

STINSARNA VID SÅGMYRA JÄRNVÄGSSTATION

I det folkliga talesättet var alla i uniform och som stod på en perrong eller plattform och vinkade med en flagga när ett tåg skulle komma eller gå, stinsar. Egentligen skulle denna berättelse kunna vara avslutad redan här, då det aldrig någonsin funnits några stinsar i Sågmyra. Men de kallades så, och det var riktigt fint det. Oavsett vilken tjänstetiteln egentligen var, tog ingen illa upp utan stäckte på sig några centimeter av illa dold stolthet.

I järnvägarnas barndom var alla stinsar eller stationsinspektorer, som ordet egentligen var en förkortning av för tjänstebruk med telegrafiska meddelanden. I tjänstereglementet var beteckningen "befälhavare på perrong"!

Men då som nu fanns det större och mindre stationer. Då räknade man inte stationens rent fysiska storlek, utan trafikens storlek och därmed trafikintäkterna. Arbetsuppgifterna och därmed arbetsbördan för personalen kunde variera väsentligt. Som ett bra exempel på detta var Korsnäs. Före Korsnäs AB flytt av sitt jättestora sågverk - på sin tid Europas största med 30 ramar - till Kastet vid kusten utanför Gävle år 1898, var Korsnäs-stationen den mest lönsamma och även inkomstbringande på hela GDJ, inklusive både Gävle och Falun. Det hela hade väl börjat något tidigare i och med att Domnarfvets järnverk och såg år 1879 fick järnvägsförbindelse västerut genom Bergslagens Järnvägar och inte längre var tvungna att skeppa sina produkter över Runn till den s.k. Domnarvsbryggan invid nuvarande Roxnäsvägen i Korsnäs. När sedan Korsnäs-sågen försvann, ironiskt nog nedmonterad och transporterad på järnvägen! och Korsnäs Jernverks masugn brann ned till grunden 21 juni 1902 var det ytterligare ett par grova spikar i kistan. Korsnäs blev snart en av de mindre stationerna.

Stinslönerna förhandlades individuellt och kunde till en början vara ganska godtyckligt satta beroende på det personliga förhållandet till de närmast överordnade. På linjen Gävle - Falun låg lönerna i början mellan 1.800 - 2.000 Rdr Rg per år.

Ett lysande undantag var Johan Gustaf Collvin i Korsnäs. Han var född i Stockholm 2/5 1831 och anställdes vid GDJ redan den 8/5 1855 som bokhållare och avlöningskassör under järnvägsbyggnaden, handplockad av bolagets VD Pehr Murén. Efter att ha tjänat bolaget på ett utomordentligt sätt under 2 år utnämndes han till stins och chef för Gävle station vid dess öppnande för trafik den 24/5 1857 med en lön av 2.000 Riksdaler Riksgälds per år. Inför järnvägens öppnande för allmän trafik i hela sin längd till Falun och 5 års trogen och idog tjänst i bolaget övertog Gustaf Collvin som stationsinspektor och chef för Korsnäs den 1/5 1859 och löner höjdes med 50 % till 3.000 kronor per år. I Korsnäs blev han sedan kvar till sin död. Detta med maj månad blev något som kom att följa Collvin vid personliga händelser i hela hans liv och han dog följaktligen pliktskyldigast den 21/5 1894. Han ligger begravd på Kristine församlings nya begravningsplats vid Norslund och eftersom han saknade nära anhöriga lät GDJ hedra honom, en av bolagets allra

första anställda, med en vacker gravvård efter nära 40 års tjänst.

Med trafikintäkterna som grund uppgjordes i början av 1900-talet en inbördes klassifiering av stationerna. De indelades i en sjunkande skala från I - VII och därvid bestämdes att stationer med klass I - V skulle bemannas med stationsinspektorer och stationer med klass VI - VII med stationsmästare, stm. Som vi skall se av fortsättningen, hände det att vissa stationers trafik utvecklades dåligt och till och med minskade. Då upphörde även stm-befattningen och ansvaret övertogs av kontorist, kontorsbiträde, stationsförman, stationskarlsförman. Vid de allra minsta trafikplatserna sköttes biljettförsäljningen av en banvaktshustru som ibland även skötte postgöromål.

År 1908 var lönerna i kronor per år: Klass I 4.500, II 4.000, III 3.600, IV 3.300, V 2.400, VI 2.100 och VII 1.800.

När Sågmyra station öppnades den 12/11 1889 var begynnelselönen 840 kronor per år med en slutlön efter åtta år av 1.500 kronor per år. Detta gällde således för stationsmästare. I löneförmånerna ingick också fri bostad om 2 rum och kök samt fritt bränsle. Vid de stationer som samtidigt var poststation utgick ett särskilt arvode från posten. Eftersom järnvägen ansåg att största delen av postgöromålen kunde utföras på av dem betald tid behöll de 4/5, senare dock 3/4 av arvodet.

"Stinsarna" i Sågmyra som alla hade sin bostad i stationshuset, följer härnedan i den ordning de tillträdde sin befattning.

WAHLBERG, Erik Gustaf, 1/11 1889 - 31/7 1891

Född i Gävle 16/6 1850 och anställdes vid GDJ den 19/4 1869, 19 år gammal. När bandelen Falun - Sågmyra började bli färdig sökte han tillsammans med en åtta år äldre broder, Per Johan, stationsmästartjänster. Erik kom till Sågmyra medan broder Per som var äldre i tjänsten, fick Grycksbo med dess större trafik. I Gävle hade han tjänsten som godsexpeditör.

E. Wahlbergs tur kom den också. När järnvägen var färdig till Mora Noret den 2/8 1891 fick han förflyttning dit då stationen som banans dåvarande slutpunkt hade en större trafik med hela övre Dalarna som uppsamlingsområde. På grund av sviktande hälsa fick han pension den 30/6 1902 och han avled redan året efter den 12/9 1903.

NORDSTRÖM, Johan, 11/8 1891 - 4/4 1892

Född i Valbo 8/12 1857. Vid GDJ anställdes han den 1/1 1871. Före anställningen som stm i Sågmyra var han ordinarie stationskarl nr 76 vid Kungsgårdens station. Efter knappt 8 månader kom han till Falun Norra station som en kompromisslösning. Ordinarie befattningshavaren där måste lämna sin tjänst, enär han inte lyckades tillägna sig nödiga kunskaper i telegrafens användande. Nordström avled i Falun den 28/6 1899.

ÅHLSTRÖM, Fredrik Emil, 5/4 1892 - 31/3 1902

Född i Gävle 1/3 1861 och anställdes vid järnvägen den 4/5 1883. Han blev banvaktshustruförman i Gävle och under en tid stationsmästare vid Falun Norra station. Under sina tio år i Sågmyra gjorde han sig nog mera känd som affärsman vid sidan om sin ordinarie tjänst. Han sysslade företrädesvis med skogsaffärer, ofta till-

sammans med handlanden och sedermera sågverksägaren Per Pettersson i Sågmyra. När det vid stationen ansågs behövas en bak- och bryggstuga hade Ålström en lämplig timmerbyggnad nedmonterad och liggande nere på stationsområdet. Järnvägsbolaget var inte sen att nappa på anbudet 400 kronor. Vad Åhlström själv betalt är och förblir en väl bevarad hemlighet, men med tillägg för uppsättning och inredning beräknade till 300 kronor ansåg sig båda parter ha gjort en bra affär. I en stationsmästares åligganden ingick handhavandet av kassor för persontrafik, godstrafik, telegraf och i förekommande fall även postkassa. Detta tillsammans gjorde att Åhlström tappade greppet totalt om ekonomin. Han blandade ihop alltsammans och försattes ur tjänst på grund av bristande redovisning den 7/3 1902 och anmodades att begära eget avsked från tjänsten den 31/3 1902. (Direktionens protokoll den 13/3 1902, § 12.)

Händelsen var ingen helt ovanlig företeelse. Liknande händelser inträffade i bland annat Falun 1862 samt Gävle och Kungsgården. Det är författarens antagande, att sådana kassabrister snarare berodde på usla ekonomiska kunskaper och ovana att handha så många olika kassor än att genom brott tillskansas sig pengar. Åhlström utflyttade till Gävle och hans vidare öden är okända.

EKLUND, Carl Gustaf Bernhard, 1/5 1902 - 31/12 1908

Född i Gävle den 27/7 1878 och verksam vid GDJ sedan den 31/8 1891. Från att ha börjat som notisbärare (springpojke) efter skolans slut vid 13 års ålder och arbetat sig uppåt, var han kontorsbiträde vid Gävle Norra station när han från och med maj månad 1902 fick stationsmästaretjänsten vid Sågmyra station. Sågmyra tillhörde då klass VII som var lägst på skalan.

Efter fem år hade Eklund lyckats arbeta upp trafiken och från 1/1 1907 höjdes Sågmyra till klass VI och därmed även Eklunds lön. Den 1/1 1909 förflyttades Eklund som tack för prestationen till Valbo som hade klass V.

Den 1/1 1923 fick han förtroendet att ta hand om Falun Södra station med klass I och järnvägens näst största. Från denna tjänst pensionerades han efter över 50 års pliktroget och för bolaget framgångsrikt arbete den 30/9 1941.

ERIKSSON, Erik Gustaf, 1/1 1909 - 31/3 1924

Född i Gävle som så många av sina företrädare den 20/5 1860 och började 14 år gammal vid GDJ 15/6 1874. Han var konduktör vid Gävle Norra station när han kom som förste stationsmästare till Bergsgården den 1/11 1889. Bergsgården blev dock en de svikna förhoppningarnas station. Vid dess tillkomst pågick mycket stora avverkningar vid Alvik på andra sidan sjön Grycken och virket flottades över. På bangårdens sjöside uppfördes ett uppforderingsverk för lastning direkt på vagnar. Detta beräknades pågå i årtal framöver, men upphörde efter ett par år.

Med sitt vackra läge räknade man med att Bergsgården skulle bli någon form av sovstad till Falun. Pendelavståndet var ju bara drygt 8 kilometer.

Stationen klassades i den lägsta, nämligen VII från den 1/1 1907. Stationsmästarbefattningen upphörde från och med 1/1 1909 och skulle därefter förestås av lägre befattningshavare. Vid Carl Eklunds förflyttning från Sågmyra till Valbo tillträdde Gustaf Eriksson som stationsmästare klass VI i Sågmyra den 1/1 1909 med en årslön av 1.386 kronor med fri bostad och bränsle. Eriksson blev Sågmyra trogen till den 31/3 1924 då han pensionerades efter nära 50 års tjänst. Han avled i Falun den 23/10 1933.

HEDLING, Carl Fredrik, 1/4 1924 - 17/6 1929

Född i Gävle 13/7 1883 och anställd vid järnvägen 18/7 1891 endast 12 år gammal. När han utsågs till stationsmästare klass VI i Sågmyra hade han tjänsten som 1:e kontorsbiträde vid telegrafexpeditionen vid Gävle Centralstation. Hans årslön sattes till 3.000 kronor om året och fri bostad och bränsle. Vid denna tid krävde stationsföreståndarna en lägenhet om minst 3 rum och kök och Sågmyra station undergick detta år en omfattande om- och tillbyggnad för att tillfredställa de

nya behoven. Samtidigt omdisponerades väntsalen och expeditiionsutrymmena i bottenvåningen och stationskarlens lägenhet om ett rum och kök på norra gaveln utökades något genom att farstu och trapphus förlades utvändigt genom påbyggnad. Hela stationsbyggnaden fick i stort sett det utseende som Grycksbo (klass V) fick redan 1913, dvs med höjt tak och frontespis med dubbla tvåluftsfönster mot bangården.

Fredrik Hedling var aktiv i Sågmyra Idrottsförening och anlätades ofta bland annat som tidtagare och tävlingsarrangör. Och vem skulle väl kunna passa tiden på ett mer exakt sätt än en "stins"?

Efter endast fem år i Sågmyra drabbades han av sjukdom och avled den 17/6 1929, knappt 42 år gammal.

PETTERSSON, Karl Otto, t.f. 1/6 1929 - 31/10 1929

Under stm Hedlings sjukdom och några månader efter han frånfälle till dess en ny stm skulle utses uppehölls tjänsten av ordinarie stationskarlen nr 82 Karl Otto Pettersson. Pettersson var född i Sågmyra den 9/4 1894 och son till skomakaren Erik Pettersson i Bengtsgårdarna. Han började vid GDJ som extra bromsare den 10/5 1911. Från 1916 var han e. stationskarl i Falun kom åter till Sågmyra 1/1 1917. Han blev ordinarie stationskarl nr 82 den 1/6 1929 och från 1/11 1929 kontorist i Grycksbo och innehade sin sista tjänst som l:e kontorist på fraktgodsexpeditionen vid Falun C.

SUNDBERG, Carl Gustaf, 1/11 1929 - 30/9 1941

Född i Falun den 3/9 1878. Anställdes som notisbärare vid Falun Norra station den 10/9 1891 efter folkskolans slut just fyllda 13 år. Han blev kontorsbiträde i Falun den 1/1 1900 och från och med den 1/12 1905 stationsmästare vid Fu station i Mora. Fu fick klass VII från 1907 års början. Efter drygt 7 år kom Sundberg som stationsmästare till Västgärde VI den 1/5 1913 och från och med 1/11 1929 till Sågmyra. Sundberg var vänlig och tillmötegående, speciellt mot de personer som hade svårt att hinna i tid när godsmagasinet var öppet för avhämtning av ankommande fraktgoods. Många arbetade övertid på fabriken eller blivit försenade av någon annan anledning. En episod med nära anknytning till mig själv kan möjligen finna utrymme här.

Jag är född i november 1929 bara en dryg vecka efter Sundbergs ankomst till Sågmyra. Efter som vaggornas tid då sedan länge var förbi, var det vanligt att nyfödda barn tillbringade sina första månader i en inklädd rektangulär klädkorg av spånor. Så även jag! När klädkorgen blev för liten beställde mina föräldrar en ny säng som kunde utökas till att räckta fram 8-9 års ålder från Åhlén & Holm i Stockholm. Mor hade arbetat åt dem i Insjön och kände väl ett visst förtroende för företaget. Sängen anlände med tåg till stationen och meddelande att den kunde avhämtas utsändes med adress Såggården. Posten avhämtades då i Handelsbolaget. Far, som alltid var sen efter arbetets slut genom att han måste sköta dammluckorna vid Sågbroarna, kunde omöjligen hinna till stationen i tid. Det gick inte att slösa med driftsvattnet och senast senast en kvart efter arbetstidens slut skulle dammluckorna vara stängda. När han stängt den sista luckan tog han mod till sig och ställde sina steg till stationen i hopp om att trots allt få hämta sängen. Väl framme mötte han Sundberg framför stationen och framförde sitt ärende samt bad om ursäkt att han var så sen. Sundberg skramlade med sin nyckelknippa i fickan och svarade ett det skulle väl inte vara några problem. I samma ögonblick öppnade Sundbergs hustru Julia fönstret i övervåningen och sade att middagen var färdig. "Det verkar som om jag skulle kunna få komma upp och äta middag", sade den leende Sundberg och tillade: "Nog måtte väl en så stor och lång och stark karl veta hur en barnsäng ser ut." Han lämnade över nycklarna och sade: "Hämta sängen du, och kom upp med nycklarna sen." Egentligen var det väl tjänstefel, men hjälpsamhet och vänligt bemötande ansågs som en stor dygd och dessutom kunde man lita på varandra på tiden. Långt efter denna händelse hände det om Far hade något ärende till stationen, att Sundberg med en klurig blick undrade om han hade ytterligare någon säng att hämta.

Den 30/9 1941 gick stationsmästaren Carl Gustaf Sundberg efter över 50 års hed-

rande och plikttrogen tjänst vid Gefle-Dala Jernväg. Förutom sedvanliga avtackningsceremonier fick han som tack för sin långa tjänst en biljett som berättigad honom till ett obegränsat antal resor på GDG under hela sitt återstående liv som pensionär. Detta var mycket ovanligt just vid den tiden.

Men kontakten med Sågmyra upphörde inte i och med pensioneringen. Paret Julia och Carl Gustaf Sundbergs dotter Anna hade några år tidigare gift sig med handelsbiträdet Gunnar Bergström i Handelsbolaget, senare även ägare till affären. Då Sundbergs flyttade till Bjursås kom de på regelmässiga veckobesök till Annas svärföräldrar Eva och Arvid Bergström. Under min springsjas-tid i Handelsbolaget 1943 - 45 hjälpte Sundberg mig under många timmar med uppklistring av ransoneringskuponger. Alltid lika vänlig och snäll. Han avled 1950, 72 år gammal.

NORLÉN, Karl Gustaf (Gösta), 1/1 1941 - 30/6 1948

Född i Rättvik den 7/9 1894 och anställd vid GDJ som e. stationskarl vid Grycksbo station 15/9 1912. Han ärvde järnvägsyrket då hans far var järnvägare sedan många år. Karl Erik Norlén var stationsmästare i Slättberg åren 1899 - 1905 då han avled. Gösta Norlén var kontorist i Grycksbo då han tillträdde stationsmästare-tjänsten i Sågmyra. Personalen i Sågmyra bestod då av stm, kontoristen Thore Bülow, som 1945 avflyttade till Rättvik och efterträddes av Thure Pettersson samt stationskarlen nr 122 Pers Erik Vilhelm Olsson, "Sol-Erik". Under åren 1943-45 hade jag nästan daglig kontakt med stationspersonalen när jag som springsjas hämtade anlant gods. Med de två förstnämnda var förhållandet mycket gott, emedan kontakterna med den sistnämnde var minst sagt en smula ansträngda. Norlén expedierade min första månadsbiljett för september månad 1945 då jag började som elev på Falu Språk- & Handelsinstitut. Jag minns än idag hur han klippte av övre vänstra hörnet på biljetten då skolelever fick åka för halva priset. Den gällde för obegränsat antal tur och returresor Sågmyra - Falun under en kalendermånad. När skolan slutade den 8/6 året efter, visade det sig vid en snabbkalkyl att det blev billigare att lösa skolbiljett för hela månaden än 6 vanliga ToR. På den tiden fick man hålla hårt i slantarna och veckobiljetter fanns inte då.

Efter att ha erbjudits stationen Grums på BJ i Värmland men avböjt, avvaktade Norlén stm Paul Wilhelm Janssons i Grycksbo pensionering och sökte med hänvisning till sina tidigare kontakter med orten denna tjänst. TGDG hade från halvårsskiftet 1948 övergått till Statens Järnvägar och Grycksbo med dess väldiga virkestransporter för pappersbruket låg i SJ klassifisering en klass högre än vad Sågmyra gjorde.

Gösta Norlén övertog Grycksbo station den 1/7 1948 men fick inte uppleva pensioneringen då han avled den den 27/8 1952 inte fullt 58 år gammal.

PEITTERSSON, Erik Thure, t.f. 1/7 1948 - 30/6 1949

I avvaktan på att den ordinarie stationsmästarebefattningen skulle tillsättas, uppehölls tjänsten som tillförordnad av kontoristen Thure Pettersson. Han var född den 11/8 1895 i Granstanda, Torsåker och anställd vid järnvägen den 6/5 1915 och innehade olika tjänster på olika platser fram till 1/1 1934 då han som stationskarl nr 124 blev föreståndare för Stumsnäs station. Han efterträdde den 1/9 1945 Thore Bülow som kontorist i Sågmyra när denne flyttade till Rättvik. "Sol-Erik", som "deporterades" till Stumsnäs efter Pettersson, efterträddes av olika e. stationskarlar. På SJ-tiden kallades de för trafikbiträden. När den ordinarie tjänsten blev tillsatt den 1/7 1949 återgick Pettersson till sina tidigare arbetsuppgifter. Han blev kvar i Sågmyra till den 31/10 1956 då han flyttade till Blidsberg i Halland som stationsmästare.

LINDQVIST, John Wilhelm, 1/7 1949 - 31/8 1959

Född i Fu i Mora den 11/8 1895 där hans far, Fredrik Wilhelm Lindqvist, var stm åren 1892 - 1905. Han anställdes som extra stationskarl i Falun den 1/1 1917. Extra kontorsbiträde 18/6 1918, kontorsbiträde 1/1 1919 och från den 1/10 1944

stationsmästare i Mora Noret. Den 1/7 1949 kom Lindqvist till Sågmyra och blev kvar där i över 10 år. Han skulle egentligen ha gått i pension redan den 31/8 1957 vid 62 års ålder, men kvarstod i tjänst under ytterligare 2 år då stationsmästaretjänsten var beräknad att upphöra vid hans avgång. När han den 31/8 1959 slog igen biljettluckan för sista gången var en epok tillända. Sågmyra station skulle aldrig få någon mer stationsmästare. Lindqvist flyttade till Falun och under åren 1985 - 87 intog han sin lunch i matsalen på pensionärshemmet Nejlikan vid Norra Järnvägsgatan 10. Min Far som flyttat dit i maj 1985 och John Lindqvist brukade sitta vid samma bord. Han var nära 92 år när han avled i sitt hem den 23/1 1987.

Under tiden fram till nedläggningen den 30/11 1965 bemannades Sågmyra med många kategorier befattningshavare och lika många s.k. stationsföreståndare. Men ingen stationsmästare. Tisdagen den 30 november 1965 några minuter efter kl. 21 var det oåterkalleligen slut. Insvept i ett intensivt snöväder gick järnvägsepoken i Sågmyra i graven i en ålder av 76 år och 19 dagar.

Under förevändningen att rälsen skulle säljas till Indien började man på hösten 1966 lyfta skenor och syllar för att underlätta rivningen nästa vår. I april 1967 började man från Rättviks-hållet rivningen och vart efter man närmade sig Grycksbo tog tåget med sig skenor och syllarna lades upp i travar vid sidan om banvallen. Fredagen den 27/10 1967 hade man nått en punkt ca 300 meter norr om Grycksbo vid övergången till Tansbadet. Resten fick ligga kvar och gör det än idag. Frågan är bara hur länge. Vad beträffar rälsförsäljningen till Indien har vi ju facit i hand. Det var tydligen ingen brådska, då många kilometer roströda skenor låg i stora travar invid Bergsgårdens station i årtal.

Epilog

En liten tröst kan det dock vara att "huset för men och kvinnor" vid Sågmyra station säkerligen är det enda i Sverige som genomgått en metamorfos och "återvunnits" som gudstjänstlokal. Ett före detta utedass har i samband med Faluns katolska församlings förvärv blivit St. Görans kapellmed torn och allt. Den gamla takventilatorn med sina snedställda ribbor fick en spira på toppen och se, det är vad jag kallar för upphöjelse det. Och utanför härligheten står en klockstapel! Stationshuset har om- och tillbyggt och kallas nu "Vilnis-gården" efter församlingsföreståndaren, kyrkoherde Kazimir Vilnis i Falun, som med insamlade medel och stora oegennyttiga arbetsinsatser lyckades genomföra förvärvet.



CARL G B EKLUND
Stationsmästare



C F HEDLING
Stationsmästare



KARL O PETTERSSON
T.f. stationsmästare



C G SUNDBERG
Stationsmästare



GÖSTA NORLÉN
Stationsmästare



E THURE PETTERSSON
T.f. stationsmästare



JOHN W LINDQVIST
Stationsmästare