

51 KM. FR.
HULTSFRED

VERVELN

71 KM. FR.
LINKÖPING

Verveln är en liten by, belägen vid den långsmala sjön med samma namn i sydligaste delen av Östergötland, i de ödsliga Dacke-skogarna i Kinda kommun. Här, där de riksberömda författarna Olle och Ruth Hedberg var åretruntboende, fanns en gång i tiden "allt": livlig järnvägsstation med post, telefonväxel, tre sågverk, stor grusgrop, beredskapsloktall för ånglok, en 600 mm smalspårig timmerjärnväg, ö-belägen banvaktsstuga, nöjesplats, storlom i sjön, lanthandel, lastbilsåkeri...



1902.

Stationshuset i Verveln var av den typ som Östra Centralbanans Järnvägsaktiebolag (ÖCJ) byggde vid åtta stationer som den vanligaste typen av sina stationshus. Den fanns i två storlekar. Den lite större, kallad IIIa, byggde ÖCJ i Sturefors, Brokind, Opphem, Gullringen och Södra Vi. Den något mindre, kallad IIIb, uppfördes i Hjulsbro, Slätmon och Verveln.

Stationshuset i Verveln hade expedition, väntsal och bagagerum på markplanet och bostad åt stationsföreståndaren om två rum och kök på andra våningen. Väntsalen hade väggfasta bänkar med svarvade ben och en mycket liten biljettlucka. Också en vedlår kunde användas som sittplats. Värmekälla var, åtminstone fram till senare delen av 1940-talet, i både väntsal och expedition stora täljstenskaminer som eldades med kasserade slipers. Besökte man själva expeditionen, vilket Verveln-borna gjorde bland annat för att hämta sin post, kom man först in i det så kallade bagage-

rummet. Här ställdes resgods samt paket- och ilgods. I rummet fanns en stor våg som byns ungdomar flitigt använde när de väntade på att posten skulle bli utdelad. Telefon installerades i början av 1920-talet. Först hade stationen nummer "Verveln 6" och senare "Verveln 26". Utvändigt på vänt-salsväggen satt en svart brevlåda och en skylt med den informativa texten att också Postsparbankens tjänster fanns att tillgå på stationen. Som en för ÖCJ:s stationer unik liten detalj fanns på alla stationer namnet också på expeditjonsfönstrens rullgardiner.



1919.

Den ursprungliga semaforen av trä med vingar som fälldes neråt ersattes 1914 av en T-semafor med järnmast där vingarna fälldes uppåt. År 1918 målades stationshuset om från gult med engelskt röda knutar till rött med vita knutar. Ett antal snickarglada detaljer togs bort, men namnskylten med kilometertalen blev kvar. År 1924 uppsattes nya semaforer utanför ytterväxlarna och T-semaforen togs ned.

Elektrisk belysning installerades 1930 på hela stationen, och 1939 moderniserade SJ expedition och väntsal. Den gamla och trånga biljettluckan av trä ersattes av ett stort glasfönster med modernt arrangemang för biljettförsäljning och godsexpediering. Samtidigt installerades ett 20-tal postfack för de närmast boende abonnenter som själva hämtade sin post samt ett par gemensamma för lantbrevbäringslinjen. Genom detta arrangemang slapp man få in postkunderna i expeditionen, vilket varit en mångårig tradition i Verveln.



1925.

År 1924 förstörades godsrummet med en tillbyggnad av stationshusets främre vänstra hörn. Stinsvåningen försågs med balkong på husets sydsida. Man kan på bilden också notera den tjusiga plattformsljktan – och den gamla bilen.

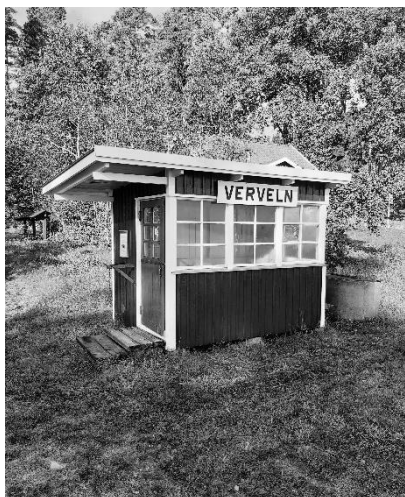
ÖCJ:s styrelse beslutade den 25 oktober 1900 efter ansökan från Finspongs styckebruk att bygga en träkolsbrygga i Verveln då man väntade sig en stor utlastning av träkol vid stationen. Träkolsbryggan ersattes med en ny år 1923 och ännu en ny år 1940. Den revs 1972. Verveln var en av de sista utlastningsstationerna för träkol. Fram till 1963 tog Svartå hytta träkol härifrån.

Verveln nedklassades från station till hållplats 1962 och avbemannades den 1 april 1964. Den sista föreståndaren, Helge Sahlqvist, som kommit till Verveln från Glottra, blev platsvakt när Verveln blev hållplats. Därefter förflyttades han till Opphem, när Opphem blev hållplats. På bilden står han framför stationshuset. Stationsuret är nedtaget. Men bagagekärran finns kvar.

Stationshuset såldes i slutet av 1960-talet och är idag sommarbostad.



Cirka 1963.

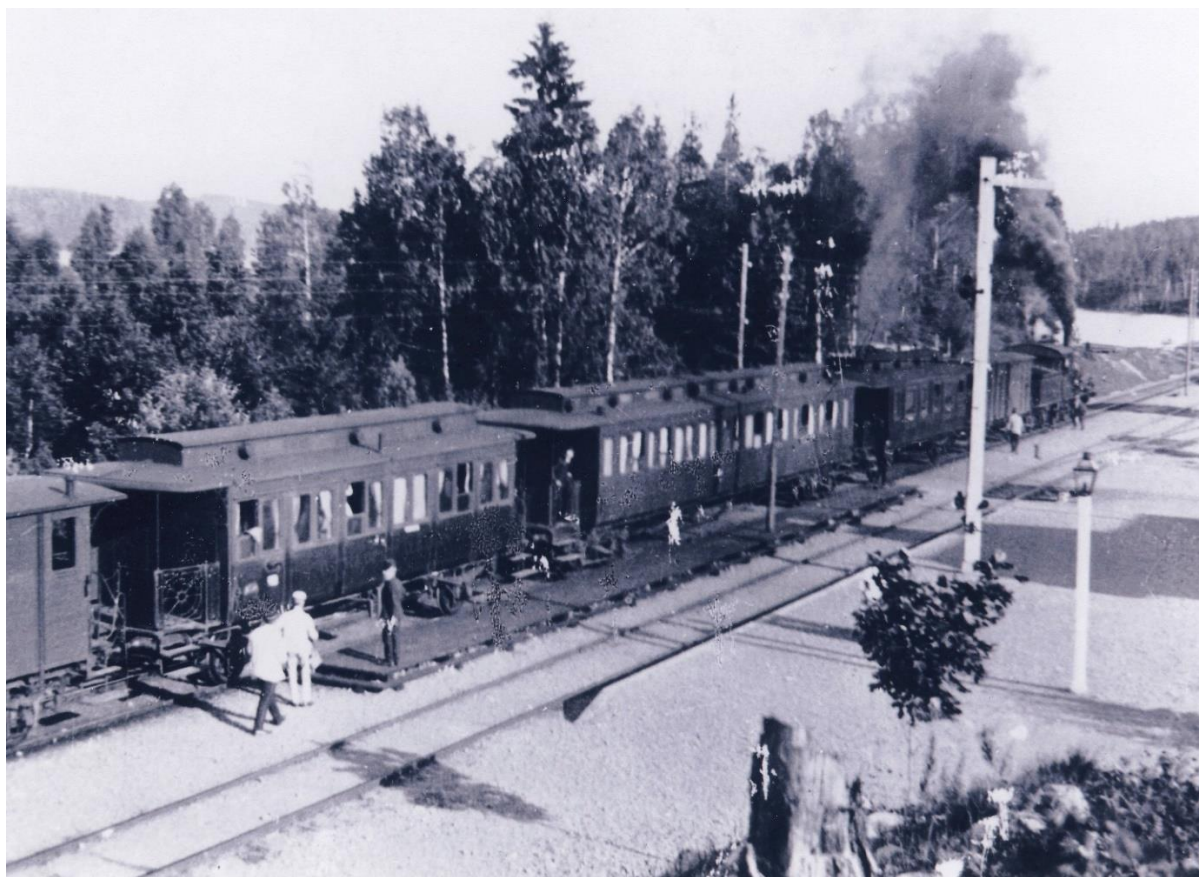


2019.

En gul väntkur som tidigare stått i Holmsbruk kom på plats under slutet av 1960-talet. Den målades röd i september 1983 och renoverades av Stångådalsbanans Vänner år 2019.

Persontrafiken drogs in den 18 augusti 1997, men bygden protesterade mot Östgötatrafiken och uppehållen kom tillbaka den 5 januari 1998. Den 15 juni 2003 slutade tågen för gott att stanna i Verveln.

Bangården terrasserades för mötesspår om 350 meter då stationen klassades som militärmötesstation, men mötesspåret utlades endast till en längd av 300 meter. År 1923 utvidgades bangården med ett nytt 305 meter långt mötesspår, spår III. Två växlar revs 1961 och resten av bangården i slutet av 1960-talet.



Något eller några år före 1914.

Det södergående persontåget, nr 1, gör uppehåll en sen sommareftermiddag något eller några år före 1914 – ty 1914 ersattes T-semaforen av trä med T-semafor av järn. Vagnsammansättningen är från lok räknat: ÖCJ Gm (gärna nr 231, vilken idag ägs av och har renoverats av föreningen Stångådalsbanans Vänner), postvagn, ÖCJ BCo 200 eller 201, en C-vagn och därefter en F-vagn. Stationsföreståndaren Edvard Brodén, klädd i vit sommaruniform, har reglementsvidrigt inte ställt semaforen i stopp omedelbart efter tågets ankomst.



1961.

Norrgående godståg 7382 med något av E2-loken 1123 eller 1125 tas emot i Verveln av stationsföreståndaren Franke Anderberg för möte med södergående motorvagnståg 943. Godståget är så långt att det inte är hinderfritt i aktern, varför Anderberg fick vandra en del fram och tillbaka för att reglementsenligt klarera mötet.



Någon gång 1959–1962.

Mellan 1959 och 1962 drogs de genomgående godstågen av halmstadsplacerade motorlok T2- (senare T21-) lok. Sedan kom T43-lok (sista året T44) fram till dess de genomgående godstågen drogs in 1977. På bilden från 1961 möter T2 med godståg 7381 norrgående motorvagnståg 960.



Stationsstämpel.



Biljett från 1920. Sistadags-poststämpel.



1907.

Det torde inte finnas många vykort med ensligt belägna banvaktsstugor i centrum. Kortet visar "Parti av Ufviken", ty banvaktsstugan Ekeberg (ÖCJ nr. 17, SJ nr. 725) ligger på en ö, varför linjen i bilden går på en bank över Ufviken i sjön Verveln, även om det inte syns så tydligt. När banken på bilden byggdes gav den den 10 september 1900 vika under loket NOJ 5 HULTSFRED, ett av de lok av Fairlie-typ, som användes vid banans byggande. Loket rullade med sex nya godsvagnar (typ ÖCJ N1) framför sig i riktning mot grusgropen. Vagnarna hade kommit över banken vid raset, men loket gled ner i vattnet och försvann i sjön ett femtontal meter öster om banan. Eldaren hann hoppa av, men föraren och avdelningsingenjören Aron Ander följde med loket i djupet. De lyckades oskadda ta sig ur maskinen och upp på torra land. Det tog sedan flera veckor att få upp loket på land igen och var så besvärligt att man ett tag övervägde att låta loket ligga kvar i sjön. Vattendjupet vid båda bankarna kring banvaktsstugan är mer än tio meter.



1938.

Den 26 augusti 1938 passerar en SJ Yo-rälsbuss banken över Uvviken. Bilden är tagen från banvaksstugetomten. Rälsbussen är ute på en provkörning, eftersom alla ordinarie persontåg på denna del av Östra Centralbanan vid den här tiden var ångloksdragna. Norra infartssemaforen till Verveln står i stopp.



1991.

Y1 1354 passerar samma plats 53 år senare, den 7 augusti 1991. Vagnen är målad i Östgötatrafikens färger, röd och gul och polkagrisrandig.

År 1957 byttes många äldre stålbroar mot betongdäck, som här ÖCJ:s bro nr 16 vid Ekeberg. Bilden är tagen mot söder. I sjön sticker Koudden ut, där det en tid fanns en dansbana. På udden är en av Vervelns badplatser belägen.



1957.



I lilla Verveln fanns också ett lastbilsåkeri. Bilden på bilden hör kanske till Fröjds åkeri eller en föregångare till det.



1940.

Norr om Verveln fanns en grusgrop, anlagd och använd av ÖCJ. Oftast hämtades gruset med extratåg från Kisa. Tidvis var grustrafiken livlig. Så avgick under sommarmånaderna på 1940-talet två gruståg per dag med 18 vagnar i varje, ett mot norr och ett söderut. Gruslastningen upphörde 1951. År 1957 byggde SJ två beredskapslokstall i gropen. Fram till 1963 stod här bland annat loken B5 824, 825, 858 och 893. 1966 fanns här E2 1093, 1124 och 1125, J 1295 och 1300, K4 774, 926 och 1111 och L5 1779 samt slutligen B 1283, 1384 och 1428 och S1 1916. Under vintern 1974–1975 översvämmades grusgropen med halvmeterhögt vatten. Det innebar slutet för ångloksförvaring i Verveln. B-loken hämtades den 27 januari 1975 och sändes norrut till Vännäs. S1 1916 såldes samma år till Kalmar Järnvägars museiförening, som samtidigt köpte det kortare beredskapslokstallet, 40,2 meter långt, medan det längre skjulet, 64 meter långt, såldes till Nässjö Järnvägmuseum i maj 1975. Det uppmonterades i Nässjö 1982.

Växeln till grusgropen låg utanför stationsgränsen och skyddades först av en skivsignal och från 1936 till den 22 maj 1966 av en T-semafor. Då togs växeln bort. För att därefter komma till beredskapslokstallen bröts linjespåret och anslöts till spåret från gropen. Spåren i grusgropen revs i mitten av 1980-talet samtidigt som de branta slänterna nedplanades för att skog skulle kunna slå rot.



På bilden från 1948 har signalreparatören Helge Andersson, bosatt i Slätmon, klättrat upp i T-semaforen vid grusgropen. Det ser något riskabelt ut.



1963.



1955.

På bilden från 1955 med nylevererade YCo-fordon på ingång till Verveln från norr kan man ana både infartssemaforen, ställd i kör, och T-semaforen vid grusgropsväxeln placerad vid "banvaktsstugan på ön", alltså Ekeberg.

ÖCJ ägde skog norr om Verveln. Timret forslades till sjön Glimmingen där det sedan 1905 fanns ett sågverk. Det flyttades 1920 till Verveln, där ÖCJ drev sågverket till 1926. På bilden ses ÖCJ:s sågverk, beläget alldeles intill grusgropen.

Observera för övrigt skivsignalen i bildens vänsterkant.



1920-talet.



1920-talet.

I Verveln fanns ytterligare ett par sågverk. På ett vykort från 1920-talet finns två av dem på samma bild. Närmast syns sågverket Hudda Skogsindustrier på udden mitt för stationen, grundat 1913 av den tidigare stationsföreståndaren i Verveln Axel Sander. I bakgrunden skymtar Rinkesta-bolagets sågverk på andra sidan sjön Verveln. Ett annat kort visar Hudda trettio år senare.



1954.

Mellan sjön Glimmingen och Uvviken i sjön Verveln är avståndet cirka 1,5 km. När sågverket flyttades till Verveln byggde ÖCJ en skogsbanan med 600 mm spårvidd mellan sjöarna. Vagnarna drogs av hästar. Från skogsbanan flottades timret på Uvviken till sågverket. Där vinschades de, som synes, upp till sågverket med ett uppfördringsverk.



Kanske 1920-tal.

År 1926 sålde ÖCJ hela anläggningen till Rinkesta-bolaget. I köpet ingick skogsbanan med 12 timmer-transportvagnar. Dragkraften, som varit hästar, ersatts av ett motorlok av "Warranttyp" med en effekt av 12 hästkrafter och råoljedrift, tillverkat vid Vara Mekaniska Verkstad i Vara, Västergötland.

År 1932 flyttades före detta ÖCJ:s sågverk till Mostugan på Hudda, 6–7 km väster om Verveln, där det drevs vidare ett antal år. Bana och motorlok över-togs av Trävarufirman David Andersson i Örkel-ljunga som fortsatte driften till 1937. Då såldes loket till Visby cementfabrik. Motorloket användes där till dess den fabriken lades ned 1940 och torde därefter ha skrotats.

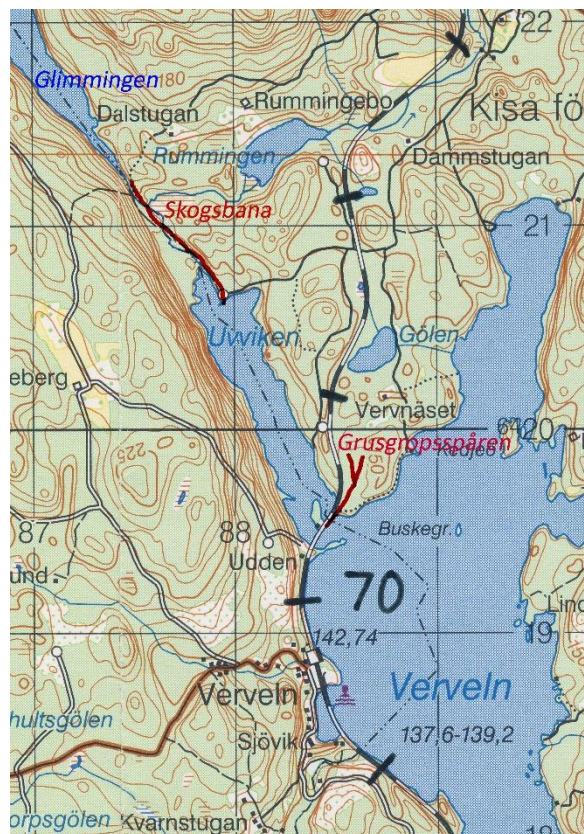
"Vi träffas vid halvsjuan"

Sedan tjugo år tillbaka stannar inga tåg i Verveln. Stationshuset står kvar men används inte längre som sådant. Skillnaden är stor mot 1940-talet då det fungerade som en samlingsplats och "Halvsjuan" ut-gjorde något av en höjdpunkt.

"Halvsjuan" var sydgående tåg med ankomsttid till Verveln kl 18.31. Då samlades byns ung-domar vid stationen. Då kom också prenumeranterna på Östgöten, distriktets kvällstidning med partifärg (S). Då kom också en och annan som väntade post med kvällståget. "Halvsjuan" var sista postförande tåg för dagen och posten var utsorterad tio minuter efter ankomsten. Till "halvsjuans" dragningskraft hörde att affären hade öppet till ungefär så dags, den stängde i princip kl 19.

Till att börja med samlades man utanför affärsknuten och pratade, tog en dricka och rökarna ett bloss. När tåget hördes strax norr om grusgropen drog sig den trogna skaran ner mot stationshuset. Gruppen besatt ett gediget kunnande om järnvägstrafiken. Man hade kunskap om loktyperna som användes, om antalet vagnar på vardagarna, de visste att lördagståget var betydligt utökat, de kände konduktörerna till namn och kunde avgöra om lokföraren var oerfaren med ledning av broms-sträcka och stoppunkt.

På lördagskvällarna var "halvsjuan" även samlingspunkt för den äldre ungdomen som skulle fortsätta kvällen på någon av de omkringliggande festplatserna. Man kom finklädd i kostym med överrocken snyggt hoprullad på pakethållaren, kanske i något fall döljande den medhavda flaskan. Lördagskvällens "halvsjua" var extra spännande också på så sätt att det medförde de flesta rese-närerna i veckan, bland annat värnpliktiga på permis och veckoslutslediga skolungdomar.¹



¹ Texten om "Halvsjuan" är skriven av Gert Petersson och återfinns i "Tidersrum, en bok om Trä-kläppesockna", utgiven av Tidersrums hembygdsförening 1995.



Banvaktstugan Ekeberg den 10 augusti 1967, ÖCJ nr. 17, SJ nr. 725.



Y1 1342 vid Ekeberg i tåg 8677 den 23 augusti 2001.



Ritning på Vervelns station vid trafikstarten 1902.



Tidig bild på stationshuset.



Stångålsbanans Vänners småskriftserie nr 3
2023

Niklas Adell och Per-Olov Brännlund

© Stångålsbanans Vännar, Niklas Adell och Per-Olov Brännlund