmet.



Banvakt på inspektionsrunda

Men även om boendeförhållandena inte alltid var de bästa och lönen var låg, så såg många banvaktstjänstgöringen som ett tryggt och ganska fritt arbete. Fanns det dessutom en vägövergång med manuell manövrerade bommar i närheten kunde banvaktshustrun dryga ut familjeinkomsterna som grindvakt. I trädgården kring banvaktstugan odlade familjen också ofta grönsaker och frukt till husbehov.

Nya maskiner för banunderhåll och ändrade arbetsförhållanden gjorde att banvaktssystemet avvecklades i mitten av 1900-talet. Fortfarande finns dock hundratals banvaktstugor kvar, och dessa används numera huvudsakligen som fritidshus.

Banmästaren var ”chefen” och ansvarade för att banvaktarna och banarbetarna gjorde sina jobb. Banmästaren hade ett eget kontor och fick bland annat skriva ut fribiljetter till de anställda och deras familjer. Han hade också tillgång till en motordressin som han använde när han skulle kontrollera banan och vallen, det vill säga se till att banvaktarna hade gjort sina förpliktelser. Varannan söndag åkte han med på tåget för att se om allt stod rätt till. Om det var något fel på banan så skulle banvaktaren rätta till det.



Banmästaren på sin motordressin drar till sig nyfikna åskådare

Magnus Guldbbrandsson är morfars morfar till undertecknad

-----0-----

Skrev gjorde Tomas Nyman