



ÖSTRA CENTRALBANAN

Niklas Adell

Järnvägen mellan Linköping och Kalmar går drygt fem kilometer genom Landeryds socken. På den korta sträckan har det under ett flertal år funnits inte mindre än fyra trafikplatser, nämligen Hackefors, Hjulsbro, Landeryds kyrka/Flygelgården och Slattefors. Hjulsbro var den stora stationen i Landeryds socken och den är idag den enda av de gamla hållplatserna, som fortfarande trafikeras. Östra Centralbanans Järnvägsbolag, ÖCJ, byggde banan 1898 – 1902. Från början hade de tänkt sig en helt annan dragning av banan. Den skulle korsa Stångån strax efter Tannefors, sedan följa nuvarande Brokindsleden fram till Ekholmen och därefter gå via Möjetorp till den plats, där spåret nu ligger, men 500 meter söder om Slattefors hållplats. Om förslaget hade godkänts av regeringen hade socknens stora station legat ungefär vid nuvarande Ekholmens centrum och benämnts Ekholmens station. I december 1899 fastställde emellertid regeringen den sträckning, som järnvägen slutligen fick.

Byggandet av andra delar av järnvägen hade under tiden pågått och allra sista spiken slogs ned i en sliper i närheten av Landeryds kyrka 21 september 1901. Jonn O. Nilsson, som utöver mycket annat var verkställande direktör i järnvägsbolaget var närvarande vid tillfället.

ÖCJ tänkte från början bara öppna en hållplats i Hjulsbro, som skulle heta Humpen. Under våren 1900 avancerade dock planerna; först till en håll- och lastplats med stickspår och kaj, sedan till station, kallad Slattefors eller Hjulsbro. Samma vår skrev grevinnan Edith Bielke på Åhagen och ett antal andra landerydsbor, att de ville ha en station mitt för Landeryds kyrka. Svaret blev ett vänligt men tydligt nej. Den 16 juni 1900 blev det i stället klart med en station på Hageby prästgårds ägor och namnet blev Hjulsbro station. Det ståtliga stationshuset som byggdes var från början gulmålat. Utanför väntsalen fanns en vacker veranda med gotiskt böjda valvbågar. År 1913 målades byggnaden faluröd.

Under privatbaneperiodens tid 1902 - 1937 låg antalet resenärer från Hjulsbro station mellan 15 000 och 20 000 per år. En vanlig dag klev alltså ungefär femtio personer på de tiotal tåg som stannade vid stationen. Godstågen lastade/lossade cirka 3 000 till 5 000 ton gods per år. Den största godskunden har alltid varit Hjulsbro Tråddrageri- och Spikfabrik. Idag ägs tråddrageriet av Fundia och gods lastas fortfarande för transport på järnväg. I skrivande stund är 2 000 år det dock oklart, hur det blir med godstrafiken i framtiden.

Slattefors hållplats fanns redan 1902, när järnvägen började trafikeras.

Från trafikstart fram till 1962 bodde banvakten Åberg och hans familj i hållplatshuset. De första åren var banmästaren i Slattefors även platsvakt vid Slattefors. Från 1911 till 1953 låg den sysslan hos banvaktens hustru.

Persontrafiken vid Slattefors och Hjulsbro drogs in en och samma dag, nämligen 28 maj 1967. Stationshuset finns kvar, ett gulmålat bostadshus, vackert beläget intill järnvägen.

Landeryds kyrka/Flygelgården fick sin hållplats 1 september 1924. När Statens Järnvägar 13 år senare tog över järnvägen ändrades stationsnamnet till Flygelgården. Tågstationen fanns kvar fram till 22 maj 1966, då hållplatsverksamheten upphörde. Tågresenärernas lilla väntkur som funnits sedan 1942, försvann ett par år senare.

Hackefors station öppnades även den i september 1924. Den var bilvagnshållplats och låg vid nuvarande korsningen med Skonbergavägen. Ett drygt år senare flyttades den till Hackefors stationssamhälle. När Hackefors porslinsfabrik öppnades 1929, blev Hackefors riktig håll- och lastplats med stickspår, semafor och stationshus. Persontrafiken drogs in 1966, medan godstrafiken fortsatte fram till 1985, då stickspåret revs. Idag finns endast stationshuset kvar. Östra Centralbanans huvudlinje var Linköping–Hultsfred. Trafikutvecklingen var lovande fram till första världskriget. Därefter följde en kris på 1930-talet och enda möjligheten för att överleva var, att staten tog över. Statens Järnvägar rustade banan och trafiken blev intensiv under andra världskriget. Snart fann SJ att Hjulsbros stationshus hade tjänat ut och Oskar Gustavsson fick i uppdrag att bygga ett nytt. Huset togs i bruk 1959, varefter det gamla revs. På 1990-talet befann sig Centralbanan åter i kris, vilket dock oväntat men glädjande ledde till en rejäl upprustning. I augusti 1996 kröntes det hela, när det moderna motorvagnståget Kustpilen sattes i interregional trafik mellan Linköping (nu även Stockholm) och Kalmar (inte bara Hultsfred).

Hjulsbro betraktas fortfarande som station, men spåren övervakas och styrs av en fjärrtågsklarerare i Norrköping. Järnvägen vid Hjulsbro verkar gå en ljus framtid till mötes och Östra Centralbanan har kommit för att stanna, hoppas vi.



Invigningen av Hjulsbro station 1902

Källa: Östgöta Correspondenten 20 april 1975

När Östra Centralbanan invigdes 8 juni 1902 rådde en festlig högtidskänsla bland de väntande Landerydsborna på stationen i Hjulsbro. Ingen mindre än kung Oscar II och kronprins Gustav skulle hedra med sin närvaro. Bland de närvarande fanns Dr. von Engeström, som omnämns längre ner i texten

Han innehade prebende i Hageby, var lektor i hebreiska och kristendom samt inspektör på seminariet i Linköping. Bland alla andra fanns också Elsa Brodin från Månestad. Tack vare ett vykort som hon efteråt sände till sin syster Anna, kan vi återge hennes levande skildring av händelsen: I går på söndag voro vi alla utom Mamma och Britta nere vid Hjulsbro station för att se på vår ädle Konung och vi fingo också se honom på riktigt. Det var vackert klädt vid stationen och rikligt med fanor och vimplar.

Psalmversen "Herre hela riket akta" sjöngs förnämligast af skolbarnen, men också af äldre som kunde den. "Leve Hans Majestät!" utropade Doktor von Engeström och så hurrades det fyra gånger. Konungen lyssnade uppmärksamt och tackade sedan vänligt nickande. Till sist överlämnade Överstinnan Mörner på Harfvestad till Konungen en bukett vackra rosor. "Se, Överstinnan Mörner", sade han. Tänk att han kände igen henne, han hade ju sett så många ansikten, sedan han såg henne sist, tänkte vi. Konungen vinkade med handen och tåget var redan igång. Så kärt att få se honom.

Din syster Elsa.

Nedläggningen av Hjulsbro järnvägsstation

Inga Karlsson

Östra Centralbanans Aktiebolag tillkom 1902 och fick stor betydelse för kommunikationerna i Landeryd. Även Hackefors hade sin station, liksom grannsocknen Vist med Sturefors station. I Hjulsbros stationsbyggnad inrymdes från och med maj 1902 den nyöppnade poststationen. Under alla år från starten fanns det stationsmästare/föreståndare. De fick fram till 1937 utöver sin lön ett extra arvode från Kungliga Postverket för arbetet med posthanteringen. Folket ute på landsbygden hade på 1930-talet sin brevbärare Blixt, som ombesörjde distributionen på "Slatteforslinjen". Från och med 1937 blev Statens Järnvägar ägare till Östra Centralbanan och Postverket övertog sina egna uppgifter. Posthanteringen var lite annorlunda än idag, för Hjulsbro samhälle hade inga brevbärare förrän på 1950-talet, då Axel Johansson i Västanå tillsattes som den förste brevbäraren. Dessförinnan hämtades posten av ombud vid stationen. Lars Larsson jobbade till exempel under sin skoltid som springpojke på Konsum och en av hans uppgifter var att hämta affärskundernas post samt Correspondenten och ta dem till affären. Där fick kunderna sedan hämta sina brev och tidningar. Lennart Carlsson i Ekenäs utförde samma syssla åt Hellgrens speceriaffär i Marieborg. Ett extra godsmagasin byggdes under krigsåren på 1940-talet. År 1959 var det dags att riva det gamla stationshuset och ersätta det med ett nytt, där även poststationen inrymdes. Ända fram till 18 januari 1993 fanns Hjulsbros postkontor kvar i byggnaden. Idag inrymmer den en bostad och en affärslokal. Rationalisering och besparingar blev aktuella och små stationer lades ned. Först drabbades persontrafik och styckegodstrafik och på 1970-talet var det bara fraktgodstågen stannat för i Hjulsbro.

Numera fälls bommarna när Kustpilen, rälsbussen eller godsfrakttåg dundrar förbi och ibland stannar ett tåg för att invänta ett annat. Dessutom sker på- och avlastning av gods vid fabriken Fundia. I maj 1979 var Folkbladet Östgöten ute på stationen och intervjuade "statliga tjänstemannen med två skrivbord", Vitalis Karlson, strax innan han skulle sluta sin tjänst ute i Hjulsbro. Han hade då arbetat inom järnvägen i 25 år. Två skrivbord, varför det? frågade reportern och fick då förklarat, att Vitalis under de senaste fem åren dels hade skött posten, dels utfört den återstående uppgiften som fanns kvar att sköta, nämligen fraktgodset. Ringde telefonen på skrivbordet vid fönstret fick han svara Hjulsbro, alltså stationen, ringde det på vänstra bordet vid expeditionsluckan svarade han Linköping 12, vilket betydde poststationen.

Vitalis slutade sin tjänst 1 maj 1979. Järnvägsfrakterna vid Hjulsbro hanterades från och med 2 maj från Linköping, men poststationen blev kvar fram till 18 januari 1993. Den kallades Hjulsbro lokalpostkontor med Barbro Kindgren som lokalpostmästare.

Hjulsbro stations järnvägsföreståndare åren 1902 till 1979:

Thure Theodor Tollin, stationsmästare	f. 1873	1902-1906
Nils A.C. Hagström	f. 1858	1906-1910
Sven Adolf Carlberg, stationsföreståndare	f.1875	1910-1931
Axel Gunnar Ståhl	f. 1889	1931-1938
Knut Leon E. Pettersson	f. 1891	1938-1950
Johan Edvin Jönsson, stationsmästare	f.1896	1950-1960
Carl Ragnar Cederlöv, stationsmästare	f.1899	1961-1964
Gösta Evert Andersson, stationsmästare	f. 1917	1964-1972
Vitalis Karlsson, järnvägsexpeditör	f. 1919	1972-1979