

# Statens Järnvägar (SJ)

Stockholms central med omnejd  
på 1960- och 70- talet



Minnesbilder



/Alf Gunnarson

2004

Reviderad, men (i stort sett) oförändrad 2012

## Förklaring

Vad jag personligen gjorde och inte gjorde i den här berättelsen är tämligen ointressant, till och med för mig själv. Det är försöket att teckna tidsbilden som berättigar projektet.

## NYTT OCH OVANT

Nu var det på hösten år 1962. Kaisa och jag var nyutbildade stationsskrivare vid SJ (Statens Järnvägar) och vi hade haft vissa problem att hitta en stationeringsort där vi båda kunde arbeta. Ett tag funderade vi fullt nyktert (och jag kan inte fatta hur vi tänkte då) på att flytta till Vännäs, några järnvägs- mil inåt landet från Umeå. Vi blev emellertid hjälpta i vår framtidsplanering av SJ-ledningen som gjorde klart för oss att gifta par inte kunde arbeta på samma tjänsteställe. Med den vägledningen var det inte många platser i Sverige som kunde komma ifråga. Det handlade i princip om Malmö, Göteborg och Stockholm.

Kaisa hade delvis vuxit upp i Stockholm. Hon behärskade språket (visserligen med stark närkingsk brytning) och hon kände till de flesta sociala 08-koderna (010 vid den tiden). Av det skälet talade hon varmt för Stockholm och jag hade ingenting direkt att erinra, även om jag spontant kände mera för Göteborg, där jag läst Engelska på universitetet ett par år tidigare. Vi enades snart om Stockholm.

Vi hade polletterat våra koffertar från Hässleholm (Kaisa) och Jönköping (jag) och vår första bostadsadress blev en tvårummare på Konstgjutarevägen i Johanneshov, en kvarts resa med tunnelbanan från Centralen. Så var det bara att sätta igång och jobba då. Kaisa fick en tjänst som arbetsledare på biljettexpeditionen och jag blev tågklarare (stins) på Centralstationen och i fortsättningen kan jag bara tala för mig själv (och om min egen omgivning), eftersom jag blott diffust anade vad man gjorde på biljettexpeditionen och de andra ställena där Kaisa sedermera tjänade sin del av levebrödet.



T v: Jörgen Fogelqvist, Trappan (1972). T h: Gösta Werner, Resor (1965)

Vi kom till Stockholm i början av oktober och den första månaden blev det övningstjänstgöring för hela slanten. Man skulle lära sig en tågtidtabell som omfattade flera hundra avgående och ankommande tåg per dygn, man skulle lära sig bangårdens alla spår (18 till antalet), växel- och signalsystem. Man skulle ha uniform och man skulle ha stinsens viktigaste attribut, signalstaven (när det var dagsljus) och den rödmålade signallyktan (när det var mörkt). Man skulle öva sig i att läsa de vanligaste uppmaningarna till trafikanterna, på svenska, engelska, tyska och franska språket. Dessa meddelanden gick rakt ut i stationens högtalarsystem. Det kunde låta så här: Achtung, achtung. Reisende mit dem Zug nach Kopenhagen und Hamburg, nehmen Sie Platz und die Türe zu, bitte!

Efter en månad var man så pass utbildad att man ansågs kunna tjänstgöra på egna turer och nu började allvaret. Tågexpeditionen var vid den här tiden inrymd i en provisorisk dubbelbarack vid spår 10 (provisoriet varade minst tio år) och där fanns två avdelningar, en för tågtrafiken söderut (i princip) och en för trafiken till och från orter norr om Stockholm. Varje avdelning hade två skrivbord, ett för tågklararen och ett för tågklararens biträde. Vidare fanns det några kontorstolar, bokhyllor och blankettskåp samt en teleprinter och ett antal telefoner. Barackens gavlar var försedda med dubbelfönster, där det hängde gröna gardiner. Där hade vi utsikt söder ut och norr ut över bangården. All kommunikation med omvärlden skedde per telefon eller genom besök av såväl tjänstemän som allmänhet på tågexpeditionen. Centralstationens ställverk, varifrån signaler och växlar manövrerades, låg fem meter upp i luften, ett par hundra meter norr ut (syns på försättsbladets bild). Allt styrdes och ställdes från de båda ställena, i ställverket med spakar och nycklar och på tågexpeditionen med telefoner och apostlahästar.

Det var finare att vara tågklarare på södra sidan. Där var de ordinarie tjänstemännen förste stationsskrivare medan det på norra sidan dög med stationsskrivare. Biträdena var i regel kontorister i olika grader, med en medelålder runt 50 år medan tågklararnas medelålder var tjugo år lägre och detta faktum innebar att många biträden instinktivt tog på sig en fadersroll (fostrande) mot sina yngre, överordnade kollegor. Friktioner förekom men på det hela taget minns jag arbetsplatsen som en frisk och fläktfull miljö, med många skämt, många lustiga historier (inte alltid rumsrena) och många glada skratt. Det var en hundraprocentigt manlig miljö, såväl på tågexpeditionen som i ställverket och bland den åkande personalen, d v s lokförare och konduktörer.

Att vara tågklarare (stins) på Stockholms Central, med rött band om mössan, alternativt rödkantad kokard på vintermössan, var ett gående, hoppande, klättrande och springande utan all like. Det fanns 18 spår och ungefär hälften så många plattformar som låg ett gott stycke (kanske 70 cm) över spårens nivå. När man till exempel skulle förflytta sig från spår 10 till spår 16 och hade en minut på sig till ett tågs avgång där borta var det genvägen som gällde. Öppna dörr, stänga dörr, öppna ny dörr, stänga densamma, ner på spår 11 (makadam), upp på plattformen, över densamma, ner på nästa spår (makadam), ny plattform, nytt spår (makadam) och nytt rekord: 50 sekunder och livet i behåll. Puh! Tillbaka samma väg, svara på de resandes frågor, in på tågexpeditionen och fem minuters skrivbordsarbete innan det var dags för nästa promenad på nya plattformar och annan makadam. Skosulorna var utslitna efter ett par månader.

## HJULTRAFIK OCH JULTRAFIK

All järnvägstrafik sker på hjul. Det är det som är vitsen. Hjul av stål mot räls av stål är järnvägens verkliga styrka, eftersom friktionen är minimal. Det krävs relativt litet energitillskott för att flytta järnvägsvagnar, när de väl kommit i rullning, om det inte lutar alltför våldsamt emot (som uppförsbacken vid Finnerödja, till exempel).

Ibland hände det att vagnarnas bromssystem låste vagnshjulen så att det bildades hjulplattor. Det var ett stort problem, som kanske är löst i dag, men då kunde det i värsta fall leda till att tågen spårade ur. Nå, väl. Hjultrafik och hjulplattor får ju en helt annan innebörd om bokstaven "h" stryks. Jag kan ännu minnas hur jag, under de första veckorna på Stockholms Central, förde ett samtal med någon, då jag talade om hjul och samtalspartnern om jul. Det blev ett riktigt god dag yxskaft- samtal, där vi båda förmodligen hade ungefär lika höga tankar om varandra efter samtalets slut.

December månad 1962: Jultrafiken stod i högsta grad för dörren. Man talade om den, man gav ut särskilda orderskrivelser om den, man uttalade förväntningar och skräckfyllda förningar om den. Alla var inriktade mot målet att KLARA AV JULTRAFIKEN. Men tänk om det blir lika mycket snö som julen 1956, då går det ju åt helvete, i alla fall, sa man. Jultrafiken var ett framförliggande ELÄNDE som man måste ta sig igenom, kosta vad det kosta ville av blod, svett och tårar.

Jultrafiken kulminerade veckan före jul, trafiken kom och gick, ordinarie tåg och extratåg, alla väl fyllda med glada och goda människor. Det gick som en jul- dans. Visserligen kom det några decimeter snö i julveckan men temperaturen var anständig och det mesta fungerade riktigt bra. SJ, hela folkets järnväg, hade bemästrat jultrafikspöket.

På tågexpeditionen arbetade vi i fyra skift: Förmiddag, natt, eftermiddag och därefter dagtjänst. Permission beviljades normalt inte under jultrafikperioden, särskilt inte om man var nyanställd. Den 16 december 1962, på pricken 42 år sedan, hade jag tjänstgöring på förmiddagen och efterföljande natt och Kaisa var tjänstledig för att föda barn under senare hälften av månaden, märk väl: mitt i jultrafiken. Förmodligen var det många som höjde på ögonbrynen och hade synpunkter på den planeringen.

Kaisa hade lagat lunch när jag kom hem till Kallhäll, dit vi flyttat nu och jag sov på eftermiddagen, inför nattens tjänstgöring. Senare på eftermiddagen berättade Kaisa att det nog var dags för henne att bege sig till BB. Hon föreslog att jag skulle åka in till mitt arbete som planerat, medan hon skulle ta kontakt med sin skolkamrat Ulla, som råkade bo i samma förort, och be henne följa med i en taxi till Södersjukhuset. Så skedde och innan jag lämnade hemmet var jag pappa. Jag for till Centralen och klarerade kvällens tåg och hustrun låg på BB. Fram emot midnatt fick jag ett telefonsamtal från Kaisa och av detta framgick att mor och dotter befann sig väl. Vår dotter Lena hade kommit till världen, mitt i jultrafiken. I dagens samhälle kan det nog synas oansvarigt av en pappa att inte vara med vid ett barns förlossning, men vid den här tiden var det ingen som hade synpunkter på det. Men att få barn, när det var jultrafik. Nja, inte var det väl någon merit för oss, fast visst var det värt varenda eventuellt missad befordran. Utan tvekan var det så.

## VAR SÅ GOD OCH SITT, MIN HERRE.

Centralstationen var inte bara en uppehållsplats för resenärer. Den var också mötesplats för många så kallade skumma element. Man sökte sig till värmen och bänkarna, där man förtärde diverse starka drycker och man var inte sällan störande för omgivningen. Det fanns särskilda ordningsmän, med

banderoll över axeln, som hade till uppgift att övervaka ordningen och avvisa personer som inte var önskvärda och det var naturligtvis en grannliga uppgift som krävde mod och styrka och ett uppträdande som ingav respekt. När det uppstod ohanterliga situationer tillkallades polis. Centralen hade en egen polisstation med ett antal finkor och där fick de mera överförfriskade vila ut några timmar emellanåt.

SJ hade en liten expedition i norra delen av stora hallen, där vi tågklarare hade tjänstgöring som "Jourhavande stationschef" på kvällar och helger. På den expeditionen förekom de mest skiftande ärenden, som upplysningar om tågtider och tågförseningar, klagomål av alla de slag, utskrivning av fribiljetter till pensionärer och efterlysning av folk i högtalarna. Man satt bakom en disk med utsikt mot stora hallen genom en glasörr. Man hade telefon, teleprinter och en nöd- knapp (som gick till polisen) att trycka in, om man hamnade i svårigheter. På andra sidan disken fanns det två stolar för besökare.

Stations skrivare L. var nyutbildad och väl förtrogen med SJ: s nya idéer om kundvänlighet och artighet i största allmänhet. Nu fick han besök av en bråkmakare av det värsta slaget. Besökaren skrek och svor och var allmänt hotande i sitt uppträdande. Stations skrivare L. valde inte nöd- knappen. Han sa lugnt: Var så god och sitt, min Herre. Jag ska kalla på ordningsmannen, så får han kasta ut Er!

## KÄNT FOLK



Gunnar Sträng

Som tågklarare på Stockholms Central var det oundvikligt att träffa kända människor bland resenärerna. På lokaltåget mellan Kallhäll och Stockholm åkte finansminister Gunnar Sträng (han steg på och av i Spånga), oftast med Svenska Dagbladet framför näsan och den unga Anna Greta Leijon bodde som vi i Kallhäll, så ibland måste vi lyssna till hennes utläggningar, vilket vi ville eller inte. Det är politikerna jag minns bäst från de här tre åren och kanske åkte de mera tåg än genomsnittet. Ja, naturligtvis gjorde de det. Riksdagsmännen hade obegränsat antal fria resor på SJ, inklusive singel sovkupeer på nattågen, så det är klart man mötte dem ofta i tjänsten.

Speciellt minns jag plattformen vid spår 10, på fredagskvällarna, när man skulle skicka iväg nattåget till Malmö strax före midnatt. Där kom en stadig ström av ministrar och riksdagsmän (nästan bara herrar) släntrande och snackande, för att ta sina singel- kupéer i besittning. Kanske hade man firat att arbetsveckan var slut (man hade troligen lediga lördagar redan då) med en god middag före avfärden och troligen hade man inmundigat en och annan färdknapp, för det språk (på skånska) man fick lyssna till var inte direkt lämpat för riksdagens talarstol. Det var mera tjo och hopp och hej, för att uttrycka det mildt. Jag minns i alla fall den där tydliga kontrasten mellan

bilden av en minister från media och minister- människan som festade om lite före avfärden till hemmet i Skåne. Inget märkligt, bara mänskligt.

## NÄR KONUNGEN VAR UTE OCH RESTE



Mynt med Sveriges konung Gustaf VI Adolf.

Ministrar må så vara, men märkligast var det allt när Hans Majestät Konungen var ute och reste. Kungavagnen var blå till färgen och redan där skilde den sig från andra passagerarvagnar. Inredningen var lyxig, super första klass, med salong och sovkupéer. Vagnens framfart planerades veckor i förväg, för att allt skulle klaffa in i minsta detalj. Grannländernas statschefer (Danmark och Norge) hade också sina egna vagnar och där gällde naturligtvis samma minutiösa planering och engagemang när deras vagnar kördes i Sverige. Resorna skulle vara perfekta.

Kung Gustaf VI Adolf hade varit i Norge på ett officiellt besök och han reste nu hem till Stockholm i kungavagnen, med nattåget från Oslo. Tåget skulle anlända vid åttatiden på morgonen. Jag var tågklarerare på södra sidan den förmiddagen. Den röda mattan låg på plats. Kungaväntsalen var nystädad. Generaldirektören (Upmark) hade rest till Södertälje för att möta kungatåget där och eskortera hans majestät de sista fyra milen in till Stockholm. Tjänsteförrättande stationschefen, tillika stadsfullmäktige- ledamoten, underinspektör K. fungerade som paraderande tågklarerare, medan den ordinarie (jag) hade order att hålla sig beredd om tåget inte stannade precis så, att kungen kunde kliva rakt ut på den röda mattan. Jag behövde inte ingripa. Allt fungerade utmärkt och alla var nöjda.

Någon halvtimme senare kom underinspektör K. knallande från den kungliga väntsalen till tågexpeditionen och kunde berätta: Jo, allt hade gått så bra. Generaldirektören var nöjd, kungen var nöjd och stämningen var hög, så jag fann mig föranlåten att säga något vänligt. Jag sa att herrarna såg ut som om de kom från en bättre middag. Men då såg generaldirektören en smula undrande ut, så jag la till: Ja, jag menar inte generaldirektören, förstås. Med sitt vanliga bullrande skratt lämnade den reslige och folkpartistiske underinspektören tågexpeditionen och sedan var allt som vanligt igen.

## RÄTTIDIGA TÅG



Nils Hallberg.

Det var alltid tillfredsställande att skicka iväg ett tåg i rätt tid. Ibland kunde man fuska lite och tänja på begreppet. Avskedsreplikerna mellan

tågchefen och tågklararen, om det var ett par minuters försening, brukade vara: Vi skriver väl rätt tid. Ja, det gör vi. Och det gjorde vi, men som sagt, att stå där på plattformen, när allt var klart för avgång och invänta den röda sekundvisarens stegvisa förflyttning mot 12/24 på urtavlan och prick på sekunden visa avgång kändes tillfredsställande.

Det slår mig nu att nästan alla händelser som finns kvar i minnet härrör från den södra sidan på Centralen. Kanske var det så att det var där saker skedde, eller kanske inte. Nu ska jag i alla fall berätta om skådespelaren Nils Hallberg (känd redan som ung i Anderssonskans Kalle och därefter från hundratals andra filmroller, ofta lite skurkaktiga). Det var på kvällen. Jag hade just skickat iväg snälltåget (nr 11) till Malmö i rätt tid (21.15) och var på väg mot tågexpeditionen.

Kommer där i trappan upp till plattformen en herre, klädd i pälsmössa (modell rysk) och överrock på armen, bärande två hiskligt stora och till synes tunga resväskor, flåsande, flämtande, ropande: Har tåget till Norrköping gått? Jag kunde bara bekräfta att så var fallet och tog ett par steg, för att fortsätta promenaden. Men det blev tvärstopp. Den frånåkte resenären ställde ifrån sig väskorna, ställde sig bredbent framför mig, gick i närkamp, slog ut med armarna, torkade svetten ur pannan, skrek och gapade värre än högtalarna. Att redovisa hans monolog skulle ta alltför mycket plats, så jag nöjer mig med hans avslutningsfras: Det här förbannade, jävla tåget har väl aldrig gått rätt tid en enda gång förut.

Jag återvände till tågexpeditionen och berättade: Jag har träffat skådespelaren Nils Hallberg. Vad hade han att säga? Jo, han gillade inte att tågen går i rätt tid. Jasså.

## RAGGARE



Författaren i raggarmundering,  
enligt distriktschefen.

Näst efter generaldirektören var det distriktschefen som, genom sin blotta titel, ingav den starkaste och mest skräckblandade respekten bland de anställda. SJ var vid den här tiden organiserat i fyra nivåer: Kungliga järnvägsstyrelsen (centralförvaltningen), distrikten, trafiksektionerna och stationerna. Stockholms Central var visserligen en stor station, men vi befann oss på gräsrotsnivån, det skulle vi ha klart för oss.

Distriktschefen E. i Stockholm var lokaltågspendlare mellan Centralen och Älvsjö, där han hade sin bostad och han hade egenheten att alltid åka hem till Älvsjö för att äta lunch. Hans lunch-tåg avgick klockan 11.17 och det tåget var särskilt markerat i våra fick- tidtabeller som VIP-tåg. Det var nästan skrattretande att se det där tåget i verkligheten, eftersom det bestod av lok och en vagn och ingenting mera. Rättidig avgång var i vilket fall som helst ett krav och helst skulle man vara på plats, för att med artig hälsning hälsa på



hans höghet, när han besteg den sjaskiga andraklassvagnen. Vi gjorde så gott vi kunde för att distriktschefen skulle bli på gott humör och få en bra start på sin två timmar långa lunch.

En dag blev jag uppkallad till stationschefen, utan att bli informerad om ärendet. Jag visste ju ändå att sådana samtal i regel inte beordrades för att någon skulle få beröm, så det var med en viss skepsis jag gick upp till stationschefen och tryckte på hans dörr- signallampa som naturligtvis markerade "Vänta". Så småningom fick jag företräde och fick stående vid chefens skrivbord höra följande: Jag har fått en hälsning från distriktschefen att han inte behagar se någon raggare klarera hans tåg. Raggare, hur så? undrade jag. Jo, distriktschefen anser att Gunnarsons stukning av uniformsmössan är högst opassande. Det är nog lämpligt att rätta till det här.

Jag blev ganska ställd men lyckades ändå gå i svaromål och jag skickade en hälsning tillbaka, där jag inte minns detaljerna, men mitt svar och försvar gick ut på att jag ansåg det som en mänsklig rättighet att själv bestämma stukningen på mössan och om så inte var fallet fann jag mig nödsakad att överväga en avskedsbegäran från SJ. Stationschefen slätade över och tyckte inte det var så allvarligt, trots allt, men jag kunde väl fundera på saken. Ärendet lades förmodligen till handlingarna för det hördes inga mera klagomål från verkets näst- högsta ort och min stukning av mössan förändrades inte. Men raggare! Vad var det förresten för fel på raggarna? Visste inte då och vet inte idag heller.

## DVÄRGSIGNALER



Deckaren Dvärgarna av Stieg Trenter  
Och en dvärgsignal.

Järnvägens säkerhets- och signalsystem var vid den här tiden (tidigt 1960- tal) tämligen omständligt och mycket manuellt. Det var en tid då man visserligen hade tekniken att fjärrstyra växlar och signaler men dessa nymodigheter hade ännu inte börjat tillämpas i Stockholms- området. Man hade ett lokalt elektriskt ställverk för Centralen, där ett antal personer (med spakar och speciella nycklar) ställde om växlar och signaler.

Huvudsignalernas information var den traditionella. Grönt ljus betydde kör och rött ljus stopp, men så fanns det dvärgsignaler. Dessa var rikligt förekommande på en bangård och på Centralen kunde man räkna dem i hundratal. Som namnet antyder var de "småväxta" till utseende och form och de stod oftast på marken, alldeles intill spåren. I sin enklaste utformning hade dvärgsignalerna fyra "ögon", i princip placerade som en fyra på en tärning och de kunde visa vitt, gult och grönt sken i olika kombinationer, med två av "ögonen" samtidigt tända. Systemet var sinnrikt och säkert.

En lördagskväll på våren 1963 kom jag till tågexpeditionen och skulle börja min natt- tjänstgöring. När jag skulle ta mitt skrivbord på södra sidan i

besittning satt där redan en herre som jag aldrig träffat, även om ansiktet verkade luddigt bekant. Mannen var ungefär i samma ålder som mitt biträde, förste kontoristen B. som satt mittemot gästen. Den knappt igenkände hade tagit av sig överrock och hatt men behållit sin knallröda (cirka 3 meter långa och 50 centimeter breda) halsduk, lite konstnärsaktigt svept om halsen och han rökte cigarrcigarett och min kollega cigarett, så sikten var begränsad. Men herrarna var inbegripna i ett livligt samtal, det var tydligt. Samtalet skedde mellan två söder- kisar, det kunde man också höra. Jag presenterade mig hastigt och uppmanade gästen att för all del sitta kvar på min plats. Jag skulle ut och vandra på plattformarna och bara göra korta visiter på expeditionen. Jag uppfattade bara ottydligt vår besökares namn.

Timmarna gick och för varje gång jag kom in på tågexpeditionen hade rökridåerna blivit allt tätare, men herrarnas samtal fortsatte oförtrutet och jag deltog också sporadiskt de korta stunder jag var inne mellan tågavgångarna. Fram emot midnatt avlägsnade sig mannen med ett fullskrivet anteckningsblock i handen och jag frågade min kollega vem den där mannen egentligen var som suttit hos oss hela lördagskvällen. Det var författaren Stieg Trenter, svarade kollegan. Han håller på att avsluta en ny deckare och han ville veta allt om dvärgsignaler.

Senare samma år (1963) kom Stieg Trenters deckare Dvärgarna ut. Om jag har läst den så har jag inget minne av innehållet. Kanske Harry Friberg, Trenters hjälte, fotograferade dvärgsignaler. I vilket fall som helst kan jag konstatera att ingen dag (eller natt) var sig lik på tågexpeditionen i Stockholm. Det var tåg med samma nummer som kom och gick dygn efter dygn men människorna som dök upp var sällan de samma. Ett av de mera sällsamma ärendena hade förvisso Stieg Trenter.

## TÅRTKALAS



Skamligt utpressningsobjekt.

Det fanns ett digert formellt regelverk på en tågexpedition, men det fanns också många oskrivna regler som kunde var nog så kännbara, om de inte följdes. Grupptricket var starkt och ibland kunde det ta sig uttryck i ren mobbning. Den som fyllde år och försökte smita undan sin skyldighet att bjuda kollegorna på tårta blev påtagligt trakasserad. För sen ankomst till tjänstgöringen eller något bagatellartat förbiseende i tjänsten (som inte behövde rapporteras) var likställt med att fylla år: tårta till alla närvarande.

Tågbefälhavarna på utgångs- tåg från Stockholm hade anmälningsplikt på tågexpeditionen. Man skulle infinna sig en halvtimme före tågets avgång och det fanns en lista där man signerade sin därvaro. När det började närma sig avgångstid för ett tåg och ingen anmält sig, gjordes efterforskning för att utröna om det handlade om glömska eller giltigt förfall. Det där hände, om inte dagligen, så mycket ofta. Syndaren kunde få benådning, d v s han slapp

bli rapporterad till stationsledningen, men då krävdes att han ofördröjligen, kosta vad det kosta ville, skulle leverera en tårta till tågexpeditionen. Det här var inget bra system och det blev särskilt tokigt om någon kom med tårtan först sedan tjänstefelet redan hade rapporterats. Det fanns en inbunden anteckningsbok som vandrade mellan tågexpeditionen och stationschefen, där stora och små anmärkningsvärda händelser rapporterades. Den vanligaste rubriken i den där boken var just "Tågbefälhavare, sen ankomst".

Vid ett tillfälle hade vi alldeles nyss skrivit in ett par rader om Tågmästare NN: s missade anmälan och lagt boken i utkorgen, när vederbörande ångerfull och ivrigt ursäktande steg in på expeditionen med sin tårtkartong. Nu var vi ställda. Det var egentligen redan för sent att låta nåd gå före rätt, eftersom skrivet var skrivet. Något ljushuvud kom då på idén att helt enkelt riva bort det aktuella bladet, vilket skedde och så blev det tårtkalas igen. Den enes nöd, den andres bröd. Men det var inget bra system.

## ETT TRAPPSTEG I KARRIÄREN

### TRE TRAPPOR UPP

Efter tre års promenader på Stockholms centrals plattformar blev jag uppmanad att byta arbete. Karriärtrappan ledde tre trappor upp från centralstationen, till driftdistriktets tågledare- expedition. Tidigare var jag framme på arbetsplatsen i samma ögonblick som tåget kom fram till Centralen. Nu blev det en annan rutin: In i stora vänthallen, uppför rulltrappan, förbi Kafé Norr efter halva färden, ut på busshållplatsen vid den hårt trafikerade Klarabergsviadukten, in genom de glasade dubbeldörrarna, ytterligare en trappa upp och framme vid målet, den oändligt långa korridoren med modulernas oräkneliga mångfald där uppe under taket.

Expeditionen uppenbarade sig som ett gigantiskt dockskåp. Korridoren var som en rektangulär tunnel, ganska smal och rätt så låg i tak. För att dämpa ljudnivån var takets plattor perforerade av små, tättsittande runda hål, cirka tre millimeter i diameter. Golvet var gråspräckligt och stenhårt, oftast skinande bonat och, trots ljuddämpningen i taket, ekade det i korridoren av beslutsamma tjänstemäns hårda klackar, livliga samtal och (undantagsvis) lättsinniga skratt, dagarna i ända. Cheferna hade sinnrika signaler på dörrposterna som visade "upptagen", "var god vänta" eller "stig in". Fanns det inga signaler, knackade man på gammaldags vis – knack, knack, knack - och väntade på svar innan man steg in. Dockskåpet befolkades följdriktigt av lojala och välorganiserade nickedockor i olika lönegrader och med begränsade befogenheter, allt enligt väl specificerade arbetsordningar.

Varje individuellt nytänkande bemöttes med stor skepsis och mycken misstro. Det fanns föreskrifter för precis allting och organisationen var strikt inrutad. Alla hade en enda chef och chefen hade underställda och en chef uppåt i hierarkin. Det var ordning och reda in i minsta detalj, men frågan är: Vart var hela den samfällda kolossen (utan synliga lerfötter) på väg? Alltihop framstår för mig i dag som en tung och trögflytande massa och om den massan över huvud taget flöt i någon riktning så var rörelsen knappt märkbar.

Nya lokaler, nya arbetskamrater, nya arbetsuppgifter, ett helt nytt arbetsliv. Var det självklart att börja vistas i den där trånga karriärtrappan och den där oändliga karriärkorridoren på driftdistriktsexpeditionen mefter tre år av huvudsakligen fysiska, tämligen fria, aktiviteter på Centralstationen (Cst) i Stockholm? Fanns det över huvud taget något val? Nej, egentligen inte. Vi var specialutbildade i järnvägstrafik och var vi bara någorlunda användbara, låg vägen utstakad. Det gamla talesättet om statens säkra kaka var fortfarande giltigt. Vi hade fasta anställningar med konstitutorial (vi var i princip oavsättliga) och vi stannade kvar och tog det som bjöds inom SJ. Så var det och så blev det, år efter år, för mig och för Kaisa och för nästan alla andra i samma situation.

Kaisa hade vid den här tiden lämnat biljettexpeditionen och tillbringade nu sina dagar på SJ resebyrå, ett stenkast från min arbetsplats. Något senare satte hon sig ner på Centralförvaltningen och kallades byråsekreterare (brs).

## VÄLKOMMEN?

Jag kom till driftdistriktsexpeditionen en morgon år 1965. Jag minns inte vad det var för veckodag och jag minns inte om det var vinter, vår, sommar eller höst och det spelar mindre roll så här drygt fyrtio år senare. Säkerligen var det en vardag och troligen var det den första i månaden, för nya anställningar började alltid vid månadsskiften. Jag hade fått ett brev med uppmaning att infinna mig på det nya stället klockan 09.00 och anmäla mig hos byråassistent L. för vidare information och jag kom naturligtvis i rätt tid. Fattas bara. Järnvägsanställda skulle vara försedda med rättidiga ur. Den skyldigheten var en del av det allmänna tjänstereglementet. På centralstationsområdet var det inga problem att uppfylla dessa villkor, eftersom det fanns rättidiga klockor överallt. Svårare var det då på fritiden, eller enklare, om man så vill.

Som någon slags tyst protest (och test av reglementet) bestämde jag mig för att aldrig använda egen klocka, vare sig i arbetet eller på fritiden. Visserligen hade jag en kort återfallsperiod under några år i slutet av 1960- talet, då jag använde fickur. Det var en riktig klenod i guld som tillhört Kaisas adoptivmorfar som kom till heders och det var nog lite snobbigt att bära fickur, särskilt som en sådan klocka behövde speciell klädsel för att riktigt komma till sin rätt. Guld- rofvor kräfvde nämligen dessa kläder: Kostym med väst, gärna kritstrecksrändig. Jo, det var just snyggt. Men var det tidlöst? I vilket fall som helst så gick det utmärkt att klara sig utan klocka. Jag tog aldrig fel på mer än fem minuter och det brukade jag skryta med då och då.

Prick klockan nio kom jag alltså dit. På dörrarna kunde man läsa Bra NN, Brd NN i långa rader och till min lättnad fann jag Bra L: s skylt. Jag knackade på dörren. Där inifrån hördes ett vresigt "Stig in". Byråassistenten satt vid sitt skrivbord, där han hade ett enormt stort ritbräde framför sig. Han plitade på en grafisk tidtabell och bevärdigade mig inte en blick, när jag hälsade "god morgon". "Jag heter Alf Gunnarson", sa jag och räckte över skrivelsen med kallelse till det nya arbetet. Till min förvåning fick jag då höra följande välkomstord: Gunnarson, Gunnarson? Jag känner ingen jävla Gunnarson. Sedan var det bara att sätta igång och öva på ett nytt jobb. Så småningom

blev tågledaren Gunnarson (med dåvarande signaturen ag) väl känd över hela distriktet och det rullade på, månad efter månad, år efter år.

## TÅGLEDARE

Att leda någonting innebär att vara längst fram, att vara i täten. Rent språkligt skulle man kunna tänka sig att en tågledare var någon som befann sig främst i ett tåg, d v s lokföraren. Men icke. Inte ens tågchefen (han med blått band i uniformsmössan) som var arbetsledare ombord på ett tåg var någon tågledare. Ute på stationerna fanns det tågklarare som i folkmun alltid har kallats stinsar. De ledde förvisso tåget på rätt spår genom den egna stationen, men tågledare var inte heller dessa. Nej, tågledarna bestod av ett gäng stationsskrivare och förste stationsskrivare som satt på en expedition, utan ögonkontakt med vare sig tåg, lokförare, konduktörer eller stinsar. Från det där rummet, som var tre moduler stort, var det vår uppgift att hålla trafiken på distriktets järnvägar under uppsikt och gripa in när det blev förseningar eller någonting gick på tok. Förseningar blev det ofta och på tok gick det i större eller mindre grad varenda dag. Våra arbetsredskap var de grafiska tidtabellerna (x- och y- koordinater), där klockslagen löpte vågrätt (x- axeln) över bladen, medan järnvägslinjens stationer befann sig på den lodräta ledden (y- axeln). Ju snabbare ett tågs tidtabell var, desto brantare på pappret var den grafiska linjen för tåget. På linjer med dubbelspår var det raka tidtabell- linjer som korsade varandra härs och tvärs.

På enkelspåriga linjer däremot hade tidtabellens grafiska linjer många hack, eftersom tågen av förklarliga skäl bara kunde mötas på stationerna. Tyvärr hände det någon mycket enstaka gång att två tåg möttes mellan ett par sådana stationer. Då hade någon (eller några) begått allvarliga misstag, i strid mot säkerhetsordningen (Säo) och följderna blev att människor kom till skada, eller rent av fick sätta livet till samt att lok och vagnar blev skrot. De ansvariga ställdes förstas till ansvar både inom företaget och civilt. Sådana händelser beskrevs med rätta i massmedierna som katastrofer. Från tågledare- perspektiv handlade det i sådana situationer om att, under maximal stress, skaffa sig information, vidta praktiska åtgärder, samordna räddningsinsatser, ordna ersättningstrafik på landsväg och tusen andra saker. Alla kontakter skedde med telefon och tågledaren var spindeln i ett komplicerat nät av behov och åtgärder. Andra händelser som höjde pulsen på tågledningen - som expeditionen vanligen kallades - kunde vara att bilar krockade med tåg (kallades alltid järnvägsolycka i medierna), att lok gick sönder (inte alls ovanligt), att snö och extrem kyla påverkade tågens framfart eller att kontaktledningen blev strömlös, med mera, med mera.

Allmänt telefonanrop var ganska kul. Om man hade behov av att tala med alla tågklarare utmed en linje samtidigt (för att delge order eller information) kunde man telefonera på det sättet. Det förväntades då att tjänstemännen där ute i järnvägs- verkligheten skulle lämna vad de hade för händer och samtala i någon sorts gammaldags telefonsammanträdes- form. När alla var på plats, efter hej, hej, hej och åter hej, kunde samtalet börja, fast så enkelt var det inte alltid. Någon kunde få för sig att han måste berätta den senaste lustiga historien (som alla redan hört) och då var det

bara att vänta tills poängen var levererad och de ansträngda skratten och hummandena hade klingat av. Hallå där alla glada tågklarare, nu kör vi. Jo, den tekniken.

Stockholms driftdistrikt omfattade i tåglednings- hänseende linjerna Stockholm - Uppsala- Krylbo (Avesta), Stockholm- Västerås- Köping, Stockholm- Södertälje- Katrineholm- Hallsberg och Tillberga- Ludvika. Mellanliggande linjer, som Sala- Tillberga, Uppsala- Enköping och några till hörde också till reviret, liksom Älvsjö- Nynäshamn, Södertälje- Eskilstuna och Roslagsbanan. Linjerna till Uppsala och Hallsberg samt Västeråsbanan fram till Kallhäll, hade dubbelspår och resten var enkelspåriga. Roslagsbanan var smalspårig (891 mm). Normalspåret hade bredden 1435 mm.

Tre moduler alltså, med tre fönster. Utsikten var bedövande dyster. Man såg bara svartmålade plåttak och några grå silhuetter där bortanför. Fönstren vette mot öster och solen syntes sällan. Det var ständigt tända lampor. Det fanns tre skrivbord framme vid fönstren och ytterligare ett i bakgrunden samt avlastningsbord och bokhyllor i de mest skiftande storlekar och fasoner. Alla möbler var av modell Ä. Stolarna var väl insuttna och skrivborden var nötta och repiga. Lite hur som helst på väggarna fanns det några inramade affischer och på golvet låg det stora, grå och ständigt smutsiga mattor. Telefonerna var svarta och många. Jag ler åt minnesbilden och tänker: Vilken otroligt stimulerande och kreativ miljö!

Tågledningsexpeditionen var bemannad mellan klockan 07.00 och 21.00, vudfsoh (vardag utom dag före sön- och helgdag). Nattetid, lördagseftermiddagar och helgdagar sköttes arbetet från tågledarnas bostäder. SJ hade eget telefonnät som vid den här tiden var rikstäckande. Min tjänstetelefon i hemmet var kopplad till SJ:s nät mellan Stockholm och Kallhäll (senare Rönninge) och från stationen i Kallhäll (Rönninge) till vår bostad hyrde SJ ledning av Televerket. Vi hade förstås en vanlig telefon också, även om tjänstetelefonen kunde användas även på det allmänna tele- nätet. Det var naturligtvis tjänstefel att missbruka SJ:s telefon för privatsamtal men troligen var tågledarnas telefonräkningar något lägre än genomsnittet. Tjänstetelefonen var i vilket fall som helst en förutsättning för att sköta det här arbetet från hemmet. Lika nödvändigt var det att ha uppdaterade grafiska tidtabeller och säkerhetsordningen inom räckhåll. Hade man tur kunde den där jour- tjänstgöringen flyta fullständigt friktionsfritt, så att nattsömnen stördes bara minimalt. Det normala var att telefonen ringde rätt så flitigt fram till midnatt och på morgonkvisten. Undantagsvis var det så mycket strul att man snällt fick packa väskan och bege sig in till expeditionen i Stockholm för att fullfölja passet därifrån, men oftast flöt det på och dagen efter var man ledig, som lön för den nattliga mödan att leda tågen från sovrummet där hemma.

Tidigare har jag berättat om min första jultrafik- upplevelse år 1962. Min första tågledare- jultrafik blev inte lika lugn och fri från strapatser som tre år tidigare. I december 1965 var Kaisa åter ledig för att i lugn och ro få vårt andra barn och på Stockholms Central fick man för sig att man skulle ta ett nytt ställverk i bruk. Banverket hade planerat fel (vi skyllde alltid på Banverket när någonting gick snett) och omställningen sammanföll precis

med jultrafiken. I decennier efteråt talade man om jultrafiken 1965 som den värsta i SJ: s hundraåriga historia.

I en av sina romaner - Flygplatsen - berättar Arthur Hailey om ett kaos som var tämligen omöjligt att hantera för flygledare och andra. Jag läste hans bok några år senare och slogs av likheterna mellan hans fiktion om flyget och vår verklighet i december 1965. Egentligen är det löjligt att försöka beskriva eländet kortfattat. Jag nöjer mig med några fragment. Vädret var det värsta tänkbara flera veckor i sträck. Det var mycket kallare än normalt och det var häftiga snöfall, det ena efter det andra, Varken människor eller materiel hann tina upp förrän nästa oväder spädde på det redan omöjliga läget med flera rälsbrott, igenfrusna växlar, låsta bromsar och uttröttad personal på alla nivåer i företaget.

En morgon kom jag till expeditionen och hörde till min förvåning att Nordpilen just passerat Uppsala. Är Nordpilen verkligen i rätt tid? frågade jag förvånat. Glöm det, hörde jag från ett skrivbord framme vid fönstret, det är gårdagens Nordpilen som just gått från Uppsala. Det är bara ett exempel. Somliga tåg var faktiskt ett dygn försenade och då ska man komma ihåg att samma lok och vagnar som utgjorde sydgående Nordpilen rätteligen skulle ha gått tillbaka mot Narvik eftermiddagen före, klockan 17.00. Alla tillgängliga tågledare arbetade dubbla skift veckor i sträck och stämningen i det där tre- modul- rummet blev minst sagt ansträngd. Utöver tågledarna samlades det från och till en mängd chefer av alla de grader i rummet och sällan har så många klocka huvuden, på en och samma plats, skakats så intensivt i misströstan och hopplöshet. Det var en förtätad, högljudd stämning och den varade i dagar och veckor innan tågen gick någorlunda rätttidigt igen. Senare, med lite distans, kunde man faktiskt skratta åt eländet och skatta sig lycklig över att man hade ett privat liv, där det spelade mindre roll hur tågen gick. Huvudsaken var att Kallhällståget gick dit det skulle när man skulle åka hem. Familjen bestod nu av fyra personer, en tjänstledig mamma och två barn – en dotter, tre år gammal och en son, nyligen född. Och detta hände sig vid den tiden, då Stockholms Central fick sitt nya ställverk.

Jag tillbringade tre år på tågledningen och det var förskolan som skulle gås igenom, innan man var kvalificerad att försöka sig på ett nytt arbete, i en egen modul, med alldeles egna arbetsuppgifter, eget skrivbord och eget telefonnummer. Den egna almanackan visade att det då var år 1968.

## SJ TRAFIKDISTRIKTSEXPEDITION LÄNGST BORT I KORRIDOREN

En av SJ: s många omorganisationer var nyss avslutad. Driftdistriktet hade döpts om till trafikdistrikt och jag fick en plats i den nya organisationen som byråassistent inom en grupp som kallades allmän planering (apl). Under mina år vid SJ hade jag då varit den yngste tågklararen på Stockholm Central (tre år) och den yngste tågledaren (tre år). Naturligtvis var jag också den yngste byråassistenten. Vi som blivit utexaminerade år 1962 var alltid yngst och behandlades som nykomlingar i företaget långt fram på 1970-talet. Vi betraktades visserligen som någorlunda fullvärdiga medarbetare

men vi tillhörde framtiden, deklarerade de väl insuttna, äldre kollegorna. Man menade att vi skulle ligga lågt och inte lägga oss i alltför komplicerade ärenden. Er tid kommer, när ni varit med ett tag. Var så säkra. Tålamod, tålamod, tålamod, predikade man. Men inte fan hade vi något tålamod. Sex år skulle nu i alla händelser avverkas i det där rummet längst bort i korridoren och här följer ett antal fragmentariska minnesbilder från den tiden.

## UTBILDNING

SJ hade en uttalad ambition att vidareutbilda sina medarbetare, internt och externt och mot slutet av 1960- talet, något år efter att jag tagit plats längst bort i korridoren, fick jag chansen att förkovra mig. Det blev nästan lite för mycket av det goda, då jag under ett år deltog i en högre företagsekonomisk kurs, i vilken man läste 3 x 20 högskolepoäng i nationalekonomi, företagsekonomi och statistik, samtidigt som jag skickades ut till Ali- Rati på Lidingö för att lära mig mera om rationalisering och arbetsplanering.

Ali- Rati var (ock kanske är det fortfarande) ett arbetsledare- och rationaliseringsinstitut på Lidingö i Stockholm. Jag vistades där tre veckor i december 1969 och ytterligare tre veckor i januari 1970. Som vanligt under de där åren var det vinterväder som verkligen gjorde skäl för namnet. Man brukar tala om meterdjup snö och oftast är det måttet överdrivet, men nu var det snarare en underdrift. Det var vackert och julkortsvitt flera månader i sträck och kulmen inträffade under veckorna runt årsskiftet. Kursen genomfördes i internatform. Gruppen bestod av ett trettiootal personer och männen var i stark majoritet. Förmodligen lärde vi oss en hel del nyttigheter men det är ett par saker av mera kuriöst slag som finns kvar i minnet.

### Potischipspremiär

Sista dagen före juluppehållet där ute på Lidingö blev det pås- utdelning och något sånt hade vi väl inte varit med om sedan det var julfest i söndagsskolan (om vi nu gått i en sådan). Två av deltagarna i kursen kom från Vasa knäckebrödsfabrik i Filipstad och nu packade man upp ett par medhavda kartonger som innehöll grönfärgade plastpåsar på vilka det stod OLW. Vi fick lyssna till ett kort anförande, där man förklarade att OLW just var på väg att lansera en ny produkt som man hoppades mycket på. Potischipsen var på väg. Alla deltagare fick var sin påse som smakprov och det kändes riktigt som julafton i lokalen, när alla lite generat prasslade med sina påsar. Ingen kom sig för att öppna dyrgriparna. De fraktades försiktigt från Lidingö till respektive deltagares hemort och förtärdes förmodligen på samma sätt som i Rönninge, dit vi nyligen flyttat, med viss nyfikenhet och förundran som extra julgodis det året. Visst tyckte vi om nyheten. Det var de gamla goda chipsen vi fick och nog kostade vi på oss en och annan påse i Rönninge konsumhall, när godsakerna kom ut i handeln strax därpå.

### Proffs i fotboll, men usel i bowling

Den fritid vi hade på kvällarna användes främst till att spela bowling på en liten bana som låg i anslutning till anläggningens foajé. Banan var ungefär tio- femton meter lång och kloten och kägorna var också av miniformat.



Bland kurskamraterna fanns det ett blivande fotbollsproffs som vid den här tiden just flyttat till en bruksort i Östergötland, med någon sorts skenanställning på ortens stolta företag i kontorsmaterialbranschen. Den här ynglingen i tjugooårsåldern skulle snart hjälpa brukslaget till allsvenskt guld och bli en viktig kugge i landslaget. Hans vinterträning bestod uppenbarligen av att kedjeröka cigaretter av märket Philip Morris (utan filter) och att dricka en avsevärd mängd whisky av olika märken samt att förkovra sig i ämnena arbetsorganisation och rationalisering. Han var emellertid totalt ointresserad av utbildningen och de få gånger han blommade upp var just i de där bowling- matcherna. Vi spelade i lag om två mot två.

Man måste förresten stoppa ner två enkronor som i en godis- automat för att få igång bowling- spelet med räkneautomatik och allt. Vad har nu detta med saken att göra? Inte det minsta, så åter till det spel jag nu tänker på. Vårt lag bestod av en yngling från Atlas Copco i Stockholm och en från SJ (ni kan gissa vem), medan motståndarlaget råkade vara sammansatt av en fotbollsspelare (ni vet vem) och en Volvo- medarbetare från Göteborg. Den som förväntar sig ett långt och utförligt matchreferat må bli besviken. Kuriositeter kräver inga genomgripande analyser. Vårt lag segrade och vi blev bjudna på var sitt glas whisky av kaptenen (ni vet vem) i det andra laget. Det var trevligt och som sagt var: Jag har besekrat ett fotbollsproffs. I minibowling.

### Matematik, hur kul var det?

En mycket märkliga metamorfos – med anknytning till mig själv, skedde på sommaren 1969 och det handlade om matematik. I första skolungdomen hade jag inga problem att lära mig de fyra grundläggande räknelagen, inklusive multiplikationstabellen men så hände det någonting under den fyraåriga realskoltiden. Plötsligt skulle man räkna ut löjliga, konstiga ekvationer som innehöll en eller flera obekanta faktorer. Formlerna var helt i sin ordning och Pythagoras sats, till exempel, tyckte jag mycket om:

$a^2 + b^2 = c^2$

Det är ju rena poesin. Men att beundra det vackra i en formel är ju en sak. Att kunna tillämpa bokstäverna i sitt sammanhang är en helt annan. Fast egentligen var det nog inte geometrin som skrämte mig bort från matematiken. Det var A och B och C som grävde diken.

Hade dessa symboler för mäskligheten haft samma arbetsförmåga och ambition och arbetat lika fort (eller, för all del, lika långsamt) hade det varit enkelt, men det förhöll sig alltid så att de hade väldigt olika kapacitet. Det kunde vara så att A grävde 20 meter dike på en timme och B hade kanske semester den här dagen. Hur långt dike grävde då C (som egentligen inte alls var intresserad av att gräva) på en timme? C tog rast 15 minuter och använde 15 minuter till att bara stå och glo. Hur många meter hade C grävt klockan elva, när A grävt färdigt sina 20 meter, om han grävt dubbelt så fort som A halva tiden men bara hälften så fort under resten av tiden? Jo, det tålde att tänka på (men vad hjälpte det?) och resultatet blev att jag trodde mig obildbar i matematik och satsade senare på språk och sånt i stället, på gymnasiet halvklassiska latinlinje. Jag hade alltså tagit avsked från

matematiken på realskolan, för många år sedan, när det snart var dags att genomgå diagnostiskt matematikprov inför SJ: s högre företagsekonomiska utbildning.

#### EN ASSOCIATION

Apropå att gräva diken kommer jag plötsligt att tänka på en riktig dikesgrävning. År 1959, på hösten, befann jag mig i Kristinehamn, på regementet A9. I slutet av maj månad det året hade jag tagit studenten och firat den triumfen med likasinnade kamrater i tre dagar och tre nätter innan plikten kallade. Man fick fjuttiga tre dagars ledighet efter fjorton års oavbruten skolgång och så direkt till den så kallade lumpen. Jag minns att det kändes orättvist.

Men så vist var det ordnat att militärdiktaturens företrädare i Kristinehamn hade som främsta mål att lära de nyinryckta att skjuta prick med gevär och pistol samt att bädda sängar, knäppa översta knappen (alla knappar, gud bevars) i uniformsrocken, marschera, göra halt och honnör samt att låsa sitt skåp på logementet. Jag lärde mig motvilligt många av de där livsviktiga sakerna men glömde en dag att låsa mitt skåp och blev bestraffad. Straffet bestod i permissionsförbud och arbetsplikt inom kasernområdet under tre timmar samma kväll. Jag var inte ensam. Två andra medbrottslingar från vårt logement fick samma straff för "uraktlåtenheten att icke åtlyda order" som det formulerades av befälen.

Efter middagen utrustades A (jag), B och C med var sin spade och vår uppgift var att gräva ett tjugo meter långt och en halv meter djupt dike på anvisad plats. Det var en vacker sensommarkväll och vi grävde och grävde i vårt anletes svett, alltmedan myggen gjorde sitt för att göra straffet ännu mera påtagligt. Ingen av oss ifrågasatte behovet av ett dike just där, fast hade vi reflekterat skulle vi nog ha undrat varför det behövdes ett dike i en alldeles vanlig gräsmatta bakom kasernerna.

Några dagar senare råkade några av våra kamrater ut för en liknande bestraffning. De hade också glömt att låsa om sina värdelösa tillhörigheter och deras bestraffning blev att fylla igen ett tjugo meter långt och femtio centimeter djupt dike bakom kasernerna. Nu förstod vi äntligen varför vi hade grävt upp det där diket. Självklart var det för att våra slarviga kompisar skulle kunna tilldelas ett lämpligt straff. En nästan matematisk, militär logik.

Diagnostiskt prov i matematik. Kan man komma längre bort från det som låter vackert och poetiskt? Jag kunde det inte på sommaren 1969 och det var med mycket stor tvekan jag accepterade Kaisas förslag att vi gemensamt skulle ge mig tillämpad gymnasiekompetens i matematik under vår semester i Barrud. Ha, ha, ha (ungefär) sa väl jag och så satte vi igång. Vid den här tiden var bostadshuset i Barrud uthyrt till sommargäster och vi disponerade lillstugan (ett rum och kök). Stugan var utrustad med telefon men den saknade elektricitet. Semestern inföll i augusti. Det var ljumma, mörka kvällar med massor av syrsor som spelade i buskarna. Inomhus tände vi fotogenlyktan, satte oss ner vid köksbordet och tog fram åtta Hermods- brev med gymnasie- matematik. Det gick trögt i början, men möjligen skapade miljön, med hemtrevlig fotogenlukt och primitiv belysning, förutsättningar

för en Lidnersk knäpp. Plötsligt förstod jag vad matematiken handlade om och jag tyckte det var roligt att räkna. Hur roligt då? Jätteroligt. Min Gud, jag kan det! Vi ägnade varenda kväll under tre veckor åt mitt nya favoritämne.

Vi for tillbaka till storstaden och två månader senare deltog jag i det diagnostiska matematikprovet och klarade det med god marginal. Dörren till utbildningen i företagsekonomi, nationalekonomi och statistik var öppen. Tack Kaisa för ditt pedagogiska stöd!

### HFK, hur kul var det då?

Landet runt på 52 veckor. Det var vad den högre företagsekonomiska kursen handlade om. Fem internatveckor skulle avverkas och däremellan förväntades kursdeltagarna sköta sina ordinarie arbeten samt åtnjuta semester och annan ledighet som vanligt. Så mycket ledighet blev det inte, eftersom självstudierna tog en hel del tid. Det var deltagare från banverket, maskinavdelningen, trafikdistrikten och centralförvaltningen som samlades i föreläsningssalarna. Alla lärare var hämtade från SJ:s egen ekonomiavdelning och totalt kunde man räkna till omkring femtio personer som turnerade runt i landet. Männerna var i överväldigande majoritet. Med lätt avrundning var andelen män 98 procent och (kanske) inte underligt då att en annons med texten "SJ ÄR HÄR IGEN" stod att läsa i lokaltidningen, när vi kom till Tällberg på internat för andra gången det året. Antagligen ville hotellinnehavarna ha en mera blandad publik på onsdagskvällens dans.

Men kursens huvudsakliga syfte var ingalunda att förnöja deltagarna. Tvärtom! Det var väldigt ambitiöst och seriöst från början till slut. Vi förmodades tillägna oss motsvarande 20 högskolepoäng i vart och ett av ämnena nationalekonomi, företagsekonomi och statistik och efter avslutad kurs fick vi betyg från en femgradig skala. Vi for hem till vardagslunken med kunskaper om ekonomi i stort och smått och vi visste nu att chansen till storvinst på lotto var ofantligt liten, rent statistiskt sett alltså. Undervisningen i statistik handlade mycket om sådana där vardagliga odds- spörsmål som: Hur stor är chansen att en singlar slant vänder den vackra sidan till? Vad är oddset för att dra ett ess i en vanlig, korrekt blandad kortlek? Om man kastar fem tärningar, vad är oddset att fem femmor ska komma upp, etcetera.

Apropå kortspel, så förekom det naturligtvis då och då att det spelades poker på kvällarna. Insatserna var relativt blygsamma men det förekom såklart både mynt och sedlar i pottarna. I ett senare kurs- sammanhang deltog jag i ett pokerspel som var lite speciellt. Vi satt sex spelare runt ett rökigt bord, en mycket sen kväll på ett hotell någonstans i Sverige och potten hade vuxit sig större än vanligt. Kanske två, tre hundra kronor stod på spel när korten skulle synas. Jag satsade ordentligt, eftersom jag satt med fyrtal i damer (vilket är väldigt, väldigt bra i pokersammanhang) och alla hade lagt sig, utom en, nämligen gruppens minst framträdande personlighet som hade ett speciellt sätt att le. Nu satt han och jag mitt emot varandra och vi såg förmodligen rätt så självsäkra ut båda två. Jag lade stolt upp mina fyra damer och moatjén lade upp fyra kungar som låg där på bordet och flinade

mig rakt upp i ansiktet. Den sanne rojalisten himself flinar förmodligen fortfarande när han tänker på det spelet. Good night knights, ladies and kings!

## FUCK IT SACO MED MERA

Hur kul var det att vara med i facket? Fuck it! På 1960- och 70- talet var denna engelskspråkiga svordom (som numera förekommer i kryllande omfattning i filmer och böcker) mycket ovanlig, möjligen närmast obefintlig i Sverige. Icke desto mindre var vi och våra kollegor alla med i facket. Vid den här tiden fanns det fyra fackliga centralorganisationer: LO, TCO, SR och SACO. Tre av dessa lever fortfarande, medan den fjärde, Statstjänstemännens Riksförbund (SR), gick i graven år 1975, när SACO och SR slogs ihop. Fuck it! Vi gillade det inte, men vårt inflytande var begränsat. För att göra oss på något bättre humör blev vi lovade ett neutralt namn på organisationen. Efter mycket grubblande fastnade utredningsgrupperna för det fantasifulla namnet SACO- SR. Under femton år därefter fick det gamla SR (grundat 1909) vara ett appendix till uppstickaren SACO (grundat 1947) och därefter blev det, föga förvånansvärt, rätt och slätt SACO igen. Fuck it!

Både Kaisa och jag engagerade oss tidigt rätt så aktivt i facket. Vårt förbund hette från början SJBF – Statens Järnvägars Befälsförbund - och den organisationen var indelad i ett antal sektioner (senare avdelningar) i landet. Centralförvaltningen hade en egen sektion och där var Kaisa en i styrelsen under många år, medan jag (också) använde en hel del fritid (för fritid och ingenting annat, var det länge) i den regionala stockholmsektionens (avdelningens) styrelsearbete. Så småningom fick vi tjänstledigt, utan löneavdrag, för det fackliga styrelsearbetet och det var ju bra. Senare blev SJ befälsförbund omnamnat till Sveriges Järnvägars Tjänstemannaförbund (SJTF), vilket lät något mera utslätat och något mindre militant och det var ju också bra, eller? Jo, visst var det så. Det kunde ha varit värre.

## Så in i Norden

I Finland hette SJTF: s systerorganisation Rautatievirkamiesliitto (RVL). Fuck it Finland! Danmark hade Jernbaneforeningen (JBF) och Norge hade förstås också en ”forening” vars namn just nu flugit sin kos. Det blev många möten med nordiska järnvägsmän (och kvinnor) genom åren. Utbytesverksamheten i form av kvartetter som sändes härs och tvärs mellan länderna var systematiserad. När SJTF arrangerade Fredensborgs- vecka i Småland kom det alltid delegationer från Finland, Danmark och Norge. Danskarna var oftast mycket skämtsamma och språkligt svårförståeliga. Finländarna var eftertänksamma och ännu mera oförståeliga medan norrmännen var de mest sång- samma. Ja, de älskade verkligen att sjunga upp sig, norrmännen.

Tidigt på 1970- talet var jag en av fyra svenska SJTF- gäster på högfjällshotellet Rapham under en sådan där facklig vecka. Vi var ett femtiotal deltagare och i kurslokalen hade man placerat ut en sångbok vid varje plats och framme vid podiet stod det en gammal tramporgel. Varje morgon inleddes övningarna med en unison sång, ackompanjerad av orgelmusik och det var inte bara en strof eller så. Nej, det var långa sånger

med minst dussinnet versar ur en norsk motsvarighet till "Sjung svenska folk". Ett vet jag: Vi sjöng inte "Du gamla du fria" och inte heller "Ja, vi elsker dette landet". Men sjöng gjorde vi och mest entusiastiska var norrmännen. Varför denna morgonrutin? Vet ej, men faktum är att det var ett utmärkt sätt att styra en samling morgontrötta fack- trälarna mot någonting gemensamt. Det skapade otvivelaktigt en trivsamt atmosfär i lokalen.

Början av 1970- talet var för övrigt en spännande tid i Norge. Det var nu man på allvar startade sina oljeborrningar i Nordsjön. En mycket högt uppsatt NSB- företrädare som just blivit utnämnd till chef för det nybildade Statoil föreläste om Norges ljusa framtidsutsikter. Jag minns anförandet som synnerligen intressant och spännande. Norges lillebror komplex i relation till Sverige var på väg att brytas på riktigt allvar.

### En väl klädd statssekreterare

Redan i slutet av 1960- talet träffade vi en blivande generaldirektör för SJ under en facklig vecka i Fredensborg. Både Kaisa och jag var där och en dag kom det en spinkig, slätstruken statssekreterare från kommunikationsdepartementet i Stockholm. Han var klädd i svart kostym, vit skjorta (nylon) och en svart, alldeles för hårt knuten slips och han passade så utomordentligt illa in i den lantliga, mys- pysiga Fredensborgsmiljön. Med en mycket bekymrad och misstänksam min och entonig, nästan pipig röst föreläste nu denne man om en ny svensk trafikpolitik i vardande (1968). Helt obekymrad om församlingens alltmera tydliga gäspningar malde han på i timmar om sitt favoritämne. Tänk om han ändå haft förstånd att ställa den klassiska frågan i en föreläsningssal: Ska jag tala högre? Svaret: Nej, men mindre". Detta hade verkligen platsat väl där och då.

Det fackliga arbetet präglades verkligen av ständiga omorganisationer och trafikpolitik. Från statens sida ville man vid den här tiden först och främst dra ner på anslagen och dessutom skapa någon slags rättvisa (det hävdade man i alla fall) mellan aktörerna på transportmarknaderna till lands, till sjöss och i luften. Det centrala var att varje trafikslag framdeles skulle bära sina egna kostnader. Och det skulle ske fullt ut. Fuck it, Lasse P!

Det var Lasse P. som var arkitekten bakom de nya idéerna och inte långt därefter, när Upmark drog sig tillbaka, satte sig den förre statssekreteraren ner i GD- rummet och startade en enorm rationaliserings- drive. Lasse P. var hundraprocentigt kompromisslös. Om han deklarerade att det var måndag och alla andra i företaget med bestämdhet hävdade att det var söndag, då var det måndag vid SJ. Basta! Visst var det nyttigt med någon som kom instormande och hade en vision – politiskt vänstervindstyr, visserligen – och rörde om i grytan, men det var inte alltid lätt att vara anställd de där åren. Vi var ständigt utsatta för allmänhetens klander och hela folkets järnväg fick utstå mycken smälek. "SJ, SJ, gamle vän – festligt att du lever än" sammanfattar väldigt väl tongångarna i samhället. SJ bara lägger ner allting, sa man. Och visst lade vi ner. Vi försökte rationalisera både här och där och min uppgift var att delta i det arbetet på Apl i Stockholm. Mer om det senare.

## Festligt

När allt kommer omkring framstår det fackliga sido- arbetet och allt vad det förde med sig som det mest intressanta och stimulerande under 1960- och 70- talet. Festerna i samband med möten och sammandragningar av alla de slag var fantastiska. Det festades till lands och det firades till sjöss. Titt som tätt var det turer över Östersjön, till Åland och Finland. Ofta gick vi inte ens i land. Tjugofyratimmarsregeln innebar att vi kunde handla tullfritt på kryssningsfartygen och plastkassarna var väl fyllda när vi, lite runda om fötterna, steg i land vid Skeppsbron. Det slår mig nu att jag faktiskt har ett stipendium hos SJTF som aldrig blev utnyttjat. I början av 1970- talet sökte jag och blev beviljad tid och pengar för att besöka de fackliga systerorganisationerna i Norden. Allt var klart och det återstod bara att bestämma tidpunkter för besöken i Köpenhamn, Oslo och Helsingfors. När jag ringde runt och föreslog finländarna att mötet skulle ske en dag i början av december avvisades det förslaget vänligt men bestämt. Kanske skulle det vara passande att inte komma just på Finlands nationaldag, sa man. Hoppsan! Hade de nationaldag i Finland? Det hade jag ingen aning om och sedan glömde jag bort alltihop, tills nu. Alldeles säkert är det för sent att förverkliga den idén. Fuck it, RautatieVirkamiesLiitto, JernBaneForeningen och Norges fortfarande glömda Forening!

## Klädd i cardigan

Det var på vippen att jag blev ombudsman på 1970- talet. Jag blev uppmanad att söka en ledig tjänst hos Statstjänstemännens Riksförbund (SR) och efter moget övervägande bestämde jag mig för att göra ett försök. Jag konfronterades med en trio tunga fack- ordföranden en sen eftermiddag, en synnerligen regnig och trist novemberdag på SR: s kansli någonstans i Stockholm. Jag såg det som ett viktigt möte och jag minns att jag funderade på vilken klädsel som möjligen skulle vara passande. Polotröja, slips, kostym, blazer? Jag valde så småningom en sportig variant: Rutig, uppknäppt skjorta och en bekväm cardigan.

Parentes: Wikipedia informerar om Cardigan, att det ursprungligen var en militärjacka av borstad, stickad ull med kantningar av päls, buren av engelska lätta brigaden under Krimkriget. Plagget fick sitt namn 1854 efter härföraren, sjunde earlen av Cardigan, James Thomas Brudenell.

Fuck it, earl Cardigan! SR rekryterade faktiskt officerare och bossen himself som satt där emot mig var före detta yrkesmilitär av överstes grad. Detta visste jag förstås innan vi träffades och kanske, kanske, var det för att demonstrera en civil hållning som jag uppenbarade mig i uppknäppt skjorta. I vilket fall som helst så var det knappast fel att komma i cardigan, det förstår jag nu. Nå, det blev en två timmars anställningsintervju som avlöpte väl. Vi verkade vara överens om det mesta och sedan var det bara att vänta på besked. Ett par veckor senare fick jag i ett telefonsamtal veta att man funnit sig behöva en jurist på jobbet ifråga och en medsökande från SACO skulle få arbetet. Mina ansträngningar, med cardigan- klädsel och annat, hade varit förgäves. Kanske min medtävlare kommit i kavaj och slips. Med viss lättnad sa jag : Ombudsman, fuck it!

## Konflikt

SACO- konflikten år 1971 minns nog många, men vem kommer ihåg SR: s tågledarstrejk samma år? SACO och SR samarbetade ganska intimt under de där åren (sammanslagning skedde något senare) och när man nu, efter många turer, fått strejkrätt inom den statliga sektorn, tillika rätten att bli lockoutade, skärptes tonlägena ganska rejält i löneförhandlingarna. Motparten, Statens avtalsverk, sparade definitivt inte heller på krutet. Det var upplagt för konflikt och det fackliga vinterkriget bröt ut i februari månad 1971. Fackets sak var vår och vi tvekade aldrig att lojalt slipa våra stridsyxor. Fuck it, vi var beredda!

SJ: s tågledare kom nu riktigt i fokus. Det var ingen som tidigare hade tagit någon särskild notis om denna hårt arbetande grupp stationsskrivare som slet dag och natt för att tågtrafiken skulle flyta med så få förseningar som möjligt. Lönen för den mödan var nästan löjligt låg före konflikten och sanningen att säga, den blev inte mycket högre efteråt. Nu resonerade i alla fall de fackliga höjdarna som så, att tog man tågledarna ur spel, skulle tågen stanna och arbetsgivaren (SJ, genom Avtalsverket) skulle komma krypande till förhandlingsbordet och erbjuda guld och gröna skogar. Man förutsåg att det skulle bli ett väldigt ståhej ute bland resenärerna och transport- köparna som i sådana sammanhang kallades ”tredje man”, men det kunde man bara beklaga. Nu skulle man strida till sista man för en rättvis sak.

Jag hade visserligen lämnat den dagliga tågledningen för länge sedan men var ändå en i gruppen, eftersom jag tillhörde en reservstyrka som ryckte in då och då på helgerna. Kanske var vi två, tre hundra personer i landet som kunde kalla oss tågledare och därmed vara kvalificerade att gå ut i strejk. Det var spänning i luften. Massmedierna handlade nästan uteslutande om strejkhoten. Inom företaget respektive facket flödade det av information och förhållningsorder, om det värsta skulle inträffa. ”Vår beredskap är god”, fastslog våra fackliga proffs och vi nickade instämmande och fann situationen lika spännande som oförutsägbar. Hur skulle detta sluta? I radio och TV talades det strejk från morgon till kväll och tidningarna tog fram de riktigt fetstilta rubrikerna. I stockholmsområdet, där vi rörde oss, eller snarare försökte röra oss, var det ganska kaotiskt. I vår familj drabbades också ”tredje man” (kvinna) av konflikten. Kaisa strejkade inte och hon, som så många andra, fick försöka ta sig till arbetet med något alternativt färdmedel. Att cykla eller promenera till jobbet var inget realistiskt alternativ för Rönninge- bor, så det blev för henne att läsa buss- och tunnelbane- tidtabeller eller att låta sig skjutsas av någon vänlig granne som bilade till staden. Vi som strejkade och var fackligt aktiva drabbades också som ”tredje man”, eftersom vi kallades att komma till SJTF: s kansli då och då för att hjälpa till med telefonbevakning och annat. Nu insåg man att pendlandet med tåg till och från Stockholm trots allt var ganska bekvämt. Restiden med buss och tunnelbana tog tredubbelt så lång tid som pendeltåget.

Parallellt med tågledarstrejken hade SACO sin konflikt med strejk och lockout och minst lika mycket publicitet – negativ mest – i massmedia. Som vanligt visade SACO vem som var storebror i samarbetet med SR. Vi var kanske trehundra tågledare som strejkade. Hos SACO blev hundra gånger så

många lärare lockoutade vid ett och samma tillfälle. Effekterna av respektive konflikt var naturligtvis helt olika men det var påtagligt förvånande för många, att trehundra SJ- tjänstemän kunde stoppa i princip all tågtrafik i landet. Även inom SJ verkade det ha blivit en överraskning att man hade tågledare i företaget. Från högsta instans och på alla nivåer försökte nu arbetsgivarens företrädare att hitta möjligheter att kringgå säkerhetsordningen och klara trafiken utan inblandning av tågledare. Nöden blev nu i hög grad uppfinningarnas desperata moder och det gjordes rent vansinniga försök att köra tåg. Några ljushuvuden kom på idén att kalla tågen för bandispositioner, vilket i och för sig var ett säkerhetsmässigt korrekt sätt att vistas på ett tåg- spår, men normalt handlade det om att framföra dressiner eller arbets- tåg (utan tidtabell) på en sträcka mellan två stationer med en högsta tillåten hastighet av 40 km per timme. För oss som var insatta i förhållandena var dessa försök så befängt galna, att vi bara kunde skratta åt eländet. Även massmedierna förstod att det här var galenskaper och man förlöjlade SJ i många reportage som handlade om just bandispositioner.

De flesta krig brukar ju sluta med någon slags fred och så blev det förstås även i det fackliga vinterkriget 1971. Fram på vårkanten fann sig regeringen föranlåten att stifta en sorts ovillkorlig fred på arbetsmarknaden. Statsministern gick till riksdagen och lämnade en proposition som i korthet innebar att den strejkrätt de statligt anställda i nåd hade beviljats något år tidigare nu måste inskränkas. Konflikten var samhällsfarlig, sa man. Det var samhällsfarligt att ge gymnasiungdomarna längre lov och det var samhällsfarligt att inte skjutsa folk till sina arbetsplatser. Fuck it, stop it SACO och SR!

Så småningom återgick livet till det kända och invanda. Bandispositionerna blev åter vad de var avsedda att vara. Lok och vagnar kopplades åter ihop till tåg i långa banor. Folk kunde åter börja klaga på att tågen var försenade och överfulla och inte stannade där kunderna önskade och så vidare. Vi var många som hade blivit en erfarenhet rikare. En del fick kanske några kronors löneförhöjning. Andra fick vänta till nästa lönerörelse eller nästa eller nästa.

## ÖRSUNDSBRO I UPPLAND

### EN TILLSTÄLLNING ÅR 1972

Det regnade och blåste kraftigt den där kvällen. Vi hade bokat tjänstebil och efter en dryg timmes resa från Stockholm befann vi oss nu i Örsundsbro Folkets Hus. Alla från orten var där. Kyrkoherden, stationsmästaren och den lokale polismannen kom uniformerade, medan postmästaren var civilklädd. Flera företagare och många av deras anställda var på plats och det var också doktorn och distriktssköterskan samt skolans rektor och ett fåtal högstadiel elever. Kommunledningens representanter kom dit med sina platta portföljer och allmänheten kom som de var. Det var en förtätad, ganska fientlig, men ändå förväntansfull stämning i den överfyllda lokalen när arbetarkommunens unge ordförande tog plats på podiet. Han såg inte glad ut när han ändå uttryckte glädje över att så många kommit dit. På den främsta bänken, som stod så nära podiet att man kunde lägga upp fötterna där, satt de tre som representerade det SJ. Distriktschefen hade plötsligt fått förhinder, varför det på de anklagades bänk nu satt en tjänsteförrättande



distriktschef, en sektionschef och så ärendets handläggare (jag).

Efter tre, fyra månaders arbete hade min utredning blivit klar. Den hade föredragits och stötts och blötts inom SJ i veckor och därefter skickats ut till alla tänkbara adresser, internt och externt. Länsstyrelsen i Uppsala län och kommunerna, tillsammans med Postverket och Televerket var de viktigaste adressaterna och från dessa instanser hade utredningen delgivits alla berörda, inklusive massmedieföretagen. Uppsala Nya och Enköpingsposten hade feta rubriker på nyhetssidorna och argumenterande kommentarer på ledarsidorna. På TV och i radion intervjuade man engagerade, arga, förtvivlade (på ren svenska förbannade, som man brukade säga) människor som kallade SJ ansvarslösa och i total avsaknad av socialt ansvar.

Vad var det då som väckte så stor uppmärksamhet och så häftiga känslor? Inget märkvärdigt, faktiskt. Bara ett rutinärende i Stockholm. Vi tänkte lägga ner järnvägen mellan Uppsala och Enköping, en sträcka där Örsundsbro var den viktigaste mellanliggande stationen. Linjen trafikerades av ett godståg varannan dag och några rälsbussar på vardagarna. Den genomsnittliga godsmängden var knappt mätbar och antalet resande skulle normalt ha rymts i en eller två taxibilar, så kalkylen var ganska enkel. Trafiken var mycket olönsam, men det måste bevisas! Jag hade fått uppdraget att göra den där utredningen i början av året och den tog all min arbetstid de närmaste månaderna. Jag var ensam handläggare och ansvarig inför min gruppchef. Denne var ansvarig inför sektionschefen som var ansvarig inför distriktschefen som var ansvarig inför generaldirektören som var oansvarigt enväldig inom SJ. Trycket från Staten var hårt. Rationalisera mera, mera, mera. Nej, det räcker inte. Mera, mera!

Miljoner fakta fanns att samla in och bearbeta. Det här var före datorernas tidevarv, så det gällde att skaffa adekvat och relevant (två förfärliga ord som ofta användes vid SJ) och nödvändig information från många arkiv, det ena äldre än det andra. Gamla handskrivna luntor från förr dammades av och papper samlades på hög i min lilla anspråkslösa kammare, en modul med ett skrivbord, två bokhyllor, en usel stol, ett fönster mot centralförvaltningens svarta tak, en klädhängare och en telefon. Pappershögen växte. Där fanns historik och sifferuppgifter i massor om allting som hade anknytning till projektet: Tidtabeller, biljettförsäljning, godsforssling, tekniska uppgifter, data om ditt och data om datt.

En mall, för hur slutprodukten skulle se ut i stora drag, måste följas, när den så småningom skulle presenteras och den mallen fylldes efter hand med tabeller och bilder och kommentarer under respektive rubrik. Det var svårt för handläggaren att sätta en personlig prägel på slutprodukten och det var inte heller önskvärt från uppdragsgivarna. Jag vågade mig visserligen på några diskreta layout- grepp, men icke desto mindre var det en rätt så formell handling som till slut trycktes i många exemplar och distribuerades.

Den kaxige, unge mannen i Örsundsbro Folkets Hus, iklädd svart skinnjacka och en knallröd skjorta, vände sin blick mot oss tre på första bänken och yttrade: Ja, så är ni här då, jag hälsar er inte välkomna, eftersom det är er förbannade skyldighet att komma hit! Ett sorl i lokalen tystades snabbt ner och så fick vår representant äntra podiet och tala till församlingen.

Han gick igenom min utredning och redogjorde för huvudargumenten, lugnt och sakligt, punkt efter punkt. Och så var det dags för frågor. Jag satt där och funderade på hur man lyckats mobilisera så mycket intresse och nu kunde formulera så många frågor och tycka så intensivt illa om förslaget att lägga ner järnvägen. En efter en ställde man sig upp och talade. Företagen i Örsundsbro skulle gå i konkurs. Samhället skulle helt enkelt dö, om tågen försvann. Så gallet att ersätta tågen med landsvägsbussar. Vem vill sätta sig i en obekväm landsvägsbuss i stället för en bekväm rälsbuss? Jag minns speciellt en dam i övre medelåldern som höll ett långt och mycket engagerat försvar för järnvägens fortsatta existens. På min överordnade kollegas försynta fråga hur ofta damen ifråga nyttjade tåget svarade hon helt aningslöst att hon inte åkt tåg på många år, men som barn hade hon ofta fått följa med sina föräldrar på tågresor till Uppsala och Enköping och nu bodde hon inte långt från järnvägen och menade att det var en fröjd att se tågen komma och gå i Örsundsbro. Hur bemöter man sådana synpunkter? De ekonomiska argumenten faller plötsligt sönder som glas mot cementgolv. Där satt vi med våra käcka, ekonomigrundade argument. Hur mycket får en känsla kosta? Känslan av att vara en del av något som lever och mår bra som ska ställas mot känslan av att någonting viktigt håller på att dö.

#### Citerat från Wikipedia:

Örsundsbro, tätort i Enköpings kommun i Uppland.

Örsundsbro ligger invid riksväg 55 cirka 15 km nordost om Enköping. Redan på vikingatiden var Örsundsbro känt. Där möttes landsvägen mellan Uppsala och Nidaros i Norge och vatten/ vintervägen mellan Bergslagen och Mälaren (Stockholm). På Gustav Wasas tid samlades Gustavs trupper på Rymningen innan Gustav själv tågade in i Uppsala som blivande kung.

Det fanns brännvinsbränneri i Örsundsbro i början av 1900-talet.

Sin storhetstid fick Örsundsbro när järnvägen, Uppsala-Enköpings järnväg, drogs fram år 1911. Järnvägen lades ner på slutet av 1970-talet, men Banverket har planerat att återinföra sträckan Enköping-Uppsala senast år 2010.

Vi var utbildade i att kalkylera, inte i att känna medkänsla. Vår uppgift var att, en bra bit från Stockholms 08- horisont, försöka överbevisa de motsträviga och försöka få dem att förstå de intentioner som härskade i samhället. Allting måste vara lönsamt! Fattar ni inte att förlustbringande verksamhet måste förändras och i yttersta fall helt läggas ner? Nej, det fattade man inte och jag skulle ha reagerat precis likadant i deras ställe. Förlåt mig, Lasse P. men det skulle jag faktiskt.

Det blev sent den där kvällen. Kanske ville man trötta ut oss, med tanken att vi skulle fara hem och i rena utmattningen förpassa utredningen till papperskorgen. Den tjänsteförrättande distriktschefen var en erkänt god historieberättare. Tack och lov försökte han inte att skoja bort några argument vid den där likvakan, men fram emot midnatt vågade han sig på att berätta en lagom fräck historia som fick salen att gapskratta. Till och med han, den kaxige, drog motvilligt på mun. I sann västgötaklimaxanda skall jag inte återberätta min väns historia av det enkla skälet att jag inte minns. Däremot minns jag att han inledde med: Nu, när pastorn har gått hem skulle

det kanske passa med en historia! Och det passade bra, som sagt.

Vi återvände till Stockholm i september- natten. Ett uppdrag var utfört. Var vi nöjda? Vi tänkte nog inte i sådan banor. Vi hade gjort vår plikt för SJ i tiden, för att travestera två aktuella konungars valspråk på 1970- talet. Någon vecka senare var vi kallade till Landshövdingen i Uppsala län för en stor genomgång med anledning av förslaget att lägga ner järnvägen mellan Uppsala och Enköping. Mötet skedde den 1 oktober. När jag satt där med min fickalmanacka (på den tiden användes inte begreppet agenda) framför mig, noterade jag att landshövdingen och jag hade namnsdag och det var troligen det enda vi hade gemensamt.

## UPPSALA SLOTT

1 OKTOBER 1972

Vilken visionär han var! Vi träffade honom redan 1961 under utbildningen på SJ- skolan i Stockholm. Redan då, när han var en simpel byrådirektör, framstod han intellektuellt som minst ett nummer större än sina lärarkollegor. Han hade den där förmågan att omedelbart fånga åhörarna och bygga upp en lektion från noll till hundra på några sekunder. Utan att avvika från ämnet – kommunikationer i framtiden - tog han oss en gång med på en resa som verkligen var lite utöver det vanliga. Han hade läst en artikel i någon amerikansk tidskrift som i hög grad fascinerat honom och nu ville han delge oss artikelförfattarens utopiska visioner. Jo, i framtiden kommer resandet att radikalt förändras. Vi kommer inte att stå i kö på en biljettexpedition, vi kommer inte att tillbringa timmar på tåg och flygplan, vi kommer att förflytta oss på nolldid mellan punkterna A och B och det spelar ingen roll hur långa avstånden är. Det kommer att gå på nolldid. Hur då? Jo, genom sofistikerade tekniska metoder kommer man att kunna immaterialisera människorna. Man stiger in i ett speciellt rum, går upp i atomer och blir förvandlad till någonting mycket lättviktigt och knappt förnimbart stoft som blixtnabbt kan skickas till målet för resan och där, genom den omvända processen, materialiseras och bli till den vanliga människan igen.

Min tanke nu, många decennier senare: Det kan man kalla en resa. Släng er i väggen Christer Fuglesang och kompani!

Han hade en annan egenhet redan då i början av 1960- talet. Han ville att vi skulle säga "du". I dag fattar nog ingen vilka enorma problem det var i umgänget mellan människor, detta att använda titlar och att nia eller dua varandra. Vilket elände var det inte med det formella bortläggandet av titlar (vilket indirekt medförde att man var du)! Vi var med i en tid då en stationsskrivare normalt inte var du med en förste stationsskrivare. En byråassistent var absolut inte du med en byrådirektör och så var det mellan alla de grader inom ett företag som SJ, liksom överallt i samhället. Alla dessa omskrivningar för att undvika problemet kunde vara ganska komiska. Man kunde höra uttalanden som: Är det med till att vara på väg till stationen?

Huvudpersonen för denna berättelse gjorde rent hus med titulerandet. Han duade alla och han ville själv bli duad. År 1972 var han bliven högste bossen

för basset på trafikdistriktsexpeditionen i Stockholm och namnet var Bosse. Kalla mig Bosse, var vad han uppmanade alla anställda att göra.

Nu var vi på väg till Uppsala. Jag menar verkligen på väg, inte på järnväg. I framsätet, bredvid föraren (privatchaufför i SJ- uniform), satt Bosse och lekte med en mobiltelefon. Den där tjänstebilen var specialutrustad med ett fack för telefonen mellan framsätena. Facket var ganska rymligt, för dåtidens mobiltelefoner rymdes inte precis i en bröstficka. Själva telefonen var utrustad med en vanlig lur och en knappsats på ovansidan och resten var batterihölje. Det var helt enkelt ett riktigt tungt och otympligt åbäke till telefon men den fungerade. Så snart vi kommit utanför tullarna satte Bosse igång att ringa. Stolt föreläste han om finesserna och ringde i tur och ordning till sin fru, sin sekreterare och en rörmokare. Det syntes inte vara så särskilt viktiga samtal, utom möjligen det till rörmokaren, eftersom det handlade om en akut läcka i familjens lägenhet. I baksätet, där det inte fanns någon mobiltelefon, satt min chef och jag. Vi iakttog händelserna i framsätet med tillbörlig tystnad och ett visst mått av förundran.

Själva mötet med landshövdingen, Ragnar Edenman, höjdarna på länsstyrelsen och företrädarna för en mängd olika organisationer avlöpte väl. Efter två timmar var föredragningen och frågerundan avslutade och ingen hade några direkta invändningar mot att järnvägslinjen Uppsala- Enköping skulle läggas ner och ersättas av landsvägsbussar för de resande och biltransporter till närmaste station för godstransportkunderna. Min roll vid detta Uppsala möte var att sitta med vid det ofantligt stora sammanträdesbordet i den vackra salen och nicka diskret instämmande i distriktchefens argumentering för SJ: s planerade nedläggning av järnvägslinjen. Miljön var magnifik och hade jag vetat då, vad jag just slagit upp nu i datorns wikipedia- lexikon skulle jag kanske drömt mig tillbaka drygt sextio år och försökt sätta mig in i den pompa och den ståt som omgärdadeden aktuella järnvägslinjens invigning. Året var 1911 och landshövdingen i Uppsala hette Hjalmar Hammarskjöld. Yngste sonen, Dag, var sex år gammal och eftersom tåg troligen intresserade också en annorlunda gosse som Dag, så är det inte otroligt att han fick följa med föräldrarna och åka med invignings- tåget mellan Uppsala och Enköping år 1911, då det enligt citatet här uppe startade en storhetstid i Örsundsbro.

Den formella handläggningen inom SJ fullföljdes. Utredningen hamnade på centralförvaltningen och så småningom på kommunikationsdepartementet. Regeringen fattade förmodligen det formella beslutet om nedläggning något eller några år senare. Jag har ingen aning, eftersom jag hade gjort mitt i det där ärendet. För mig fanns det nya projekt att ta itu med.

/Alf

Glömskans häger kring glammet svävar,  
stjal de väsnandes vett;  
i den fågelns fjädrar fjättrad jag var  
en gång i Gunnlögs gård.

(Ur Havamal)