

Rasmus Axelsson

BANVAKTSTUGOR

En bild av Sveriges banvaktstugor



Högskolan på Gotland
Gotland University

Avdelningen för byggnadsvård
Byggnadsvårdsprogrammet
Högskolan på Gotland
SE-621 67 Visby

KURS

Examensarbete i byggnadsvård 15 p

HANDLEDARE

Petra Eriksson

DATUM

2007-06-08

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning.....	4
Dokumentinformation.....	5
Inledning	6
Bakgrund	6
Syfte	7
Mål.....	7
Frågeställning.....	7
Tesar	7
Avgränsning.....	8
Metod.....	8
Källor	9
Tack	10
Bakgrundshistoria	11
Kort järnvägshistoria	11
I begynnelsen var... ..	11
Järnvägen i Sverige.....	11
Banvakter.....	16
Banvakter i Sverige	17
Banvaktstugor	26
Bandelar.....	26
Historia.....	27
SJ 1855-1872.....	29
SJ 1872-1892.....	35
SJ 1892-1897.....	41
SJ 1897-1921	43

Ombyggd, flyttad och återanvänd.....	54
Enskilda järnvägar generellt	58
Tidiga EJ	59
Nationalromantik och jugend	74
Klassicistiska stugor.....	88
Övriga.....	90
Bestånd	90
Byggnadsminnen	91
Värden och strategi.....	93
Kulturhistoriska värden	93
Typhus	93
Mångfacetterat vittne.....	93
Ett arbetarhem.....	94
Förstärkare	94
Strategi.....	95
Första hjälpen	95
Se helheter	95
Urval	96
En banvaktstuga är en banvaktstuga	96
Mer kunskap	97
Slutsats	98
Beståndet	98
Värden	99
Urval	99
Källkritik.....	99
Diskussion	100
Vidare forskning	101
Avslut.....	101
Referenser	103
Elektroniska.....	103
Muntliga	105
Otryckta	105
Landsarkivet i Göteborg	105
Landsarkivet i Visby.....	105
Riksarkivet i Stockholm	105
Övriga.....	106
Tryckta	107

SAMMANFATTNING

Examensarbetet utgår från dessa tre frågor:

Hur har beståndet av banvaktstugor sett ut och hur ser det ut idag?

Vilka kulturhistoriska värden kan banvaktstugor anses ha generellt?

Enligt vilka kriterier bör man välja ut vilka typer av banvaktstugor som ska bevaras?

Uppgiften har avgränsats av Sveriges nationella gränser eftersom järnvägar normalt inte följer regionala eller lokala gränser.

För att sätta banvaktstugan i ett sammanhang redovisas först den svenska järnvägens historia kortfattat från de första trafikerade banorna vid mitten av 1800-talet via explosiv utbyggnad, allmänt förstatligande och fram mot det sena 1900-talets nedläggningar. Sedan beskrivs banvakternas förutsättningar och arbetsuppgifter historiskt sett med fokus på Statens järnvägar (SJ). Besiktning och underhåll av banan skedde till en början med handkraft och enkla redskap för att allt mer mekaniseras i och med utvecklingens framsteg. De bofasta banvakterna försvann successivt från SJ fram till 1960-talet och ersattes av banarbetslag.

Banvaktens tjänstebostad, banvaktstugan, var en av många järnvägsbyggnader som funnits från järnvägens barndom och de byggdes i serier efter typritningar. Banvaktstugorna vid SJ var från början mycket små och man tvingades bygga ut dem och utveckla nya och större typer. Den sista typen vid kom på 1920-talet. De enskilda järnvägarna tycks ofta ha byggt banvaktstugor med SJs som förlaga och särskilt SJs modell från 1872 var en viktig förebild. Det förekom även att banvaktstugor kombinerades med trafikplatser eller bostäder från banmästare.

Det har funnit omkring 4 700 banvaktstugor i Sverige varav drygt 30 procent finns kvar, 40 procent är rivna medan statusen för resterande 30 procenten är osäkra.

Banvaktstugornas generella värden ligger i dess roll som typhus, vittne om järnvägens framväxt och betydelse samt som hem för en viktig grupp av arbetare. Kopplingen till järnvägen måste vara tydlig.

När man ska bedöma banvaktstugors värden ska man ta hänsyn till vilken typ av stuga det rör sig om och längs vilken sträcka de ligger längs snarare än inom vilket område de finns. Man ska snarare se banvaktstugor som grupper av byggnader än som enskilda objekt.

Dokumentinformation

Antal tecken 93759

Antal ord 15652

Antal sidor 109

INLEDNING

Bakgrund

Sommaren 1999 köpte jag Kvistbro banvaktstuga som ligger i västra Närke där jag växte upp. Den var då det sista hus som fortfarande ägdes av SJ längs den sedan 1991 upprivna järnvägen mellan Örebro och Svartå. Bara några år tidigare hade jag av okänd anledning börjat intressera mig för järnvägars historia och jag hade konstaterat att det fanns stationshus, hållplatskurar och godsmagasin, men knappt reflekterat över banvaktstugornas existens.

Senare, både under min tid som lokförare och som byggnadsvårdsstudent, har dessa byggnader fascinerat och intresserat mig, både med tanke på deras förekomst, utseende och historiska betydelse.

Det har funnits banvaktstugor utplacerade med jämna avstånd längs i princip alla järnvägslinjer i Sverige – de måste ha byggts i tusental och ofta följt typritningar. Det var relativt anspråkslösa byggnader sett till storlek och arkitektur, men de var en förutsättning för att kunna bedriva tågtrafik i Sverige under närmare ett sekel. Med tiden förlorade banvaktstugorna sin betydelse och många såldes eller revs. Sedan ett antal decennier tillbaka finns det inte längre några bofasta banvakter i landet.

De närmaste åren planerar Banverket att sälja eller riva ett tusental byggnader som står under deras förvaltning, varav ett hundratal har varit banvaktstugor. Banverket har fram till den 1 juli 2007 gett en konsult i uppdrag att bedöma vilka objekt som är intressanta att bevara. Konsulten är en tidigare anställd vid Riksantikvarieämbetet med lång erfarenhet av kulturmiljöerna längs landets järnvägar.

Syfte

På samma sätt som jag själv i början av mitt järnvägshistoriska intresse hade svårt att »se« banvaktstugorna, uppfattar jag det som att många andra, både inom och utom de intressesfärer och branscher som kultur- miljövard och järnväg utgör, har svårt att »se« banvaktstugorna för de andra järnvägsbyggnaderna.

Mitt syfte är att samla och öka kunskapen om banvaktstugor, belysa deras värden samt att skapa ett underlag för en ny syn på hur man bör behandla byggnadstypen i framtiden. Den konsult som nämns ovan, har uttryckt att examensarbetet kan bli till god hjälp i dennes arbete eftersom det saknas en överblick av detta byggnadsbestånd idag.

Examensarbetet skulle kunna bli en del av arbetet med miljömålet »God bebyggd miljö« där delmålet »Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse« har målet »Bebyggelsens kulturhistoriska värden skall senast år 2010 vara identifierade och ha en långsiktigt hållbar förvaltning«.

Mål

Målet med examensarbetet är att

- ge en så heltäckande bild av Sveriges banvaktstugor som möjligt i gången tid och idag,
- identifiera kulturhistoriska värden som generellt skulle kunna appliceras på banvaktstugor, samt att
- ge förslag på en strategi för bevarande av banvaktstugor.

Frågeställning

Hur har beståndet av banvaktstugor sett ut och hur ser det ut idag? Vilka kulturhistoriska värden kan banvaktstugor anses ha generellt? Enligt vilka kriterier bör man välja ut vilka typer av banvaktstugor som ska bevaras?

Teser

Min första teser är att banvaktstugor generellt sett blivit styvmoderligt behandlade som byggnadstyp och att relativt många har rivits utan större hänsyn till kulturhistoriska värden, etc. Jag antar även att banvaktstugor endast i liten mån har följt lokala eller regionala byggtraditioner och att man använt liknande typritningar vid olika järnvägar i landet.

Vidare antar jag att man bör kunna konstatera vissa gemensamma kulturhistoriska värden hos byggnadstypen generellt, då man bör betrakta

banvaktstugor som en relativt homogen grupp funktionsbyggnader snarare än som enskilda unika objekt.

Slutligen antar jag att relativt få banvaktstugor har blivit förklarade som byggnadsminnen eller har andra lagskydd med fokus på deras kulturvärden men att fler byggnader bör skyddas för att ge en mer rättvisande bild av det historiska beståndet.

Avgränsning

Examensarbetet ska behandla banvaktstugor i Sverige, d.v.s. de byggnader som uppfördes som tjänstebostad åt den s.k. banvakten. Denne järnvägstjänsteman hade som huvudsaklig uppgift att utföra inspektioner av en på förhand bestämd del av banan och att i viss mån åtgärda konstaterade fel för att garantera säkerheten för järnvägstrafiken. Examensarbetet kan också komma att knyta an till de byggnader som var avsedda för banvaktens överordnade, t.ex. banförmans- och banmästarbostäder.

Eftersom järnvägar ofta dragits oberoende av socken-, landskaps- och länsgränser kan inte examensarbetet avgränsas till särskilda regioner. Snarare ska fokus läggas på bansträckor med särskild tanke på vilka företag som byggde och drev respektive bana.

Metod

Jag ska börja med att bygga upp en databas med de uppgifter om banvaktstugor som har gjorts mig tillgängliga. Utifrån denna ska jag göra en webbplats med möjlighet för mig och registrerade användare att komplettera uppgifterna. Banvaktstugorna ska ordnas enligt det system där man delar upp landets järnvägar i s.k. bandelar och som i viss mån tar hänsyn till vilket bolag som byggde och drev en särskild järnvägssträcka. Detta system används bl.a. av Svenska Järnvägsklubben och Sveriges järnvägmuseum för att systematisera deras samlingar.

Utifrån det bild- och ritningsmaterial som finns tillgängligt på arkiven och museerna runt om i landet ska jag ge exempel på hur banvaktstugor har sett ut vid olika bandelar. Om historiskt material saknas kommer jag att försöka ta hjälp av järnvägs- och hembygdsintresserade för att konstatera utseendet idag och endast i undantagsfall göra egna studieresor. Efter detta skede ska jag systematisera resultatet för att kunna konstatera »typer« av banvaktstugor med hänsyn till bl.a. form och material.

Utifrån käll- och arkivmaterial ska jag beskriva banvaktstugornas historia, funktion och betydelse för att kunna visa på eventuella gemensamma kulturhistoriska värden. Här ska Axel Unnerbäcks »Kulturhistorisk

värdering av bebyggelse» utgiven av Riksantikvarieämbetet 2002 vara en viktig utgångspunkt.

Slutligen ska jag ge förslag på en strategi för bevarande av banvaktstugor med utgångspunkt i tidigare skeden av metoden. Där ska jag ta hänsyn till nuvarande bestånd och befintliga byggnadsminnen eller andra lagskyddade banvaktstugor enligt uppgifter från Riksantikvarieämbetet och andra kulturhistoriska instanser.

Källor

I förhållande till hur mycket det finns skrivet om järnvägar i allmänhet, är den samlade litteraturen om banvaktstugor i synnerhet ovanlig. Söker man efter frasen »järnväg« med trunkering i den gemensamma databasen för Kungliga biblioteket och Bibliotekstjänst AB får man 8104 träffar. Söker man efter »banvakt« med samma premisser får man 21 träffar varav fem är mer eller mindre fackböcker om banvaktstugor och två av dem har titlar som tyder på någon form av inventering.

Det har skrivits ett hundratal monografier och jubileumsskrifter om olika privata järnvägsbolag och -sträckor samt en handfull större jubileumsböcker om Statens järnvägar. Dessutom finns några verk som tar upp järnvägens historia i Sverige i allmänhet, t.ex. »Sveriges järnvägar« av Ivan W Fischerström från 1971 och »Sveriges järnvägs historia« av Björn Kullander från 1994. Av tidigare erfarenhet, och genom kontroll av järnväglitteraturen på Almedalsbiblioteket, innehåller denna litteratur bara enstaka spridda uppgifter om banvaktstugor.

Utöver dessa mer publika källor finns samlingar av tryckta årsberättelser, instruktioner och handböcker, m.m. utgivna av de respektive järnvägsbolag i samlingar på bl.a. järnvägsmuséerna i Gävle och Ängelholm, som kan berätta om banvaktstugornas funktion, historia och övergripande förekomst.

Sökningar i den nationella arkivdatabasen NAD, som drivs av Riksarkivet och som bl.a. innehåller uppgifter om innehållet i Riks- och Landsarkiven, ger över 800 träffar. I NAD finns en handfull arkivbildare där arkivförteckningarna tydligt anger att arkivet innehåller information om banvaktstugor. Här finns även uppgifter om Statens Järnvägars ritningsarkiv. På Riksarkivet i Stockholm ska det även finnas en inofficiell förteckning över SJs ritningar på banvaktstugor.

Arkitekturmuseums ritnings- och arkitektregister på internet gav ett 40-tal arkitekter som haft större eller mindre uppdrag åt järnvägarna i

landet. I ett fall i dessa register nämns banvaktstugor i klartext men det bör finnas fler.

I Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister nämns tre banvaktstugor varav två utgör del av landets två byggnadsminnesförklarade järnvägssträckor. Ytterligare en banvaktstuga finns med i deras bildregister.

Söker man på internet efter orden »banvaktstuga«, »banvaktstuga« och »banvaktstuga« får man några hundratal träffar på webbsidor med mycket olika innehåll. Ibland rör det sig om privatpersoners berättelser om den egna banvaktstugan, ibland är det uppgifter på webbsidor om järnvägshistoria och ibland rör det släktforskning. Det gemensamma för dessa webbsidor är att de sällan tar upp fenomenet med banvaktstugor djupare och att de innehåller uppgifter som är knutna till ett begränsat område snarare än till större regioner eller hela landet.

Det finns ett antal hängivna »banvaktstugeentusiaster« runt om i landet som har samlat uppgifter om banvakter och banvaktstugor. Bland dessa har Jöran Johansson i Åtvidaberg kunnat lämna mycket värdefulla uppgifter som ska ligga till grund för webbsidan som nämns i metoden.

Tack

Jag vill först av allt rikta ett mycket varmt tack Jöran Johansson i Gäddserum som ytterst generöst har bistått med uppgifter om över 4600 banvaktstugor och med otaliga fotografier samt för att ha upplåtit plats på internet för sidan www.banvakt.se som har varit en förutsättning för att på ett strukturerat sätt kunna hantera den mängd data som arbetet har inneburit.

Jag vill dessutom hjärtligt tacka Matti Lindquist och Roger Munck på Riksarkivet i Strockholm samt Magnus Hansson på Landsarkivet i Göteborg för stor hjälp med framtagning av arkivmaterial. Jag vill också särskilt tacka Peter Sandström i Njurunda och Christina Engström på Sveriges järnvägmuseum för värdefulla bidrag med bilder på banvaktstugor. Utöver detta vill jag rikta varma tack för fritt husrum i under arkivbesök i stockholmsområdet till Stefan Halldén i Rotebro samt till Cecilia Storm och Björn Sundberg som då var bosatta i Solna.

Sist men inte minst vill jag tacka alla andra som på något sett hjälpt med mig uppgifter, bilder och tips som rört banvaktstugor samt med uppdateringar av sidan www.banvakt.se – ni är inte bortglömda: tack!

BAKGRUNDSHISTORIA

Kort järnvägshistoria

Eftersom banvaktstugor uppstod som ett resultat av järnvägarnas tillkomst börjar jag med att kort redogöra för huvuddragen i järnvägens tidiga historia.

I begynnelsen var...

Transportsystem som liknade senare tiders järnvägar, fast med vagnar och räler av trä, ska ha använts i gruvor i Europa sedan 1500-talet. Det var dock först under slutet av 1700-talet som man i Coalbrookdale i England började använda järn till rälerna och järnvägen var född. I början av 1800-talet öppnades den första hästdragna järnvägen i England som var avsedd för godstrafik för allmänt bruk.¹ I september 1825 rullade det första lokdragna persontåget mellan Stockton och Darlington i England. Trots hårt motstånd från bl.a. de som ägde kanalerna i England byggdes snart ett system av järnvägar över landet.² Frankrike fick sina första lokdragna tåg 1827, Belgien och Tyskland följde 1835, Ryssland 1837, Österrike 1838, Italien 1839 och så vidare.³

Järnvägen i Sverige

Transporter innan järnvägen

Innan Sverige fick järnvägar transporterade sig man i huvudsak per fot, i vagn bakom någon dragare eller med båt – relativt långsamma och be-

¹ Welin (huvudred) »Statens järnvägar 1856-1906, del 1« (1906) s 2ff

² Ibid, s 11ff

³ Ibid, s 17f

svårliga transportsätt som var beroende av väder och vind. Kung Gustaf III kunde i slutet av 1700-talet ta landvägen från Stockholm till Kristianstad – en resa som tog närmare två dygn.

Sveriges vägsystem och kanaler förbättrades under början av 1800-talet och särskilt kanalerna fick statsbidrag eftersom de skulle komma att gynna landets ekonomiska och militära styrka.

Den dåvarande »industrin« bergsbruket, men även skogs- och jordbruken, kunde sköta sina tunga landtransporter tack vare vinterväglaget. Det var i denna tid som järnvägen kom...⁴

Träväg och stambanor

Den 1,5 km korta järnvägen med räler av trä som anlades vid Höganäs stenkolsgruvor 1798 anses vara den första i Sverige. I östra Värmland kom senare ett betydande nät av järn- och vattenvägar att byggas för att transportera gods från bruken och sågarna. Vagnarna drogs av djur.⁵

År 1829 avslogs ett förslag från Gustaf af Uhr i riddarhuset om att bygga en järnväg mellan Vättern och Hjälmarén som skulle kunna förbinda Göteborg med Stockholm genom kombinerad båt- och tågtrafik. Samtidigt pågick de utdragna arbetena med Göta kanal som bara skulle skapa en direkt länk mellan Göteborg och Söderköping. Uhrs tanke var att järnvägen i första hand skulle vara ett komplement till sjötrafiken – det förblev sedan den förhärskande tanken de kommande decennierna.⁶

År 1845 godkände riksdagen ett förslag från Adolf Eugène von Rosen om att anlägga ett nät av järnvägar i Sverige, där von Rosen med hjälp av engelskt kapital gavs ensam byggrätt. Projektet förföll dessvärre då de utländska finansiärerna drog sig ur.⁷

1853-54 års riksdag beslutade att staten skulle bygga ett nät av s.k. stambanor som »i oafbruten sträckning förlöpa genom flera provinser eller en större del af landet« medan man ansåg att det var upp till enskilda initiativ att bygga resterande järnvägar.⁸ Förslag om fem statligt byggda stambanor lades fram till riksdagarna under slutet av 1850-talet – nu ville man undvika att dra järnvägen genom trakter som hade eller hade möjlighet till vattenvägar.⁹

⁴ Bergkvist, m.fl. redaktörer »Järnvägen 150 år« (2005) s 25f

⁵ Fischerström »Sveriges järnvägar« (1971) s 13ff

⁶ Welin (huvudred) »Statens järnvägar 1856-1906, del 1« s 23f

⁷ Ibid, s 28ff

⁸ Ibid, s 56ff

⁹ Kungliga järnvägsstyrelsen »Sveriges järnvägar hundra år« (1956) s 9ff

Tågen börjar rulla

Järnvägssträckan Örebro-Ervalla-Nora blev den 5 juni 1856 den första bana med lokdragna persontåg som öppnades för allmän trafik i Sverige – sträckan tillhörde de privata bolagen Köping-Hults järnväg (KHJ) och Nora-Ervalla järnväg (NEJ).¹⁰ Statens järnvägar (SJ) kunde dryga halvåret senare öppna de första delarna av de södra och de västra stambanorna ut från Malmö och Göteborg.¹¹ Därefter följde invigningar av en rad statliga och privata (enskilda) järnvägssträckor.

År 1875 hade SJ öppnat alla de fem stambanorna som man planerat för på 1850-talet – den södra Malmö-Falköping, den västra Stockholm-Göteborg, den nordvästra Laxå-Charlottenberg, den östra Katrineholm-Näs-sjö samt den norra Stockholm-Storvik. Järnvägsnätet var vid den tiden huvudsakligen förlagt till Götaland och Svealand medan övriga Sverige i princip helt saknade järnvägar. SJ fortsatte bygget av stambanorna norrut och först 1894 hade man nåt Boden¹² där ett engelskt bolag 1888-1890 hade byggt den första halvan av det som idag är malmbanan Luleå-Riksgränsen.¹³

De enskilda järnvägarna kunde få hjälp av staten med lån till byggkostnaden men det förekom även helt från staten ekonomiskt fristående projekt, t.ex. Frövi-Ludvika järnväg (FLJ) som byggdes med engelskt kapital. De enskilda järnvägarna dominerade i det mer tätbefolkade Götaland och Svealand medan nätet i den mer glest befolkade norra halvan av Sverige, som slentrianmässigt kallas Norrland, i princip helt byggdes av staten.

År 1876 bildades några enskilda järnvägar en samarbetsförening som senare fick namnet »Svenska järnvägsföreningen«. Föreningen skulle bevaka och tillvarata de enskilda järnvägarnas intresse, göra utredningar och försöka skapa överenskommelser mellan medlemmarna. År 1910 hade föreningen 122 medlemmar med en total längd av drygt 9 200 km.¹⁴

Till en början var det statliga nätet längre än det enskilda, men vid mitten av 1870-talet gick de sammanlagda enskilda järnvägarnas längd om SJs. Under slutet av 1800-talet byggdes järnvägsnätet ut kraftigt av såväl statliga som enskilda järnvägar – längden ökade från 5 876 km år 1880 till 12 647 km år 1905.

¹⁰ Aghult, Lind och Sandin »Järnvägsdata 1999« (1999) s 125f, 157 och 281

¹¹ Ibid, s 19ff

¹² Kungliga järnvägsstyrelsen »Sveriges järnvägar hundra år« s 14f

¹³ Aghult m.fl., a.a. s 198

¹⁴ Westrin (red) »Nordisk familjebok, band 13« (1910) spalt 436



SJs järnvägskarta från 1963 ger en aning om hur pass omfattande järnvägsnätet i landet har varit en gång. En del banor saknas och som exempel är de båda öarna Gotland och Öland helt tomma på järnvägar men även delar av Götaland saknar flera ursprungliga järnvägslinjer. Karta från Rolf Stens samlingar.

Förstatligande och nedläggning

År 1938 var järnvägsnätet i Sverige som längst och omfattade 16 886 km. Året efter fattade riksdagen beslut om att förstatliga alla järnvägar i landet – år 1935 var 44 procent av järnvägsnätet i statlig ägo och 20 år senare var motsvarande siffra hela 92 procent! Då hade SJ tagit över drygt 70 olika enskilda järnvägsbolag.

Fram till år 1955 räknade man att staten hade byggt 31 procent av de drygt 17 400 km järnväg som därtills hade tillkommit medan resterande 69 procent var enskilda bolag. Intill 1955 ska det ha funnits 340 olika järnvägsbolag som haft tillstånd att bygga järnvägar varav ett tiotal då fortfarande var i enskild ägo – av dessa var bara fyra längre än 50 km.¹⁵

Det sista stora järnvägsprojektet i Sverige var – om man undantar senare omläggningar av hela linjer, elektrifieringar, dubbelspårsbyggen samt det sena 1990-talets och det tidiga 2000-talets nyanläggningar av järnvägar – Inlandsbanan Kristinehamn-Gällivare där SJ invigde den sista norra delen Arvidsjaur-Jokkmokk den 7 augusti 1937.

När den sex mil långa privatägda sträckan Ulricehamn-Jönköping stod klar drygt tre år senare var det enskilda järnvägsbyggandet, enligt samma premisser som ovan, i princip avklarat. Man bör då notera att samma sträcka förstatligades samma dag som den öppnades för allmän trafik...¹⁶

Vissa kortare järnvägssträckor lades ned redan under 1870-talet följt av sporadiska nedläggningar fram till 1930-talet då de blev något vanligare. Under andra världskriget tycks nedläggningarna ha stannat av något för att öka efter 1945 och sedan blev de mycket vanliga under 1960- och 70-talen.¹⁷ År 2007 finns 11 904 km järnväg i landet¹⁸ vilket motsvarar längden för järnvägarna i början av 1900-talet.¹⁹

Järnvägens betydelse

Järnvägen kom att förändra bondesamhället Sverige radikalt genom förändrade kraftigt transportmönster som gav förutsättningar för en industriell utveckling. Genom järnvägen blev det möjligt att transportera råvaror till industrin och leverera färdig vara därifrån. Järnvägen påverkade även befolkningen mer direkt genom utvecklingen av samhällen och

¹⁵ Kungliga järnvägsstyrelsen »Sveriges järnvägar hundra år« s 16ff och bilaga 4

¹⁶ Aghult m.fl., a.a. s 52ff och 298ff

¹⁷ Ibid, s 281-312

¹⁸ <http://www.banverket.se/sv/Amnen/Jarnvagen/Undersida-1-Jarnvagen/Statistik/Bandata.aspx>, 2007-05-19

¹⁹ Kungliga järnvägsstyrelsen »Sveriges järnvägar hundra år« s 19

urbaniseringen. Utan statlig inblandning hade det troligen varit svårt att driva järnvägar i det relativt glesbefolkade Sverige.²⁰

Banvakter

Vid mitten av 1800-talet beskriver en källa kort hur banvakter i Tyskland och England arbetade på två olika. De tyska banvakterna skulle, förutom att bevaka och göra mindre reparationer av en 600-900 m lång järnvägssträcka, även sköta de optiska telegraferna som tog värdefull tid från själva arbetet med banan. Övriga arbeten leddes av en banmästare som själv anställde banarbetare.

I England skötte banvakterna i de flesta fall de mindre reparationerna medan större arbeten utfördes av vandrande arbetslag som skulle »draga omkring utefter banorna«. Författaren föredrog det engelska systemet eftersom arbetslagen blev vana med och skickliga i arbetet.²¹

Enligt en kort undersökning i våra nordiska grannländer som har haft järnvägar ska det ha funnits liknande system med banvakter i banvaktstugor i Danmark, Norge och Finland. Däremot tycks det i Danmark ha varit ovanligt med »banevogterhus« som inte låg vid en korsning mellan en väg och en järnväg så att banvaktens hustru kunde sköta grindarna.²²

Exakt varifrån de svenska järnvägsbyggarna fick inspiration till det system med banvakter som kom att användas i Sverige har jag inte kunnat utröna.

²⁰ Bergkvist, m.fl. redaktörer, a.a., s 29f

²¹ Weber »Jernvägs-skola« (1857) s 134f

²² Laakso, 2007-02-21; Joutsalmi, 2007-02-22; <http://f22.parsimony.net/forum41473/messages/171464.htm>, 2007-02-15; <http://www.railorama.dk/forum/message.php?id=27981&lang=>, 2007-02-17



Banvaktstuga 268 Iskarboda vid SJs järnvägslinje Frövi-Krylbo. Banvakt Eric »Iskarbo-Johan« Johansson vid spåret och hustrun Helga vid pumpen. Trädgården är säkert minst lika välskött som spåret – en numera försvunnen järnvägsidyll vid mitten av 1900-talet. Foto från Sveriges järnvägmuseum i Gävle.

Banvakter i Sverige

Huvudparten av källorna jag har använt mig av beskriver förhållandena för banvakterna vid SJ men den enda bok som specifikt tar upp en banvakt vid en enskild järnväg visar att likheterna var många.²³ I och med att många enskilda järnvägar förstatligades blev förutsättningarna desamma som vid SJ. Uppslagsverket »Nordisk familjebok« förklarade år 1904 begreppet banvakt på detta vis.

²³ Wååg »Banvakt 17« 1993

»den banafdelningen tillhörande, fast anställde man, som har åt sig i första hand uppdraget banans bevakning och besiktning inom viss bansträcka (se d. o.), hvarå han jämväl har att deltaga i och leda underhållsarbetena. Åt banvakten, hvars närmaste förman är banmästaren, är i regeln inom hans bansträcka särskild bostad uppförd, s. k. 'banvaktsstuga'«²⁴

I och med att de första järnvägarna öppnades anställde man banvakter. De tillhörde från början den lägst betalda yrkesgruppen och 1856 hade en banvakt vid SJ en årslön som motsvarade en sjättedel av vad en stationsinspektör tjänade men bara drygt två tredjedelar av lönen för en banmästare.²⁵ Löneförhållandena för banvakter var liknande vid ett antal enskilda järnvägar under 1800-talet.²⁶ De enskilda järnvägarna anställde också banvakter, t.ex. hade den tidigare nämnda Nora-Ervalla järnväg inledningsvis 12 banvakter anställda för att sköta den 18 km långa järnvägen.²⁷

Postning och daglig bevakning

Vid SJ delades järnvägslinjerna upp i sträckor som till en början omfattade drygt 2,5 km vardera med en banvakt per sträcka. På 1860-talet skulle banvakten besiktiga spåren före och efter varje tåg – som en bekräftelse att sträckan var farbar skulle banvakten stå vid spåret när tåget passerade och visa klarsignal – banvakten »postade« för tåget. Systemet med postning behölls i modifierad form fram till 1916. För att få ledigt varannan söndag och helgdag kunde två banvakter turas om att sköta varandras sträckor samma dag.

Ursprungligen besiktigade banvakten sin sträcka till fots men senare tilläts de använda fordon som stakades eller sparkades fram. När man år 1873 började köra tåg på natten utökades antalet banvakter med särskilda nattvakter. Tjänstgöringstiden för en banvakt kunde under senare delen av 1800-talet uppgå till 17 timmar per dygn vilket dock inkluderade några timmars raster.

Vid SJ varierade antalet banvakter per mil järnväg under perioden fram till 1930 med mellan tre och åtta stycken – tendensen var sjunkande med tiden. Även antalet besiktningar minskade i antal och i slutet av 1800-talet kunde det handla om tre till fyra om dagen – före dagens

²⁴ Meijer (huvudred) »Nordisk familjebok, band 2« (1904) spalt 881

²⁵ Fischerström, a.a., s 100

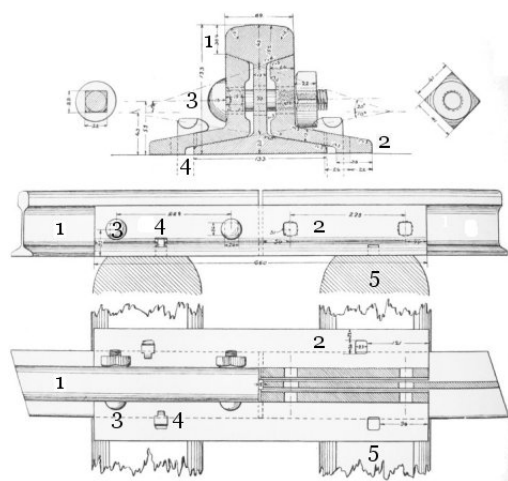
²⁶ Kjellvard »Det bevingade hjulets folk, del 1« (1949) s 108-118

²⁷ http://www.historiskt.nu/normalsp/nbj/nej_historik.html, 2007-05-20

första tåg, mitt på dagen och sent på eftermiddagen samt även före det första nattåget om sådana förekom. ²⁸

Underhållsarbeten

I »Banlära« från 1915 beskrivs bl.a. dåtidens manuella arbete med underhåll av en järnväg. För att banvakten både skulle hinna med besiktning och underhåll kunde banvakterna ta hjälp av extra banvakter eller tillfälligt anställda banarbetare.



1896 års rälsskarv i genomskärning, från sidan och från ovan. Nummer 1 visar en av de två rälerna, 2 skarvjärnet, 3 skarvbulten, 4 rälsspiken och 5 slipern. Bild från Ols-son »Banlära, första bandet« 1915

De saker som nämns som orsak till underhållsarbeten för banvakter var

- Nedböjda rälsändar i skarvarna som motverkades genom kontroll och justering av muttrarna vid skarvjärnen samt av packning av ballasten under sliprarna vid skarvarna.

- Förskjutning av och rörelser i rälernas längdled, s.k. rälsvandring, som kunde orsaka solkurvor med risk för urspårning eller för stort avstånd mellan skarvarna som kunde skada hjulen. Rälsvandring motverkades genom att trycka in rälerarna och att hålla efter skarvjärnen.

- Rälsbrott, som innebar att rälen spricker helt eller delvis så att delar av rälen kan lossna och orsaka urspårning, kunde uppstå bl.a. av ojämnheter i materialet eller hjulskador – risken ökade vid för hårt packad ballast, köldgrader eller temperaturväxlingar. Risken för rälsbrott kunde minska genom god dränering, bra hopskruvade rälsskarvar samt s.k. kilning.

- Slitna räler kunde bli för svaga så att rälsbrott uppstod.

²⁸ Varenius (huvudred) »Statens järnvägar 1906-1931, band 1-2« (1931) s 557 i band 1 och s 403ff i band 2



Bild 422 a. Laftyxa.

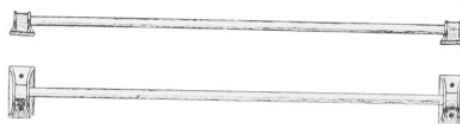


Bild 422 b. Laftmall.

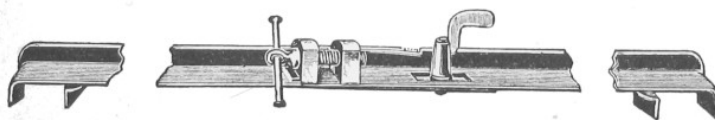


Bild 422 c. Spårmått.

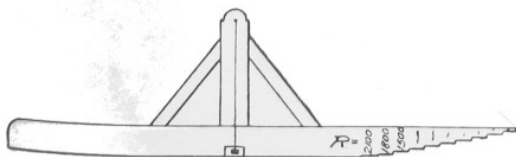


Bild 422 d. Rättskiva.



Bild 422 e. Rälshammare.

Bilden visar några verktyg som banvakterna och banarbetarna använde vid underhållet av en vanlig svensk järnväg. Med laftyxan högs »laften« i slipern under rälen, med spårmåttet mättes avståndet mellan rälerna, med rälshammarens huvud slogs spiken som höll rälen på plats och med rättskivan kunde man mäta rälens förhöjning i kurvor. Bild från Olsson »Banlära, första bandet« 1915

– Rubbningar i växlar orsakades av tågens sidokrafter och kunde leda till att muttrar och delar lossnade med risk för urspårning.

– Lossnade räl kunde orsakas av att rälsspikarna kröp ur hålen p.g.a. vibrationer från tågen och avhjälpes genom att spikhålen pluggades och spiken slogs in igen.

– Rubbning av ballast uppstod när frost i lerhaltigt material skapade upptryckning av lera och stenar som kunde försämma ballastens dränerande förmåga. Avhjälpes genom att gräva bort leran och stenarna samt att dränera banvallen väl.

– Sliprarna var av trä och ruttnade eller slets mekaniskt av trycket från tågen. Sliprar som låg i en väl-dränerad, torr banvall med sliprar som var ordentligt inbäddade i ballast och s.k. underlagsplattor av järn mellan rälerna och slipern förlängde sliperns liv. Dåliga sliprar kunde ge sämre ett spår och antingen byttes slipern eller så lades nya träbitar in under rälerna.

– Spårlägesfel i sidled kunde uppstå genom tågens sidokrafter så att spåret flyttades i sidled och det avhjälpes genom att fästa rälerna bättre. Deformationer av kurvor kunde skada banvallen och reparerades genom att baxa spåret i rätt läge igen. Dåligt packad ballast runt sliprarna kunde leda till spårlägesfel i höjddled och kraftig nederbörd kunde bidra. Likaså kunde dålig dränering och köldgrader skapa frostknölar och dåligt spår.

Handkraft och säsongsarbete

Arbetet med underhåll av banan som beskrivs vid mitten av 1910-talet utfördes i princip helt med handkraft och med enkla verktyg. Banläran beskriver hur ackordsarbete var det normala för de tillfälligt anställda banarbetarna som då arbetade effektivare vilket skapade lägre underhållskostnader än vid ersättning med daglön. Banarbetarna användes när banvakten själv inte klarade det ensam, t.ex. vid spårbyte.

Underhållet kunde skötas året om men sommaren var den viktigaste tiden. När tjälen släppt sitt grepp om ballasten kunde man börja byta sliprar och när hela banvallen hade tinat reglerades avstånden vid räls-skarvarna och man såg över och justerade skarvbultar och räls-spikar.

Banvakten justerade ofta själv spåret i höjd- och sidled och han la in s.k. sommarkilar under rälerna för att kompensera uppfrysning. Banvallen rensades från ogräs för hand eftersom det vara billigare än att bespruta. Med hjälp av handkraft och enkla transportfordon justerades ballastens grus på banan. Slitna rälssträngar byttes ut eller vändes så att den slitna insidan hamnade utåt. Växlarna kontrollerades och åtgärdades.²⁹

Utöver det direkta spårunderhållet hade banvakten som ansvar att hålla efter stängslet och grindarna som inhägnade järnvägen samt se till och sköta broar, diken och trummorna under spåret.

På vintern kilades spåret med s.k. vinterkilar och man bytte räler som av kylan skadats av rälsbrott. Beroende på snöfallet var banvakten sysselsatt med snöröjning i olika grad – arbetet var till en början helt manuellt med hjälp av snöskyfflar och enkla plogar men när järnvägarna drogs norrut tillkom s.k. spårrensarvagnar med större snöplogar på.³⁰

Förändringar

Under åren 1916-1922 slog man samman bevakningssträckorna till större enheter beroende på järnvägstrafikens utformning. Varje banvakt hade fortfarande en delsträcka att underhålla men man delade på de en till tre

²⁹ Olsson (red) »Banlära, första bandet« (1915) s 331-344

³⁰ Lindmark, a.a., s 10ff

dagliga besiktningarna av banan. Samtidigt började man använda sig av tramp- eller dragdressiner för att kunna ta sig fram snabbare. Syftet var att öka andelen underhållsarbete som utfördes av banvakter på bekostnad av antalet banarbetare.

Efter 1922 introducerades en mer flexibel banbesiktning med större hänsyn till varje bandels förhållanden samt behovet av banvaktens kunskaper vid banunderhåll där inte vanliga banarbetare var nog. Varje delsträcka av järnvägen varierade 1930 från 2,4 km på dubbelspåriga linjer till drygt 4,9 km på banor med mindre trafik.³¹

Kombinerade banvaktstugor och trafikplatser

På 1920-talet gavs vissa banvakter vid SJ i uppdrag att sköta »de smärre håll-, last- och mötesplatserna« längs statsbanan Ulriksfors-Volgsjön. Då banvakten inte kunde närvara lades det ansvaret över på hustrun.³²

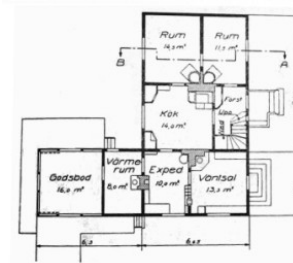
Några år senare kunde system med kombinerade banvaktstugor och trafikplatser i princip helt ersätta de bemannade trafikplatser som låg mellan banans ändpunkter. Vid SJs sträcka Sveg-Hede sköttes alla trafikplatser, utom Sveg och Hede samt en plats där expeditionshuset inte innehöll någon bostadsdel, från början av banvakten och hans familj.³³

Bilden i marginalen visar en trafikplats vid SJs statsbana Malung-Vansbro där en banvaktstuga av en typ från mitten 1910-talet byggts med vidhängande expedition, väntsal och godsmagasin närmast banan.³⁴

Liknande varianter tycks ha förekommit tidigare vid enskilda järnvägar och t.ex. var vissa banvaktstugor längs Gotlands järnväg tillbyggda med en separat väntsal³⁵ medan Örebro-Svartå järnväg år 1896 planerade att bemanna 8 av de 13 trafikplatserna längs banan med enbart banvakt.³⁶

Banvakterna försvinner

De allt tyngre och snabbare tågen krävde en järnväg som klarade av belastningen och ett bättre spårsläge. Från 1930-talet använde man s.k. mätvagnar som kunde registrera fel på spåret automatiskt – resultaten an-



En kombinerad banvaktstuga och trafikplats längs SJs statsbana Malung-Vansbro. Foto och ritning från Kungliga Järnvägsstyrelsen »Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av statsbanan Malung-Vansbro« (1939)

³¹ Varenius (huvudred) »Statens järnvägar 1906-1931, band 2« s 403ff

³² Kungliga Järnvägsstyrelsen »Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av statsbanan Sveg-Hede« (1931) s 27f

³³ Kungliga Järnvägsstyrelsen »Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av statsbanan Ulriksfors-Volgsjön« (1931) s 67

³⁴ Kungliga Järnvägsstyrelsen »Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av statsbanan Malung-Vansbro« (1939) s 25f

³⁵ GJ ritningssamling, Visby

³⁶ Örebro-Svartå järnvägs arkiv, PM om husbyggnader 1896

vändes för att effektivisera banunderhållet. Vid mitten av 1900-talet började man ersätta gruset i banvallarnas ballast med makadam och man provade att använda slipers av betong istället för de vanliga av trä.³⁷ Samtidigt kom banvakter och banarbetare att specialutbildas, t.ex. till spårsvetsare eller kurvsmätare.³⁸

Bevakningssträckorna blev än längre och antalet besiktningar minskade än mer. År 1949 fanns 2 208 bevakningssträckor som besiktigades en gång om dagen medan år 1958 var bara 1 369 sträckor kvar med en eller två besiktningar i veckan. Vid vissa bansträckor hade man år 1960 man på försök ersatt banvakterna med särskilda spårinspektörer som bara besiktigade spår. Utefter de rapporter som lämnades kunde sedan banmästaren planera och leda arbetena som utfördes av större arbetslag med tillgång till maskiner. Underhållsarbetena systematiserades och planlades nu mer centralt än tidigare.

Förhållandet mellan arbetslagen och banmästaren liknade snarare en beställningsverksamhet och internhyra togs ut för maskiner inom SJ.³⁹

År 1962 försvann begreppet banvakt ur slutligen SJs organisation och systemet med organiserade arbetslag ska ha blivit standard.⁴⁰ Hur länge systemet med banvakter levde kvar längs de sista enskilda järnvägarna vet jag inte exakt men enligt uppgift ska det in på 1970-talet ha funnits en bofast banvakt anställd längs Nora Bergslags järnväg (NBJ). Vid samma bana fanns även den sista manuellt bevakade vägbommen.⁴¹

Än idag lever lite av det gamla manuella banvaktsystemet kvar – varje år ska Banverket produktionspersonal utföra tre besiktningar av bl.a. bana och signalsystem till fots...⁴²

Att bli banvakt

Många banvakter ska ha rekryterats från den kår av rallare som byggde järnvägar. I viss mån ska även soldater ha blivit banvakter i och med att systemet med fast anställda soldater upphörde vid sekelskiftet 1800-1900. Likaså kunde säsonganställda banarbetare, efter ett antal säsong-

³⁷ Kungliga järnvägsstyrelsen »Sveriges järnvägar hundra år« s 21f

³⁸ Lindmark »Banvakts-, banförmans- och banmästarminnen« (1991) s 14

³⁹ Öhlund »Den bantekniska organisationens nuvarande struktur och dess ändamålsenlighet med hänsyn till den tekniska utvecklingen« (1960) s 5ff

⁴⁰ Lindmark, a.a., s 14 och 34

⁴¹ <http://www.banvakt.se/sok.php?objekt=4476>, 2007-05-23

⁴² Halvorsen, 2007-05-23

ers arbete och en rekommendation från en banmästare, få tjänst som banvakter.

Vid SJ fick en banvakt först en mer tillfällig anställning som »extra banvakt« eller »extra ordinarie banvakt«, och först efter några år blev man anställd som »ordinarie banvakt«. Som statsanställd fick man »konstitutorial« vilket i princip innebar anställning på livstid om man inte begick grova tjänstefel.⁴³

I »Banvakts-, banförmans- och banmästarminnen« redogör författaren, vars far var banvakt, för hur familjen flyttade runt i Väster- och Norrbotten allt eftersom fadern fick tjänst av mer fast karaktär – för att t.ex. få en ordinarie tjänst flyttade de från Tjappsåive till Stensjön – en sträcka på drygt 20 mil. I samma skrift beskrivs Anders Andersson förflyttningar från Bergfors mellan Kiruna och Riksgränsen i norr till Järna utanför Södertälje i söder för att avancera från extra banvakt 1895 till överbanmästare 1927.⁴⁴

Systemet med förflyttningar av banvakter tycks ha varit vanligt vid SJ – liknande historier finns i en skrift av Ulrik Almberg⁴⁵ och själv har jag hört en banvaktshustru i Hallsberg berätta om samma sak.⁴⁶

Banvaktstugan var inte banvaktens egendom, och när denne gick i pension skulle en ny banvakt flytta in.⁴⁷ Från 1950-talet fick en del pensionerade banvakter bo kvar i de banvaktstugor som inte längre bedömdes vara nödvändiga för driften av banan.⁴⁸

Banmästare

År 1928 organiserades SJ i fem distrikt som bl.a. bestod av ett antal bansektioner med en baningenjör som högste chef samt under denne en underingenjör och överbanmästare. Bansektionerna var uppdelade i banmästaravdelningar som sedan delades upp i banvakternas bevakningssträckor – banmästaravdelningens såväl som banvaktens närmaste chef var banmästaren.⁴⁹

⁴³ Lindmark, a.a., s 8

⁴⁴ Ibid, s 44ff och 54f

⁴⁵ Almberg »Banvaktstugor och järnvägstationer 5:e distriktet, stambanan Långsele-Boden samt tvärbanor« (2006) s 16ff

⁴⁶ Mellberg, våren 2003

⁴⁷ Wååg, a.a., s 32f och 76

⁴⁸ Axelsson, Ekberg och Sundberg »Iskarboda banvaktstuga« (2006) s 19

⁴⁹ Varenius (huvudred) »Statens järnvägar 1906-1931, band 2« s 61

	1860	1880	1900	1920
Överbanmästare	0	17	27	65
Banmästare	31	113	126	240
Banvakter	144	1210	1464	2958

Tabell som visar antal anställda i tre olika yrkesgrupper vid SJs banavdelning under några år.⁵⁰

Ursprungligen var banmästarens främsta uppgift att kontrollera banvakternas arbete genom besiktningar men de hade även mer administrativa och ekonomiska uppgifter. Senare fick banmästaren en allt högre grad av arbetsledande funktion.

De första banmästarna tros ha hämtats dels från militären och dels från banvaktsstyrkan. Först omkring sekelskiftet 1800-1900 inrättades reguljära kurser för banmästare – något som hade saknats före dess – vissa perioder och under vissa delar av utbildningen bedrevs som brevkurs.⁵¹

⁵⁰ Welin (huvudred) »Statens järnvägar 1856-1906, del 4« s 637 och Varenius (huvudred) »Statens järnvägar 1906-1931, band 2« s 76ff

⁵¹ Lindmark, a.a., s 15ff

BANVAKTSTUGOR

En banvaktstuga var en tjänstebostad för en banvakt och ägdes av den järnväg som banvakten var anställd hos. Exakt när de första banvaktstugorna uppfördes har jag inte kunnat utröna men de bör ha funnits med »från början« åtminstone vid SJ men även tidigt hos de enskilda järnvägarna.

Till avsnitten nedan har Aghult, Lind och Sandins »Järnvägsdata 1999« använts som källa för allmänna historiska uppgifter om olika järnvägar om inget annat nämns. Denna bok är uppdelad i olika avdelningar och sidorna 19-243 innehåller uppgifter om alla järnvägssträckor i landet för allmän trafik, men den innehåller också bl.a. på sidorna 281-312 en översikt över nätets framväxt. Beskrivningen av järnvägarna i boken är systematiskt och till största del alfabetiskt ordnade beroende på om det rör sig om en statlig eller enskild järnväg.

För att notapparaten inte ska översållas av källhänvisningar till denna bok har de inte tagits med undantag av notiser i texten som ska göra det möjligt för läsaren att själv finna respektive bana i boken. Statliga historiska järnvägar markeras med »SJ« följt av det namn som »Järnvägsdata 1999« använder. För enskilda järnvägar används banans namn eller förkortning enligt samma skrift.

Bandelar

Svenska järnvägsklubben (SJK) och Sveriges järnvägsmuseum har utvecklat ett system där man har delat in hela landets historiska och nutida järnvägsnät i s.k. bandelar. SJKs arkiv och Sveriges järnvägs museums samlingar ska vara ordnade efter dessa bandelar.

Systemet ska göra det möjligt att enkelt att sortera och hitta uppgifter om eller föremål knutna till en viss plats, t.ex. en banvaktstuga, utan att behöva ta hänsyn till vem som ägde eller använde byggnaden vid en viss tidpunkt. Att använda bandelar kan jämföras med bruket i muséer att sortera efter geografiska områden – bandelarna kan ses som järnvägs-historiska linjära »socknar«.

Dessvärre har systemet inneburit att man varit tvungen att söka bland flera bandelar för att få ihop helheter⁵² – som exempel består SJs västra stambana Stockholm-Göteborg av elva bandelar. Totalt finns 440 bandelar i detta system.⁵³

Banverket använder också ett system med bandelar men det skiljer sig något från det ovan genom att man bl.a. bara har med sitt eget, nutida järnvägsnät.⁵⁴

För att kunna arbeta systematiskt samt att hantera ritningar och bilder logiskt valde jag att utgå från det historisk inriktade systemet med bandelar och inte det som Banverket använder. För att kunna använda bandelarna i databasen har jag lagt till ytterligare egna 46 bandelar – främst sidospår från de ursprungliga bandelarna men även sträckor där spåren har dragits om andra vägar. På <http://www.banvakt.se/sok.php?lan=Alla> kan man se de bandelar som har använts – numret på de bandelar jag har lagt till innehåller ett understreck (_).

Historia

Av egen erfarenhet samt av ritningar och bilder tycks de flesta banvaktstugor ha haft två saker gemensamt: närheten till spåret och någon form av identifierande skylt med husets nummer och ibland också namn väl synligt på huset.

Eftersom jag har funnit banvaktstugor som oberoende av ägare har stora likheter eller är helt identiska har jag förenklat redovisningen av dess utseenden och delat in stugorna efter vad jag betraktar som typer eller perioder.

⁵² <http://www.jvmv.se/bandelsregister/Bandel/Inledn.htm>, 2007-05-25

⁵³ <http://www.jvmv.se/bandelsregister/Bandel/NrLista.htm>, 2007-05-25

⁵⁴ <http://www.banverket.se/sv/Banverket-Produktion/Amnen/Kontakt/Kartor.aspx>, 2007-05-26



Banvaktstuga 246 med namnet »Diö bro« på sträckan Liatorp-Diö i södra Småland längs SJs södra stambana. På långsidan syns stugans nummer. Foto från Sveriges Järnvägmuseum i Gävle.

Banvaktstugor var en av många byggnadstyper som tillkom när en järnväg byggdes – för SJs västra stambana uppfördes som exempel även stationshus, bostadshus, restauranger, godsmagasin, avträden, lokstall, verkstäder och vattentorn samt en mängd bodar, förråd och andra uthus efter typritningar.⁵⁵

Vid SJ tycks banvakterna från början ha haft »fri bostad« – antingen bodde man i statens hus eller så fick man ett lönetillägg för hyra av bostad. Från 1880-talet var även bränsle för uppvärmning av banvaktstugan gratis.⁵⁶ År 1920 höjdes de lägsta lönerna och den fria bostaden försvann – några år tidigare kom lönetillägg för de som bodde på »kallort« och som varierade beroende på hur långt norrut i landet man bodde.⁵⁷

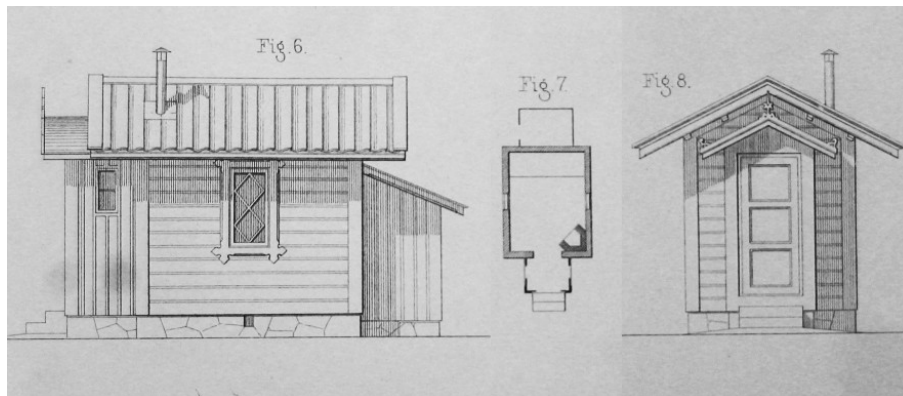
⁵⁵ Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader »Teknisk-ekonomisk beskrifning öfver svenska statens jernvägsbyggnader, allmän översigt jemte särskild beskrifning öfver vestra stambanan Stockholm-Göteborg med utgrening till Örebro« (1872) s 296ff

⁵⁶ Welin (huvudred) »Statens järnvägar 1856-1906, del 4« s 531f och s 536

⁵⁷ Varenius (huvudred) »Statens järnvägar 1906-1931, band 1« s 120ff

SJ 1855-1872

Under denna period byggde SJ de första stambanorna – den södra, västra, östra och nordvästra stambanan samt förgreningen Hallsberg-Örebro.



Banvaktstugan för ogifta banvakter som (åtminstone) användes längs SJs västra stambana var minst sagt spartansk. Ritning från »Teknisk-ekonomisk ekonomisk beskrifning...« från 1868.

Vid västra stambanan byggdes av 186 banvaktstugor som beskrivs tillhöra tre olika sorter: dubbla banvaktstugor för två familjer, enkla dito med plats för en familj samt en liten typ för ogifta banvakter på enbart 7 kvm räknat på stugans yttermått! En klar majoritet av stugorna var enkla och de hade gaveln vänd mot banan. Normalt byggdes stugorna av liggande timmer men på vissa ställen förekom tegel och i ett fall byggdes ett gjutet hus, vilket dock inte ansåg vara en särskilt lyckad konstruktion.⁵⁸

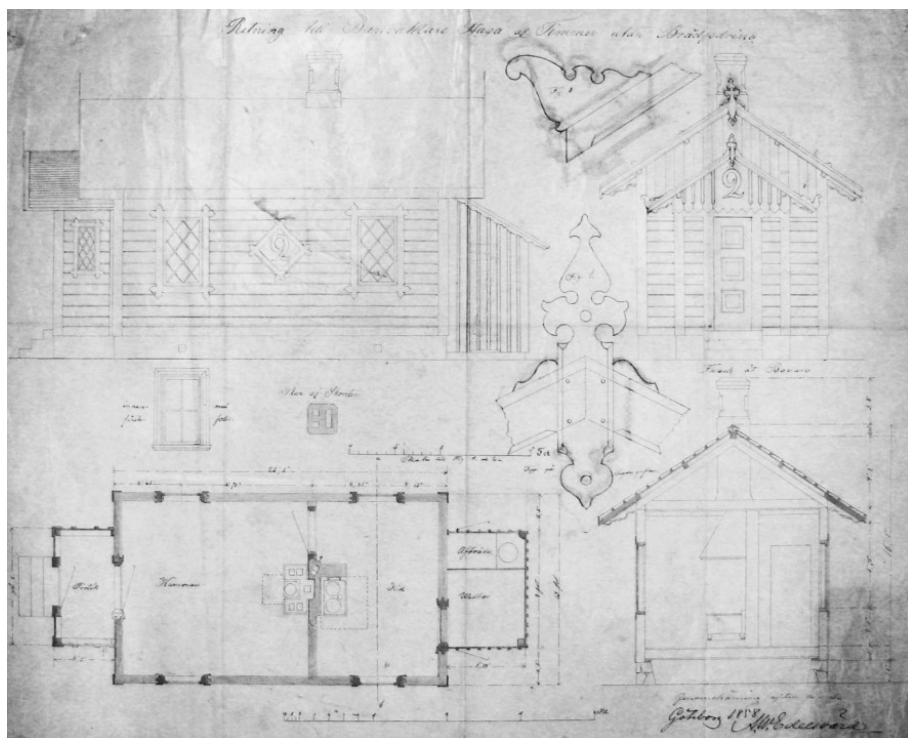
Den äldsta daterade ritning som jag har funnit över en enkel banvaktstuga visar en 6.68 m lång och 3.86 m bred stuga. Ritningen är signerad av SJs chefsarkitekt A W Edelsvärd⁵⁹ år 1858.

Den vanliga enkla banvaktstugan av trä från denna period består av ett rum och kök och har en förstuga med entré vid den främre gaveln och en vedbod med dass vid den bakre gaveln. Vindskivorna är rikt dekorerade i förhållande till husets helhet, fönstren har kryssande spröjsar med tydliga siffror på gavel och långsidan.⁶⁰

⁵⁸ Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader 1872, a.a. s 302f

⁵⁹ A W Edelsvärd finns beskriven i Linde »Stationshus 1855-1895 – A W Edelsvärd som järnvägsarkitekt« (1989)

⁶⁰ SJ Ritningssamling Göteborg, skåp J30 låda 2



»Ritning till Banvaktare Stuga af timmer utan Brädfodring« från 1858.
Ritning från SJs ritningssamling, Landsarkivet i Göteborg.

Banvaktstugorna ska ha byggts så att gaveln hamnade mot spåret så att långsidans fönster skulle ge utblick längs spåret. Enkla banvaktstugor av denna modell ska ha använts vid i princip alla järnvägssträckor som SJ byggde fram till 1872.⁶¹ Under perioden varierade bl.a. planmåttet på de enkla banvaktstugorna något med tiden.⁶²

En lite större variant av den äldsta stugan, men utan dass i den bakre utbyggnaden, kallas »1862 års modell« hos SJ. Modellens bredd och längd ökades med knappt en meter jämfört med den äldsta ritningen.⁶³

I en källa⁶⁴ visas en ritning av en banvaktstuga med den felaktiga bildtexten »Enkel banvaktstuga af 1872 års modell« trots att det troligen rör sig om en drygt tio år yngre ritning. En annan källa har använt samma uppgift och drar dessvärre något förhastade slutsatser.⁶⁵

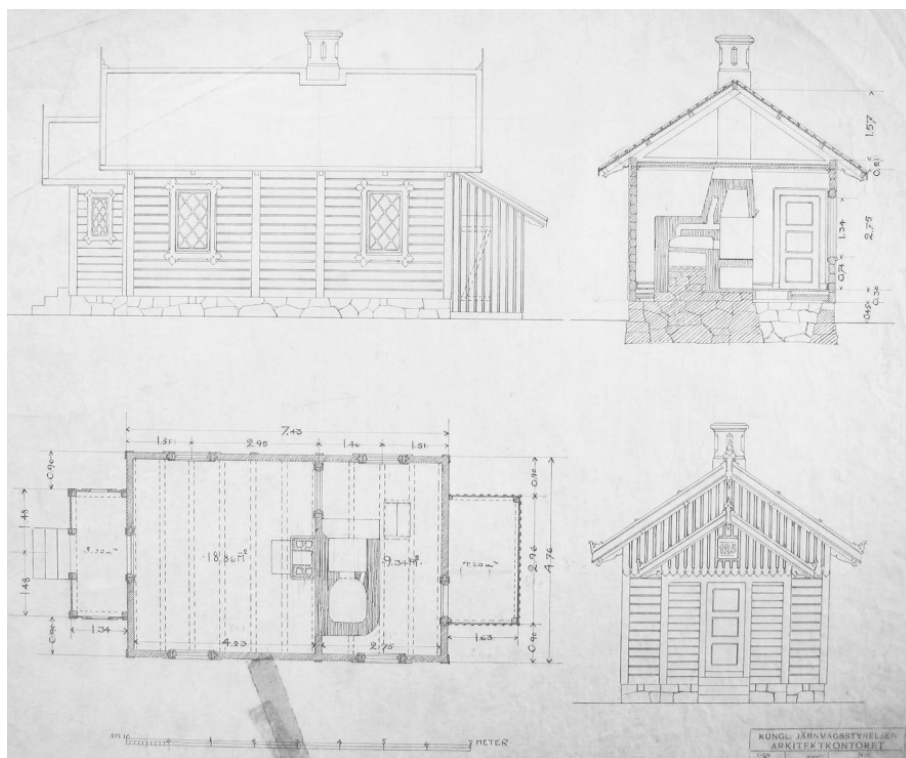
⁶¹ Welin (huvudred) »Statens järnvägar 1856-1906, del 2« s 432

⁶² SJ Bantekniska byråns arkiv, diarienummer 1924/203

⁶³ SJ Ritningssamling Stockholm, mapp T7

⁶⁴ Welin (huvudred) »Statens järnvägar 1856-1906, del 2« (1906) s 435

⁶⁵ Lindmark, a.a., s 19f



Banvaktstuga av »1862 års modell«. Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.

Vid flera enskilda järnvägar i Sverige fanns banvaktstugor med tydliga likheter med de tidigaste enkla stugorna av trä vid SJ från denna period. Som exempel använder Nässjö-Oskarshamns järnväg (NOJ),⁶⁶ Kalmar-Berga järnväg (KBJ),⁶⁷ Gotlands järnväg (GJ)⁶⁸ och Uddevalla-Vänersborg-Herrljunga järnväg (UVHJ)⁶⁹ sådana stugor.

Enligt min kartläggning ska enkla banvaktstugor av denna typ funnits vid åtminstone 23 bandelar som byggts av staten och vid sju som byggts av enskilda järnvägar.

⁶⁶ SJ Ritningssamling Stockholm, mapp Nässjö-Oskarshamn

⁶⁷ http://www.historiskt.nu/diverse/dagens_bild/dagens_bild_24.asp, 2007-04-18

⁶⁸ GJ ritningssamling, Visby

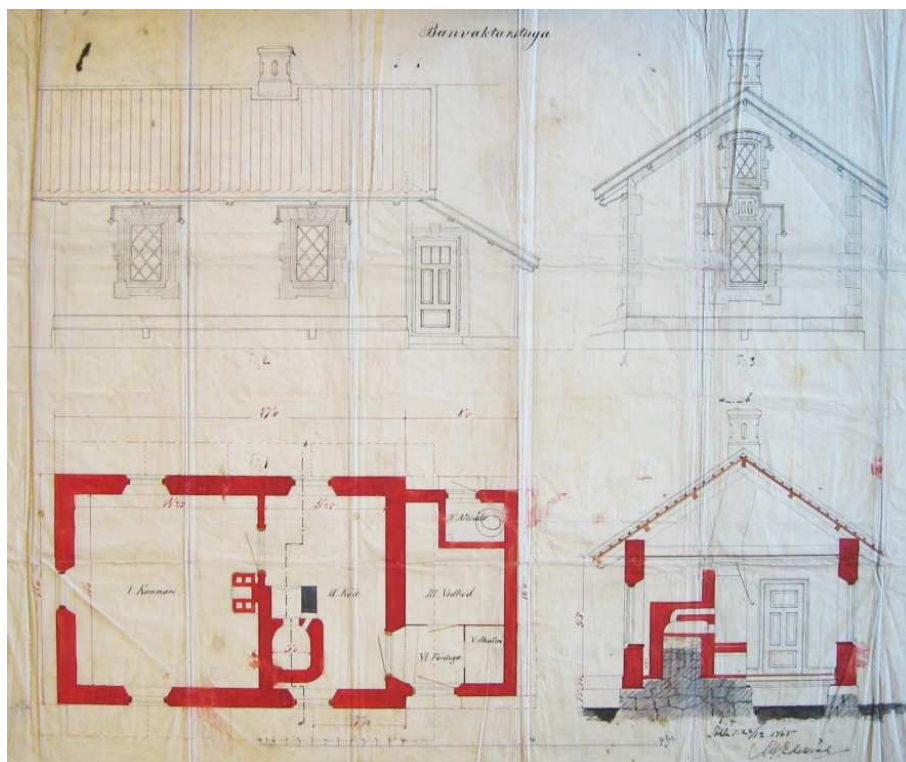
⁶⁹ <http://www.vastergotlandsmuseum.se:8080/blanketter/CgiText-GetRecord?FGID=1M16.A145023:1931C&Formname=/blanketter/fotostor.html&Incl=000000000000&Recnr=10>, 2007-04-18



Banvaktstugan i Flakeberg längs f.d. UVHJ i Västergötland tycks vara byggd efter en tidig SJ-modell. Foto författaren i april 2007.



Banvaktstugan i Buttle längs f.d. Gotlands järnväg i mars 2007. Foto författaren.



Enkel putsad banvaktstuga utan förstuga daterad 1865. Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.

Putsade fasader

Under perioden 1855-1872 förekommer det även banvaktstugor vid SJ som var putsade. I vissa fall hade man inte byggt den främre förstugan och ytterdörren fanns istället i den bakre utbyggnaden.⁷⁰

Även här verkar de enskilda järnvägarna inspirerats av SJ och som exempel finns putsade stugor av liknande modell vid Hjo-Stenstorps järnväg (HSJ),⁷¹ Mellersta Hallands järnväg (MHJ)⁷² och Landskrona-Kävlinge järnväg (LaKJ).⁷³

⁷⁰ SJ Ritningssamling Stockholm, mapp T7

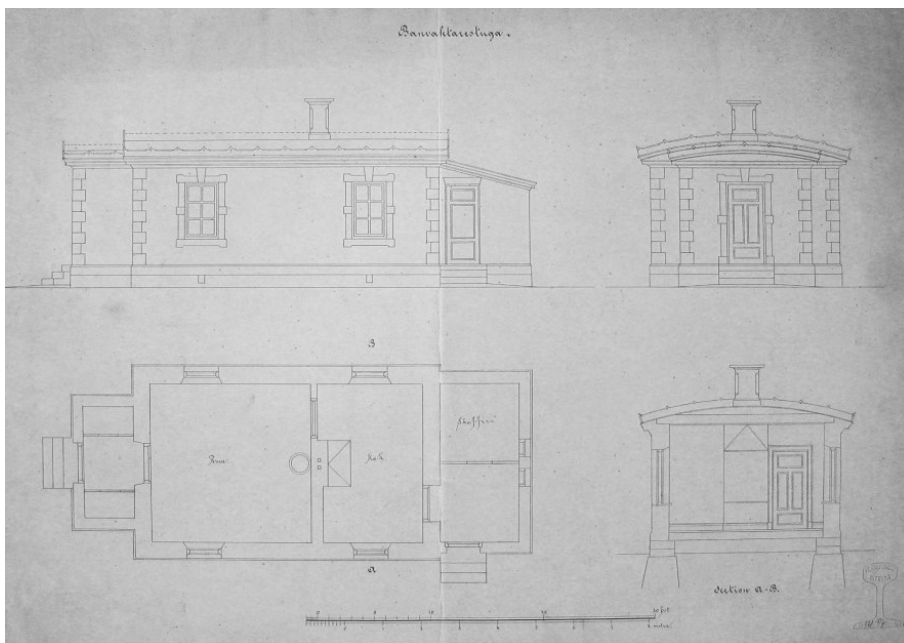
⁷¹ <http://www.hsj.se/hsj/banvaktstugor.asp>, 2007-05-29

⁷² http://zimbra.hallmus.se:8080/search/hitlist/?alla_namn=&per_sida=50&simple_match=1&beskrivning=banvakt&ort_any=, 2007-04-19

⁷³ SJ Ritningssamling Stockholm, mapp Landskrona-Kävlinge järnväg



Banvaktstuga 1 Åsen vid f.d. Hjo-Stenstorps järnväg (HSJ) 1974. Foto Jöran Johansson

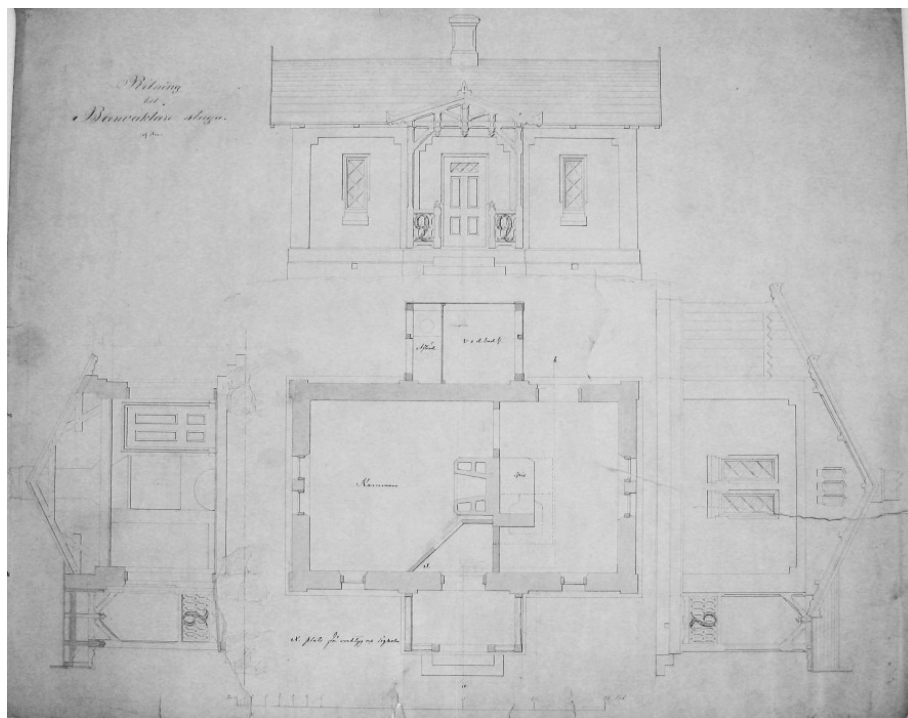


Banvaktstuga vid Helsingborg-Råå-Ramlösa järnväg (HRRJ). Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.

Jag har funnit belägg för sådana putsade enkla banvaktstugor vid två bandelar som byggts av staten och vid nio som byggts av enskilda järnvägar. Den mest säregna av dessa är en ritning från Helsingborg-Råå-Ramlösa järnväg (HRRJ) med en mycket flack stickformad takform.⁷⁴

Veranda längs långsidan

Under perioden 1855-1872 ska SJ även ha byggt banvaktstugor i sten med förstubro längs stugans långsida och med en utbyggnad på baksidan för vedbod och avträde. Ritningen nedan kommer från SJ:s södra stambana⁷⁵ men den finns även med i en ritningssamling kopplad till SJ:s västra stambanan⁷⁶ där den uppges ha byggts i två eller tre exemplar.⁷⁷



Ritning till banvaktstuga av sten som ska ha använts vid SJ:s södra stambana. Ritning från SJ:s ritningssamling, Landsarkivet i Göteborg.

Modellen tycks ha påverkat utformningen av vissa enskilda järnvägars banvaktstugor. Jag har dessvärre inte hittat några bilder eller fler ritningar av denna typ vid SJ och jag vet inte mycket om dess spridning.

⁷⁴ SJ Ritningssamling Stockholm, mapp Helsingborg-Råå-Ramlösa järnväg

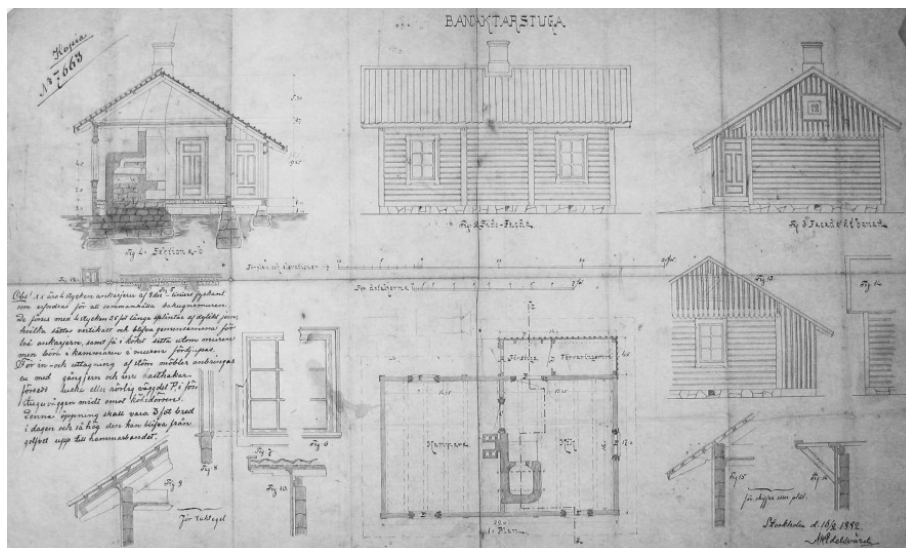
⁷⁵ SJ Ritningssamling Göteborg, skåp J30 låda 2

⁷⁶ Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader »Teknisk-ekonomisk beskrifning öfver svenska statens jernvägsbyggnader, vestra stambanan Stockholm-Göteborg med utgrening till Örebro« (1868) blad 59

⁷⁷ Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader 1872, a.a. s 303

SJ 1872-1892

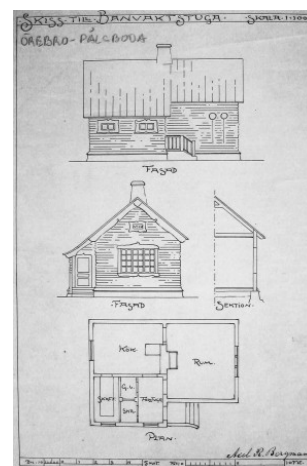
Efter många klagomål på att de äldre stugorna var allt för små utvecklade SJ en något större banvaktstuga kallad »1872 års modell« som fanns såväl i enkelt som dubbelt utförande.⁷⁸



Banvaktstuga av »1872 års modell«. Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.

Planlösningen hos de enkla banvaktstugorna av 1872 års modell liknade föregångarnas i huvudsak men den viktiga skillnaden var att förstugan flyttades från gaveln till långsidan – dörren satt fortfarande parallellt med gaveln. Typen var betydligt mer sparsmakat dekorerad om man undantar den sågtandade panelen vid gavelröstena. Stugans nummer placerades som regel på gaveln mot banan. Stugan var vid SJ 8.61 m lång och 5.04 m bred räknat på yttermått.⁷⁹

Den enkla banvaktstugan av 1872 års modell tillhör enligt min undersökning den modell som i mycket varit stilbildande och fått flest efterföljare i landet. Jag har funnit banvaktstugor vid 90 bandelar där stugor är direkta kopior av eller har tydliga drag av denna SJ-typ – på de följande sidorna visas först två fotografier från banvaktstugor vid SJ och sedan fyra ritningar från enskilda järnvägar där man byggt sådana stugor.



Ritning på banvaktstuga från sträckan Örebro-Pålsboda i Närke längs Norra Östergötlands järnväg. Stugan har drag från SJs modell 1872. Ritning från SJs ritnings-samling, Riksarkivet i Arninge

⁷⁸ Varenius (huvudred) »Statens järnvägar 1906-1931, band 2« s 430ff

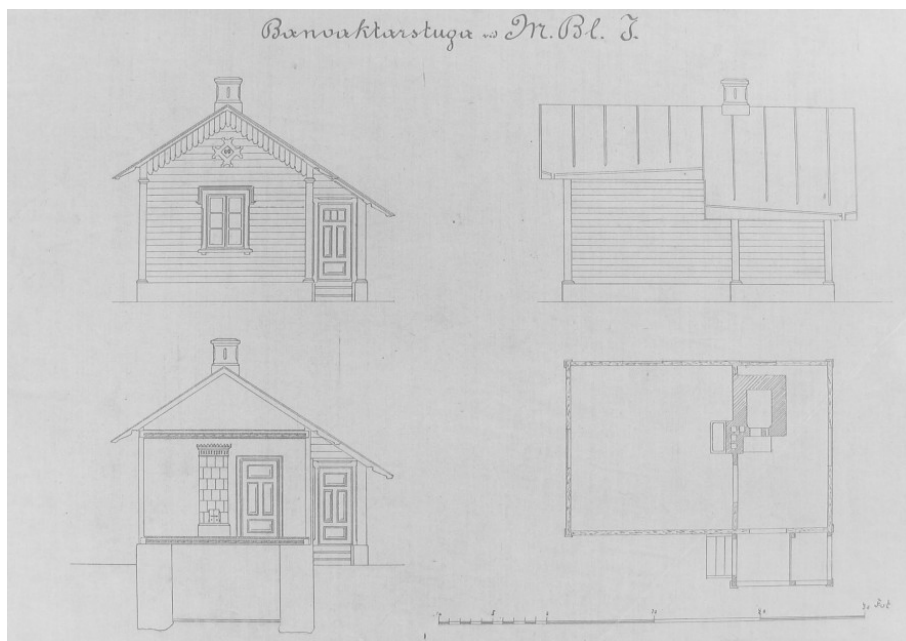
⁷⁹ SJ Ritningssamling Stockholm, mapp Svartälvs järnväg – kommentar: ritningen finns i en enskild järnvägs arkiv men är kopierad från SJ och bär chefsarkitekt Edelsvårds namnteckning.



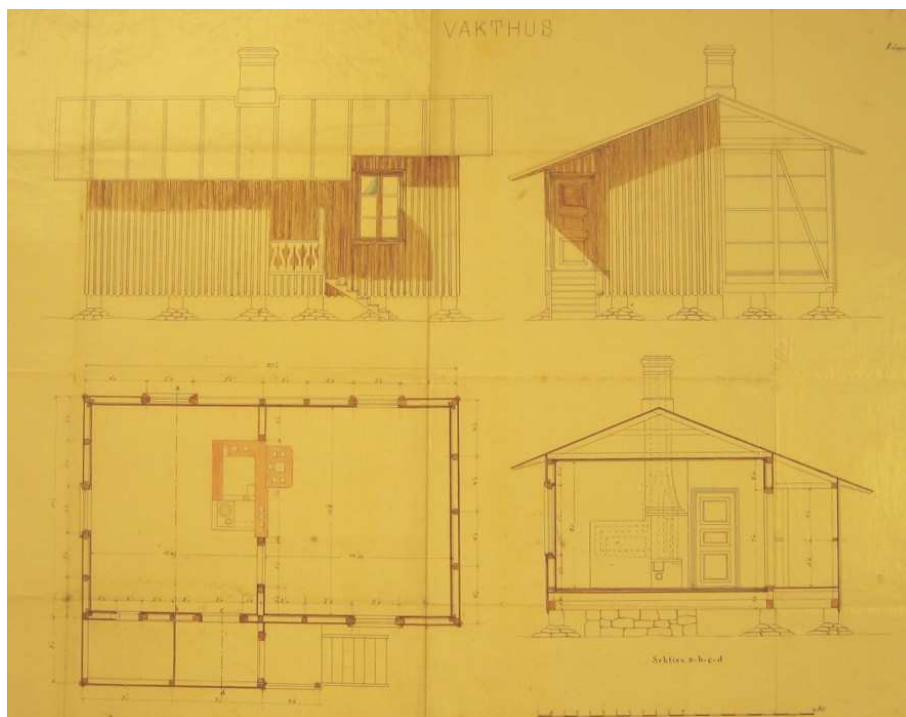
Banvaktstuga 167 Svartsjöbäcken mellan Mellansel och Vännäs i södra Västerbotten 1996. Foto Jöran Johansson



Banvaktstuga 558 Stamgårde mellan Järpen och Åre i Jämtland. Foto från Sveriges järnvägmuseum i Gävle.



Banvaktstugor från Mellersta Blekinge järnväg (MBLJ) ovan och Dalslands järnväg (DJ) nedan. Ritningar från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.

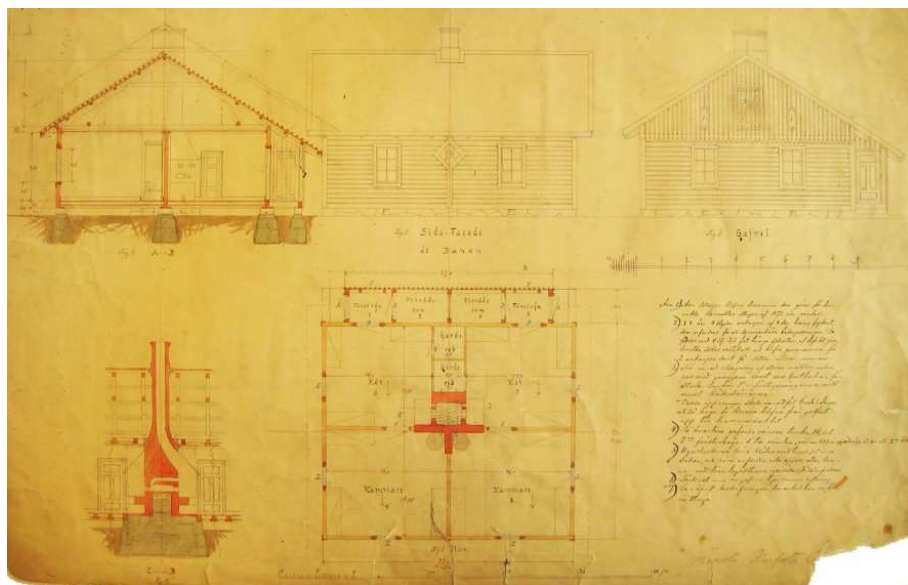


Precis som de tidigaste SJ-modellerna tycks ha varit förhärskande fram till 1872, verkar 1872 års modell vara standarden under utbyggnaden av SJs nät norr om Uppsala. Det rör sig om stora avstånd, från Uppsala i söder till Hällnäs i norr – SJs norra stambana på sträckan Uppsala- Krylbo-Bollnäs-Ånge, Norrländska tvärbanan Ånge-Östersund-Duved samt stambanan genom övre Norrland från Bräcke till någonstans mellan Hällnäs och Bastuträsk – vilket omfattar 19 bandelar.⁸⁰

Utöver de fyra ritningarna från de enskilda järnvägarna som visas ovan⁸¹ fanns även banvaktstugor av liknande typ vid exempelvis Borlänge-Siljans järnväg (BSJ),⁸² Halmstad-Nässjö järnväg (HNJ)⁸³ och Stockholm-Västerås-Bergslagens järnväg (SWB).⁸⁴

Dubbel banvaktstuga 1872

Den dubbla banvaktstugan från 1872 var i princip två enkla stugor som byggts ihop med gemensam skorstensstock och bakugn.⁸⁵



Ritning till dubbel banvaktstuga från 1872 från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Arninge.

⁸⁰ Almqvist, a.a., s 22-124 samt fotosamling Peter Berggren, Jöran Johansson och Peter Sandström

⁸¹ SJ Ritningssamling Stockholm, mapparna Blekinge kustbana, Dalslands järnväg respektive Varberg-Äträngens järnväg samt GJ ritningssamling, Visby

⁸² Lind »Siljansbanan« (1984) s 40

⁸³ SJ Ritningssamling Stockholm, mapp Halmstad-Nässjö järnväg 1-4

⁸⁴ Fotosamling J L Hallgren och http://www.frykmo.se/mj/hus/hus_texto.htm, 2007-05-30

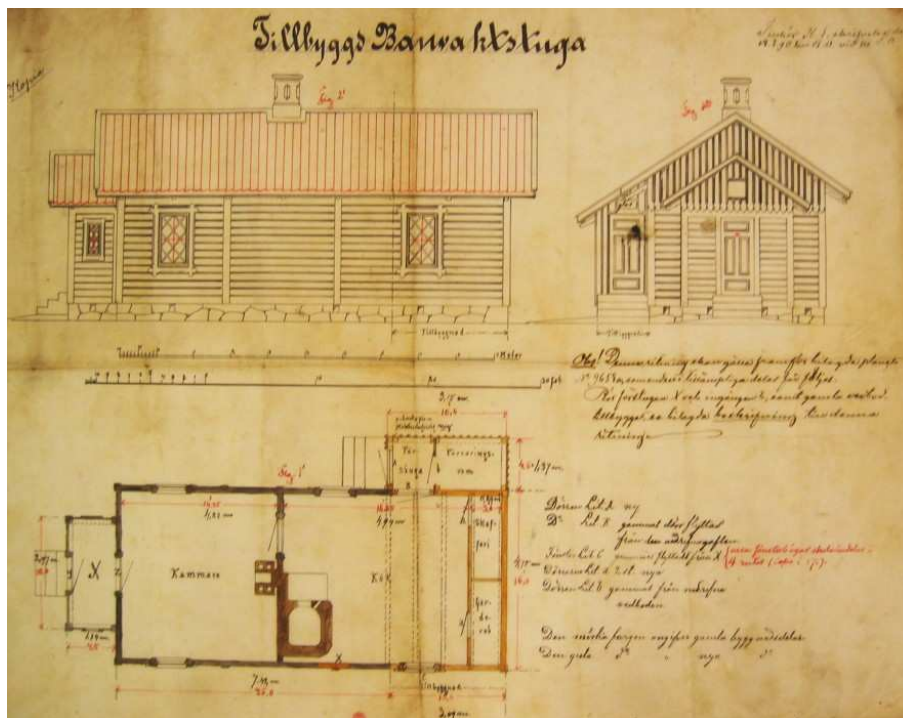
⁸⁵ SJ Ritningssamling Stockholm, mapp T3

De dubbla stugorna tycks finnas vid ungefär samma järnvägssträckor som de enkla av 1872 års modell vid SJ men inte i samma stora antal.

Vid de enskilda järnvägarna finns det dubbla banvaktstugor, som i mindre grad än jämfört med de enkla stugornas uppenbara likheter, påminner om SJs dubbla stugor. Som exempel kan ett inte allt för tydligt foto från Stockholm-Roslagens järnväg (SRJ)⁸⁶ och en ritning från Norra Södermanlands järnväg (NrSlJ).⁸⁷

Samtida ombyggnationer

År 1872 års modell av enkel banvaktstuga utvecklades som redan nämnts efter klagomål från dem som bodde i stugorna. Om- och tillbyggnaderna av de föregående stugorna verkar ha startat relativt tidigt hos SJ och jag har bl.a. hittat en ritning från omkring 1890 som visar en banvaktstuga från den första perioden som byggts till bakåt samt med en förstuga längs långsidan likt 1872 års modell.⁸⁸



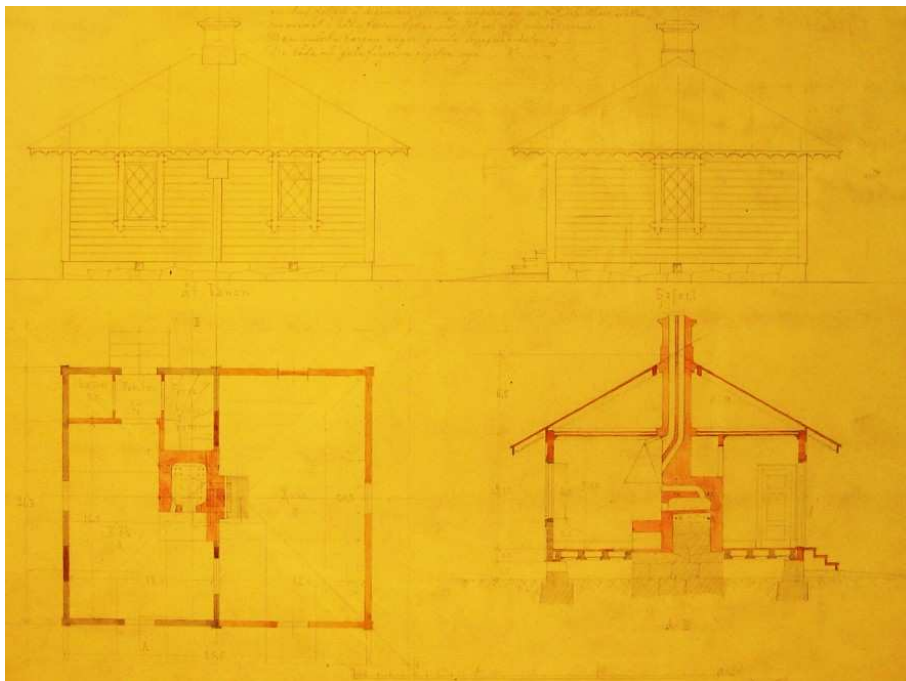
Ritning över tillbyggd banvaktstuga från 1890 från SJs ritnings-samling, Landsarkivet i Göteborg.

⁸⁶ <http://www.lan.kth.se/vbatest/4900.html>, 2007-05-29

⁸⁷ SJ Ritningssamling Stockholm, mappt T3

⁸⁸ SJ Ritningssamling Göteborg, skåp J30 låda 2

I en källa från 1920-talet kallas en utbyggd banvaktstuga som ovan för »1889 års modell« vid SJ och den verkar behandlas som en typritning. Enligt planskissen i källan har stugan fortfarande ett rum och kök men det finns fler förvaringsutrymmen och längden är 10.5 m medan bredden 4.76 m tycks vara den samma. Ett flertal stugor tycks ha byggts ut på detta sätt.⁸⁹



Ritning över en tillbyggd banvaktstuga från 1882. Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.

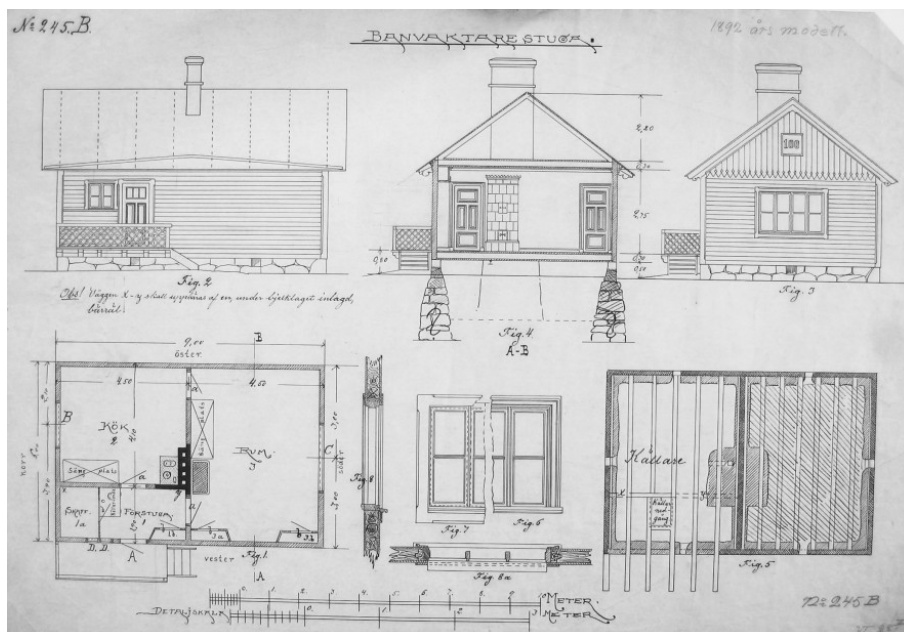
Ritningen ovan visar en tillbyggnad av en banvaktstuga som är daterad 1882. Stugan har tälttak, kvadratisk planform och en planlösning som inte liknar de tidiga modellerna. Jag vet inte om det rör sig om en typritning eller ett enskilt objekt – på ritningen står en eller två beteckningar som kan tyda på det senare.⁹⁰

SJ 1892-1897

En serie av ritningar, som i efterhand tycks blivit märkta med »1892 års modell«, visar en till yttermått 9 m lång och 6 m bred enkel banvaktstuga, utan separat förstuga och med entrén längs långsidan.

⁸⁹ SJ Bantekniska byråns arkiv, diarienummer 1924/203

⁹⁰ SJ Ritningssamling Stockholm, mapp Hamra



Banvaktstuga av 1892 års modell. Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.

Banvaktstugan har en beboelig våning, består av ett rum och kök och den smala och breda skorstensstocken sitter inte centrerat över taknocken. Hur stugan har utvecklats har jag inte funnit i skrift men förlänger man förstugan på 1872 års modell längs långsidan får man en planlösning som i mycket påminner om den för 1892 års typ. Det kan alltså röra sig om en utökning av 1872 års banvaktstuga men med en inbyggd förstuga/hall och skafferier som båda »delar« på ett fönster.⁹¹

Denna typ har jag med säkerhet bara funnit i Västerbottens och Norrbottens län, längs delar av SJs stambana genom övre Norrland⁹² samt längs södra delen av SJs Malmbanan.⁹³ Många stugor ligger med gaveln mot spåret men parallell placering förekommer också. Någon dubbel version av stugan har jag inte funnit. En ritning från Skövde-Axvalls järnväg (SAJ) visar en banvaktstuga med full övervåning men med en planlösning är identisk med SJs typ från 1892.⁹⁴ Planlösningen återkommer även hos andra banvaktstugor längs enskilda järnvägar, se nedan.

⁹¹ SJ Ritningssamling Stockholm, mapp T7

⁹² Almberg, a.a., s 22-124

⁹³ SJ Ritningssamling Stockholm, mapp T3

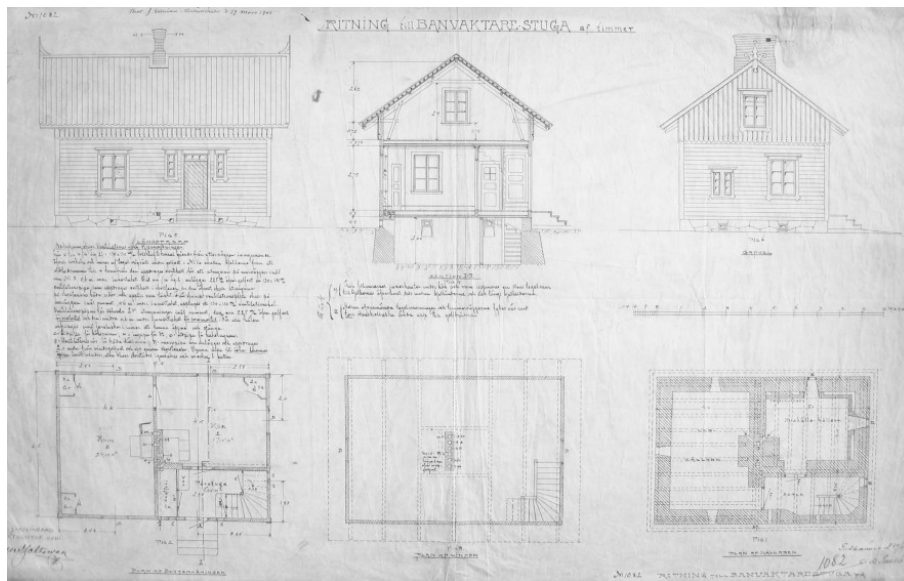
⁹⁴ SJ Ritningssamling Stockholm, mapp Skövde-Axvalls järnväg

SJ 1897-1921

Under SJs första 50 år byggdes 1 889 banvaktstugor längs de statliga järnvägarna varav 240 var byggda i »sten« och resten av trä – troligen avser »sten« t.ex. tegel och putsade byggnader. Majoriteten av stenbyggnaderna (207 stycken) ska ha uppförts efter år 1895.⁹⁵

SJ 1897-1902 trä

Strax innan sekelskiftet 1800-1900 signerade SJs nyblivne chefsarkitekt Folke Zettervall⁹⁶ ritningen till en ny, större banvaktstuga som har kallats »1897 års modell«.



Banvaktstuga av 1897 års modell. Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.

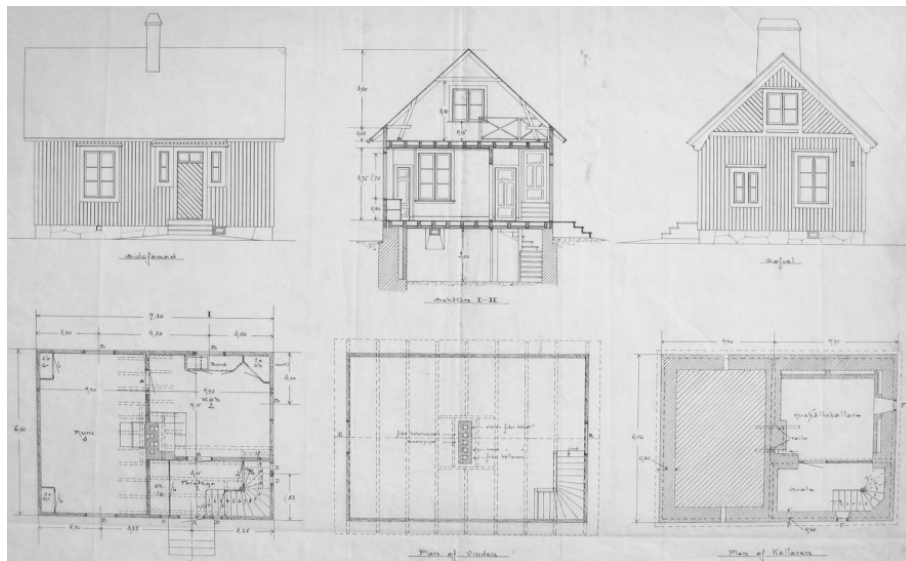
Ritningen visar en enkel banvaktstuga av timmer som är 9,4 m lång och 6,5 m bred med en oinredd vind med nästintill full ståhöjd och källare under hela banvaktstugan. Skorstensstocken är centrerad över taknocken och skorstenen är betydligt bredare än vad den är djup.

Entrédörren omges av sido- och överljusfönster som släpper in ljus i hallen och i skafferiet – även trapphuset har små fönster. Där vindskivorna möts finns en liten dekoration, panelen vid gavelröstena är sågtandad

⁹⁵ Varenius (huvudred) »Statens järnvägar 1906-1931, band 2« s 473ff

⁹⁶ Linde »Stationshus 1855-1895 – A W Edelsvärd som järnvägsarkitekt« (1989) s 21

i underkanten och de korslagda fönsterfodren slutar i spetsar – jämför med ritningen från 1858! Planlösningen verkar ha utgått från 1892 års banvaktstuga.



Banvaktstuga av trä som kan ha kallats 1902 års modell. Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.

Det som enligt en källa kallas banvaktstuga av »1902 års modell« enligt en källa⁹⁷ tycks vara en version av 1897 års modell fast med färre dekorationer, snedställd panel i gavelröset och mindre källarutrymme. I övrigt är de mycket lika med tanke på planlösning och yttermått.

Enligt ritningen över 1897 års modell ska sådana banvaktstugor ha byggts vid SJs sträcka Gällivare-Koskullskulle och SJs västkustbana medan ritningen från 1902 saknar notis om sträckor.⁹⁸ Banvaktstugor av typ 1897 finns med säkerhet längs SJs järnvägssträckor Boden-Morjärv⁹⁹ och Gällivare-Koskullskulle. Många stugor verkar ha placerats med gaveln mot banan men det förekommer även att de ligger med långsidan mot järnvägen.

⁹⁷ Welin (huvudred) »Statens järnvägar 1856-1906, del 2« s 469

⁹⁸ SJ Ritningssamling Stockholm, mapp T7

⁹⁹ <http://www.tobbeeriksson.se/history.htm>, 2007-05-30



Banvaktstuga 514 Pesinenjokk vid SJs Malmbanan mellan Kiruna och Riksgränsen i Norrbotten 2006. Foto Peter Sandström.

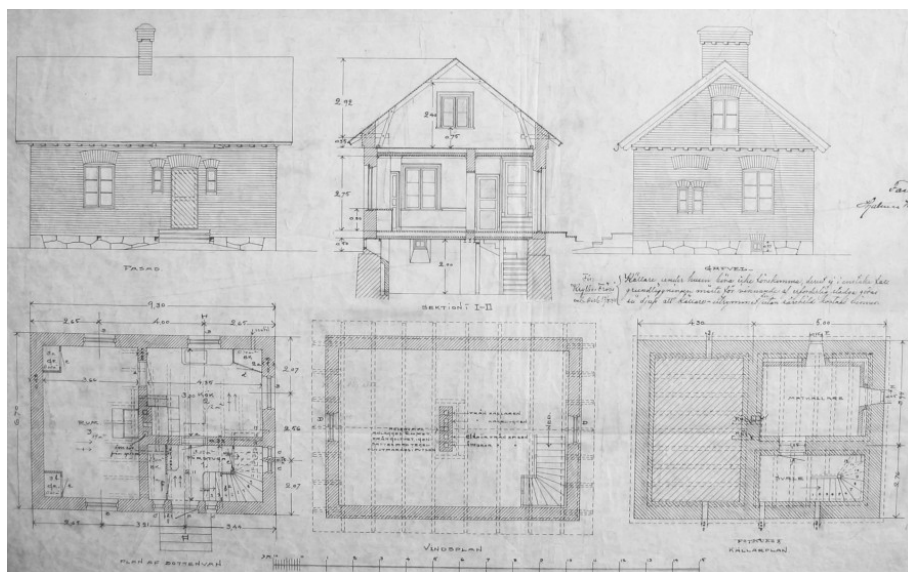
Längs SJs Malmbana Gällivare-Riksgränsen finns banvaktstugor som tycks vara en mix mellan 1897 och 1902 års modell med 1897 års panel och fönster men med 1902 års fönsterfoder och dekorerade avslut på vindskivorna. Banvaktstugor av trä av någon av typerna förekommer på spridda ställen även vid SJs statsbana Göteborg-Strömstad och vid norra stambanan.¹⁰⁰ En banvaktstuga längs Gammelstad-Karlsvikshyttans järnväg (GKJ) ska ha byggts med 1902 års modell som förlaga.¹⁰¹

SJ 1900 tegel

Efter 1900 börjar SJ bygga banvaktstugor med samma planlösning och huvudsakliga utseende som de i trä från 1897-1902 men med stomme av tegel. Stugorna har en enklare utformning och särskilt de som putsades är närmast funktionalistiskt strama. Trähusens sågtandade gavelpanel motsvaras av ett listverk på tegelhusen. Viss variation förekommer i planets storlek men även vilken del av bottenvåningen som användes som för kök respektive rum.

¹⁰⁰ Fotosamling Stig Johansson, Peter Sandström och Sveriges järnvägmuseum i Gävle

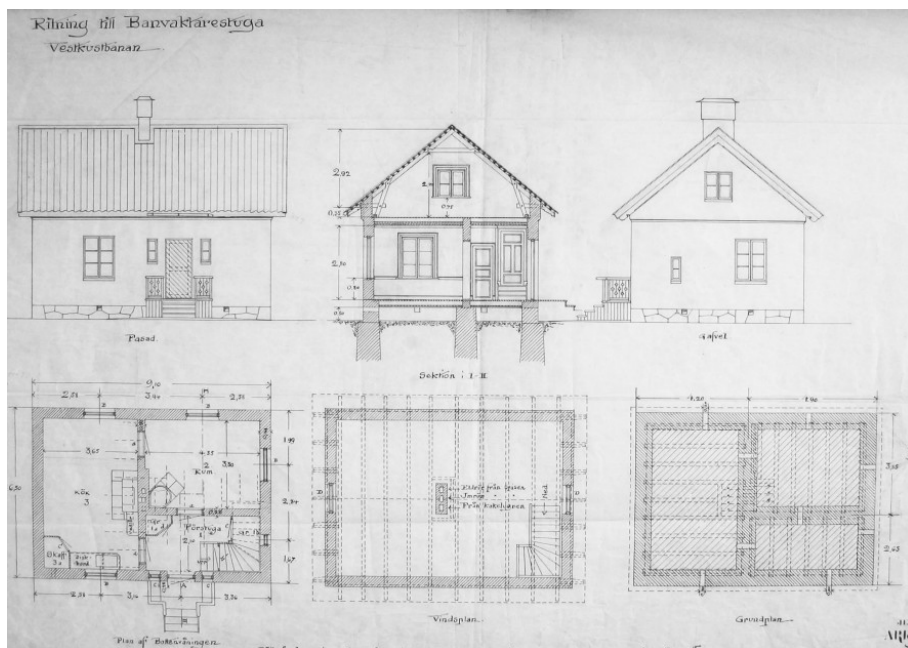
¹⁰¹ Persson »Gammelstad-Karlsvikshyttans järnväg« (1982) s 72f



Ritning till banvaktstuga av tegel från tiden omkring år 1900. Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.



Banvaktstuga 268 Iskarboda vid SJs sträcka Frövi-Krylbo i april 2006. Foto författaren.



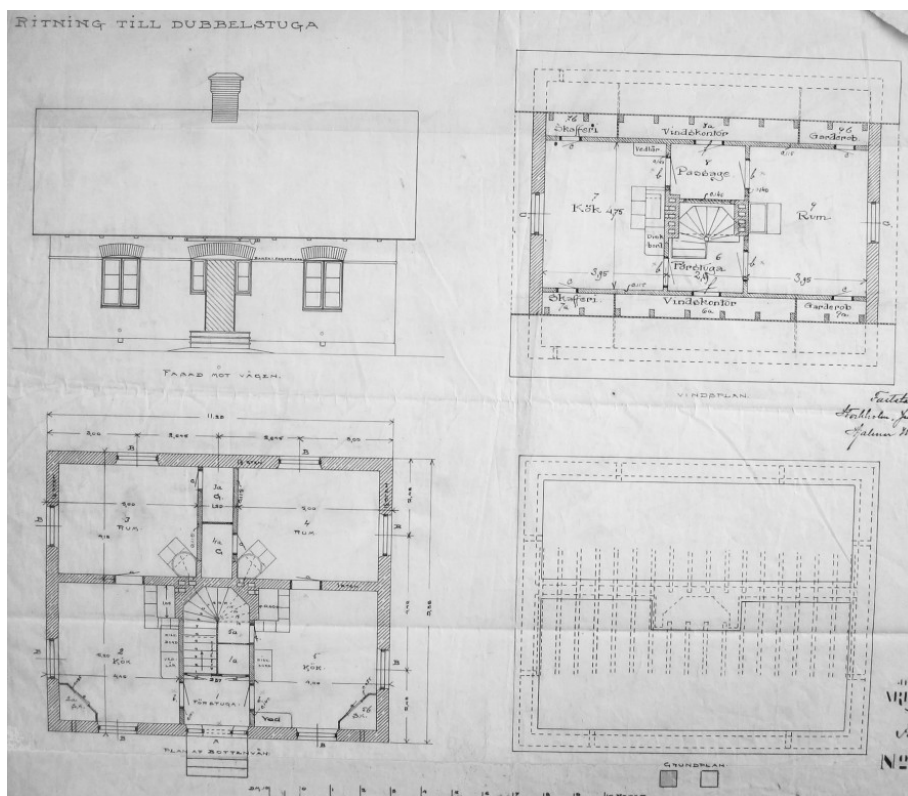
Ritning till banvaktstuga av tegel från tiden omkring år 1900 med putsad fasad. Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.



Banvaktstuga 402 Nyby södra längs Västkustbanans sträckning mellan Laholm och Ängelholm 1998. Foto Jöran Johansson.

Sträckor där sådana enkla banvaktstugor av tegel förekommer är bl.a. SJs statsbana Frövi-Krylbo, Göteborg-Strömstad och Väst kustbanan Göteborg-Halmstad-Helsingborg med sidobanor – totalt rör det sig om ett tiotal bandelar.

Jag har även hittat ritningar på två olika dubbla banvaktstugor i tegel vid tiden omkring sekelskiftet 1800-1900. Den ena verkar vara konstruerad av två enkla banvaktstugor i tegel som har byggts ihop vid gavlarna med spegelvända planlösningar. Typen ska ha funnits vid SJs statsbana Frövi-Krylbo. Den andra dubbla stugan tycks snarare innehålla tre lägenheter och påminner en hel del om SJs dubbla banvaktstuga från 1872.



Dubbel banvaktstuga av tegel från tiden omkring 1900. Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.

Den »trippla« banvaktstugan ovan byggdes enligt ritningen på några få ställen längs delar av SJs västkustbana.¹⁰²

¹⁰² SJ Ritningssamling Stockholm, mapp T7

SJ 1910-1921

Från 1910 börjar det förekomma en ny typ av banvaktstuga av trä vid SJ med samma planlösning som de vid 1900-talets början. De hade ett yttre planmått som var 9.4 m långt och 6.5 m brett, mer nationalromantiska fönster med tätare placerade spröjsar, en relativt brant takvinkel och en mindre dominant skorsten än sina föregångare. Stugorna tycks vanligtvis ligga med gaveln mot spåret.

Banvaktstugor av denna modell har jag hittat vid bandelar i den norra delen av Sverige och då med säkerhet längs SJs sträckor Morjärv-Haparanda,¹⁰³ Bastuträsk-Skelleftehamn¹⁰⁴ och sträckorna Östersund-Ulriksfors¹⁰⁵ samt Gällivare-Jokkmok¹⁰⁶ på delar av Inlandsbanan – totalt sju bandelar men eventuellt även vid två ytterligare.



Banvaktstuga 505 Svartviken på SJs Inlandsbana mellan Jämtlands Sikås och Hoting. Denna stuga har bara ett sidoljusfönster vid sidan av dörren istället för två som var vanligast. Foto från »Teknisk-ekonomisk redogörelse för [...] statsbanan Östersund-Ulriksfors [...]« (1917).

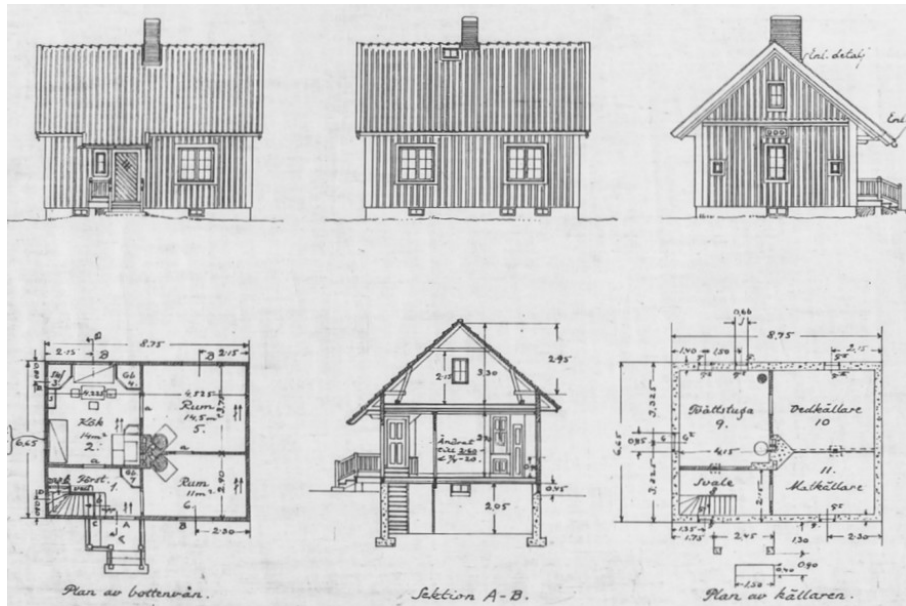
¹⁰³ Kungliga Järnvägsstyrelsen »Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen af statsbanan Morjärv-Lapträsk och landsvägen Boden-Morjärv-Lapträsk« (1913) s 55ff och fotosamling Peter Sandström,

¹⁰⁴ Kungliga Järnvägsstyrelsen »Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av statsbanan Bastuträsk-Skelleftehamn-Kallholmen« (1916) s 59ff

¹⁰⁵ Kungliga Järnvägsstyrelsen »Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av statsbanan Östersund-Ulriksfors med bispår till Hammerdal och Strömsund« (1917) s 93

¹⁰⁶ Kungliga Järnvägsstyrelsen »Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare« (1939) s 354ff

Vid mitten av 1910-talet framträder en typ av stuga som är 8.75 m lång och 6.65 m bred räknat på yttermått – SJ bryter härmed en tendens att utveckla allt större enkla banvaktstugor räknat på dess planmått. Andra skillnader mot föregångarna från det senaste decenniet är att det enda rummet i de tidigare versionerna delats upp i två, att skorstenen inte längre är centrerad över taknocken, och att ett särskilt utrymme i källaren har avsatts för tvättstuga. Skyddstaket ovanför entrén är en indikator för denna typ.



Banvaktstuga från mitten av 1910-talet. Ritning från SJs ritnings-samling, Riksarkivet i Stockholm.

Typen förekommer vid ett tjugotal bandelar – både i enstaka fall och i större serier från Göteborg i söder till trakterna av Kiruna i norr.¹⁰⁷ Det verkar som om dessa stugor har placerats med gaveln eller med långsidan mot spåren. Några sträckor där typen tycks vara reguljärt förekommande är t.ex. längs den av SJ övertagna Mora-Vänerns järnväg (MVJ), SJs Inlandsbanan på sträckorna Brunflo-Sveg och Storuman-Hoting.¹⁰⁸

¹⁰⁷ SJ Ritningssamling Stockholm, mapp T3

¹⁰⁸ Kungliga Järnvägsstyrelsen »Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av statsbanan Ulriksfors-Volgsjön« (1925) s 67ff, Kungliga Järnvägsstyrelsen »Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av inlandsbanan, södra distriktet, delen Volgsjön (Vilhelmina)-Storuman« (1929) s 67ff och fotosamling Peter Sandström



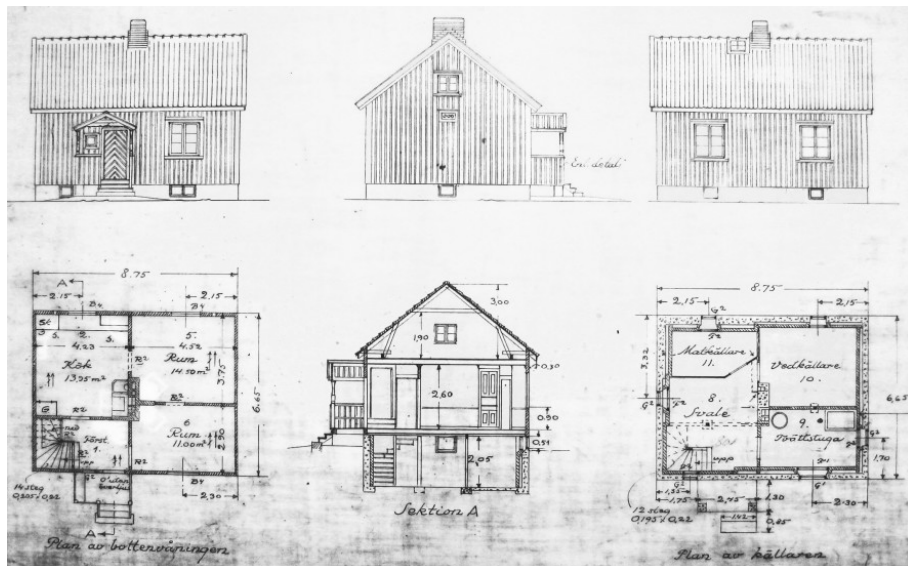
Banvaktstuga 272a Hällviken vid SJs sträcka Frövi-Krylbo i april 2006. Husets förstukvist är något utbyggd. Foto författaren.



Okänd banvaktstuga längs SJs statsbana Järna-Nyköping-Åby 1915. Stugan är den murade versionen av banvaktstuga av trä från mitten av 1910-talet. Foto från Sveriges järnvägmuseum i Gävle

Längs statsbanan Järna-Nyköping-Åby finns banvaktstugor av denna typ fast med en stomme av tegel.¹⁰⁹

I Bergslagens järnvägs (BJ) arkiv för banavdelningen finns en typritning av en banvaktstuga i trä som är identisk med den som användes vid SJ vid denna tid. Om BJ byggde några sådana banvaktstugor är däremot inte känt.¹¹⁰



Ritning över banvaktstuga vid SJ från 1920. Ritning från SJs ritnings-samling, Landsarkivet i Göteborg.

Den yngsta ritning som jag har funnit över nybyggda banvaktstugor som uppförts i mer än ett exemplar vid en SJ-sträcka, är daterad 1920 och visar en byggnad som i princip är identisk med den banvaktstuga i trä som redovisades före denna. Skorstenen är nu ännu något mindre och fönstren ger stugan nästintill nyklassicistiska drag. De få bilderna visar att gaveln vänts mot banan.

Enligt ritningarna verkar det röra sig om en typ som byggts på spridda platser och bara några få åt gången, t.ex. längs delar av SJs Inlandsbanan och längs den av SJ då uppköpta Orsa-Härjeådalens järnväg (OHJ).¹¹¹

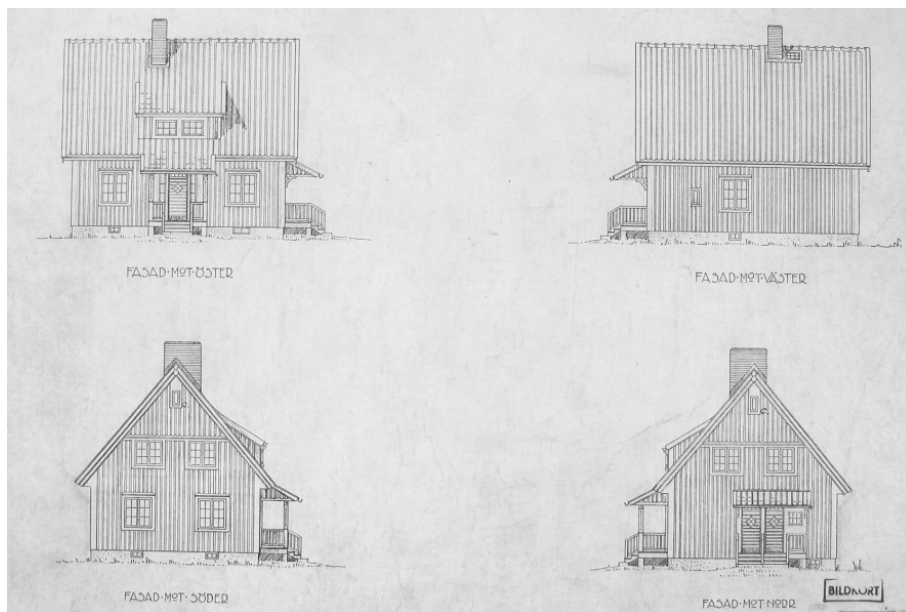
¹⁰⁹ Fotosamling Eric Henriksson och http://www.historiskt.nu/normalsp/staten/sb_jarna_aby/sb_jarna_aby_snabbf.html, 2007-05-31

¹¹⁰ <http://s161.photobucket.com/albums/t238/morrgans/BJ%20standardritningar>, 2007-05-31 och Claesson 2007-05-24

¹¹¹ Statens järnvägsbyggnader, Arbetskontrakt 7 angående banvaktstuga vid Boliden och mapp T3 och SJ Ritningssamling Göteborg

Kombinerade banmästar- och banvaktstugor

Jag ska mycket kort nämna något om de kombinerade banmästar- och banvaktstugor som främst tycks ha byggts längs SJs linjer i norra Sverige. Längs Inlandsbanan finns flera exempel där man har byggt ett gemensamt bostadshus för både banmästaren och banvakten. Det fanns en handfull olika typer av denna sorts byggnad under 1900-talets första decennier och det rör sig oftast om relativt stora byggnader i trä.



Ritning över kombinerad banmästar- och banvaktstuga vid SJ daterad 1912. Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.

Stugan ovan är spridd i landet och finns bl.a. vid SJs statsbana Järna-Nyköping-Åby, Älvsbyn-Piteå och Ulriksfors-Volgsjön. Vid den nämnda statsbanan Älvsbyn-Piteå bodde banvakterna i trafikplatsernas expeditionsbbyggnader med ansvar för trafikplatsen medan banmästaren och banvakten i Piteå bodde i en sådan byggnad som visas på ritningen ovan – det ska inte ha funnits några fristående banvaktstugor från början!¹¹²



Den kombinerade banmästar- och banvaktstugan i Jokkmokk längs SJs Inlandsbana. Foto Peter Sandström

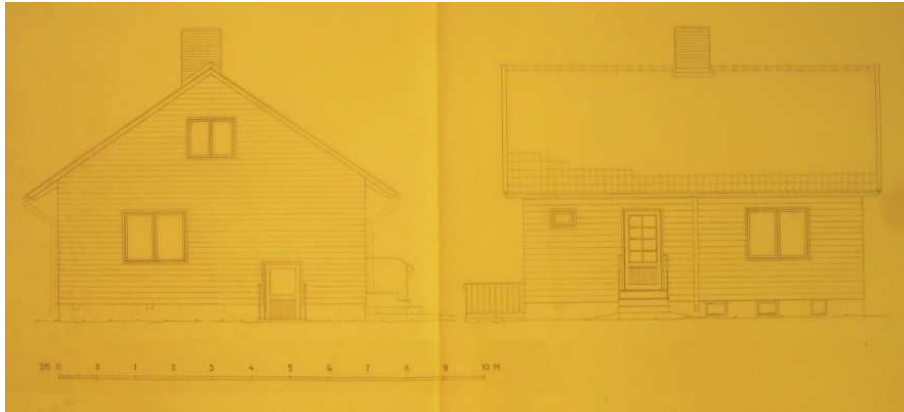


Den kombinerade banmästar- och banvaktstugan i Lövberga vid SJs Inlandsbana. Foto Peter Sandström

¹¹² SJ Ritningssamling Stockholm, mapp Norrköping 3; Kungliga Järnvägsstyrelsen »Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av statsbanan Älvsby-Piteå« (1924) s 65ff och Kungliga Järnvägsstyrelsen »Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av statsbanan Ulriksfors-Volgsjön« s 68

SJs sista nybygge?

År 1947 fanns det 2680 banvaktstugor vid SJs 13 120 km spår.¹¹³ Den yngsta ritning som SJ använt för en ny enstaka banvaktstuga är från 1948 men den har bara använts i ett känt fall. Banvaktstugan byggdes vid stationen Jakobsberg som ursprungligen tillhörde Stockholm-Västerås-Bergslagens järnväg (SWB) som köpts av SJ några år tidigare.



Ritning till banvaktstuga i Jakobsberg från 1948. Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.

Ritningen visar dessvärre bara husets fasader men den tycks ha källare och vara byggd av trä i en och en halv våning. Långsidan är vänd mot banan.¹¹⁴

Ombyggd, flyttad och återanvänd

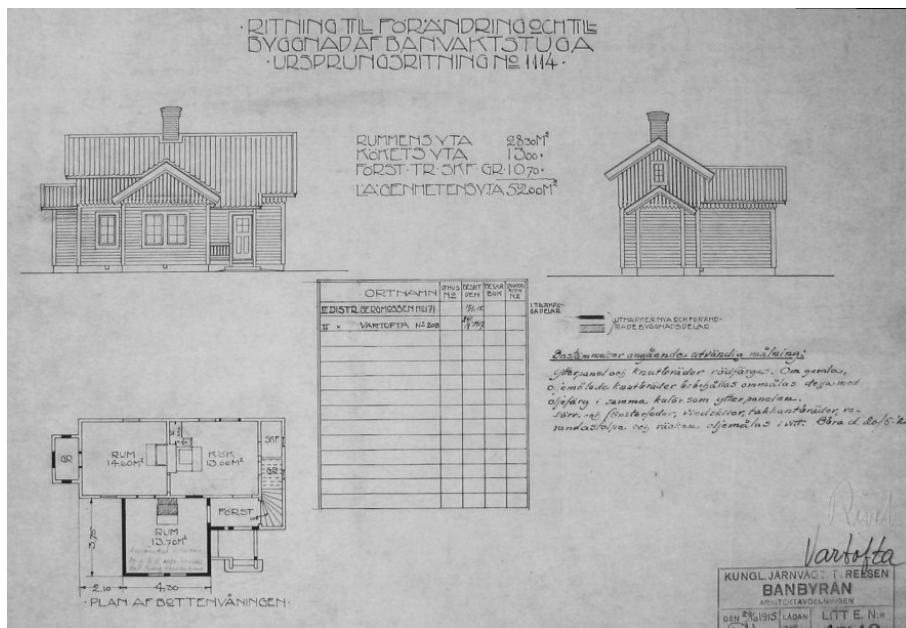
Under 1910-talet föreslog två sakkunniga utredare att bostäderna för de sämst betalda SJ-anställda, bl.a. banvaktstugorna, borde omfatta två rum och kök istället för ett rum och kök som då var standarden. Man jämförde med de tyska, danska och norska statsbanornas anställda med samma lönenivå och fann att de kunde bo i upp till tre rum och kök – man ska då notera att bostadsytan hos de utländska kollegorna ändå inte var större än SJs dåvarande standard om drygt 50 kvm!

SJs styrelse ansåg förslaget vara bra och ansåg att man skulle sträva efter att försöka skapa bostäder om två rum och kök som dock inte översteg standarden i yta räknat. Två rum och kök skulle inte bli någon rättig-

¹¹³ Kungliga Järnvägsstyrelsen »Sveriges officiella statistik: Statens järnvägar år 1947« (1948) s 11

¹¹⁴ SJ Ritningssamling Stockholm, mapp Jakobsberg

het men det ansågs ge en bättre hygien och öka familjetrevnaden. Med hänsyn till de »klimatiska förhållanden« i den norra delen av landet borde ombyggnaderna börja där. Med start år 1918 och 20 år framåt räknade man med att bygga om många banvaktstugor från ett rum och kök till två rum och kök. Man begärde även pengar från riksdagen för att bygga nya banvaktstugor som ersättning för de stugor som på grund av ombyggnaden blev bostäder åt en familj.¹¹⁵



Banvaktstuga 208 Vartofta på SJs södra stambana mellan Falköping och Mullsjö hade år 1915 byggts ut i flera riktningar. Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.

Studerar man banvaktstugan på ritningen ovan var den troligen byggd som någon av de tidigaste modellerna vid SJ från början. År 1915 hade den byggts till bakåt, kanske efter ritningen från 1890 på sidan 40, men även en våning på höjden och nu även åt sidan!¹¹⁶

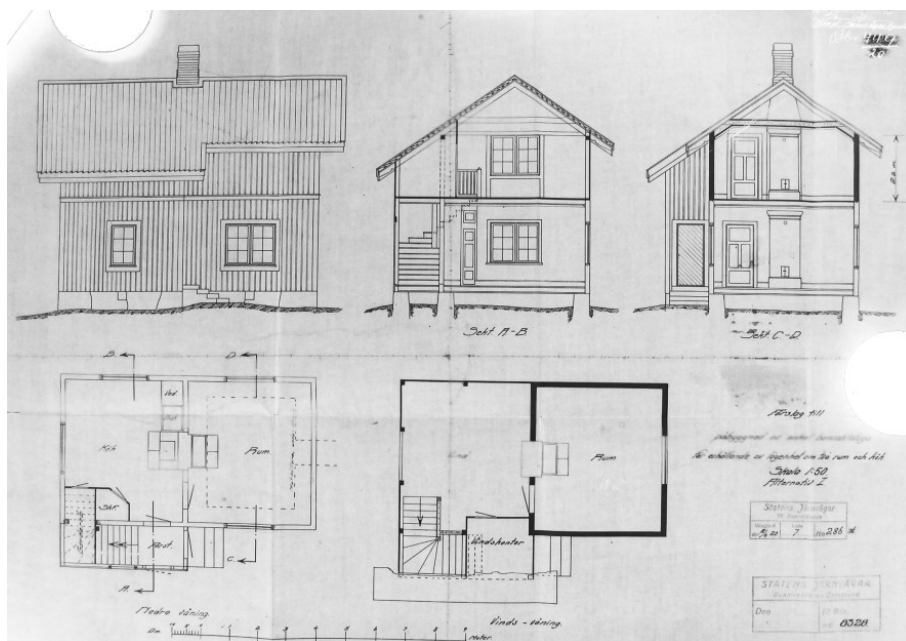
Under åren 1921-1923 byggdes 137 banvaktstugor om till två rum och kök men fortfarande var enrummarna i majoritet – 1 677 av totalt 2 165 banvaktstugor. Tilläggas bör att 157 av stugorna hade en golvyta på under 30 kvm. SJ hade dessutom ungefär lika många andra bostäder med ett

¹¹⁵ SJ Banbyråns arkiv, serie E2, diarienummer 1924/203

¹¹⁶ SJ Ritningssamling Stockholm, mapp Vartofta

rum och kök. De tidigaste banvaktstugorna vid SJ beräknades ha en bostadsyta om 22-28 kvm medan 1872 års modell omfattade drygt 36 kvm.

Att trängseln i stugorna vid denna tid var stor redovisas i en skrivelse från SJs distriktsförvaltning i Malmö där som mest sju barn under 16 år levde samman med föräldrarna på en golvyta om 29 kvm. Samtidigt påpekas att man bara tagit med de stugor som var mindre än 30 kvm och som var prioriterade för ombyggnad. I de något större stugorna av 1872 års modell sägs att det »i många fall äro inhysta avsevärt större familjer« än de som listats...



Ritning till påbyggnad av banvaktstuga av 1872 års modell där man hade inrett ett rum på övervåningen. Ritning från SJ Banbyrås arkiv, Riksarkivet i Stockholm.

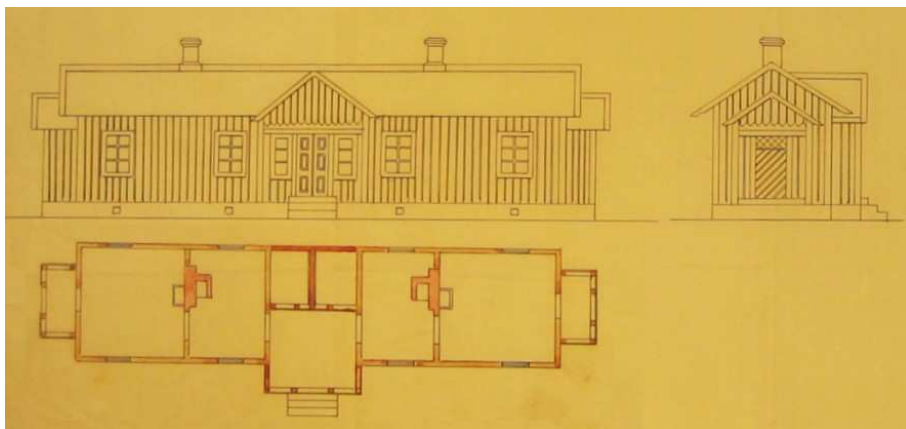
Till- och ombyggnaderna tycks sedan ha tagit fart under 1920-talet och stugor höjdes, förlängdes eller byggdes till i vinkel. I vissa fall valde man att slopa små stugor och flytta om stora familjer för att lösa problem med trängsel eller flytta hela banvaktstugor.¹¹⁷ Utbyggnadsarbetet fortsatte även under 1940-talet och ungefär samtidigt tycks många banvaktstugor ha moderniserats med centralvärme, vatten och avlopp.¹¹⁸

¹¹⁷ SJ Banbyrås arkiv, serie E2, diarienummer 1924/203

¹¹⁸ SJ Banbyrås arkiv, serie E2, diarienummer 1941/880

I och med att många enskilda järnvägar förstatligades tillfördes SJ en mängd banvaktstugor som också kom att kunna byggas ut och moderniseras.

Banvaktstugorna vid SJ kom att återanvändas på flera sätt, bl.a. togs »överblivna« stugor i norra Sverige och byggdes samman till stationsstugor i par längs SJs Inlandsbana mellan Moskosel och Jokkmokk. På ritningen som visas på föregående sida kan man fortfarande ana planlösningen från de två stugor av 1892 års modell som placerats med de bakre långsidorna mot varandra och se hur man tagit upp ytterväggen dem emellan för att skapa ett större kök.



Två sammanbyggda banvaktstugor »af gamla modellen«. Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.

Vid SJ förekom det även att man byggde ihop gamla banvaktstugor till nya hus som i exemplet ovan som är hämtat från Laxå.¹¹⁹

Enskilda järnvägar generellt

Eftersom det skriftliga källmaterialet om banvaktstugorna vid de enskilda järnvägarna (EJ) inte finns samlat på samma sätt som vid SJ, bygger avsnittet om dem till största del på jämförelser mellan bilder, ritningar och egna iakttagelser mellan olika banor. Tyvärr har materialet ibland inte varit så tydligt att det med säkerhet har gått att fastställa vilken typ det rört sig om. Min redovisning av de enskilda järnvägarnas banvaktstugor är dessvärre långtifrån komplett men jag hoppas att det kan ge en inblick i hur det kan ha sett ut. Särskilt från södra Sverige har jag funnit relativt få källor.

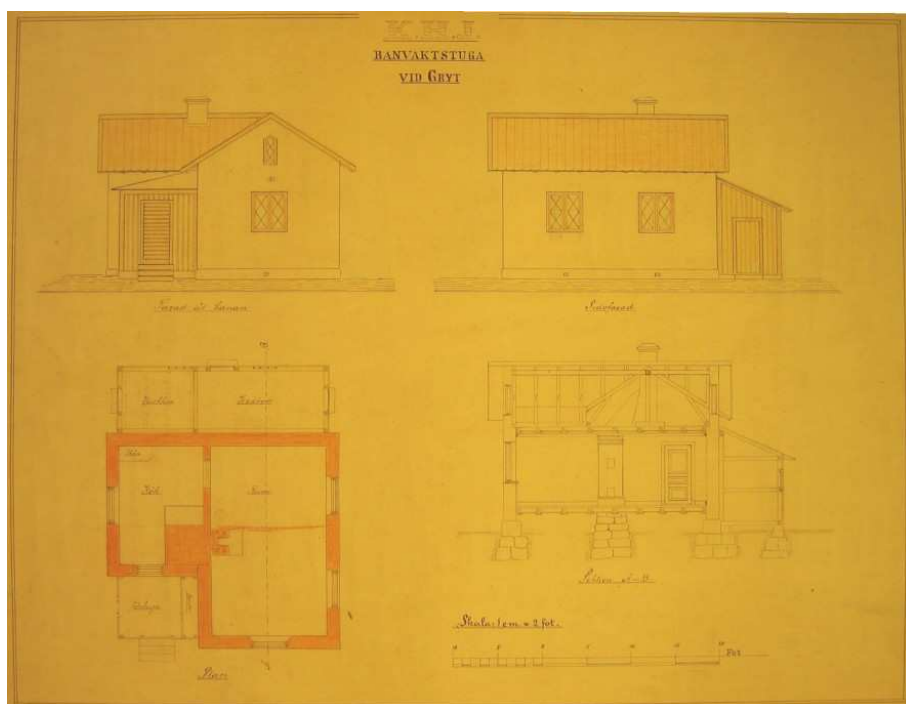
¹¹⁹ SJ Ritningssamling Stockholm, mapparna Inlandsbanan och Laxå 1

Tidiga EJ

Medan SJs banvaktstugor ofta tycks ha givits beteckningar av SJ utefter när stugan började förekomma, har jag inte hittat någon motsvarighet vid de enskilda järnvägarna. Jag har istället själv försökt att gruppera stugorna och benämna dem utefter någon eller några banor där de har byggts.

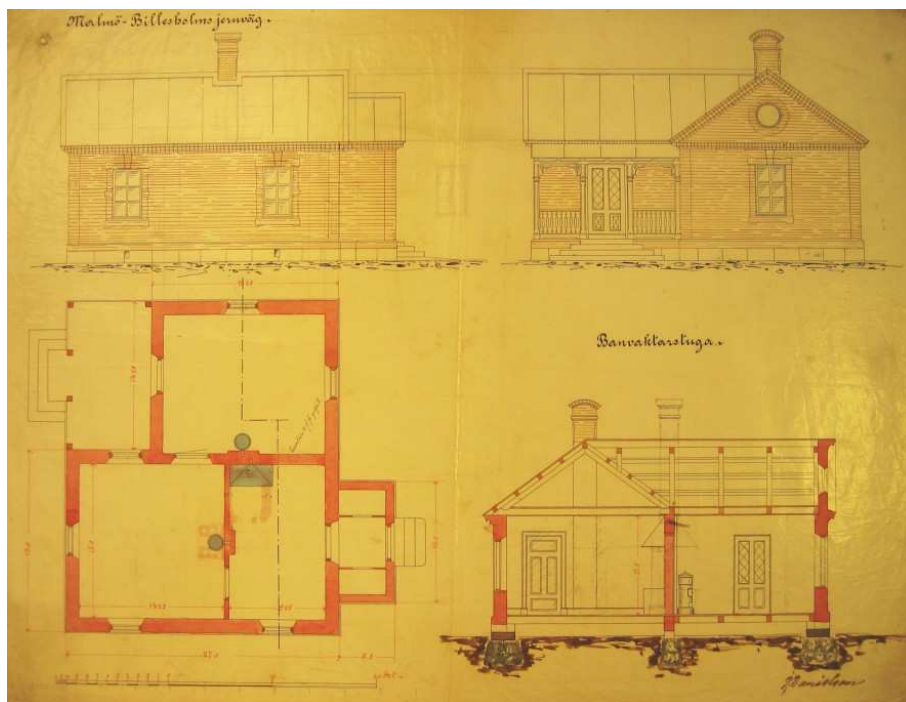
KHJ m.fl.

Längs Köping-Hults järnväg (KHJ) byggdes banvaktstugor med putsade fasader med ett vinkelformat plan och en liten förstuga av trä placerad i vinkeln.



Banvaktstuga vid Gryt längs Köping-Hults järnväg (KHJ). Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.

Banvaktstugor som liknar denna modell förekommer även vid Göteborg-Hallands järnväg (GHJ), Malmö-Billesholms järnväg (MBJ), Skåne-Hallands järnväg (SHJ) men då även med synligt tegel i fasaderna, en öppen veranda i vinkeln och ibland förstuga vid en av gavlarna. Vid Laxå-Röfors järnväg (LRJ) i södra Närke fanns en banvaktstuga med liknande utseende som de ovan men det är inte säkert om det var stugans ursprungliga form.



Banvaktstuga vid Malmö-Billesholms järnväg (MBJ). Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.

Den vinklade planformen påminner något om SJs modell från 1872 men där rör det sig snarare om en kompletterande byggnadsdel än en faktisk del av huvudbyggnaden som i fallet ovan.¹²⁰

UGJ m.fl.

Längs ett flertal enskilda järnvägar finns banvaktstugor vars huvudsakliga byggnadskropp ofta ligger parallellt med spåret. Via en förstuga som är placerad mitt på långsidan som vetter mot spåret finns huvudingången. Stugorna kan vara byggda av trä eller tegel och består ibland av en eller en och en halv våning. Planlösningen tycks vara inspirerad av den modell vid SJ som beskrivs på sidan 34 medan det exteriören varierar mellan de olika järnvägarna genom olika reslighet och dekorationer.

Banvaktstugor som liknar denna typ förekommer vid bl.a. Bergslagens järnväg (BJ), Uppsala-Gävle järnväg (UGJ), Hallsberg-Motala-Mjölby järnväg (HMMJ), Oxelösund-Flen-Västmanlands järnväg (OFWJ) Åtvidaberg-Bersbo järnväg samt Landskrona-Ängelholms järnväg (LEJ).

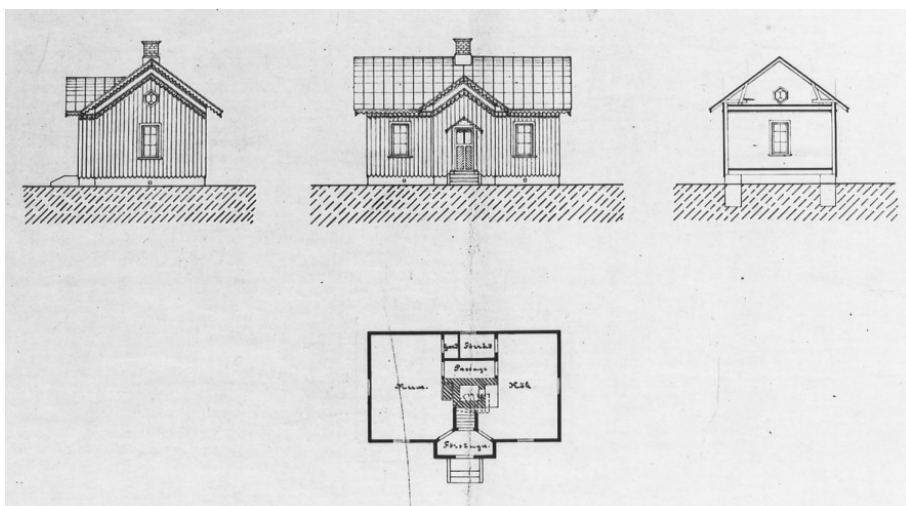
¹²⁰ SJ Ritningssamling Stockholm, mapparna Gryt, Göteborg-Hallands järnväg, Malmö-Billesholms järnväg och T7 samt Ljungqvist »Röforsbanan« (1996) s 59



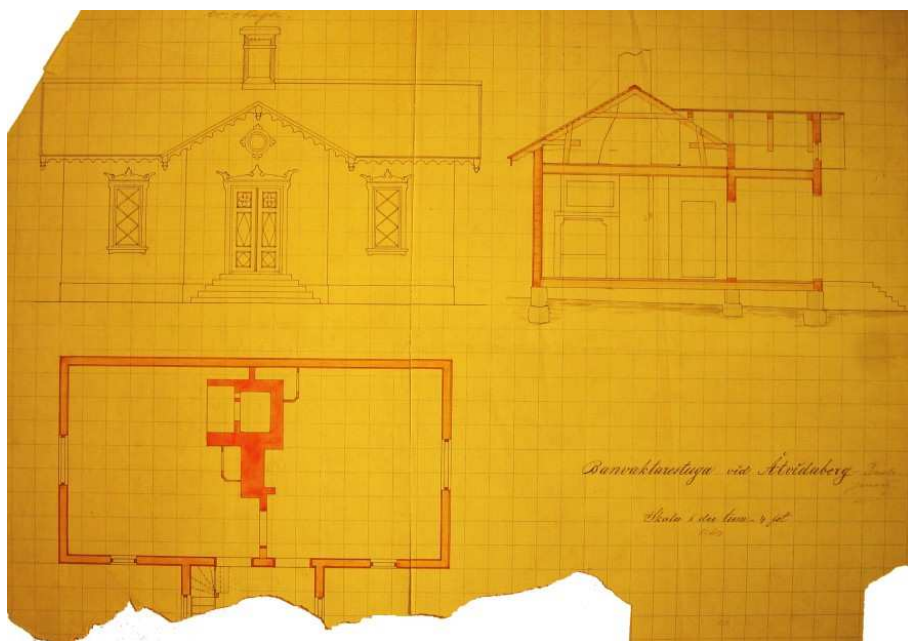
*Banvaktstuga 509 Säby längs Landskrona-Ängelholms järnväg (LEJ).
Foto från Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle.*



*Banvaktstuga 30 Skatviken längs Bergslagernas järnväg (BJ). Foto
Jöran Johansson 2006.*



*En enkel banvaktstuga längs Norra Södermanlands järnväg (NrSlJ).
Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.*



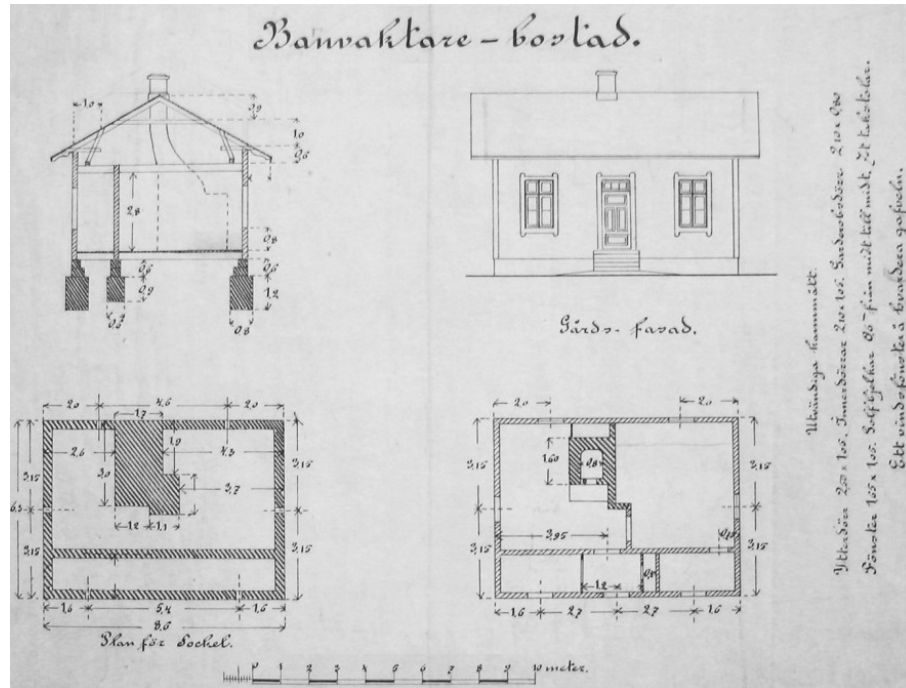
*Denna något skadade ritning kommer från Åtvidaberg-Bersbo järnväg
som gick genom delar av Östergötland. Ritning från SJs
ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.*

Totalt har det byggts banvaktstugor av denna modell vid minst ett tjugotal olika bandelar i landet. Det förekommer även banvaktstugor vid ytterligare ett antal enskilda järnvägar, framförallt i Skåne, som skulle kunna

vara byggda efter liknande ritningar men tyvärr har källmaterialet varit för ottydligt för att det ska gå att konstatera säkert.¹²¹

MBIJ m.fl.

En variant av typen UGJ m.fl. är de banvaktstugor som jag har funnit ritningar och bilder från längs Mellersta Blekinge järnväg (MBIJ), Mora-Vänerns järnväg (MVJ) och Mellersta Östergötlands järnvägar (MÖJ).



Banvaktstuga längs Mora-Vänerns järnväg (MVJ). Ritning från SJs ritningssamling, Landsarkivet i Göteborg.

Till skillnad från stugorna längs UGJ m.fl. har dessa stugor ingen förstuga utan istället en hall och ibland även en veranda längs långsidan.¹²²

LTJ m.fl.

I Skåne tycks banvaktstugor av tegel ha varit vanliga. I Landskrona & Helsingborgs järnvägars (L&HJ) arkiv finns en ritning som är daterad till 1864 och som liknar en av SJs tidigaste banvaktstugor i tegel med för-

¹²¹ SJ Bantekniska byråns arkiv, diarienummer 1924/203, Fotosamling Peter Berggren, Jöran Johansson, Tomas Larsson och Sveriges järnvägmuseum i Gävle samt SJ Ritningssamling Stockholm, mapp Åtvidaberg

¹²² SJ Ritningssamling Göteborg; SJ Ritningssamling Stockholm, mapparna Blekinge kustbana och Norehoff samt fotosamling Jöran Johansson

stuga vid gaveln. Ritningen har kompletterats med streck som antyder att man velat förlänga byggnaden gentemot originalet.



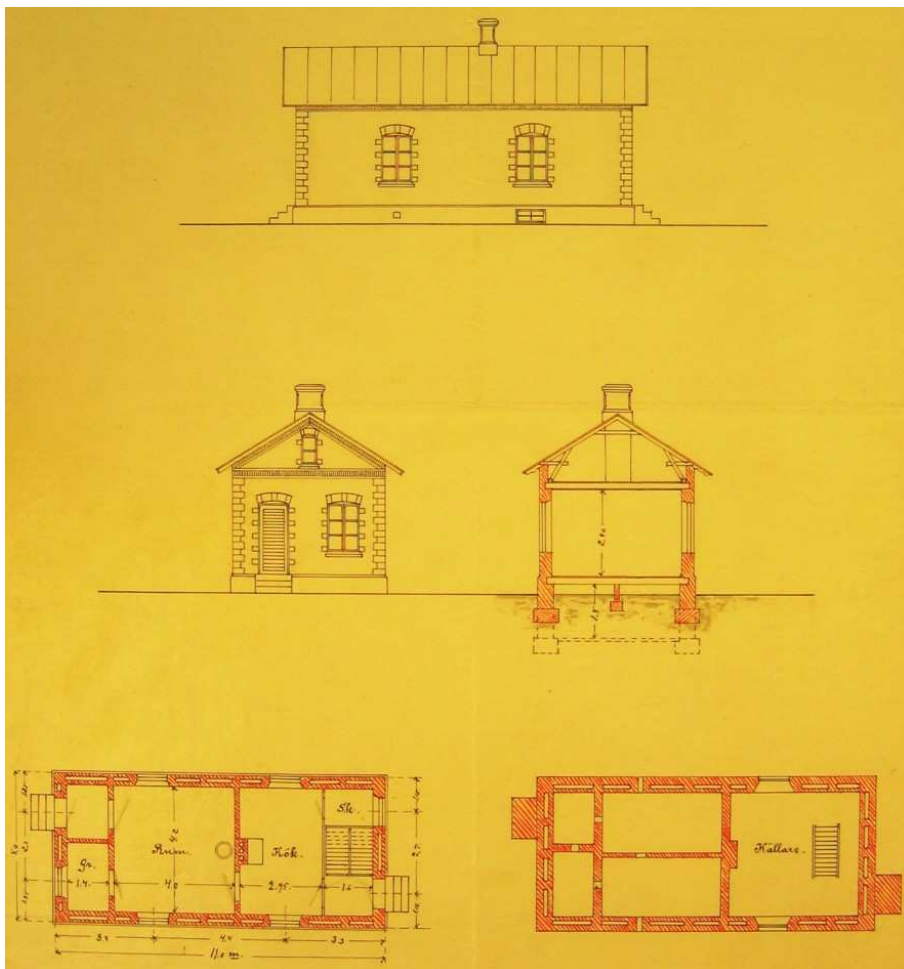
Ritning från Landskrona & Helsingborgs järnvägars (L&HJ) arkiv med en förmodad förlängning av byggnadskroppen utritad bakåt. Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.

I samma arkiv finns ritningar från 1930-talet över långsträckta banvaktstugor utan förstugor som troligen blev resultatet av den skisserade förlängningen av ritningen ovan.¹²³

De långsträckta banvaktstugorna av tegel hade varierande planlösning och placering av ingången – Malmö-Trelleborg järnvägs (MTJ) stugor påminde om traditionella parstugor med rummet och köket på var sin sida av ingången vid långsidan medan Trelleborg-Rydsgårds stugor hade ingång på gaveln och en betydligt friare placering av rummen. Sådana långsträckta stugor ska även ha byggts vid Malmö-Simrishamns järnväg (MSJ) vilket ger en spridning till drygt en handfull bandelar.¹²⁴

¹²³ SJ Ritningssamling Stockholm, mapp Landskrona-Helsingborg

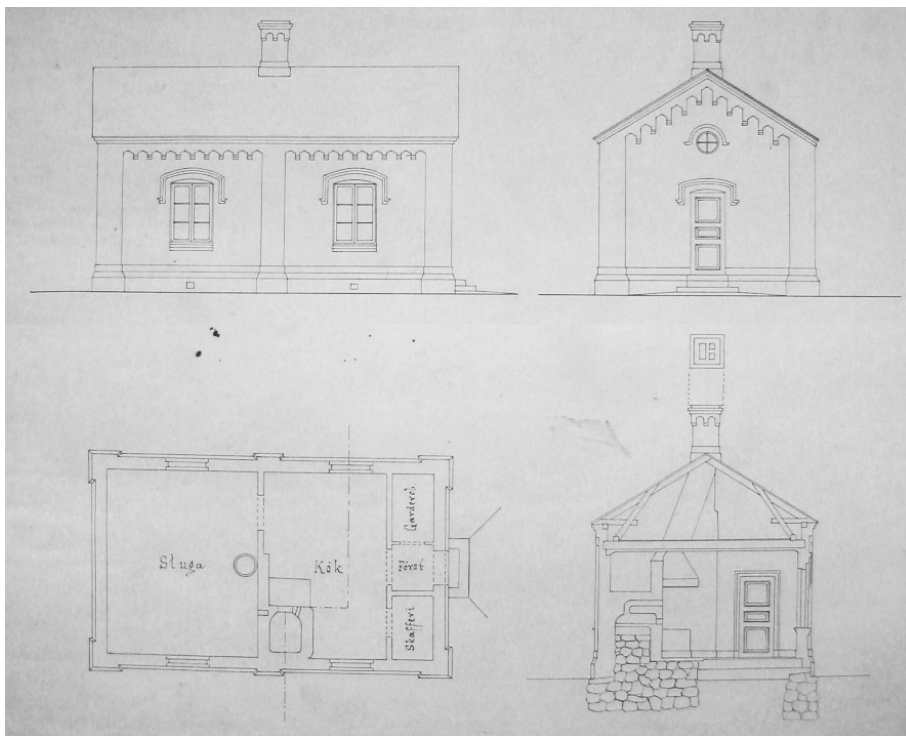
¹²⁴ SJ Ritningssamling Stockholm, mapparna Klagstorp-Rydsgård och Malmö-Trelleborg samt SJ Ritningssamling Göteborg



Banvaktstugan från Trelleborg-Rydsgårds järnväg är ett exempel på skånska långsträckta banvaktstugor. Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.

LTJ

Längs Ängelholm-Klippans järnväg (EKJ) och Lund-Trelleborgs järnväg (LTJ) förekommer en typ av banvaktstuga vars planlösning bör ha sitt ursprung i SJs tidigaste putsade modeller från 1860-talet men utan förstuga eller vedbod bakåt.

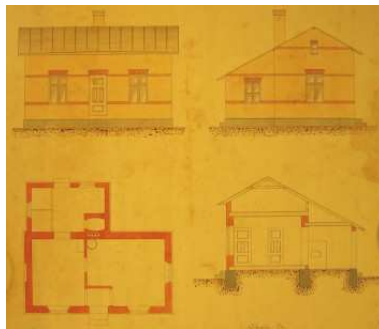


Banvaktstuga vid Ängelholm-Klippan järnväg (EKJ). Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.

Stugorna tycks vara byggda av tegel med ingången vid gaveln. Åtminstone vid Lund-Trelleborgs järnväg (LTJ) har långsidan vänts mot spåret.¹²⁵

KEJ

Vid Klippan-Eslövs järnväg (KEJ) byggdes banvaktstugor av tegel som putsades och vars planlösning påminner om den för typen UGJ m.fl. men med ett bakre rum för köket. Ritningen från SJs ritningssamling vid Riksarkivet i Stockholm till höger visar att det handlade om en stuga på två rum och kök.¹²⁶

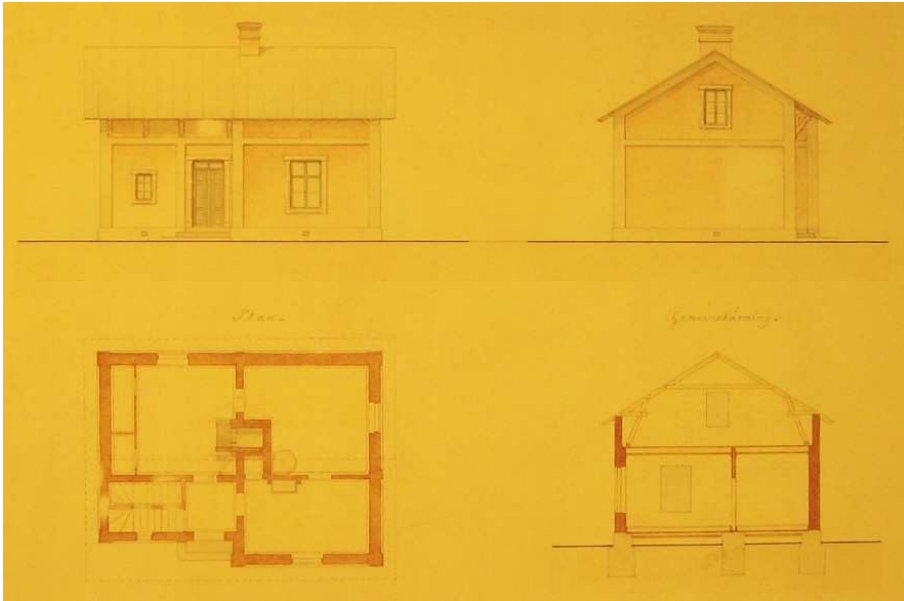


¹²⁵ Svenska järnvägsföreningen »Svenska järnvägsföreningen 1876-1926, andra delen« (1926) s 131 och SJ Ritningssamling Stockholm, mapp Ängelholm-Klippan

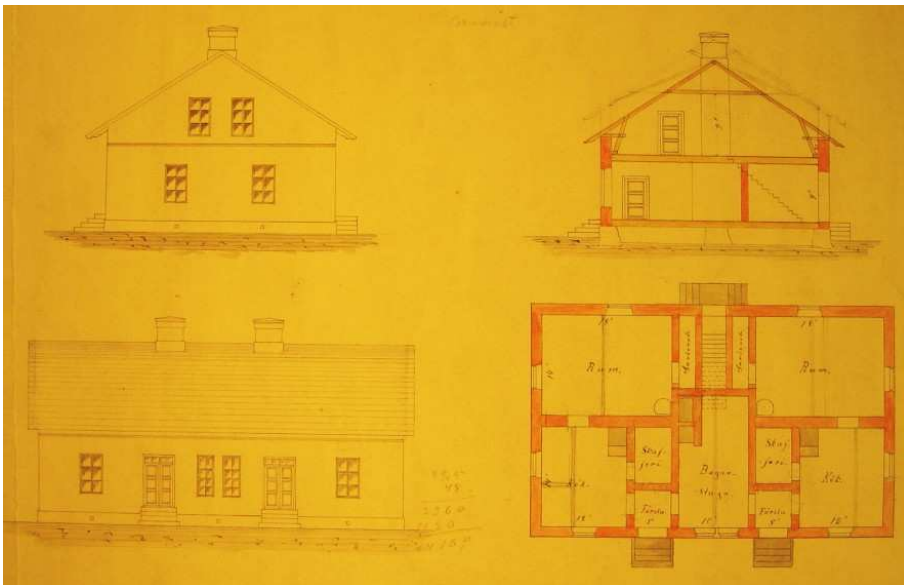
¹²⁶ SJ Ritningssamling Stockholm, mapp Klippan-Eslöv

KHJ

Vid Köping-Hults järnväg (KHJ) byggdes större typer av banvaktstugor i tegel med full övervåning.



Banvaktstugor vid KHJ: enkel överst och dubbel nederst. Ritningar från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.¹²⁷

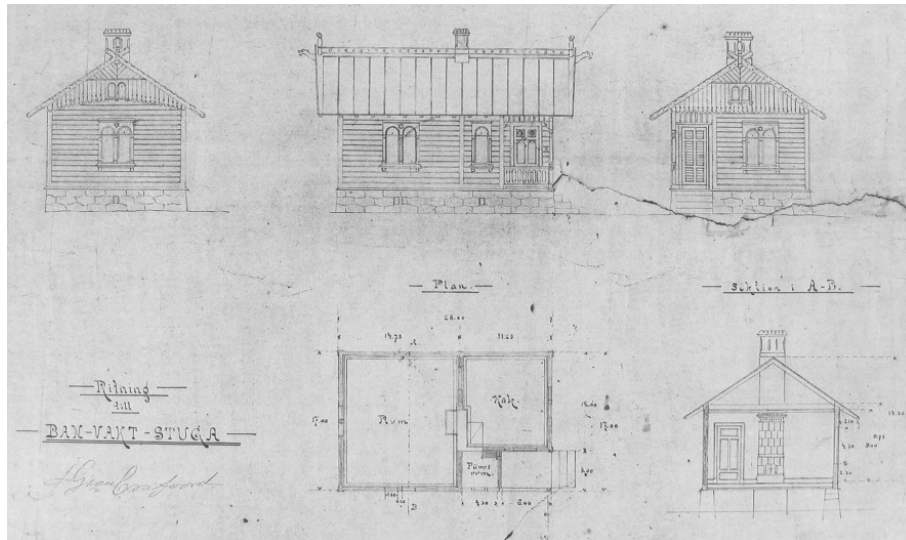


¹²⁷ SJ Ritningssamling Stockholm, mapparna Köping-Hult och Hagaby

EJ 1872

Som tidigare har nämnts från sidan 35 och framåt konstruerade SJ en typ av stuga som har kallats för 1872 års modell och som fick många efterföljare även hos de enskilda järnvägarna. Spännvidden mellan rena kopior av SJs ritningar och mycket fria tolkningar är stor.

De mest säregt karaktäristiska banvaktstugorna som uppförts med 1872 års modell som förlaga var de som den lilla Jönköping-Gripenbergs järnväg (JGJ) byggde.



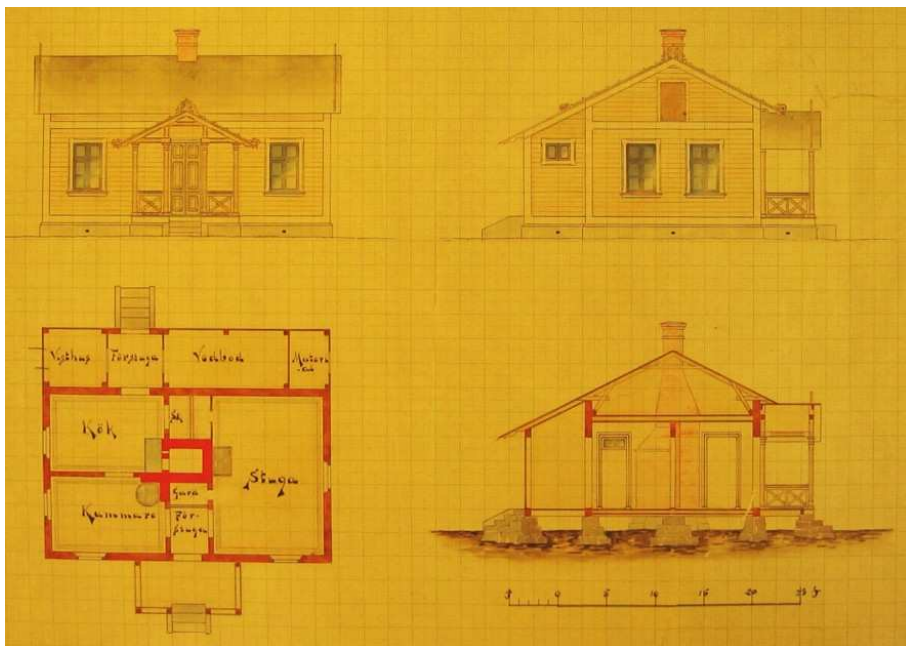
*Ritning till banvaktstuga för Jönköping-Gripenbergs järnväg (JGJ).
Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.*

Deras banvaktstugor hör till de mest nationalromantiska som uppförts vid en svensk järnväg enligt min undersökning. Lägg särskilt märke till drakhuvudena vid taknocken.

ÖrSJ

I SJs ritningssamling i Riksarkivet i Stockholm finns en ritning till en banvaktstuga som helt saknar märkning men som enligt mina egna iakttagelser i huvudsak stämmer överens med de stugor som byggdes längs Örebro-Svartå järnväg (ÖrSJ) i Närke – det är bara detaljerna i det yttre uttrycket som inte är lika.

Ritningen har drag som liknar stugor av typen MBLJ m.fl. – bl.a. i de små utrymmena parallellt med ena långsidan hos Mora-Vänerns järnvägs (MVJ) stugor samt hallen hos exempelvis en ritning tillhörig Mellersta Blekinge järnväg (MBLJ).



Denna ritning hör med största sannolikhet samman med Örebro-Svartå järnvägs (ÖrSJ) banvaktstugor. Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.

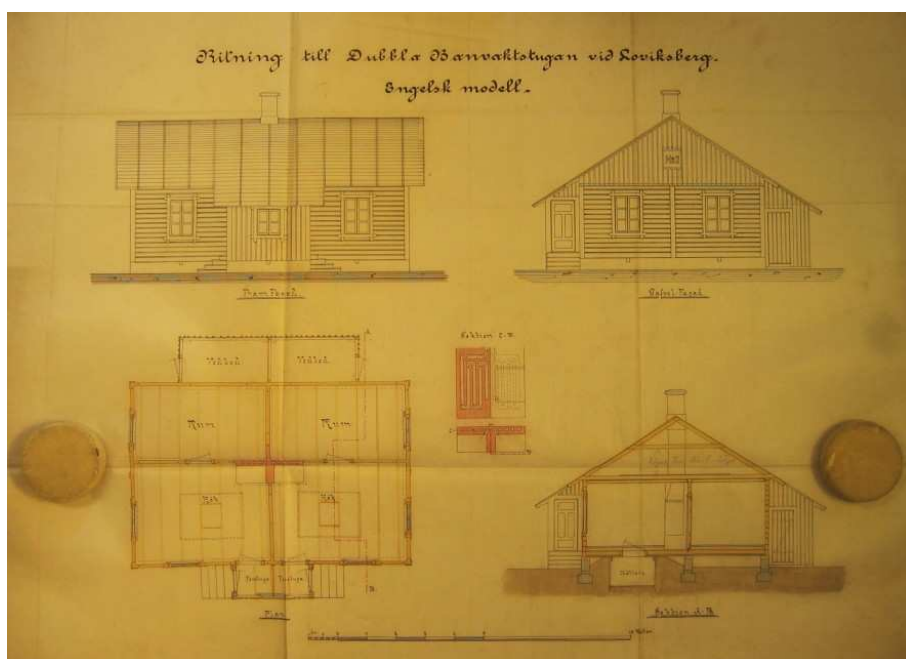


Banvaktstuga 296 Bälsåsby längs Örebro-Svartå järnväg (ÖrSJ). Foto författaren 2004.

Planlösningen för denna typ är förhållandevis komplex för att vara banvaktstuga och trots rummets storlek har stugan två rum och kök. Jag har inte funnit några andra banvaktstugor lik denna typ än längs nämnda järnväg.¹²⁸

SNJ/SNR

Den nordligaste enskilda järnväg som har byggts i Sverige är Sverige-Norge järnväg med sträckan Luleå-Gällivare-Malmberget som senare skulle bli en del av SJs Malmbanan. På grund av engelskt inflytande hade bolaget även namnet »The Swedish and Norwegian Railway Company Ltd« (SNR). Byggnadsritningarna har engelska mått och man tycks enbart ha byggt dubbla banvaktstugor efter två ritningar.



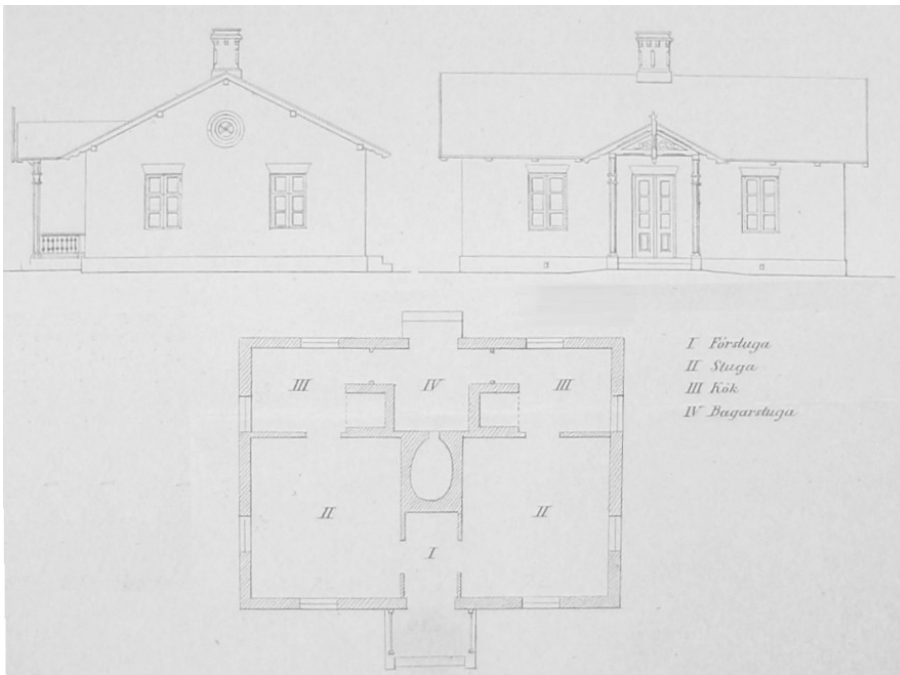
Ritning till banvaktstuga av »engelsk modell« vid Loviksberg längs Sverige-Norge järnväg. Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.

En omärkt ritning med tydliga drag av en dubbel banvaktstuga har försetts med väntsal vilket kan vara ett tecken på en kombinerad banvaktstuga och trafikplats.¹²⁹

¹²⁸ SJs ritningssamling Stockholm, mapp T3 samt författarens egen fotosamling och iakttagelser

¹²⁹ SJs ritningssamling Stockholm, mapp Malmbanan

YEJ



Dubbel banvaktstuga vid Ystad-Eslövs järnväg (YEJ). Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.¹³⁰

BHJ

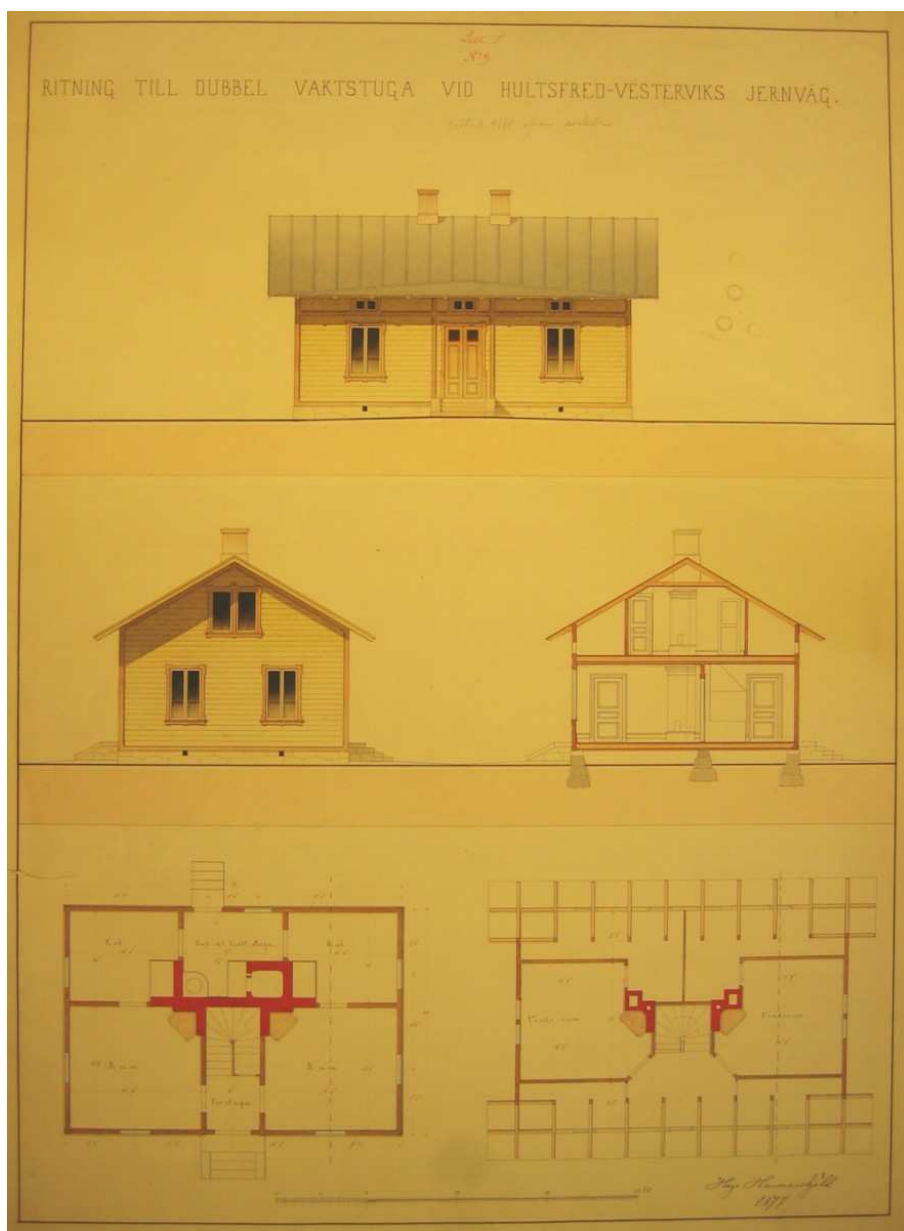


Banvaktstuga 3 Annero vid Borås-Herrljunga järnväg (BHJ). Foto från Sveriges järnvägs-museum i Gävle

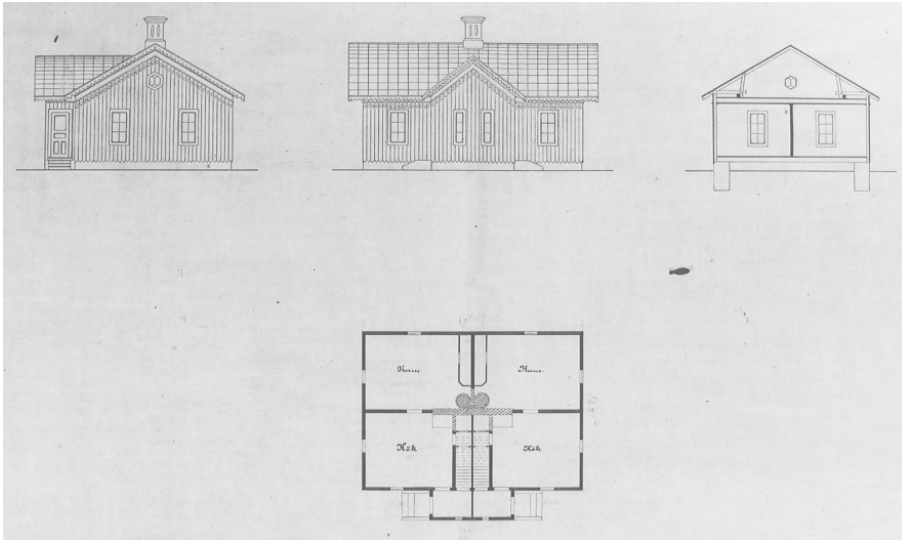
¹³⁰ SJs ritningssamling Stockholm, mapp Ystad-Eslöv

Några dubbla banvaktstugor

Under denna något underliga rubrik samlar jag några spridda dubbla banvaktstugor från de enskilda järnvägarna.



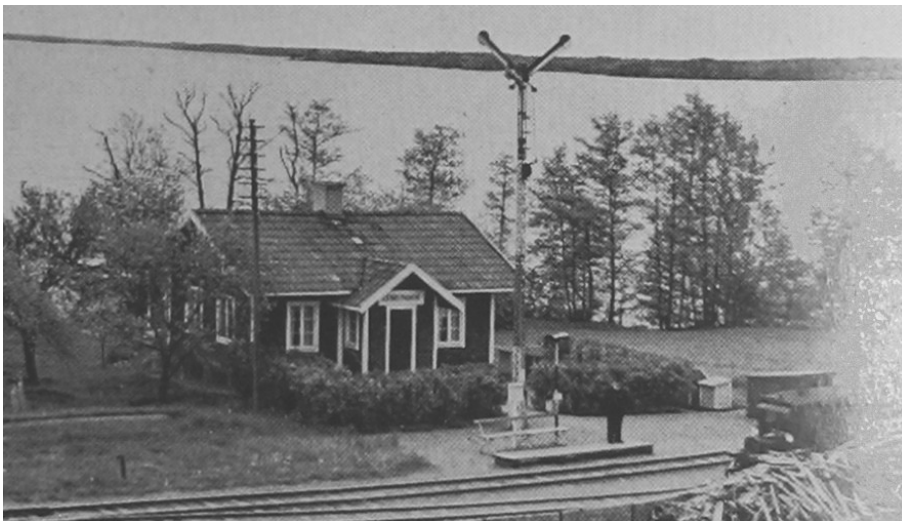
Dubbel banvaktstuga från Hulthsfred-Västerviks järnväg (HVJ) daterad 1877. Planlösningen har gemensamma drag med SJs dubbla banvaktstuga från omkring 1900 – se vidare under avsnittet SJ 1900 tegel på sidan 45. Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.



Dubbel banvaktstuga Norra Södermanlands järnväg (NrSlJ). Ritning från SJs ritningssamling, Riksarkivet i Stockholm.

Jämför man ritningen ovan är planlösningen huvudsakligen lika med den som visas på sidan 70 för Sverige-Norge järnväg (SNJ/SNR) med undantag av trappan till övervåningen.

NÖJ



Banvaktstugan i Lenbergsvik längs Norra Östergötlands järnväg – vissa exteriöra gemensamma drag finns med typen ovan. Foto från »Norra Östergötlands järnvägar...« från 1944

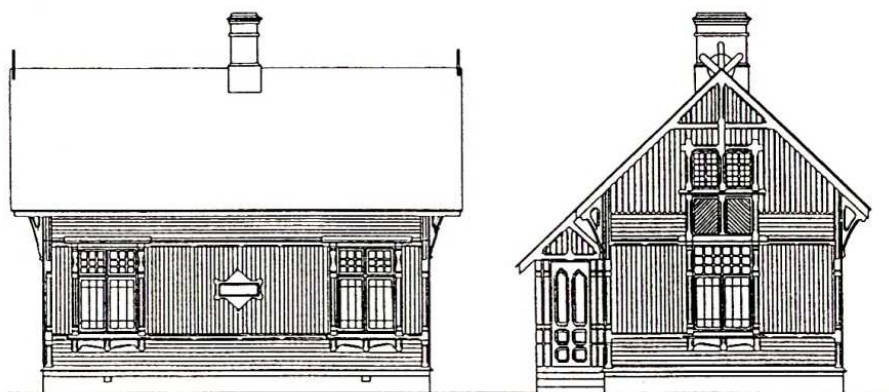
Nationalromantik och jugend

Det finns en bvst vid ÅBJ 464 på Fågelsången som påminner om bvst SÄNJ... jämför med ritningar i breven!

VGJ



Banvaktstuga vid Västergötland-Göteborgs järnvägar (VGJ).



Banvaktstuga vid Trollhättan-Nossebro järnväg (TNJ).

BAJ

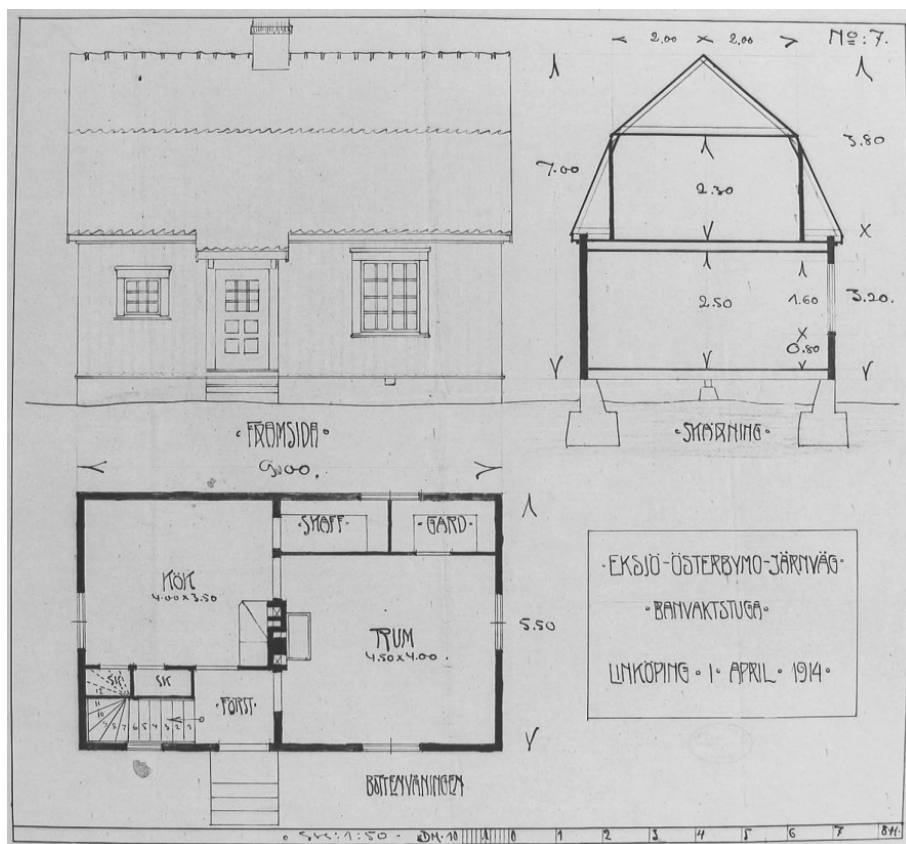


Banvaktstuga vid Borås-Alvesta järnväg (BAJ).

HSFJ

Vellinge-Skanör-Falstebro järnväg (HSFJ). Vitputsade stugor med trappstensgavel!

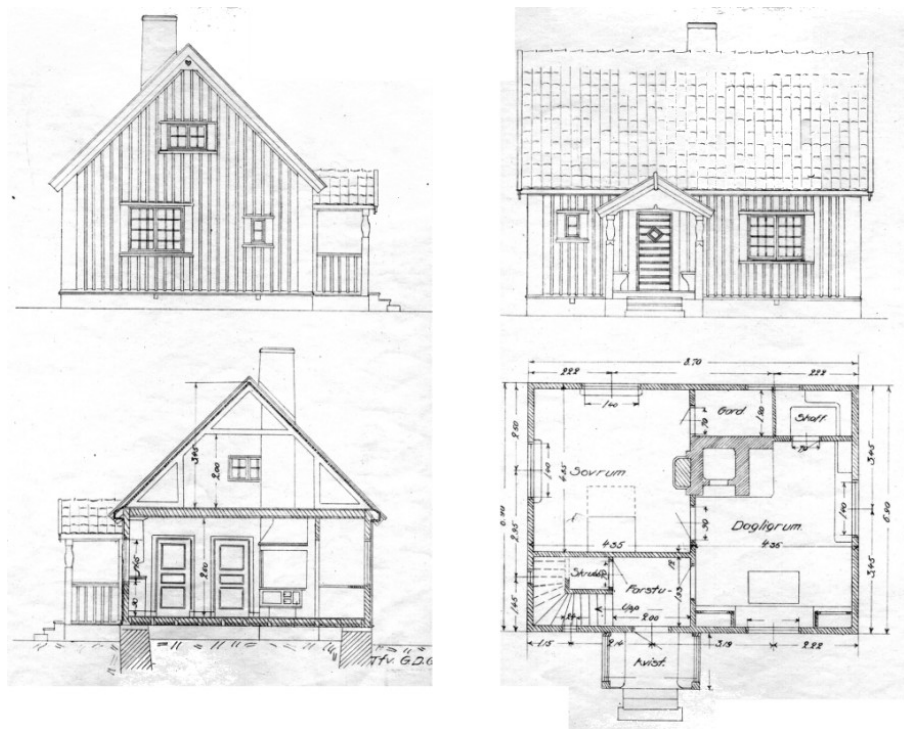
EÖJ



Banvaktstuga vid Eksjö-Österbymo järnväg (EÖJ).

Planlösning lik SJ år 1892. Nationalromantik och brutet tak.

NBJ/BJ typ 2

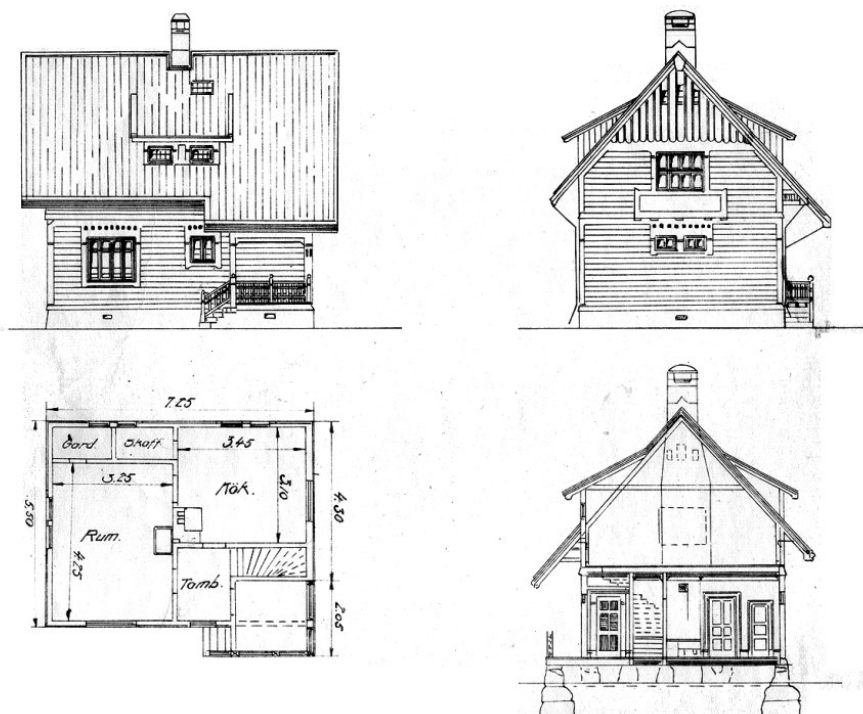


Banvaktstuga vid Bergslagernas järnväg (BJ).



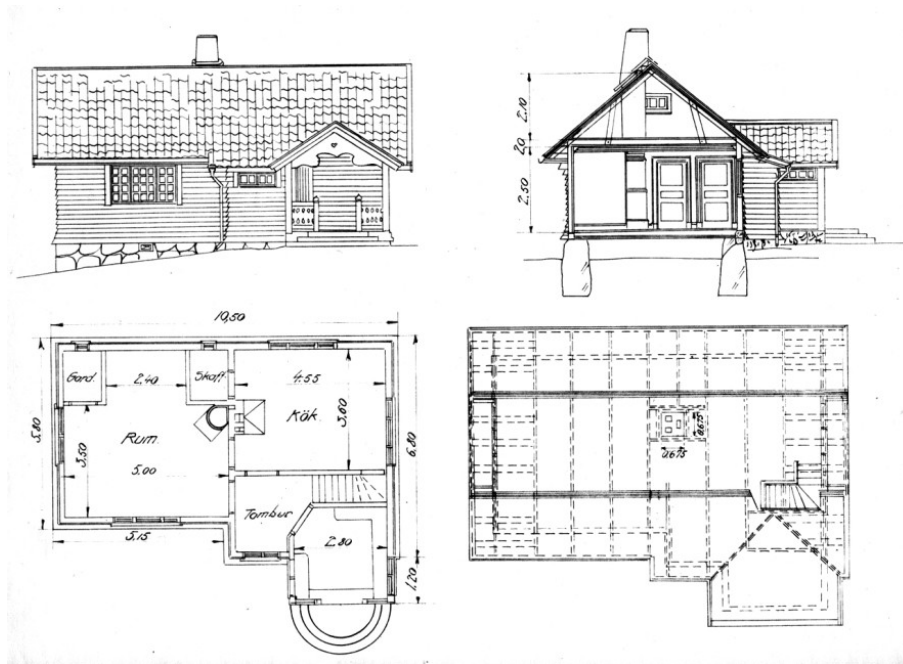
Banvaktstuga vid Nora Bergslags järnväg (NBJ).

BJ typ 1b



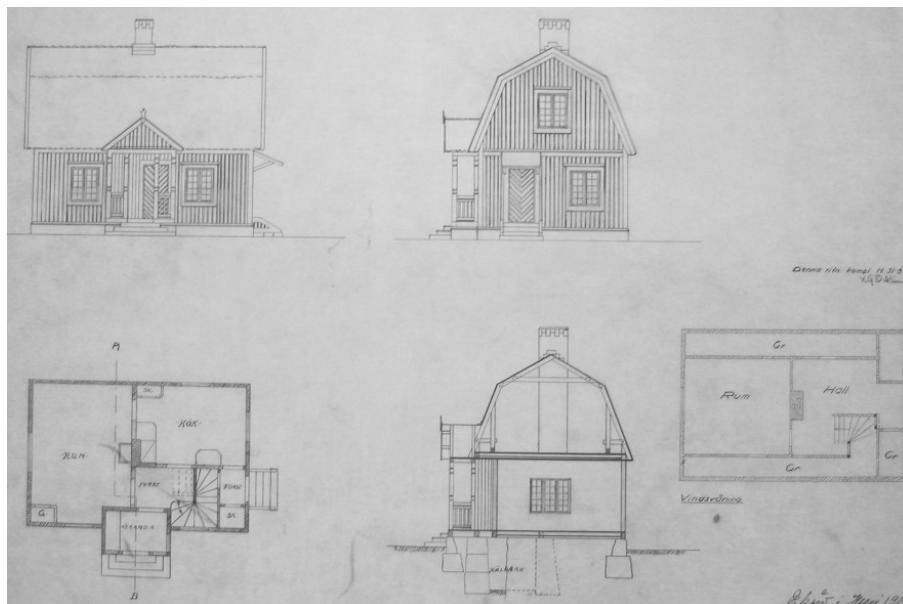
Banvaktstuga vid Bergslagernas järnväg (BJ).

KFJ



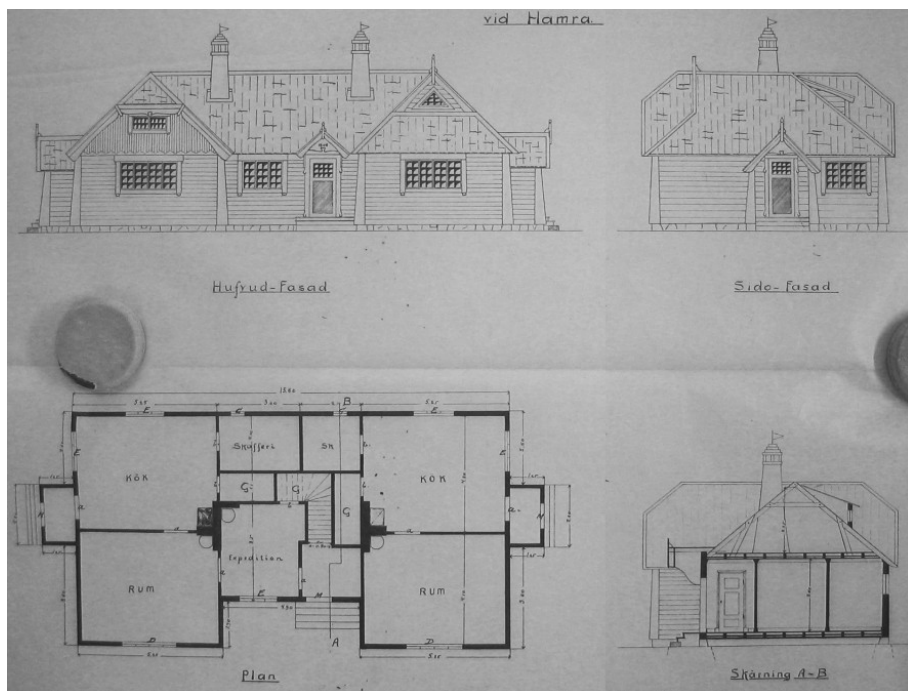
Banvaktstuga vid Kil-Fryksdalens järnväg (KFJ) även kallad BJ typ 1a.

NOJ 1914

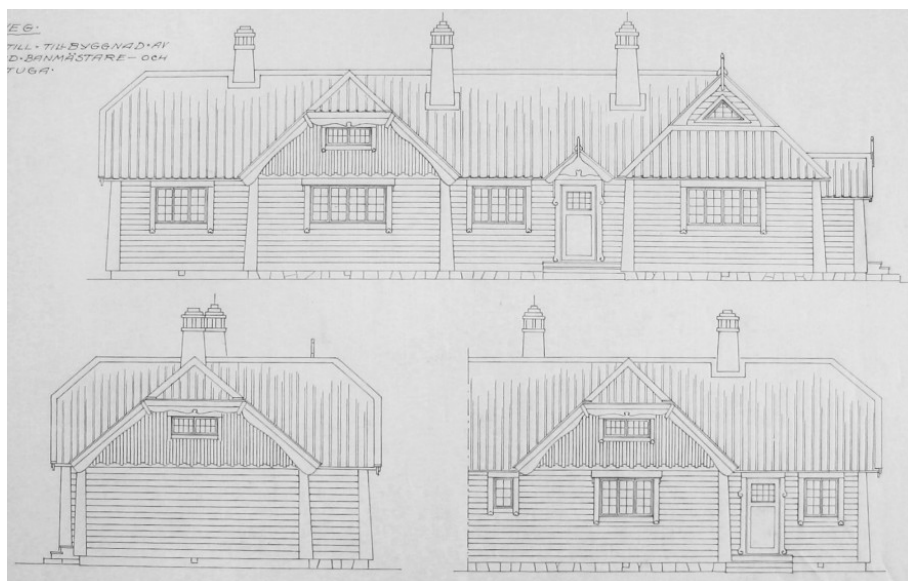


Banvaktstuga vid Nässjö-Oskarshamns järnväg (NOJ).

OHJ kombinerad banmästar- och banvaktstuga



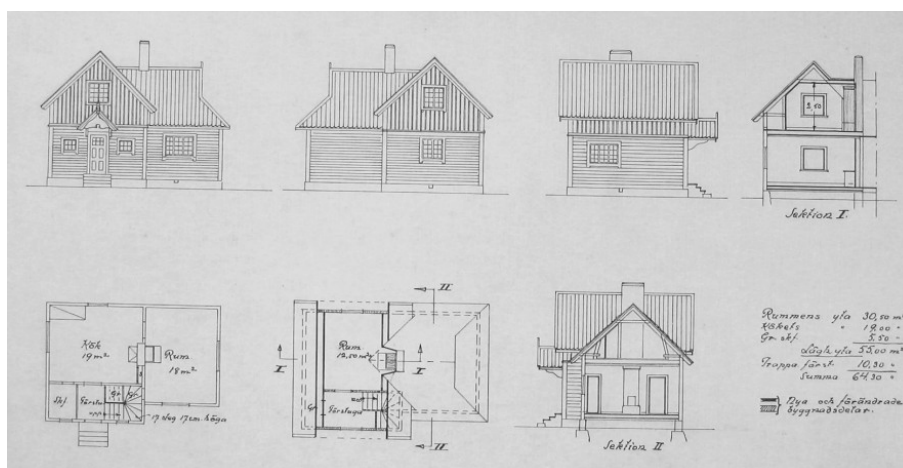
Kombinerad banmästar- och banvaktstuga vid Orsa-Härjeådalens järnväg (OHJ) – ursprunglig ovan och utbyggd nedan.

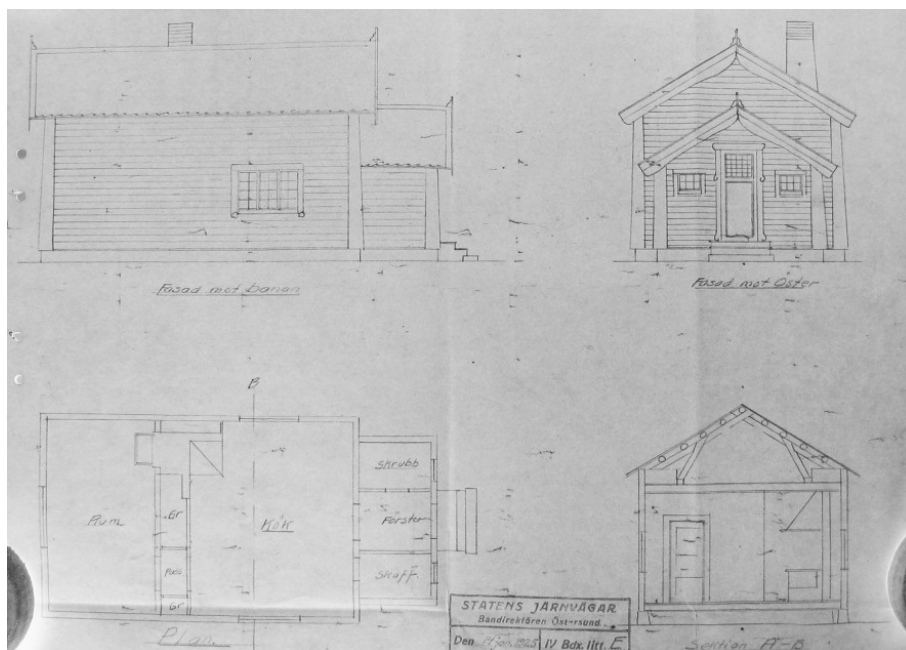


OHJ enkel



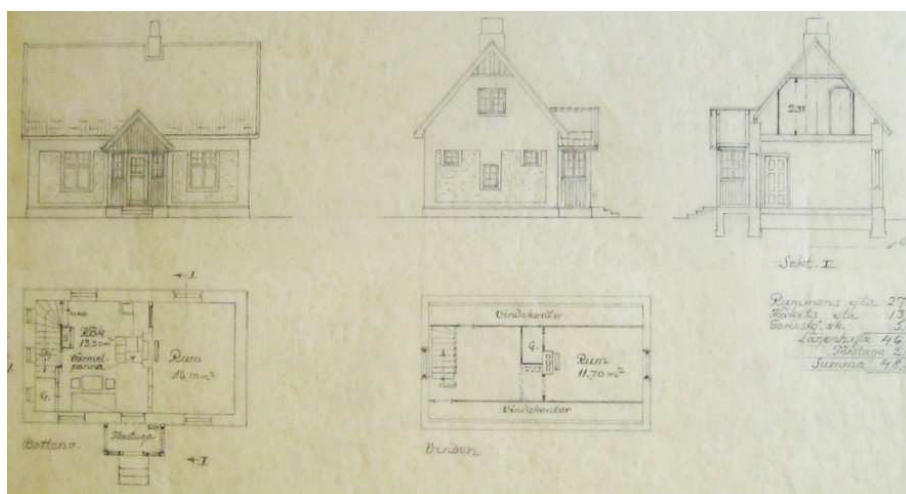
Enkel banvaktstuga vid Orsa-Härjeådalens järnväg (OHJ) som har legat till grund för de kombinerade banmästar- och banvaktstugorna ovan. På ritningen nedan visar en påbyggd stuga..





Enkel banvaktstuga vid Orsa-Härjeådalens järnväg (OHJ).

HMöJ



Banvaktstuga vid Höganäs-Mölle järnväg (HMöJ).

Omväxlande sprit- och slätputs. Med drag av UGJ m.fl.

EHRJ, KMJ, VB 1906 och SWB 1

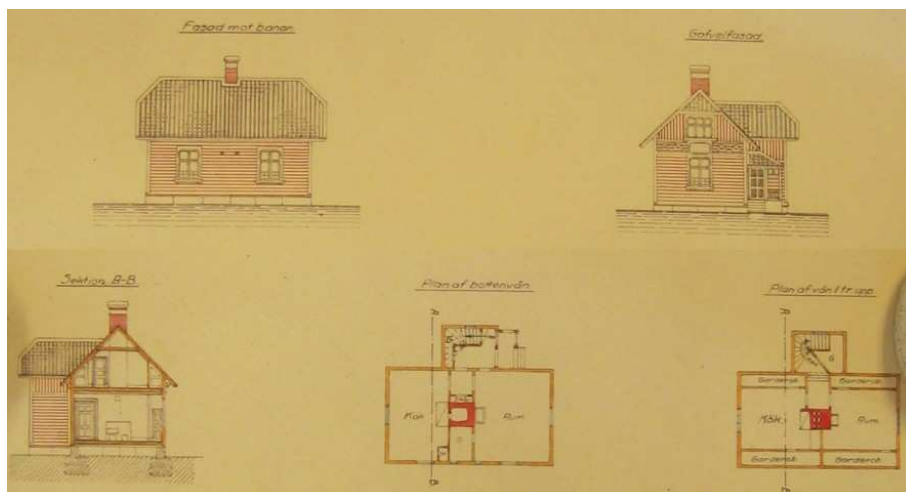
En samling banvaktstugor med valmade gavelspetsar.



Banvaktstuga vid Karlstad-Munkfors järnväg (KMJ).



Banvaktstuga vid Enköping-Heby-Runhällens järnväg (EHRJ).

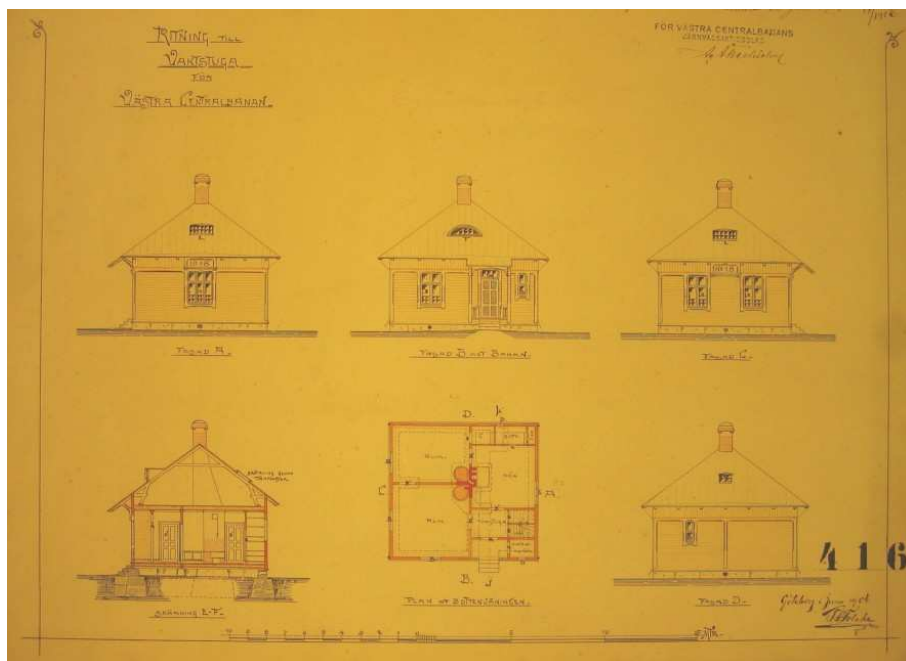


Banvaktstuga vid Vikbolandsbanan (VB) Norrköping-Söderköping-Vikbolandets järnvägar.

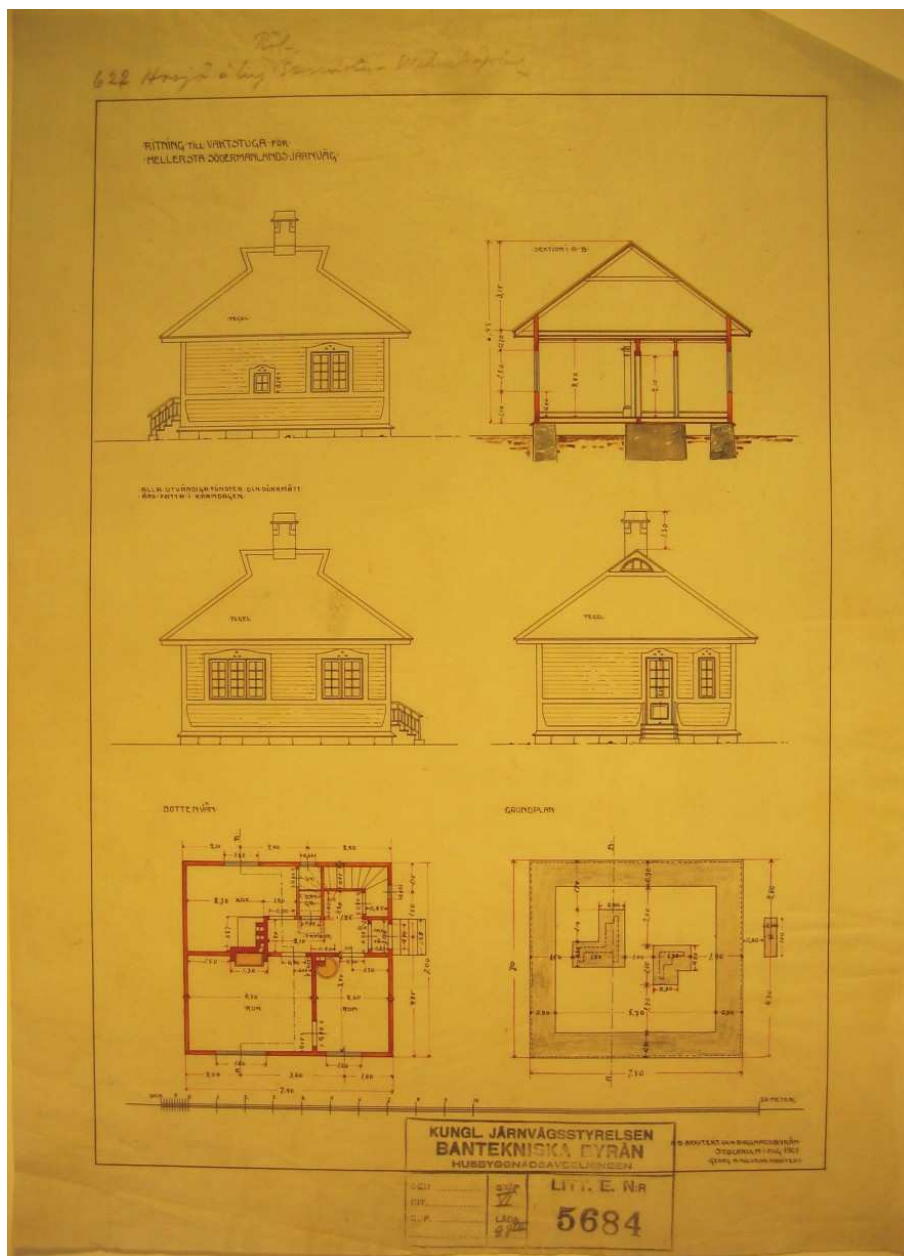
Banvaktstugor vid Stockholm-Västerås-Bergslagens järnväg (SWB) hade också valmade gavelspetsar under en period.

MISIJ och VCJ

En grupp av banvaktstugor med relativt ovanliga takformer.



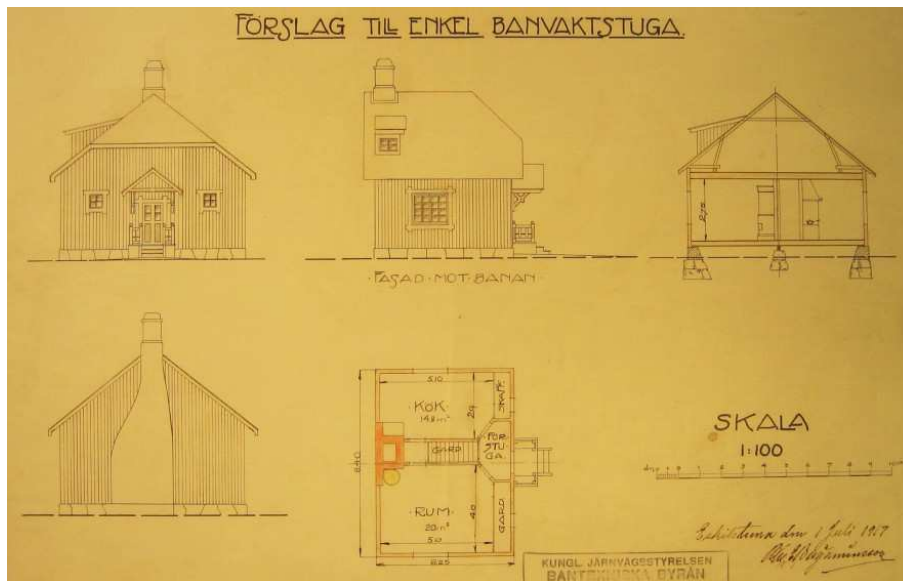
Banvaktstuga vid Västra Centralbanan (VCJ).



Banvaktstuga vid Mellersta Södermanlands järnväg (MISLJ).

Jämför med dessa två ritningar med den tillbyggda banvaktstugan med tälttak vid SJ under avsnittet Samtida ombyggnationer på sidan 40.

NrSlJ 19xx



Banvaktstuga vid Norra Södermanlands järnväg (NrSlJ).

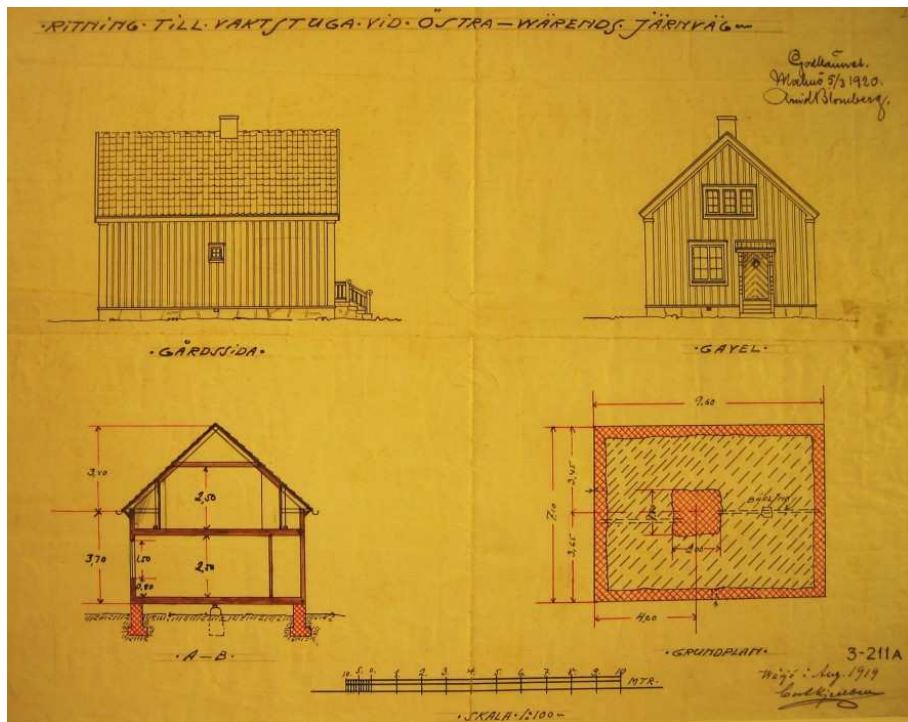
Banvaktstuga med planlösning lik UGJ m.fl. men säregen takform och murstock placerad vid ytterväggen.

SWB 2



Banvaktstuga längs norra delen av Stockholm-Västerås-Bergslagens järnväg (SWB).

ÖVJ



Banvaktstuga vid Östra Värends järnväg (ÖVJ) i Småland.

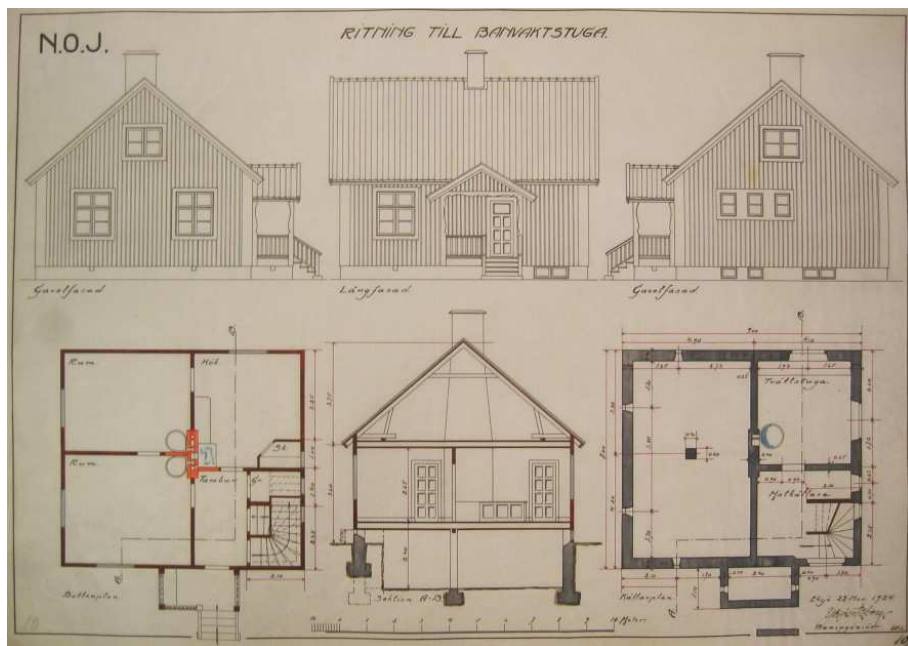
SäNJ



Banvaktstuga vid Sävsjöström-Nässjö järnväg (SäNJ) i Småland.

Klassicistiska stugor

NOJ 1924



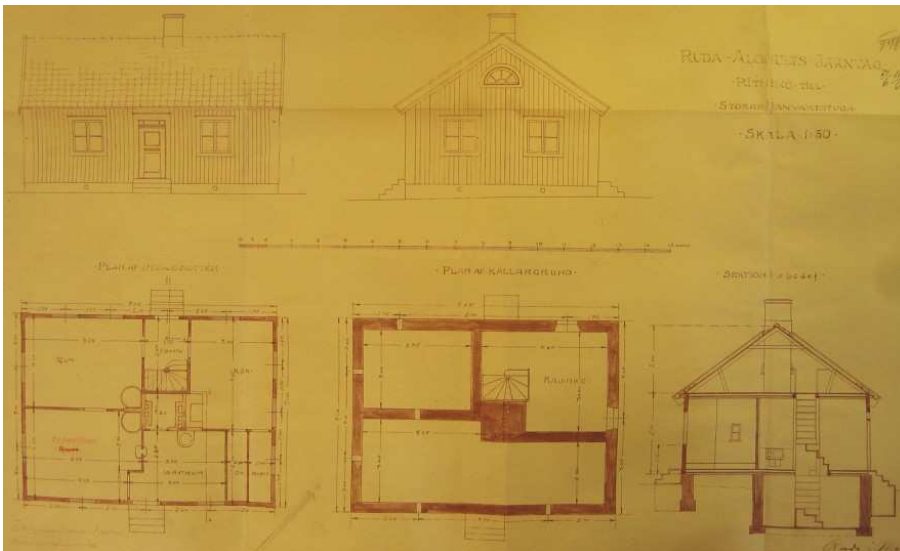
Banvaktstuga vid Nässjö-Oskarshamns järnväg (NOJ).

OKB



Banvaktstuga vid Ostkustbanan (OKB).

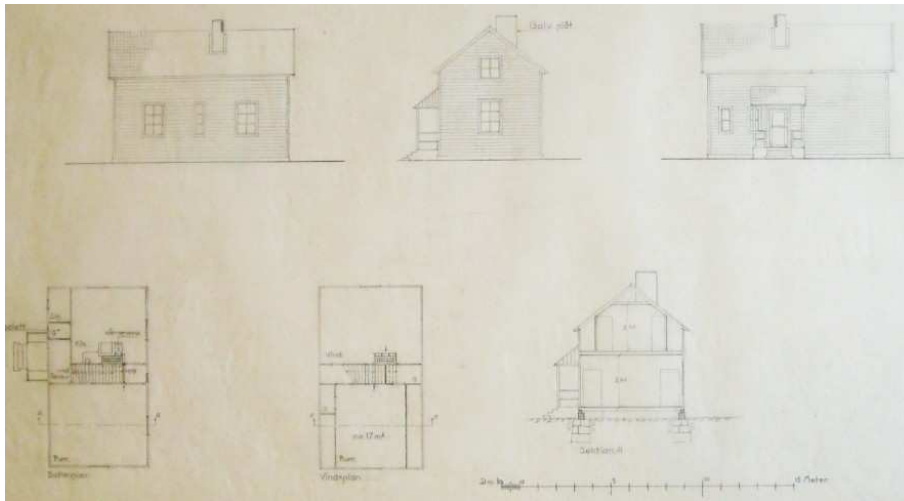
RÄJ



Kombinerad banvaktstuga och trafikplats vid Ruda-Älghults järnväg (RÄJ) i Småland.

Övriga

ÖCJ



Banvaktstuga vid Östra centralbanan (ÖCJ) som på ritningen dock har byggts till med en våning.

Bestånd

Med hjälp av de uppgifter om banvaktstugor i Sverige som Jöran Johanssons förtjänstfullt har samlat och som jag har bearbetat till nätsidan www.banvakt.se har jag försökt få en överblick av beståndet av banvaktstugor av idag.

Den 1 juni 2007 innehöll databasens 10 538 poster varav 4 670 var banvaktstugor och 299 poster rörde kombinerade banvaktstugor och trafikplatser.

Statusen för drygt 31 procent, 1 449 av de 4 670 banvaktstugorna var osäker, vilket innebär att vi inte har uppgifter om stugan är riven eller om den finns kvar. I några få fall är det till och med inte ens säkert om banvaktstugan någonsin har funnits!

Den största andelen stugorna däremot, 1 782 stycken, är rivna vilket motsvarar drygt 38 procent av hela beståndet eller cirka 55 procent av de stugor där statusen inte är osäker.

De banvaktstugor som ska finnas kvar är 1439 stycken vilket utgör cirka 31 procent av det totala beståndet och drygt 45 procent av de stugor där statusen inte är osäker.¹³¹

För 191 av de kvarvarande stugorna är uppgiften om status äldre än 10 år men för 952 stugor av samma kategori var uppgiften högst 5 år gammal.¹³²

Bland de 299 kombinerade banvaktstugorna och trafikplatserna är siffrorna tydligare – närmare 56 procent (167 stycken) finns kvar och 17 procent (52 stycken) är rivna medan för 27 procent (80 stycken) är statusen osäker.¹³³ Jag har en föraning om att denna grupp av byggnader kan att öka i antal komma i framtiden på bekostnad av antalet trafikplatser – de kombinerade banvaktstugorna och trafikplatserna tycks vara vanligare än vad jag först trodde.

Jag räknar med att ha hanterat något över 1 000 foton och ritningar i detta arbete. Bland mina efterforskningar har jag tyckts mig hitta foton på banvaktstugor vid 215 bandelar och ritningar vid 247 bandelar av 486 möjliga. I flera fall var fotona och ritningarna svåra att tolka varför långt ifrån alla kunnat redovisas här.¹³⁴

Byggnadsminnen

I slutet av maj 2007 fanns sju banvaktstugor i Sverige som var förklarade som byggnadsminnen – av de hade två behandlats som enskilda objekt.

Längs den första byggnadsminnesförklarade järnvägssträckan i Sverige Totebo-Hultsfred i Småland, hör en banvaktstuga i Hultsfred. Beslutet år 1999 för hela sträckan motiverades bl.a. av sträckans välbevarade provinsiella karaktär.¹³⁵ Dessutom ska banvaktstugan i Apelkullen längs samma bana vara ett separat beslutat byggnadsminne.¹³⁶

Banvaktstugan i Håstad på sträckan Lund-Örtofta längs södra stambanan i Skåne län är skyddad sedan 2002 då den antas tillhöra »den för-

¹³¹ <http://www.banvakt.se/statistik.php>, 2007-06-01

¹³² Författarens egna beräkningar med hjälp av databasen bakom sidan [banvakt.se](http://www.banvakt.se), 2007-06-01

¹³³ <http://www.banvakt.se/statistik.php>, 2007-06-01

¹³⁴ Egna uppskattningar och <http://www.banvakt.se/statistik.php>, 2007-06-01

¹³⁵ Länsstyrelsen i Kalmar län, Byggnadsminnesförklaring av smalspårsjärnvägen på sträckan Totebo-Hultsfred, diarienummer 221-2794-97

¹³⁶ Åsenius, 2007-02-14

sta generationens banvaktarstugor« och troligen vara »den enda välbevarade i Skåne« av denna typ.¹³⁷

Under våren 2005 blev järnvägssträckan Nora-Ervalla byggnadsminne då anläggningen med sina byggnader bl.a. ansågs vara välbevarad. Till detta räknades banvaktstugan i Stora Mon.¹³⁸

Under våren 2007 blev banvaktstugorna i Kaisaniemi, Solbacken och Tornehamn längs Malmбанan i Norrbottens län förklarade som statliga byggnadsminnen. Anledningen var att de ansågs tillhöra den för landet industriellt betydelsefulla järnvägen.¹³⁹

¹³⁷ Länsstyrelsen i Skåne län, Byggnadsminnesförklaring av banvaktstugan i Håstad, diarienummer 432-2321-01

¹³⁸ Länsstyrelsen i Örebro län, Byggnadsminnesförklaring av Stiftelsen Nora Järnvägsmuseum och Veteranjärnvägs anläggningar, diarienummer 432-02446-1989

¹³⁹ Regeringen, Regeringsbeslut om byggnadsminnesförklaring av viss bebyggelse längs Malmбанan, diarienummer Ku2007/665/Kr

VÄRDEN OCH STRATEGI

Utefter den kunskap jag sammanställt ska jag försöka redovisa de kulturhistoriska värden banvaktstugor kan anses ha. Värdena omsätts sedan i råd, eller i en strategi kring dessa byggnader.

Kulturhistoriska värden

I mina tankar kring värderingen av banvaktstugor har jag haft Axel Unnerbäcks »Kulturhistorisk värdering av bebyggelse« i åtanke. I boken redogör Unnerbäck hur man kan värdera bebyggelsemiljöer utifrån ett antal givna grundmotiv som delas in i dokument- och upplevelsevärden. Värden förstärks sedan genom vissa egenskaper.

Jag har koncentrerat mig på att identifiera värden som kan anses vara allmängiltiga för alla banvaktstugor.

Typhus

Banvaktstugor är ett mycket bra och tydligt exempel på hur typritningar användes för ett systematiskt och repetitivt byggande. Banvaktstugorna kunde ha liknande utseenden på många platser i landet samtidigt, vilket måste ha inneburit brott med lokala byggnadstraditioner, som kanske bröt ny arkitektonisk mark i landet. Banvaktstugor ska därför betraktas som arkitekturhistoriskt värdefulla.

Mångfacetterat vittne

Banvaktstugorna var normalt jämnt utspridda efter järnvägarna och de signalerade på ett lokalt plan och ett mycket konkret sätt om den stora förändring och utveckling som en järnväg kunde föra med sig till en byggd. Sett ur den kulturmiljö som järnvägen utgör och har utgjort har banvaktstugan även ett klart miljöskapande värde.

Järnvägen var ett komplext tekniskt system och blev en stor kontrast med det förindustriella samhälle som den drogs fram igenom. Banvakterna och banvaktstugorna var en direkt förutsättning för att kunna bedriva tågtrafik i landet under närmare ett sekel – på motsatt sätt vittnar banvaktstugorna om en andra våg av mekanisering, där den bofasta banvakten till slut blev överflödig. Banvaktstugan är idag på ett mångfacetterat sätt teknik- och samhällshistoriskt värdefull som ett vittne till järnvägens förändring av samhället.

Ett arbetarhem

Banvakterna tillhörde de sämst betalda fast anställda vid en järnväg och arbetsdagen kunde vara lång och hård. Banvaktstugornas placering vid järnvägen gav en ständig påminnelse om arbetet och bostadens storlek kan kännas ofattbar för dagens moderna människa. Vid SJ hade banvakten sin närmast eviga anställning som dock måste ha skänkt en viss trygghet. Socialhistoriskt är banvaktstugorna värdefulla och visar tydligt hur synen på människans liv och arbete har förändrats.

Förstärkare

Det som generellt skulle fungera som »förstärkare« för de värden som nämnts är tydlighet samt förhållandet mellan representativitet och sällsynthet.

Tydlighet

Banvaktstugor byggdes i stora antal men vilken ritning eller förlaga som användes varierade mellan vem som byggde eller ägde järnvägssträckan vid tillfället. Stugornas gemensamma värde, men även de enskilda byggnadernas värden, längs en järnvägsträcka förstärks där beståndet är tydligt, d.v.s. där en stor andel av stugorna finns kvar och karaktären av banvaktstuga fortfarande är synlig. När man tar hänsyn till karaktären ska man rikta in sig på främst de tillägg som gjorts under banvaktstugans tid som tjänstebostad.

Att järnvägen eller tydliga rester av järnvägen finns kvar, förstärker banvaktstugornas värden som arbetar- och tjänstebostäder samt som vittne om detta teknik- och samhällshistoriskt viktiga transportmedel.

För att värdena ska ha någon dignitet måste kopplingen mellan byggnaden och spårområdet vara lika uppenbar som ursprungligen var tänkt. Banvaktstugor som flyttas och därmed tas ur sitt sammanhang förlorar helt och hållet sina ursprungliga kulturhistoriska värden.

Representativitet och sällsynthet

Det arkitekturhistoriska värdet förstärks olika mycket beroende på hur det befintliga beståndet av banvaktstugor längs en viss järnvägssträcka ser ut och vilken typ av stuga det rör sig om. Har till exempel en stuga av en viss typ kvar mycket av sin karaktär och om typen är sällsynt i landet eller längs järnvägssträckan som helhet kan värdet vara mycket högt.

Finns det däremot kvar stora mängder av välbevarade stugor av samma typ kan värdet bli mindre – om några av de bevarade banvaktstugorna utmärker sig särskilt och kan de däremot ses som representativa och på så vis bli värdefulla.

Strategi

Jag ska nu försöka ge några råd till vad främst antikvariska instanser bör tänka vid frågor som rör banvaktstugor. Om man betraktar banvaktstugor som de funktionsbyggnader de har varit, finns det numera bara före detta banvaktstugor. När man bedömer en f.d. banvaktstuga bör man därför försöka skilja på åtgärder som tillkommit efter det att byggnaden slutade vara en tjänstebostad och de delar som fanns innan.

Första hjälpen

Här följer en kort första hjälp för dig som ska hantera en banvaktstuga.

Börja med att ta reda på vilken järnväg det rör sig om och vilket företag som byggde och trafikerade banan där banvaktstugan står. Undersök sen vilka stugor som har funnits och vilka som finns kvar längs järnvägen. Jämför den enskilda banvaktstugan med eventuella andra banvaktstugor längs samma bana. Försök identifiera gemensamma drag och »skala bort« tillägg för att kunna identifiera vilken typ av stuga det rör sig om. Sätt typen i sitt lokala eller regionala sammanhang (järnvägen) men även i ett nationellt dito. Värdera järnvägssträckans bestånd och sedan den enskilda stugan.

I ett längre perspektiv kommer nätsidan www.banvakt.se bli ett mycket användbart redskap.

Se helheter

Järnvägarna följde inte nödvändigtvis de gränser som stat och kommun fastställt, det är därför meningslöst att t.ex. en inventering upphör längs en järnvägssträcka bara för att man kommer fram till en administrativ gräns. Inventeringar av banvaktstugor, och andra järnvägsmiljöer, bör i första hand ske utefter bandelar, enligt tidigare beskrivet system, eller

längs de historiska järnvägsträckningarna så att ett naturligt flöde uppstår.

Att konstatera att en banvaktstuga är sällsynt i exempelvis Skåne län kan vara irrelevant om man inte tar hänsyn till vilken järnväg det rör sig om, hur beståndet av banvaktstugor längs sträckan har sett ut och hur det ser ut samt hur pass spridd modellen är i landet.

Det krävs därför att projekt som rör kulturmiljöer längs järnvägar kan behöva ske i samarbete mellan flera kommuner eller län samt med en större järnvägshistorisk förståelse för att se sammanhang. Värdering av banvaktstugor måste därför utgå från en helhetsbild av beståndet – här kan nätsidan www.banvakt.se komma att bli en värdefull hjälp.

Urval

Vid värdering och urval av vilka banvaktstugor som kan anses vara kulturhistoriskt intressanta ska man ta hänsyn till vilken typ av stugor det rör sig om och hur vanligt förekommande de är längs sträckan och i hela landet. De byggdes efter typritningar, observera pluralformen, och det fanns ett antal olika typer att utgå ifrån. Man bör också ta hänsyn till hur beståndet längs hela sträckan ser ut rent numerärt – hur stor andel är rivna och hur många finns kvar?

Vid en järnvägssträcka där alla banvaktstugor är rivna utom en skulle man kan kunna betrakta den kvarvarande stugan som särskilt värdefull då den representerar hela banan. Det skulle dock kunna råka vara så att denna enda stuga byggdes efter en annan ritning än de övriga – representerar då stugan det ursprungliga beståndet längs sträckan eller är faktumet att de övriga banvaktstugorna är rivna mer intressant än det kulturhistoriska värdet för den enda överlevande stugan?

Banvaktstugor ska värderas, och i förekommande fall väljas ut för bevarande, utefter målet att ge ett så representativt urval som möjligt. Det innebär bl.a. att man ska se till att banvaktstugor av alla typer skyddas så att deras uttryck och kulturvärden inte förvanskas. Man får inte t.ex. förblindas av att skydda eller bevara banvaktstugor vissa sträckor för att de råkar finnas kvar till stor andel.

En banvaktstuga är i första hand en del av en grupp och i andra hand en individ.

En banvaktstuga är en banvaktstuga

Man bör även arbeta för att kulturhistoriskt värdefulla banvaktstugor får förbli banvaktstugor med en tydlig koppling till den järnväg som var an-

ledningen till att stugan byggdes. Som exempel ska plank eller någon annan ogenomtränglig avgränsare mellan en värdefulla banvaktstuga och själva järnvägen sättas upp. Lösningar för att begränsa eventuellt buller från trafikerade järnvägar bör koncentreras till metoder som är bättre anpassade till kulturmiljön, t.ex. ljudisolering av fönster inifrån.

Rådgivning kring restaureringar och tillbyggnader av banvaktstugor ska anpassas efter den särskilda typ som åtgärden riktas mot. Hittar man ritningar eller fotografier på närliggande banvaktstugor kan de ge en vägledning. På samma sätt kan inventeringar av stugor längs samma järnvägssträcka ge god information.

Det som tydligast markerar en banvaktstuga brukar vara skylten med dess beteckning – kan man finna belägg för dess existens och utseende är den ett värdefullt bidrag för banvaktstugans identitet.

Mer kunskap

Jag har långtifrån lyckas ge en fullständig bild av hur beståndet av banvaktstugor har sett och hur det ser ut idag, men en sak är säker för att man ska kunna göra rättvisa bedömningar: det krävs mer och samlad kunskap om banvaktstugor för att kunna fatta riktiga beslut!

Med ökad kunskap följer även ökat ansvar för de antikvariska instanserna – antalet banvaktstugor som förklaras som byggnadsminne eller som omfattas § 12 i kapitel 3 av Plan- och bygglagen bör öka så att det tydligare visar den variation som beståndet utgjorde.

SLUTSATS

Jag ska nu försöka besvara frågorna i frågeställningen i inledningen.

Beståndet

Den första frågan »Hur har beståndet av banvaktstugor sett ut och hur ser det ut idag?» besvarar jag med att jag långt ifrån är säker på svaret.

Längs de ursprungliga statsbanorna tycker jag mig se en röd tråd från det sena 1850-talets banvaktstuga via 1872 och 1897 års modell till 1900-talets mindre variationer – det finns relativt få typer och planlösningarna tycks utvecklas ur de föregående modellerna. Stugornas planmått ökar fram till den näst sista modellen i början av 1910-talet och man tycks successivt ha byggt till de mindre banvaktstugorna vid SJ.

De enskilda järnvägarna var många och det historiska beståndet tycks variera i utseende. Man tycks ha »sneglat« rätt mycket på de andra järnvägsbolagen och särskilt SJs banvaktstuga från 1872 verkar vara en viktig förebild. Stugorna vid de enskilda järnvägarna tycks ha varit mindre än de vid SJ.

Generellt förvånades jag av hur pass olika banvaktstugor kan se ut – jag hade förväntat mig en mer likartad grupp. Jag har inte hunnit lägga tid på de historiskt intressanta objekt som de kombinerade banvaktstugorna och trafikplatserna samt banvakt- och banmästarstugorna utvecklingsmässigt utgör.

Det känns svårt att i skriftlig form redovisa alla olika typer av banvaktstugor som funnits men sidan www.banvakt.se kan vara en framtida möjlighet för att lösa det problemet. Efter synpunkter från användare har jag förstått att den kan vara svår att använda vilket måste åtgärdas.

Hur det nutida beståndet av banvaktstugor ser ut med tanke på typer vet jag inte, men jag antar att en betydande andel av dem har byggts om. Omkring 40 procent av banvaktstugorna är rivna, medan de övriga 60 procentenheterna fördelar sig i dagsläget på hälften osäkra och hälften bevarade stugor.

Värden

»Vilka kulturhistoriska värden kan banvaktstugor anses ha generellt?«

De generella kulturhistoriska värdena hänger samman med banvaktstugans historia som återkommande typhus, som en vittnesbärare av järnvägens betydelse och som bostad för en viktig grupp arbetare. Banvaktstugans förhållande till spårmiljön är mycket viktig och spännvidden representativ-sällsynt är en svår men nödvändig avvägning vid värdering.

Urval

»Enligt vilka kriterier bör man välja ut vilka typer av banvaktstugor som ska bevaras?«

Det gäller att sätta den enskilda banvaktstugan och typen i ett större sammanhang och inte stirra sig blind på administrativa gränser. Motivera värden utifrån järnvägssträckans och typens bestånd. Först därefter värderas den enskilda byggnaden.

Källkritik

Man bör förhålla sig mycket källkritisk emot detta examensarbete. Det finns få samlade, lättillgängliga källor som kan verifiera uppgifterna direkt och den fördjupade kunskap som verkar finnas inom området finns hos ett fåtal personer.

I arbetet med själva examensarbetet och med databasen hanteras en stor mängd uppgifter – bilder, ritningar och text – och sannolikheten för att fel kan uppstå är uppenbar.

Databasen som styr sidan www.banvakt.se bygger i mångt och mycket på uppgifter som är insamlade under en relativt lång period och det är många olika källor som ligger till grund för innehållet – t.ex. litteratur, kartor och tidningsartiklar men även muntliga uppgifter och egna iakttagelser – relativt sällan finns direkta källhänvisningar. Innan uppgifterna i databasen har kontrollerats och kompletterats bör man betrakta de som relativt osäkra uppgifter.

Jag har löpande under arbetet med examensarbete försökt verifiera uppgifterna i databasen och det visar sig att den i de flesta fall verkar

stämman förvånansvärt väl överens med verkligheten. Jag tycker mig bl.a. ha lyckats matcha en stor andel av de beteckningar som finns på de flesta ritningar till banvaktstugorna mot databasen med gott resultat.

Det kan tyckas vara relativt enkelt att på plats försöka avgöra om en banvaktstuga finns kvar eller inte – det gäller »bara« att hitta platsen där stugan låg! Man måste dock ha i åtanke att kan hus byggas om till oigenkännlighet, att det trots allt har funnits tusentals banvaktstugor och att dessa byggnader ibland ligger relativt ödsligt till – det kan krävas en del erfarenheten för att »hitta« en banvaktstuga. Att verifiera stugor på plats har det inte funnits tid för i så stor utsträckning som vore nödvändigt.

Jag kan även tänka mig rikta en viss kritik mot det ritningsmaterial som jag använt mig av. På vissa ritningar finns ibland anteckningar med blyerts som kan antas vara icke ursprungliga och särskilt de olika typernas »namn« är ofta skrivna så, t.ex. »1892 års modell«.

Vissa ritningar, och då särskilt de från SJ, innehåller ibland namn på sträckor där ritningen ska ha använts eller datum då man tog beslut om att uppföra vissa stugor, men det saknas ofta en egentlig bekräftelse på att de verkligen har byggts där! Som exempel anger ritningen för 1897 års banvaktstuga i trä att den ska ha byggts längs SJs västkustbana men någon ytterligare verifikation på att så har skett har jag inte funnit. Däremot tyder fotografier på att man har byggt stugor i tegel istället.

Diskussion

Frågan är vilken roll min något ofullständiga kartläggning kan spela mer än som kuriositet för vissa insatta järnvägs- och byggnadshistoriker. Att överhuvudtaget förstå järnvägens system och geografi kan tyvärr vara ett rejält hinder för att ge kunskaperna ökad spridning. Däremot kan min undersökning kanske vara en hjälp på vägen vid fördjupade studier om banvaktstugor. Jag hoppas även kunna vara med och utveckla nätsidan www.banvakt.se till ett användbart redskap som även kan nå en publik med mindre förkunskaper än vad som krävs idag.

Den kulturmiljö som en banvaktstuga kan utgöra har en mycket stark konkurrens i det nationella intresse som ligger i en trafikerad järnväg. Att försöka motivera att en banvaktstuga ska bevaras för dess kulturvärden när den riskerar att rivas vid exempelvis bygge av dubbelspår tycks mig mycket svårt. Att värdera en banvaktstuga som byggts i hundratal som »synnerligen märklig« vilket är förutsättningen för en byggnadsminnesförklaring kräver noggranna ställningstaganden.

Jag hade under en period själv äran att få arbeta för att Iskarboda banvaktstuga längs SJs stambana Frövi-Krylbo, skulle bevaras och helst som byggnadsminne, men det visade sig vara i princip ogörligt! Efter detta examensarbete är jag ännu fast övertygad om att denna banvaktstuga om någon, hade chansen att i sig självt vara »synnerligen märklig«. Nu blev det inget byggnadsminne, huset har jämnats med marken och enbart minnena återstår...

Av de 4670 banvaktstugorna är alltså 7 byggnadsminnen, drygt 0.15 procent av det en gång byggda beståndet. Som jämförelse är, enligt uppgifter från Länsstyrelsernas gemensamma system för uppföljning av miljömålen, är bara 0.078 procent av all bebyggelse byggnadsminnen. Att med det perspektivet kräva att flera banvaktstugor skyddas som byggnadsminnen kanske inte är realistiskt, eller är det kanske det? Nivån ligger ju fortfarande troligen långt under siffran för äldre kyrkor.

Vidare forskning

Jag har som sagt bara skrapat på ytan på det som visar sig vara ett mindre isberg: forskningen om banvaktstugans historia! Under arbetet har flera frågor väckts som skulle kunna utgöra idéer till frågeställningar till vidare forskning i ämnet, varav jag ska försöka återge några kort.

Vad grundade man besluten att införa ett system med bofast banvakter på i Sverige – vad var inspirationskällan? Varför utformade man de första banvaktstugor med ingången på gaveln likt de ålderdomliga gavelförstuhusen och hur står det sig i förhållande till det samtida byggandet? Har stugornas arkitektur påverkat byggandet i Sverige i övrigt på något sätt? Finns paralleller mellan banvaktstugor och andra järnvägsbyggnader eller andra byggnader knutna till transportsystem, t.ex. kanaler? Hur placerade och orienterade man stugorna i förhållande spåret? Finns det samband mellan de stugor som har bevarats och dess storlek?

Sist men inte minst de frågor som jag har funderat och förbryllats mest över. Hur spreds ritningarna mellan de olika järnvägsbolagen, skedde det med den ursprungliga arkitektens samtycke? Hade man in om Svenska järnvägsföreningen något »utbyte« av ritningar och hur förhöll det sig i så fall till SJ?

Avslut

Jag är själv inte helt nöjd med min arbetsinsats och jag inser bl.a. att jag inte har disponerat tiden tillräckligt väl för att kunna ge möjligheter för välbehövlig granskning av texterna utifrån. Forskningen har däremot gett

mig mersmak och inspiration nog för att jag ska våga påstå att detta inte är det sista jag skriver om banvaktstugor...

REFERENSER

Elektroniska

Andersson, Stig, Hjo-Stenstorps Järnväg (hemsida) »Banvaktstugor«
<http://www.hsj.se/hsj/banvaktstugor.asp>, 2007-05-29

Axelsson, Rasmus och Johansson, Jöran, Banvakt.se (hemsida)
»Statistik« <http://www.banvakt.se/statistik.php>, 2007-06-01

Axelsson, Rasmus och Johansson, Jöran, Banvakt.se (hemsida) »Grön-
älven (banvaktstuga)« <http://www.banvakt.se/sok.php?objekt=4476>,
2007-05-23

Banverket (hemsida) »Bandata« [http://www.banverket.se/sv/
Amnen/Jarnvagen/Undersida-1-Jarnvagen/Statistik/Bandata.aspx](http://www.banverket.se/sv/Amnen/Jarnvagen/Undersida-1-Jarnvagen/Statistik/Bandata.aspx),
2007-05-19

Banverket (hemsida) »Kartor« [http://www.banverket.se/sv/Banverket-
Produktion/Amnen/Kontakt/Kartor.aspx](http://www.banverket.se/sv/Banverket-Produktion/Amnen/Kontakt/Kartor.aspx), 2007-05-26

Claesson, Morrgan (e-post) »Re: BJ bvst-ritningar« morrgan@tele2.se,
2007-05-24

Claesson, Morrgan (hemsida) »BJ standardritningar«
[http://s161.photobucket.com/albums/t238/morrgans/BJ%20standard
ritningar](http://s161.photobucket.com/albums/t238/morrgans/BJ%20standardritningar), 2007-05-24

Eriksson, Tobias (hemsida) »Historia« [http://www.tobbeeriksson.se/
history.htm](http://www.tobbeeriksson.se/history.htm), 2007-05-30

Frykmo, Olle (hemsida) »Bilder på hus och miljöer kring de Västmanländska banorna« http://www.frykmo.se/mj/hus/hus_texto.htm, 2007-05-30

Joutsalmi, Sinikka, Museiverket Finland (e-post) »RE: Kiitos! Re: ratavartijantupa« sinikka.joutsalmi@nba.fi, 2007-02-22

Järnvägmusei vänner (hemsida) »Bandelar i Nummer-ordning« <http://www.jvmv.se/bandelsregister/Bandel/NrLista.htm>, 2007-05-25

Järnvägmusei vänner (hemsida) »Bandelsregistrets användning vid Jvm« <http://www.jvmv.se/bandelsregister/Bandel/Inledn.htm>, 2007-05-25

Laakso, Leena, Museiverket Finland (e-post) »ratavartijantupa« leena.laakso@nba.fi, 2007-02-21

Länsmuseet Halmstads bildarkiv (hemsida) http://zimbra.hallmus.se:8080/search/hitlist/?alla_namn=&per_sida=50&simple_match=1&beskrivning=banvakt&ort_any=, 2007-04-19

Postvogna (hemsida) »Banvaktstugor i Norge?« <http://f22.parsimony.net/forum41473/messages/171464.htm>, 2007-02-15

Railorama (hemsida) »Banevogterhus« <http://www.railorama.dk/forum/message.php?id=27981&lang=>, 2007-02-17

Sten, Rolf, Historiskt om Svenska järnvägar (hemsida) »Dagens historiska järnvägsbild. KBJ, Kalmar-Berga Järnväg« http://www.historiskt.nu/diverse/dagens_bild/dagens_bild_24.asp, 2007-04-18

Sten, Rolf, Historiskt om Svenska järnvägar (hemsida) »NEJ, Nora-Ervalla Järnväg, historik« http://www.historiskt.nu/normalsp/nbj/nej_historik.html, 2007-05-20

Sten, Rolf, Historiskt om Svenska järnvägar (hemsida) »Snabbfakta Statsbanan Järna-Nyköping-Åby-(Norrköping)« http://www.historiskt.nu/normalsp/staten/sb_jarna_aby/sb_jarna_aby_snabbf.html, 2007-05-31

Västergötlands länsmuseums bildarkiv (hemsida) http://www.vastergotlandsmuseum.se:8080/blanketter/CgiText-GetRecord?FGID=1M16.A145023:1931C&Formname=/blanketter/foto_stor.html&Incl=000000000000&Recnr=10, 2007-04-18

Åsenius, Henrik, Länsstyrelsen i Kalmar (e-post) »SV: Byggnadsminnesförklaring Smalspåret« henrik.asenius@h.lst.se, 2007-02-14

Muntliga

Halvorsen, Henrik, signalreparatör Banverket produktion, 070-724 53 30, 2007-05-23

Mellberg, Berta, hustru till banvakt Gunnar Mellberg (båda avlidna), våren 2003

Otryckta

Landsarkivet i Göteborg

Statens Järnvägar, Ritningssamling, skåp J30 låda 2

Landsarkivet i Visby

Gotlands Järnvägar, Ritningssamling

Riksarkivet i Stockholm

Statens järnvägar, Bantekniska byråns arkiv, diarienummer 85.2.60, Enar Öhlunds föredrag »Den bantekniska organisationens nuvarande struktur och dess ändamålsenlighet med hänsyn till den tekniska utvecklingen« 1960

Statens järnvägar, Bantekniska byråns arkiv, serie E2, diarienummer 1924/203

Statens järnvägar, Bantekniska byråns arkiv, serie E2, diarienummer 1941/880

Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Blekinge Kustbana

Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Dalslands järnväg

Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Gryt

Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Göteborg-Hallands järnväg

Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Hagaby

Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Halmstad-Nässjö järnväg 1-4

Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Hamra

Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Helsingborg-Råå-Ramlösa järnväg

Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Inlandsbanan
Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Jakobsberg
Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Klagstorp-Rydsgårds järnväg
Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Klippan-Eslövs järnväg
Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Köping-Hults järnväg
Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Landskrona-Helsingborg
järnväg
Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Landskrona-Kävlinge järnväg
Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Laxå 1
Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Malmbanan
Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Malmö-Billesholms järnväg
Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Malmö-Trelleborgs järnväg
Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Norehoff
Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Norrköping 3
Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Nässjö-Oskarshamns järnväg
Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Skövde-Axvalls järnväg
Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Svartälvs järnväg
Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp T3 typritningar
Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp T7 typritningar
Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Varberg-Ätrans järnväg
Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Vartofta 2
Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Ystad-Eslöv
Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Åtvidaberg
Statens Järnvägar, Ritningssamling, mapp Ängelholm-Klippans järnväg
Statens järnvägsbyggnader, serie F8 volym 3, Arbetskontrakt 7 angående
banvaktstuga vid Boliden
Örebro-Svartå järnvägs arkiv, PM om husbyggnader 1896

Övriga

Berggren, Peter, Skåre, peter@teknikarv.se, fotosamling

Hallgren, J L, Spånga, xoa5@hotmail.com, fotosamling
Henriksson, Eric, Eskilstuna, hvedhbrendh@netscape.net, fotosamling
Johansson, Jöran, Gärdserum, 012020122@telia.com, fotosamling
Johansson, Stig, Upplands Väsby, stigjohansson@mac.com, fotosamling
Larsson, Tomas, Sundbyberg, tomas.e.larsson@bredband.net,
fotosamling
Länsstyrelsen i Kalmar län, Byggnadsminnesförklaring av smalspårsjärn-
vägen på sträckan Totebo-Hultsfred, diarienummer 221-2794-97,
1999-02-16
Länsstyrelsen i Skåne län, Beslut om byggnadsminnesförklaring av
banvaktstugan i Håstad, diarienummer 432-2321-01, 2002-11-26
Länsstyrelsen i Örebro län, Byggnadsminnesförklaring av Stiftelsen Nora
Järnvägmuseum och Veteranjärnvägs anläggningar, diarienummer
432-02446-1989, 2005-04-18
Regeringen, Regeringsbeslut om byggnadsminnesförklaring av viss be-
byggelse längs Malmbanan, diarienummer Ku2007/665/Kr, 2007-03-
22
Sandström, Peter, Njurunda, sandstrom.pelle@telia.com, fotosamling
Sveriges järnvägmuseum i Gävle, <http://www.jarnvagsmuseum.se/>,
fotosamling

Tryckta

Aghult, Kjell; Lind, Lars Olof och Sandin, Gunnar »Järnvägsdata 1999«
Svenska järnvägsklubben, Stockholm 1999, ISBN 91-85098-85-x
Almberg, Ulrik »Banvaktstugor och järnvägstationer 5:e distriktet, stam-
banan Långsele-Boden samt tvärbanor« Egen utgivning, Vännäs 2006
Alrenius, Carl-Axel och Karlsson, Lars-Olov »SJ 125 år« Gullers Inter-
national AB, Stockholm 1981, ISBN 91-85228-65-6
Axelsson, Rasmus; Ekberg, Karl och Sundberg, Björn »Iskarboda ban-
vaktstuga« Egen utgivning, Visby 2006
Bergkvist, Johan; Fält, Göran; Gunnervall, Sven-Erik; Herpai, Robert;
Karlsson, Lars-Olov; Palmlund, Lotta och Rosander, Karing (redak-
törer) »Järnvägen 150 år« Informationsförlaget, Stockholm 2005,
ISBN 91-7736-540-2

- Fischerström, Iwan W »Sveriges järnvägar« Bok och bild, Stockholm 1971
- Kjellvard, Henry »Det bevingade hjulets folk, del 1« Svenska järnvägs-mannaförbundet, Stockholm 1949
- Kungliga järnvägsstyrelsen »Sveriges järnvägar hundra år« Kungliga järnvägsstyrelsen, Stockholm 1956
- Kungliga Järnvägsstyrelsen »Sveriges officiella statistik: Statens järnvägar år 1947« Kungliga järnvägsstyrelsen, Stockholm 1948
- Kungliga Järnvägsstyrelsen »Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen af statsbanan Morjärv-Lappträsk och landsvägen Boden-Morjärv-Lappträsk« Kungliga järnvägsstyrelsen, Stockholm 1913
- Kungliga Järnvägsstyrelsen »Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av inlandsbanan mellan Volgsjön och Gällivare« Kungliga järnvägsstyrelsen, Stockholm 1939
- Kungliga Järnvägsstyrelsen »Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av statsbanan Malung-Vansbro« Kungliga järnvägsstyrelsen, Stockholm 1939
- Kungliga Järnvägsstyrelsen »Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av statsbanan Bastuträsk-Skelleftehamn-Kallholmen« Kungliga järnvägsstyrelsen, Stockholm 1916
- Kungliga Järnvägsstyrelsen »Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av statsbanan Ulriksfors-Volgsjön« Kungliga järnvägsstyrelsen, Stockholm 1925
- Kungliga Järnvägsstyrelsen »Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av inlandsbanan, södra distriktet, delen Volgsjön (Vilhelmina)-Storuman« Kungliga järnvägsstyrelsen, Stockholm 1929
- Kungliga Järnvägsstyrelsen »Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av statsbanan Älvsby-Piteå« Kungliga järnvägsstyrelsen, Stockholm 1924
- Kungliga Järnvägsstyrelsen »Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av statsbanan Östersund-Ulriksfors med bispår till Hammerdal och Strömsund« Kungliga järnvägsstyrelsen, Stockholm 1917
- Lind, Lars-Olof »Siljansbanan« Svenska järnvägsklubben, Stockholm 1984, ISBN 91-85098-39-6

- Linde, Gunilla »Stationshus 1855-1895 – A W Edelsvärd som järnvägsarkitekt« Svenska järnvägsklubben, Stockholm 1989, ISBN 91-85098-47-7
- Lindmark, Uno »Banvakts-, banförmans- och banmästarminnen« Banverket, Borlänge 1991, ISBN 91-630-0791-6
- Ljungqvist, Torbjörn »Röforsbanan« TEEL Konsult, Röfors 1996, ISBN 91-630-4969-4
- Meijer, Bernhard (huvudredaktör) »Nordisk familjebok, band 2« Nordisk familjeboks förlags AB, Stockholm 1904
- »Norra Östergötlands järnvägar och Mellersta Östergötlands järnvägar under åren 1924-1944« Norrköping 1944
- Olsson, Henning (redaktör) »Banlära – järnvägars byggnad och underhåll, första bandet« Kungliga järnvägsstyrelsen, Stockholm 1915
- Persson, Bertil E »Gammelstad-Karlsvikshyttans järnväg« Svenska järnvägsklubben, Stockholm 1982, ISBN 91-85098-32-9
- Statens järnvägar »Järnvägs-karta Sverige« Statens järnvägar, Stockholm 1963
- Styrelsen öfver statens järnvägsbyggnader »Teknisk-ekonomisk beskrifning öfver svenska statens järnvägsbyggnader, vestra stambanan Stockholm-Göteborg med utgrening till Örebro« Styrelsen öfver statens järnvägsbyggnader, Stockholm 1868
- Styrelsen öfver statens järnvägsbyggnader »Teknisk-ekonomisk beskrifning öfver svenska statens järnvägsbyggnader, allmän översigt jemte särskild beskrifning öfver vestra stambanan Stockholm-Göteborg med utgrening till Örebro« Styrelsen öfver statens järnvägsbyggnader, Stockholm 1872
- Unnerbäck, Axel »Kulturhistorisk värdering av bebyggelse« Riksantikvarieämbetet, Stockholm 2002, ISBN 91-7209-251-3
- Varenius, Nils (huvudredaktör) »Statens järnvägar 1906-1931, band 1-2« Kungliga järnvägsstyrelsen, Stockholm 1931
- Welin, Gustaf (huvudredaktör) »Statens järnvägar 1856-1906, del 1, 2 och 4« Kungliga järnvägsstyrelsen, Stockholm 1906
- Westrin, Th (redaktör) »Nordisk familjebok, band 13« Nordisk familjeboks förlags AB, Stockholm 1910